

DE VLAAMSE MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE
DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: – Voorontwerp van decreet houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat de vergroening van de verkeersfiscaliteit van de lichte vracht en oldtimers betreft
– Principiële goedkeuring

1. INHOUDELIJK

1. Inleiding

Het Vlaams Regeerakkoord stelt een vergroening van de verkeersbelastingen voorop. Met ingang van 2016 werd dit beleidsvoorstel gerealiseerd voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen (cf. decreet van 18 december 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016). Hierbij werd de belasting vermeerderd of verminderd naargelang de CO₂-uitstoot, de euronorm en de brandstofsoort van het voertuig.

Ter gelegenheid van deze vergroeningsoperatie, werd geïnformeerd naar de categorie waarvoor het decreet (nog) niet in een vergroening voorzag. De wetgever heeft daarop als volgt geantwoord:

“Deze vergroeningshervorming is niet van toepassing op motorfietsen. Net zoals bij de eerste hervorming in 2012 wordt erop gewezen dat voor deze categorie geen Europees gehomologeerde data inzake milieuprestaties beschikbaar zijn.¹

Wat vrachtwagens van meer dan 3,5 ton maximaal toegelaten gewicht (MTT) betreft, gebeurt de vergroening via de kilometerheffing wat een gebruiksbelasting is die nog beter het principe dat de vervuiler betaalt, benadert. Binnen de jaarlijkse VKB zijn enkel nog de EU-minima inzake VKB voor vrachtwagens vanaf 12 ton MTT van toepassing.

Voor de categorie lichte vracht (N1 – tot 3,5 ton MTT) zal onderzocht worden wat de beste manier is om deze te vergroenen, wetende dat voor de zwaarste categorieën er bijna enkel aanbod is van dieselmodellen.”

Voorliggend voorstel geeft uitvoering aan dit laatste voornemen. Verdere analyse heeft uitgewezen dat het wagenpark van lichte vracht in grote mate uit dieselmodellen bestaat (95%). Reden hiervoor is dat doorgaans enkel bestelwagens met dieselmotoren worden geproduceerd. Enkel van het kleinste type bestelwagen (bv. Berlingo of Kangoo) is er altijd een benzine variant. Voor het

¹ Ontwerp van decreet houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukeurmerken (Parl.St. VI.Parl. 2011-12, nr. 1375/1, blz. 6).

populairdere tussenmodel en het grote model van bestelwagen, is (quasi) geen benzineversie beschikbaar. Het hogere koppelp bij dieselmotoren is hier niet vreemd aan.

Gezien de afwezigheid van een volwaardig benzine-aanbod, is het ook niet mogelijk om, behalve voor de kleinere bestelwagens, in te zetten op ontdieseling. Door de hoge aanwezigheid van diesels, zijn de vervuulende emissies dan ook de belangrijkste problematiek, en is een sturing op euronorm aangewezen.

Er is geen BIV op lichte vracht. De vergroening dient dus te gebeuren via de jaarlijkse verkeersbelasting.

2. Materieel en temporeel toepassingsgebied

Bij gebreke van een intergewestelijk samenwerkingsakkoord, is deze vergroening enkel van toepassing op niet-leasing voertuigen. De gesprekken met de andere gewesten over een vergroening van de verkeersbelastingen voor leasingvoertuigen lopen, maar leiden vooralsnog nog niet tot de vereiste convergentie van standpunten om tot een samenwerkingsakkoord te komen. Het Vlaamse Gewest heeft daarom bewust gekozen om het autopark waar ze autonoom bevoegd voor is al te vergroenen.

Deze hervorming van de tariefstructuur voor lichte vracht zal van toepassing zijn op voertuigen (zowel nieuw als 2^{de} hands) die vanaf 1 juli 2017 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Ze werd budgetneutraal doorgevoerd. Net zoals bij de personenwagens, ligt het aantal 2^{de} hands (of later) inschrijvingen hoger dan het aantal nieuwe inschrijvingen.

Herinschrijvingen bvb. ten gevolge van verlies of diefstal van papieren, zullen evenwel niet als een nieuwe inschrijving worden aanzien, ook niet wanneer dit tot een nieuw inschrijvingsnummer leidt. Wanneer eenzelfde voertuig op naam van dezelfde eigenaar wordt ingeschreven (evenwel met een verschillend inschrijvingsnummer), zal hiervoor dus het tarief van toepassing blijven zoals het gold vóór 1 juli 2017 (louter differentiatie op basis van de MTM van het voertuig).

3. Tarief: ecoboni en ecomali bovenop de bestaande MTM-tariefsokkel

a. Lichte vracht met een MTM van maximaal 2500 kg

Gelet op het feit dat er voor de kleinere modellen van bestelwagens ook een benzinemodel beschikbaar is, kan hier naast een euronorm-differentiëring ook ingezet worden op een onderscheid naargelang de brandstofsoort en de CO₂-uitstoot van de wagen.

Voor deze bijkomende ecoboni / ecomali werd zoveel mogelijk analoog gewerkt aan de vergroening van de personenwagens.

De bonus/malus percentages die kunnen worden toegepast, zijn:

referentie gram CO ₂	122 gr
minder dan 122 gr, per gram :	- 0,30%
meer dan 122 gr, per gram :	+ 0,30%

percentage per euronorm en brandstoftype :

	diesel	overige
euronorm 0	50,0%	30,0%
euronorm 1	40,0%	10,0%
euronorm 2	35,0%	5,0%
euronorm 3	30,0%	0,0%

euronorm 4 (of 3 + roetfilter)	25,0%	-12,5%
euronorm 5 (of 4 + roetfilter)	17,5%	-15,0%
euronorm 6	15,0%	-15,0%

b. Lichte vracht met een MTM hoger dan 2500 kg

De euronorm is een indicatie van zowel de nefaste effecten op het vlak van fijn stof (dat mede verantwoordelijk is voor hart- en vaatzieken en een goede ontwikkeling van de longen bij kinderen kan belemmeren), de stikstofoxiden of zogenaamde NOx-en (die mede verantwoordelijk zijn voor de verzuring van het milieu en voor de vorming van ozon en smog), kankerverwekkende koolwaterstoffen en het giftige koolstofmonoxide.

In die zin, bouwt de vergroening van de lichte vracht met een MTM hoger dan 2500 kg verder op het model dat is uitgetekend voor het zwaardere vrachtvervoer, waar ook een euronorm-modulering wordt toegepast.

In de nieuwe tariefstructuur blijft de maximum toegelaten massa behouden als belastbare grondslag. Op deze sokkel wordt, in functie van de euronorm en desgevallend de aanwezigheid van een roetfilter, de volgende ecobonus of ecomalus toegevoegd:

euronorm 0	+ 35,0%
euronorm 1	+ 25,0%
euronorm 2	+ 20,0%
euronorm 3	+ 15,0%
euronorm 3 met roetfilter of euronorm 4	+ 10,0%
euronorm 4 met roetfilter of euronorm 5 of EEV	+2,5%
euronorm 6	0%

4. Fiscale verminderingen en vrijstellingen voor groene brandstoftypes

Naar analogie met de vergroening van de personenwagens, worden de vrijstellingen en verminderingen voor milieuvriendelijke technologieën doorgetrokken. Vooral aardgas (CNG) wordt regelmatig aangeboden als alternatief bij bestelwagens, en uitzonderlijk ook elektrische aandrijving. Waterstof en plugin- elektrische (PHEV) modellen voor bestelwagens worden in de praktijk momenteel niet aangeboden op de markt. Gezien vanaf 2017 de Europese homologatietest wordt verstrengd, zullen nieuwe modellen het moeilijker hebben de grens van 50 gram CO₂ te halen in een 'real driving' situatie.

Zoals hieronder (bij de inwerkingtreding) wordt toegelicht zijn deze vermindering en vrijstellingen van toepassing op het reeds bestaande wagenpark, vanaf de eerstvolgende belastbare periode die begint vanaf 1 juli 2017.

5. Oldtimer-statuuat voor lichte vracht e.a. en optrekken van de leeftijd naar dertig jaar voor alle oldtimers

Oldtimer bestelwagens volgen momenteel het regime van lichte vracht, in tegenstelling tot personenwagens, minibussen of motorfietsen die aan een oldtimer-forfait onderworpen zijn. Door de vergroening zou dit leiden tot de toepassing van een hoge ecomalus ten gevolge van de oude euronormen (en/of CO₂-emissies). Net zoals bij de vergroening van de personenwagens is het de bedoeling dat dit roerend erfgoed zijn apart statuut behoudt. Zij zullen voortaan dus vallen onder het oldtimer-forfait.

De huidige bepaling voorziet in een minimumbelasting (forfaitair) voor voertuigen die sedert

meer dan 25 jaar in het verkeer zijn gebracht. Voor de verkeersbelastingen worden voertuigen vanaf dan als 'oldtimers' aanzien. Voor wat betreft de federale regelgeving inzake de inschrijving van het voertuig en de afgifte van een nummerplaat gelden dan weer andere regels op basis waarvan een voertuig als oldtimer wordt gekwalificeerd.

In de Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EU wordt voor de eerste keer een Europese definitie opgenomen in wat Europa begrijpt onder de noemer 'historisch voertuig'. Een historisch voertuig is daar, zoals reeds in de meeste Europese landen het geval was, een voertuig dat ten minste dertig jaar geleden vervaardigd of voor het eerst ingeschreven is.

. Op Vlaams niveau is het opportuun om de fiscale regelgeving hierop af te stemmen. Gelet daarop worden artikel 2.2.4.0.2 en artikel 2.3.4.1.3 van deze codex aangepast en de leeftijd van het voertuig dat kan genieten van de forfaitaire belasting opgetrokken tot dertig jaar.

Het forfait wordt niet enkel uitgebreid met de categorie lichte vracht, maar ook de lijkwagens, de alleenrijdende landbouwtractoren en de alleenrijdende trekkers, autobussen en autocars, aanhangwagens en de opleggers naargelang de maximaal toegelaten massa niet hoger is dan 500 kg, of 501 kg bereikt zonder 3500 kg te overschrijden alsook de kampeerwagens. De forfait voor militaire voertuigen van meer dan dertig jaar wordt geïntegreerd in een algemene forfait voor voertuigen ouder dan dertig jaar.

6. Indexatie

De categorie lichte vracht niet-leasing wordt geïndexeerd teneinde de ontwaarding van het belastingtarief tegen te gaan.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

2.1 Budgettaire weerslag

Het regeerakkoord voorziet een vergroening van de verkeersbelasting binnen een budgetneutraal kader.

Om het budgettair effect te berekenen van de vergroening van de jaarlijkse verkeersbelasting wordt gebruik gemaakt van de verwachte evolutie van het wagenpark op basis van de TML-prognosemodule.

De simulatie wordt uitgevoerd op basis van het bestaande wagenpark per 31/12/2015. Bij de simulatie wordt rekening gehouden met volgende voertuigkenmerken :

- nieuw/2^e hands
- brandstoftype
- euronorm
- typeOrg (Ondernemingsnummer, Natuurlijk persoon, leasing)
- MTM
- effectieve waarde CO₂

De resultaten met de verwachte samenstelling van het wagenpark voor de periode 2016-2022 zijn afkomstig van het departement LNE. LNE gebruikt de TML-prognosemodule. Deze prognosemodule berekent het toekomstige wagenpark op basis van volgende inputparameters: bestaande wagenpark

van basisjaar 2012, overlevingscurve per brandstoftype en de verwachte groei door het Federaal Planbureau (expert judgment FPB mei 2015).

Omdat de prognoses van TML gebaseerd zijn op basisjaar 2012, wordt een ijking uitgevoerd naar de data van de Vlaamse Belastingdienst (Vlabel) van 2015. Kalibratie is enkel mogelijk op niveau van brandstoftype, euronormtype en nieuw/2^e hands. Er zijn geen prognose-data beschikbaar op het niveau van TypeOrg (Ondernemingsnummer, Natuurlijk persoon, leasing) en MTM.

De gekalibreerde prognosedata van TML worden geventileerd over type Organisatie en MTM op basis van de data van Vlabel.

Vertrekkend van het gekende aantal motorvoertuigen op 31-12-2015, wordt volgende evolutie verwacht in het aantal lichte vrachtwagens.

Wagenpark	2015	2016	2017	2018	2019
niet-leasing	409.154	410.293	415.074	420.077	425.249
Leasing	22.082	25.958	26.261	26.577	26.904
Eindtotaal	431.237	436.251	441.334	446.654	452.153
% tov 2015	100,0%	101,2%	102,3%	103,6%	104,9%

De elasticiteit van de gedragswijziging door de vergroening is niet voorspelbaar. Hieronder ziet men de theoretische meeropbrengst na toepassing van de ecobonus/ecomalus en indexatie, indien er géén gedragswijziging plaatsvindt door de consument. In afwachting van een monitoring, moet dit beschouwd worden als een budgettaire buffer tegen erosie-effecten door vergroening.

	2016	2017	2018	2019
niet-leasing	45.929.055	47.058.003	48.934.576	51.106.301
leasing	2.853.666	2.881.677	2.913.703	2.948.590
Totaal	48.782.722	49.939.680	51.848.279	54.054.891
Delta tov ongewijzigd bele		+ 552.203	+ 1.753.549	+ 3.257.982

De inschaling van de 5.414 oldtimer bestelwagens onder het oldtimer statuut, tegen het forfait van 31,61 euro geeft een bedrag 374.265 euro, recurrent in mindering te brengen.

De impact van het optrekken van de forfait tot voertuigen van dertig jaar en ouder ipv 25 jaar, zal een meeropbrengst opleveren, want een deel van de voertuigen (25-30j) zal nu in plaats van de forfait de gewone verkeersbelasting moeten betalen berekend op basis van de groene parameters.

Deze meerontvangst is evenwel moeilijk te ramen gezien dan voor elk van deze voertuigen individueel zal moeten worden berekend wat de reguliere verkeersbelasting zal zijn. Deze meerontvangst zal ook slechts vanaf aanslagjaar 2018 ontstaan, gezien een overgangsmaatregel werd voorzien zodat voertuigen die in aanslagjaar 2017 25 jaar of ouder worden nog tegen het forfait van 31,61 euro belast worden.

2.2 Advies Inspectie van Financiën

Het gunstige advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 10 juni 2016.

2.3 Begrotingsakkoord

Het begrotingsakkoord werd verleend op 8 juli 2016.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Gezien de hervorming budgetneutraal is, zal dit globaal geen impact hebben op de lokale besturen, en gezien de omvang van de gemeenten, wijkt het lokaal wagenpark doorgaans niet sterk af van het Vlaamse gemiddelde.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Dit ontwerp van decreet heeft geen verwachte effecten inzake het personeelsbestand of personeelsbudget van de Vlaamse administratie.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Het bijgaande voorontwerp van decreet] werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2016/211 van 3 juni 2016.

Ontwerpen van decreet inzake begroting en fiscaliteit zijn vrijgesteld van een RIA (Omzendbrief VR 2013/13).

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande voorontwerp van decreet houdende de vergroening van de verkeersbelasting voor de lichte vracht;

2° de Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie:

- te gelasten over het voorontwerp van decreet, vermeld in punt 1°, het advies in te winnen van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Minaraad, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen;
- te machtigen te beoordelen of voornoemde adviezen aanleiding kunnen geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principiële goedgekeurde tekst;
- te gelasten over het voorontwerp van decreet, vermeld in punt 1°, het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemde adviezen geen aanleiding geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principiële goedgekeurd.

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie

Bart TOMMELEIN

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw

Joke SCHAUVLIEGE

Bijlagen:

- het principiële goed te keuren voorontwerp van decreet en memorie van toelichting
- het advies van de Inspectie van Financiën en het begrotingsakkoord