



De heer Bart TOMMELEIN
Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie
Kreupelenstraat 2
1000 BRUSSEL

contactpersoon
Frank Van Thillo
fvthillo@serv.be

ons kenmerk
MORA_BR_20180130_fiscale gunstmaatregelen

Brussel
30 januari 2018

Adviesvraag over het voorontwerp van decreet houdende de rationalisering van fiscale gunstmaatregelen

Mijnheer de minister

Op 2 januari 2017 ontving de Mobiliteitsraad de adviesvraag over het voorontwerp van decreet houdende de rationalisering van fiscale gunstmaatregelen. Met dit decreet wil de Vlaamse Regering haar regelgeving vereenvoudigen door fiscale gunstmaatregelen aan te passen na het nagaan van de effectiviteit en maatschappelijke noodzaak ervan. De MORA spreekt zich in dit advies enkel uit over de artikels omtrent mobiliteit, meer bepaald de artikels 8, 9, 10 en 11.

De MORA ondersteunt principiële vereenvoudiging van de regelgeving. Daarom gaat hij akkoord met artikels 10 en 11 omdat zij gedateerde regelgeving schrappen.

Artikel 8 schrapt de vermindering van 75% van de verkeersbelasting voor havenvoertuigen omdat slechts 63 voertuigen gebruik maken van deze regelgeving. Het vrijstellen van havenvoertuigen van de verkeersbelasting blijft wel de intentie van de Vlaamse Regering. Door de voorwaarden voor occasioneel vervoer te wijzigen, vallen deze havenvoertuigen hoogstwaarschijnlijk in deze categorie en zijn ze daardoor volledig vrijgesteld van verkeersbelasting. De MORA vindt draagvlak voor artikel 8, mits havenvoertuigen nog steeds kunnen genieten van een vrijstelling (zie verder).

De MORA leest in de Memorie van Toelichting dat havenvoertuigen in het bezit zijn van een nummerplaat van de haven. Momenteel is dit enkel in de haven van Gent het geval en niet in de andere havens. Deze formulering is bijgevolg niet correct en zou best aangepast worden.

Artikel 9 voorziet drie mogelijkheden om een voertuig als occasioneel vervoer te beschouwen. De Vlaamse Regering wil zo de administratieve verplichtingen volgend uit het bijhouden van een rittenblad beperken. Het gaat om volgende drie mogelijkheden:

- Occasioneel vervoer volgens aard van het voertuig. Het gaat om voertuigen die de FOD financiën beschouwt als occasionele categorieën en categorieën die de Vlaamse Regering later via een uitvoeringsbesluit zal bepalen.
- Voor voertuigen met een OBU geldt dat zij als occasioneel vervoer worden beschouwd indien zij maximaal 500 km afleggen op wegen waarop het tarief van de kilometerheffing verschillend is van nul.
- Voor de overige voertuigen wordt het rittenblad behouden.

De MORA formuleert over artikel 9 twee opmerkingen.

Occasioneel vervoer geldt volgens de MORA voor voertuigen die zelden gebruik maken van de openbare weg. Het wegennet waarop de kilometerheffing verschillend is van nul als basis gebruiken om regelgeving op te baseren holt het begrip 'occasioneel vervoer' uit. De lengte van het netwerk met een kilometerheffing verschillend van nul is te beperkt in vergelijking met het volledige wegennet. Gevolg van het voorstel van de Vlaamse Regering kan zijn dat bij enkel lokaal gebruik voertuigen een onbeperkt aantal kilometer kunnen afleggen op de openbare weg en toch zullen beschouwd worden als occasioneel vervoer omdat zij geen gebruik maken van het wegennet waarop het tarief van de kilometerheffing verschillend is van nul. Dit wenst de MORA te vermijden.

De MORA verkiest bijgevolg om voertuigen als occasioneel vervoer te beschouwen als ze maximaal 500 km afleggen op de openbare weg in plaats het voorstel in het voorontwerp van decreet. De Raad beseft dat daardoor het rittenblad zal moeten behouden blijven. Hij vraagt de Vlaamse Regering om de administratieve procedure om deze 500 km te bewijzen zo eenvoudig mogelijk te houden voor bedrijven.

Zoals eerder vermeld in dit advies wil de MORA de *vrijstelling van verkeersbelasting voor havenvoertuigen behouden*. Gezien de eigenheid van de voertuigen, hun geografische beperkingen en hun specifiek gebruik acht de MORA deze vrijstelling verantwoord.

De Raad vraagt de Vlaamse Regering om deze havenvoertuigen volgens hun aard vrij te stellen van de verkeersbelasting. De MORA volgt hierbij de definitie van een havenvoertuig zoals opgenomen in het decreet van 28 maart 2014 betreffende het verkeer van havenvoertuigen tussen laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen die binnen het havengebied liggen. Havenvoertuigen zijn motorvoertuigen, aanhangwagens, slepen en alle gespecialiseerde voertuigen met of zonder motor, uitsluitend bestemd voor de behandeling en het vervoer binnen het havengebied, met uitsluiting van personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen.

Momenteel loopt er overleg, onder meer bij de opmaak van de havenverkeersverordeningen, waarvan de resultaten mogelijk kunnen interfereren met het voor advies voorliggend voorontwerp van decreet. Aanpassingen aan de afbakening van het havengebied, een gewijzigde definitie van havenvoertuigen, het verlaten van het havengebied met het havenvoertuig,... mogen geen negatieve gevolgen hebben op het level playing field en de verkeersveiligheid, mogen geen oneigenlijk gebruik van de vrijstelling van de verkeersbelasting tot gevolg hebben en mogen de definitie van 'occasioneel vervoer' niet wijzigen. De Raad vraagt aan de Vlaamse Regering om dit op te volgen en, indien nodig, de regelgeving aan te passen.

De MORA ondersteunt principieel de vereenvoudiging van de regelgeving. Deze vereenvoudiging mag niet leiden tot ongewenste effecten. Daarom vraagt de Mobiliteitsraad om de voorwaarden waaronder een voertuig occasioneel vervoer is zoals voorgesteld aan te passen.

Hoogachtend



Daan Schalck
voorzitter