

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Ontwerp 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
- Definitieve 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 koppel 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. Zoals weergegeven in het advies van de Raad van State, zullen zelfs wanneer een benzine-versie beschikbaar is, kopers vaker geneigd zijn te kiezen voor het hogere koppel van dieselmotoren. Motoren met een hoger koppel, kunnen een zware lading beter voortstuwen. De Raad van State vraagt om hierover meer toelichting te verstrekken in de memorie. Het verschil in koppel komt ook voor bij kleinere benzine- en dieselmotoren, maar omdat het om kleinere motoren gaat, lopen de verschillen minder op. Bij lichte vracht tot en met 2.500 kg MTM zal dit ook minder een rol spelen in hoofde van de koper, gezien zij lichtere vrachten vervoeren en dus ook minder koppel vereist is. Verder sluit dit ook aan op de milieu-modulering bij vrachtwagens, waar ook een volwaardig benzine-aanbod ontbreekt.

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.

De Vlaamse Regering heeft dit onderwerp op het overlegcomité van 27 januari 2016 geagendeerd. In uitvoering daarvan is een werkgroep reeds meerdere malen samengekomen. De gesprekken verlopen hoffelijk, maar de standpunten liggen uiteen. Daarnaast zal dit thema ook nog eens aangehaald worden op een eerstvolgend IPCP (Intergewestelijk Politiek Coördinatieplatform).

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. Net zoals bij de personenwagens, ligt het aantal 2^{de} hands (of later) inschrijvingen hoger dan het aantal nieuwe inschrijvingen.

Herinschrijvingen, bv. 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 heringeschreven (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 volwaardig benzine-aanbod 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.

In de nieuwe tariefstructuur blijft de maximum toegelaten massa behouden als belastbare grondslag. 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 :

	overige	diesel
euronorm 0	30,0%	50,0%
euronorm 1	10,0%	40,0%
euronorm 2	5,0%	35,0%
euronorm 3	0,0%	30,0%
euronorm 4 (of euro 3 + roetfilter)	- 12,5%	25,0%
euronorm 5 of EEV (of euro 4 + roetfilter)	- 15,0%	17,5%
euronorm 6	- 15,0%	15,0%

b. Lichte vracht met een MTM hoger dan 2500 kg

De euronorm is een indicatie van 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. Deze wordt dus meegenomen in de berekeningsbasis.

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 worden, in functie van de euronorm en desgevallend de aanwezigheid van een roetfilter, de volgende vermeerderingspercentages toegevoegd:

	percentage
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 en vrachtwagens. 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. PROCEDUREVERLOOP: OVERZICHT VAN DE ONTVANGEN ADVIEZEN EN DE BESPREKING ERVAN

2.1. Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA)

In zijn advies van 16 december 2016 geeft de MORA aan voorstander te zijn van het vergroenen van verkeersgerelateerde belastingen met als doel de samenstelling van het (vracht)wagenvark milieuvriendelijker te maken.

1. Kaderen in een mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid

De MORA benadrukt evenwel het belang van het inpassen van de maatregel in een algemeen mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid dat op termijn de belastingen verschuift van bezit van het voertuig naar gebruik van het voertuig. De Vlaamse Regering heeft om die reden een studie inzake het draagvlak voor de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens aanbesteed en zal later

eventueel ook de verdere uitbreiding van de kilometerheffing naar lichte vracht onderzoeken. De reeds beschikbare resultaten van het onderzoek werden reeds door het departement MOW toegelicht en besproken met de MORA op 24 februari 2017.

2. Evolutie naar de gebruiker betaalt

De MORA informeert naar de invloed van de kilometerheffing voor vrachtvervoer boven 3,5 ton MTM, op de lichte vracht. Het aantal inschrijvingen lichte vracht is gestegen het afgelopen jaar. Dit kan te maken hebben met de invoering van de kilometerheffing boven 3,5 ton MTM. Anderzijds lieten ook andere voertuigcategorieën, zoals bv. de personenwagens, een stijging van het aantal inschrijvingen optekenen en kende de lichte vracht ook al een forse stijging in 2015.

De logistieke sector zelf acht het niet waarschijnlijk dat zijn leden 'ontdubbelen' naar lichte vracht. De meerkost van de extra chauffeur weegt immers niet op tegen de kost van de kilometerheffing.

De oorzaak kan dus ook deels liggen in een hogere economische groei, en de groei van postpakketten en webwinkels in het bijzonder.

Indien er toch effecten zijn door de kilometerheffing, dan is dit uiteraard onwenselijk maar ook deels onvermijdelijk door het 'grensgewicht' van 3,5 ton, dat wordt vooropgesteld in de Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen.

Een verdere uitbreiding van de kilometerheffing naar lichtere voertuigen is een mogelijkheid, maar vergt een degelijke voorbereiding. Dit wordt verder onderzocht in het kader van voormelde studie.

3. Optimale differentiatie voor een betere sturing

De MORA acht de onderlinge tariefverschillen voor lichte vracht boven 2,5 ton MTM te klein om te sturen.

Gezien deze categorie quasi uitsluitend diesel-modellen omvat, worden de onderlinge tariefverschillen tussen de euronormen van de diesels voor kleinere modellen gevolgd, verminderd met 15%. Binnen de categorie van de dieselmotoren, worden dus in dezelfde mate gestuurd naar de meest milieuvriendelijke euronorm.

De CO₂-verschillen tussen dieselmotoren zijn er inderdaad, al presteert diesel doorgaans beter op het vlak van CO₂ dan benzine. Een deel van lichte vracht wordt na bestelling nog verder omgebouwd bij carrosseriebedrijven op maat van de klant (gesloten laadbak, open laadbak, kipper, koelinstallatie, laadkleppen bagagedragers, glasdragers, ...). Daardoor is de fabriekswaarde aan CO₂ van het model niet altijd meer aanwezig in de DIV, of niet meer representatief. Anderzijds wordt CO₂ ook voor vrachtwagens niet direct meegenomen als groene parameter.

4. Omzichtig omspringen met vrijstellingen

De MORA stelt vragen bij de opportuniteit van vrijstellingen voor CNG omdat dit een fossiele brandstof blijft, en men niet het signaal wil geven dat het gebruik van een voertuig kosteloos is voor de maatschappij. Indien vrijstellingen worden voorzien, dan moeten deze beperkt zijn in de tijd.

Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen legt de lidstaten op om nationale beleidskaders uit te werken voor de marktontwikkeling van milieuvriendelijke energie en/of brandstoffen voor voertuigen en de bijhorende infrastructuur. De doelstelling van deze richtlijn is meervoudig.

In eerste instantie wil zij deze alternatieve brandstoffen groeikansen geven, zodat zij een marktaandeel van 3 procent kunnen bereiken waarna de technologie markteconomisch levensvatbaar wordt. Deze alternatieve brandstoffen worden gestimuleerd omwille van hun gunstige prestaties inzake milieuvriendelijke emissies en broeikasgassen. Elektriciteit en waterstof worden hierbij gezien als definitieve technologieën, die leiden tot zeer beperkte emissies, naarmate het aandeel van de groenestroomproductie stijgt. Zij kunnen daarnaast dienen om groenestroompieken in de productie te bufferen in batterijen of de aanmaak van waterstof. Voertuigen aangedreven door aardgas (cng (compressed natural gas of aardgas onder druk) of lng (liquified natural gas of vloeibaar aardgas)) worden gezien als tijdelijke overgangstechnologieën die reeds betere milieuprestaties leveren op korte termijn, maar nog (deels) berusten op fossiele brandstoffen. Omdat dit tijdelijke

overgangstechnologieën betreft, en deze laatste technologieën sneller schaalvoordelen zullen kunnen boeken, dooft de vrijstelling uit na 2020.

Het risico op technologische lock-in lijkt beperkt: aardgas-distributie is al aanwezig via het aardgasnet van de distributienetbeheerders en wordt niet proactief meer uitgebouwd. De assemblage van fabrieksmodellen op CNG gebeurt voornamelijk in buitenlandse fabrieken. Enkel aardgas-tankstations zullen zich tegen 2050 anders moeten oriënteren, maar dat geldt evenzeer voor de fossiele brandstoffen diesel en benzine.

Daarnaast maakt rijden op elektriciteit, aardgas of waterstof ons ook minder afhankelijk van de invoer van aardolieproducten.

De Vlaamse Regering heeft begrip voor de opmerking dat men met de vrijstelling niet de indruk mag wekken dat het gebruik van een voertuig kosteloos is voor de maatschappij. Enkel een beperkte vermindering van het tarief doorvoeren creëert echter te weinig stimulansen om over te stappen op deze nieuwe technologieën, gezien hier toch nog meerkosten mee gepaard gaan. Bovendien is aardgas één van de weinige milieuvriendelijke alternatieven bij zwaardere lichte vracht. De Vlaamse Regering engageert zich wel om deze fiscale voordelen uit te doven naarmate deze meerkosten verdwijnen. Daarom is nu al bepaald dat de vrijstelling voor aardgas zal uitdoven tegen 2021.

Wat betreft zuiver elektrische voertuigen is geweten dat de meerkosten nog langer dan vijf jaar zullen aanhouden. In geval van een transitie naar een kilometerheffing op personenwagens is het echter niet uitgesloten dat een onderscheid zal worden gemaakt tussen de component infrastructuurheffing en de component externe kostenheffing (cf. de inschaling van vrachtwagens in de kilometerheffing).

5. Budgetneutraliteit en stijgende inkomsten

De MORA geeft aan dat bij ongewijzigd aankoopgedrag door de consument een stijging van de inkomsten te verwachten is, en vraagt deze aan te wenden voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi.

Het valt af te wachten wat de gedragswijziging door de consument zal zijn om de reële evolutie van de inkomsten te kennen. Alle inkomsten van de verkeersbelasting komen overeenkomstig het universaliteitsbeginsel van de begroting echter in de algemene middelen terecht. De vastleggingskredieten voor het beleidsdomein MOW stegen evenwel al met meer dan 400 mio EUR deze legislatuur.²

6. Intergewestelijk samenwerkingsakkoord nodig voor leasingwagens

De Vlaamse Regering heeft dit onderwerp op het overlegcomité van 27 januari 2016 geagendeerd. In uitvoering daarvan is een werkgroep reeds meerdere malen samengekomen. Daarnaast zal dit thema ook nog eens aangekaart worden op het eerstvolgende IPCP (Intergewestelijk Politiek Coördinatie Platform). De gesprekken verlopen hoffelijk, maar de standpunten liggen uiteen. Wallonië wenst 'een meer eerlijke verdeling van de leasing inkomsten'. In de praktijk lijkt dit neer te komen op een derving van inkomsten voor het Vlaamse Gewest. Vlaanderen is goed voor de inschrijvingen van 2/3 van de leasingvoertuigen, Brussel voor 1/3, terwijl dit voor het Waals Gewest slechts 0,4% was. In hoofde van het Brussels Gewest spelen praktische aandachtspunten, zoals het feit dat de inning van de verkeersbelasting nog door de FOD Financiën gebeurt. De verwachtingen op een akkoord liggen dus eerder laag.

Het Vlaamse wagenpark lichte vracht bestaat voor 95% uit niet-leasingvoertuigen. Het loont dus de moeite om de vergroening van deze categorie niet te laten afhangen van de resterende 5%.

2.2. Sociaal economische Raad Vlaanderen (SERV)

² Verslag van de Commissie MOW bij de uitgavenbegroting 2017 en beleidsbrief Mobiliteit & openbare werken 2017.

In een brief van 23 december 2016 gaf de SERV te kennen dat de Raad in dit dossier geen advies zal formuleren. De sociale partners binnen de SERV sluiten zich aan bij het advies dat de MORA hierover uitbrengt.

2.3. Milieu en natuur Raad (MINAraad)

De Minaraad gaf bij schrijven d.d. 13 januari 2017 te kennen dat zij evenmin advies uitbrengt.

2.4. Raad van State

De Raad van State heeft advies 60.914/3 uitgebracht op 27 februari 2017. In het advies kwamen volgende zaken aan bod:

- De Raad van State merkte op dat de definitie van vennootschappen zoals voorzien in artikel 1.1.0.0.2, eerste lid, 21^o van de Vlaamse Codex Fiscaliteit, niet aansluit bij de term 'vennootschappen' in artikel 4, §3 van de bijzondere financieringswet (bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen) met betrekking tot de verkeersbelastingen. De definitie in de codex is minder ruim dan de term uit de bijzondere financieringswet. Gelet daarop wordt voor wat betreft de verkeersbelastingen en de belasting op de inverkeerstelling, de term vennootschappen in de codex specifiek gedefinieerd, op dezelfde wijze als in de bijzondere financieringswet. Gelet daarop wordt een nieuw artikel 2 in dit ontwerp opgenomen.
- De Raad van State werpt op dat bepaalde categorieën in de ontworpen regeling verschillend worden behandeld en dat gelet op het grondwettelijke regels van gelijkheid en niet-discriminatie, telkens een deugdelijke verantwoording moet kunnen gegeven worden voor dit verschil in behandeling:
 - o Zo beveelt de Raad van State aan om te verduidelijken welke initiatieven er worden genomen om een intergewestelijk samenwerkingsakkoord te sluiten zodat leasingmaatschappijen op eenzelfde wijze worden behandeld als niet-leasingmaatschappijen. Deze aanbeveling wordt gevolgd en in de memorie wordt bij de bespreking van het materieel en temporeel toepassingsgebied verdere verduidelijking gegeven.
 - o De Raad van State merkt op dat in de tabel in het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, § 3/1, eerste lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (MTM \leq 2500 kg) geen onderscheid wordt gemaakt in de kolom 'diesel' tussen de rijen 'euro 3' en 'euro 3 met roetfilter', terwijl in andere gevallen het voorhanden zijn van een roetfilter leidt tot een gunstiger behandeling. Deze opmerking van de Raad van State is terecht. Daarom wordt het percentage in de rij 'euro 3 met roetfilter' op 25% gebracht, zodat ook voor die categorie met roetfilter een gunstigere behandeling geldt. Deze vergissing wordt ook voor personenwagens rechtgezet (ontworpen artikel 2.2.4.0.1, §2/1).
 - o De Raad van State vraagt verdere toelichting in de memorie bij het verschil in behandeling bij de tabellen van het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, §3/1, resp. §3/2.
Voor de categorie voertuigen met een MTM \leq 2500 kg MTM (art. 2.2.4.0.1, §3/1) wordt voor de toepassing van de vermeerderingsfactor een onderscheid gemaakt tussen benzinevoertuigen en dieselveertuigen, waarbij de factor voor dieselveertuigen hoger is dan voor de benzinevoertuigen. Voor de categorie voertuigen met een MTM > 2500 kg MTM en \leq 3500 kg MTM (artikel 2.2.4.0.1, §3/2) wordt gewerkt met een vermeerderingspercentage, dat van toepassing is ongeacht het type brandstof.
Zoals weergegeven in het advies van de Raad van State, zullen zelfs wanneer een benzineversie beschikbaar is, kopers vaker geneigd zijn te kiezen voor het hogere koppel van dieselmotoren. Motoren met een hoger koppel, kunnen een zware lading beter voortstuwen. De Raad van State vraagt om hierover meer toelichting te verstrekken in de memorie. Het verschil in koppel komt ook voor bij kleinere benzine- en dieselmotoren, maar omdat het om kleinere motoren gaat, lopen de verschillen minder op. Bij lichte vracht tot en met 2.500 kg MTM zal dit ook minder een rol spelen in hoofde van de koper,

gezien zij lichtere vrachten vervoeren en dus ook minder koppel vereist is. Verder sluit dit ook aan op de milieu-modulering bij vrachtwagens, waar ook een volwaardig benzine-aanbod ontbreekt.

- In het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, §3/1, eerste lid 1°, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit wordt melding gemaakt van “de homologatie (...) volgens de geldende Europese regelgeving”. De Raad van State beveelt aan om ter informatie in de memorie van toelichting te vermelden om welke Europese regelgeving het thans gaat. Deze aanbeveling werd gevolgd en nadere toelichting wordt bij de artikelsgewijze bespreking bij artikel 3 in de memorie gegeven.
- De Raad van State merkte een foute verwijzing op in artikel 6, 2° van het initiële ontwerp. Er dient verwezen te worden naar artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid 1° en niet naar artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°. Dit werd rechtgezet.
- In artikel 7, 1° van het initiële ontwerp werd geadviseerd het woord “telkens” de tweede keer te schrappen, gezien het woord “wegvoertuig” maar één keer voorkomt in artikel 2.2.4.0.8 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit. Dit advies werd gevolgd en de aanpassing werd doorgevoerd.

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

Dit werd besproken in de nota aan de Vlaamse Regering in het kader van de principiële goedkeuring: VR_2016_2511_DOC.1285_1BIS.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Dit werd besproken in de nota aan de Vlaamse Regering in het kader van de principiële goedkeuring: VR_2016_2511_DOC.1285_1BIS.

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

Dit werd besproken in de nota aan de Vlaamse Regering in het kader van de principiële goedkeuring: VR_2016_2511_DOC.1285_1BIS.

6. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Dit werd besproken in de nota aan de Vlaamse Regering in het kader van de principiële goedkeuring: VR_2016_2511_DOC.1285_1BIS.

7. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar definitieve goedkeuring te hechten aan het ontwerp van decreet betreffende de wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers, en aan de bijbehorende memorie van toelichting;

2° de Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie te gelasten voornoemd ontwerp van decreet en de bijbehorende memorie van toelichting, in naam van de Vlaamse Regering, in te dienen bij het Vlaams Parlement.

Brussel, (datum)

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie

Bart TOMMELEIN

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw

Joke SCHAUVLIEGE

Bijlagen:

- het definitief goed te keuren ontwerp van decreet betreffende de wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers
- memorie van toelichting bij voornoemd decreet
- advies van de SERV
- advies van de MORA
- advies Minaraad
- advies van de Raad van State