

Ontwerp van
MEMORIE VAN TOELICHTING

A. ALGEMENE TOELICHTING

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 dieselmotoren."

Voorliggend voorstel geeft uitvoering aan dit laatste voornemen. Verdere analyse heeft uitgewezen dat het wagenpark van lichte vracht in grote mate uit dieselmotoren 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 benzinevariant. Voor het 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 vervuilende emissies dan ook de belangrijkste problematiek, en is een sturing op euronorm aangewezen. Zoals weergegeven in het advies van de Raad van State, zullen

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).

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 voortstuwten. 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 aangekaart worden op het eerstvolgende IPCP (Intergewestelijk Politiek Informatie Platform). In punt C.3.1.6. hieronder wordt daar verder op ingegaan.

Het Vlaamse Gewest heeft daarom bewust gekozen om het autopark lichte vracht waar ze autonoom bevoegd voor is (95%) al te vergroenen. Lichte vracht leasing maakt maar 5% uit van het wagenpark lichte vracht.

Deze hervorming van de tariefstructuur voor lichte vracht zal van toepassing zijn op (zowel 1^{ste} als 2^{de} hands) voertuigen 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 inschrijvingen van nieuwe wagens.

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). Voor een definitie van het begrip 'herinschrijving' kan verwezen worden naar artikel 1, 2°, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen.

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

3.1. 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 (cf. artikel 2.2.4.0.1, §2/1 VCF).

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 gram, per gram :	- 0,30%
meer dan 122 gram, 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 3 + roetfilter)	- 12,5%	25,0%
euronorm 5 (of 4 + roetfilter of EEV)	- 15,0%	17,5%
euronorm 6	- 15,0%	15,0%

3.2. 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 de volgende vermeerderingspercentages toegevoegd in functie van de euronorm en desgevallend de aanwezigheid van een roetfilter:

	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	0,0%

4. Fiscale verminderingen en vrijstellingen voor groene brandstoftypes

Naar analogie met de vergroening van de personenwagens, worden de verminderingen en vrijstellingen voor milieuvriendelijke technologieën doorgetrokken. Vooral aardgas 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 statuut voor o.a. lichte vracht, en optrekken van de leeftijd tot dertig jaar

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.

Het oldtimer-forfait wordt zowel voor de jaarlijkse verkeersbelasting als voor de belasting op inverkeerstelling opgetrokken tot 30 jaar overeenkomstig de Europese richtlijnen. Het forfait wordt daarnaast uitgebreid van enkel personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen naar lichte vracht, 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. Het forfait voor militaire voertuigen van meer dan dertig jaar wordt geïntegreerd in een algemeen 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.

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

Dit artikel betreft een gewestbevoegdheid.

Artikel 2

De verkeersbelasting op de autovoertuigen en de belasting op de inverkeerstelling behoren tot de gewestelijke belastingen (artikel 3, eerste lid, 10° en 11°, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 'betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten', hierna: bijzondere financieringswet). Op grond van artikel 4, § 3, van de bijzondere financieringswet zijn de gewesten in beginsel bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van deze belastingen te wijzigen.

Ingeval de belastingplichtige "een vennootschap, zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is", is de uitoefening van deze bevoegdheden afhankelijk gemaakt van een voorafgaandelijk tussen de drie gewesten te sluiten samenwerkingsakkoord zoals bedoeld in artikel 92bis, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen' (artikel 4, § 3, tweede zin, van de bijzondere financieringswet).

De ontworpen bepalingen zijn daarom niet bedoeld voor leasingvoertuigen, zoals blijkt uit de ontworpen artikelen 2.2.4.0.1, §3/1, derde lid, 3/2, vierde lid, 2.2.4.0.3, eerste lid, de eerste, de derde en de nieuw toegevoegde zin, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit, hetgeen in de memorie van toelichting hierna wordt bevestigd.

De term 'vennootschappen' in artikel 1.1.0.0.2, eerste lid, 21°, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit wordt gedefinieerd als "een vennootschap, vereniging, inrichting of instelling die regelmatig is opgericht, rechtspersoonlijkheid bezit en een onderneming exploiteert of zich bezighoudt met verrichtingen van winstgevende aard." Lichamen met rechtspersoonlijkheid die naar Belgisch recht zijn opgericht en die voor de toepassing van de inkomstenbelastingen worden geacht geen rechtspersoonlijkheid te bezitten, worden niet als vennootschappen aangemerkt.

De definitie van vennootschap in de zin van art. 4, §3 van de BFW, wijkt dus af van het vennootschapsbegrip dat doorgaans in de fiscale context van toepassing is. Het lijkt alleszins niet opportuun de definitie in art. 1.1.0.0.2, eerste lid, 21° te wijzigen, gezien dit een impact zal hebben op alle heffingen in de codex. Daarom wordt voor wat betreft de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling een afwijkende definitie van het begrip vennootschappen ingevoegd in de desbetreffende leden van voormeld artikel, die overeenstemt met het begrip zoals gebruikt in de bijzondere financieringswet.

Artikel 3 (invoeging van art. 2.2.4.0.1, §3/1 en §3/2 VCF)

De bestaande sokkel van MTM wordt behouden. Hier bovenop wordt een ecobonus/ecomalus toegepast. Voor lichte vracht met MTM hoger dan 2500 kg is deze afhankelijk van de euronorm en desgevallend de aanwezigheid van een roetfilter. Voor lichte met vracht met een MTM van maximaal 2500 kg wordt naast de euronorm-differentiëring ook rekening gehouden met de brandstofsoort en de CO₂-uitstoot van de wagen. Naar aanleiding van een opmerking van de Raad van State werd vastgesteld dat in de tarifiering voor personenwagens (artikel 2.2.4.0.1, §2/1) de ecomalus voor dieselveertuigen met euronorm 3 en een roetfilter verkeerdelijk werd gelijkgesteld met een euronorm 3 (zonder roetfilter). Gelet op het milieuvoordeel van een roetfilter was echter gelijkstelling met een euronorm 4 aangewezen (zoals ook euronorm 4 + roetfilter werd gelijkgesteld met euronorm 5). Deze vergissing wordt met dit ontwerp rechtgezet.

Voor de categorie voertuigen met een MTM ≤ 2500 kg (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 ≤ 3500 kg MTM (artikel 2.2.4.0.1, §3/2) wordt gewerkt met een vermeerderingspercentage, dat van toepassing is ongeacht het type brandstof. Het feit dat er nauwelijks benzine alternatieven beschikbaar zijn in de categorie boven 2500 kg MTM ligt hieraan ten grondslag.

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 voortstuwten. 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.

Deze nieuwe tariefregeling is enkel van toepassing wanneer een (1^{ste} hands of 2^{de} hands) lichte vrachtoertuig vanaf 1 juli 2017 wordt ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Herinschrijvingen zullen zoals hierboven aangegeven 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.

Zoals hierboven aangegeven is deze vergroende regeling, bij gebreke van een intergwestelijk samenwerkingsakkoord, enkel van toepassing op niet-leasing voertuigen.

In tegenstelling tot paragraaf 3 van artikel 2.2.4.0.1 VCF, worden alleenrijdende tractors niet gevat, omdat deze categorie als 'off road' voertuig geen motoren met een euronorm kent.

In artikel 2.2.4.0.1, §3/1, 1^o wordt verwezen naar de CO₂-uitstoot van het voertuig, gemeten tijdens de homologatie ervan volgens de geldende Europese regelgeving. Het betreft hier:

- De Verordening 510/2011/EU van 11 mei 2011 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken, laatst gewijzigd bij de Verordening (EU) nr.253/2014 van 26 februari 2014.
- De Verordening 715/2007/EG van 20 juni 2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, laatst gewijzigd bij VERORDENING (EG) Nr. 459/2012 van de Commissie van 29 mei 2012.
- En de Richtlijn 2004/3/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot wijziging van de Richtlijnen 70/156/EEG en 80/1268/EEG van de Raad wat betreft de meting van de emissie van kooldioxide en het brandstofverbruik van voertuigen van categorie N1, laatst gewijzigd door Richtlijn 2010/79/EU van de Commissie van 19 november 2010 inzake de aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van bijlage III bij Richtlijn 2004/42/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de beperking van emissies van vluchtige organische stoffen.

Artikel 4 (wijziging van art. 2.2.4.0.2 VCF)

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 wordt artikel 2.2.4.0.2 van deze codex aangepast en de leeftijd van het voertuig dat kan genieten van de forfaitaire belasting opgetrokken tot dertig jaar.

Gezien in de categorie oldtimers volgens de sectorfederatie geen leasing voorkomt, hoeft geen aparte bepalingen te worden opgenomen voor leasing-oldtimers.

De forfaitaire belasting voor voertuigen die bij het ontstaan van de belastingplicht sedert meer dan dertig jaar in het verkeer zijn gebracht zal voortaan niet enkel gelden voor de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik, de minibussen en de motorfietsen, maar zal worden uitgebreid naar alle voertuigen. Dit houdt in dat ook 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, de kampeerwagens, de lichte vrachtauto's, de lijkwagens, de alleenrijdende landbouwtractoren, de alleenrijdende trekkers en vrachtwagens van de forfaitaire belasting kunnen genieten. Lichte vrachtvoertuigen die meer dan 30 jaar in het verkeer zijn, vallen momenteel nog onder de inschaling als lichte vracht. Indien de categorie lichte vracht wordt vergroend, dan zou de taxatie van deze oldtimers onevenredig stijgen. Om dit te vermijden, wordt zij net als personenwagens, minibussen, motorfietsen en militaire vrachtwagens onder het oldtimer-statuuut gebracht, die forfaitair belast worden.

Verder wordt voorzien in een overgangsregel voor de voertuigen die in het jaar van inwerkingtreding van deze bepaling (aanslagjaar 2017) sedert meer dan vijftientig jaar in het verkeer gebracht. Dit om in een overgangsregeling te voorzien ten aanzien van de voertuigen die reeds van het forfait genieten omdat ze reeds 25 jaar oud zijn zodat zij dit niet ineens zouden verliezen.

Tot slot wordt het forfait voor militaire voertuigen uit verzamelingen van dertig jaar oud geschrapt gezien deze nu onder de nieuwe algemene bepaling meegenomen worden.

Artikel 5 (wijziging van art. 2.2.4.0.3 VCF)

In dit artikel wordt voorzien in de indexatie van de lichte vracht niet-leasing. Meer specifiek betreft het de indexatie van de volgende bedragen in artikel 2.2.4.0.1, §3 voor zover het niet-leasing betreft, en in §3/1 en §3/2 (die sowieso beperkt zijn tot niet-leasing). Het gaat om:

1° de basisbelasting (bestaande MTM-tariefsokkel) van 19,32 euro per 500 kg. (eventuele percentages die omwille van de vergroening worden toegepast, worden berekend op de geïndexeerde basis).

2° de minimumbelasting van 40 euro (analoog aan de minimumbelasting bij de vergroende verkeersbelasting voor personenwagens die ook geïndexeerd wordt (artikel 2.2.4.0.1, §2/1, tweede lid, VCF)).

Artikel 6 (wijziging van art. 2.2.4.0.6 VCF)

Bij gebreke van een beschikbare euronorm, kan deze worden afgeleid uit de leeftijd van het voertuig. Dit wettelijk vermoeden wordt hier ingevoerd voor lichte vracht.

Artikel 7 (wijziging van art. 2.2.4.0.7 VCF)

Bij gebreke van een beschikbare CO₂, kan deze worden afgeleid uit het brandstoftype, de cilinderinhoud en de euronorm van het voertuig. Dit wettelijk vermoeden wordt hier ingevoerd voor lichte vracht.

Artikel 8 (wijziging van art. 2.2.4.0.8 VCF)

De aanwezigheid van een roetfilter wordt hier nader gespecificeerd. Dit artikel wordt uitgebreid naar lichte vracht.

Artikel 9 (wijziging van art. 2.2.5.0.4 VCF)

Naar analogie met de vergroening van de personenwagens, wordt de belastingvermindering voor LPG-voertuigen doorgetrokken naar de lichte vracht, lijkwagens en alleenrijdende trekkers als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §6 VCF.

Artikel 10 (wijziging van art. 2.2.6.0.6 en 2.2.6.0.7 VCF)

Naar analogie met de vergroening van de personenwagens, worden de fiscale voordelen voor milieuvriendelijke technologieën doorgetrokken naar de lichte vracht, lijkwagens en alleenrijdende trekkers als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §6 VCF. Het betreft het volgende:
1° een vrijstelling voor zuiver elektrische en waterstofvoertuigen;
2° een tijdelijke vrijstelling (tot en met 31 december 2020) voor voertuigen die minstens gedeeltelijk worden aangedreven met aardgas en plugin-elektrische voertuigen (PHEV).

Zoals eerder vermeld is er momenteel geen aanbod van plugins en waterstof voor deze categorie. Voor CNG en zuiver elektrische voertuigen (BEV) is er een beperkt aanbod.

Artikel 11 (wijziging van art. 2.3.4.1.3. VCF)

Naar analogie van de aanpassing aan de jaarlijkse verkeersbelasting wat betreft de minimumbelasting (forfaitair) voor voertuigen die sedert meer dan 25 jaar in het verkeer zijn gebracht, wordt deze termijn ook voor de belasting op inverkeerstelling op 30 jaar gebracht.

Artikel 12 (inwerkingtreding)

Dit decreet is van toepassing op de belastbare periodes vanaf 1 juli 2017. Dit betekent concreet dat de vergroende verkeersbelasting voor lichte vracht enkel van toepassing is op (zowel nieuwe als 2^{de} hands) voertuigen die vanaf 1 juli 2017 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid.

De vermindering voor LPG en de vrijstellingen voor voertuigen aangedreven op elektriciteit (BEV & PHEV), waterstof of aardgas zijn – net als bij de vergroende verkeersbelasting voor personenwagens - van toepassing op het reeds bestaande wagenpark, maar wel pas vanaf het eerstvolgende aanslagbiljet voor de eerstvolgende belastbare periode die begint ten vroegste op 1 juli 2017 (de belastbare periode valt immers niet noodzakelijk samen met 1 januari van het kalenderjaar).

C. Reacties op de ontvangen adviezen

3.1. 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)wagenpark 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 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 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. Dit zou via een wettelijk vermoeden wel nog afgeleid kunnen worden van de euronorm, maar in de praktijk komt dit dan ook neer op een taxatie in functie van euronorm. 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 Informatie 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 niet-leasing 95% uit niet-leasingvoertuigen. Het loont dus de moeite om de vergroening van deze categorie niet te laten afhangen van de resterende 5%.

3.2. Sociaal economische Raad Vlaanderen (SERV)

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.

3.3. Minaraad

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

3.4. 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° 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

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

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.

- 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).
- 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 dieselvoertuigen, waarbij de factor voor dieselvoertuigen 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 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 voortstuwten. 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^o, 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^o, van het initiële ontwerp. Er dient verwezen te worden naar artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid 1^o en niet naar artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2^o. Dit werd rechtgezet.
- In artikel 7, 1^o 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.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie,

Bart TOMMELEIN

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE