

C76 – FIN4

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

23 januari 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ALGEMEEN BELEID, FINANCIEN EN BEGROTING

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de verkeersbelasting	1
Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de belasting op de inverkeerstelling	5

Voorzitter: de heer Sven Gatz

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de verkeersbelasting

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb inderdaad een vraag om uitleg over de ontwikkeling van de opbrengst van de verkeersbelasting. Misschien een beetje als intimidatie van de vraagsteller wordt al een lijstje geprojecteerd, waaruit blijkt dat de opbrengsten in 2006 weliswaar lager waren dan in 2005, maar dat er ten opzichte van de voorgaande jaren natuurlijk een forse stijging van de inkomsten was.

Mijnheer de minister, mijn vraag gaat niet alleen over de opbrengst van de verkeersbelasting in 2006, die niet alleen 4 percent lager was dan in 2005, maar ook lager dan het voor 2006 geraamde bedrag. Ik wil er ook de discussie aan koppelen over de belastbare massa, want we hebben niet de indruk dat de belastbare massa, op basis van de fiscale pk, vermindert.

Mijnheer de minister, hoe is deze knik in de stijgende lijn van de voorbije jaren te verklaren? Heeft dat te maken met het artificieel onderdrukken van het aantal fiscale pk's? Is dat een belangrijke factor?

Ik hoor in de wandelgangen dat u als minister van Financiën een onderzoek gestart bent over deze knik in de curve. Is dat juist en wat is daar de reden voor? Mogen we, als het onderzoek klaar is, ook de conclusies kennen?

Er is al een discussie geweest over het herdenken van de belastbare basis, van fiscale pk naar meer ecogevoelige factoren. Hoever staat dat dossier? Zijn de discussies aan de gang en wat is de planning om op een structurele manier tot een nieuwe fiscale basis te komen?

Mijnheer de minister, wordt door de betrokken fiscale diensten jaarlijks gerapporteerd?

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de minister, ik heb de cijfers van 2006 ook nog eens bekeken in het kader van het herdefiniëren van de belastbare massa. Voor de lichte vrachtwagens hebben we een herdefiniëring gekregen, om het misbruik van de term lichte vrachtwagen tegen te

gaan. Ik dacht dus dat de belastbare massa zou zijn gestegen. Als we dat plaatsen naast de verminderde opbrengsten, lijkt me dat een versterking van de gedaalde opbrengsten in vergelijking met 2005.

De vraag van de heer Van den Heuvel over de structurele maatregelen om de fiscale basis te herdenken, interesseert me. Als ik het goed heb, staat in het regeerakkoord duidelijk dat men tegen 2009 wil rond zijn, samen met de overheveling van de ontvangsten en de bevoegdheden, met een nieuw systeem van autobelasting. De moeilijkheden over de juiste definities en bepalingen van de ecoscore zijn ontzettend groot – moet het nu gaan over CO₂ of moet het een totale ecoscore zijn –, maar de ecologische dimensie moet ten minste een onderdeel worden van de toekomstige verkeersbelasting.

Mijnheer de minister, blijkbaar moet in het kader van het wegvignet ook een beslissing worden genomen – omdat er nog een federale bevoegdheid is –, zodanig dat we het wegvignet zouden definiëren als verkeersbelasting. Voor mij is het niet duidelijk. Het wegvignet lijkt me toch iets nieuws te zijn. Kunnen we dat niet naast de verkeersbelasting plaatsen? Ik begrijp wel dat er een overeenkomst moet zijn met de gewesten, maar wat is de relatie met de federale overheid? Dat is voor mij niet allemaal duidelijk.

De voorzitter: De heer Strackx heeft het woord.

De heer Felix Strackx: Mijnheer de minister, ik kan me voorstellen dat de daling van de jaarlijkse ontvangsten van de verkeersbelasting een gevolg is van de reactie van de kopers van auto's, die meer rekening houden met de fiscale pk's. Ze kopen auto's met een lager fiscaal pk.

Het rendement van motoren is de voorbije jaren enorm gestegen, waardoor de gemiddelde cilinderinhoud van een auto, die voor een groot deel de fiscale pk bepaalt, is gedaald zonder dat de prestaties van de auto verminderen. Prestaties waarvoor vroeger een 2 litermotor nodig was, kunnen nu worden geleverd met een cilinderinhoud van 1500 cc. Het is logisch dat wie een nieuwe auto koopt, daarmee rekening houdt en een auto koopt die dezelfde prestaties levert als vroeger, maar die een lagere fiscale pk heeft.

De heer Van den Heuvel heeft het over "een artificiële daling van de fiscale pk". Ik begrijp niet goed wat hij daarmee bedoelt. Volgens mij gaat het om een normale, gezonde reactie van het publiek.

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, het is goed om alles nog eens op een rijtje te zetten. Ik zal dat doen met behulp van slides.

Tot op vandaag worden de gewestbelastingen, op één uitzondering na, nog altijd geïnd door het federale ministerie van Financiën. Vandaar ook dat we de term 'oneigenlijke gewestbelastingen' gebruiken. Het betekent dat we ter zake een volledige inhoudelijke bevoegdheid hebben, maar dat we voorlopig de invordering nog niet in eigen beheer hebben overgenomen.

Niettegenstaande dat het uitgerekend deze cluster van gewestbelastingen is waarvan we ook de fysieke invordering vanaf 1 januari 2009 zullen overnemen in eigen beheer, wordt de verkeersbelasting vandaag nog geïnd door de FOD Financiën, om vervolgens in de maand volgend op de maand van inning door de FOD Financiën in maandelijkse schijven te worden doorgestort aan de Vlaamse overheid. We krijgen het geld dus doorgestort in de maand x plus 1. Wat we met andere woorden kasmatig ontvangen hebben in januari, werd door de belastingplichtige in december betaald aan de FOD Financiën. Het is voor mijn verdere uitleg belangrijk om dit in ogenschouw te nemen.

We hebben voor u de cijfers van de jaarontvangsten aan verkeersbelasting overlopen die we sedert 2002 hebben ontvangen. Voor alle duidelijkheid wijs ik erop dat het gaat om ontvangsten op kasbasis of met andere woorden om ontvangsten die we hebben gerealiseerd in de maanden januari tot en met december van elk jaar. Concreet betekent dat dat het bedrag van 769,4 miljoen euro van 2006 het bedrag is dat door de federale overheid voor rekening van het Vlaamse Gewest werd ontvangen in de periode van 1 december 2005 tot en met 30 november 2006. De kasontvangsten bedroegen afgerond 594 miljoen euro in 2002, 736 miljoen euro in 2003, 710 miljoen euro in 2004, 799 miljoen euro in 2005 en 769 miljoen euro in 2006.

Indien we de ESR-matige aanrekening op een bepaald begrotingsjaar als basis nemen – en gelukkig zijn het die cijfers waar we rekening mee houden –, dan komen we op een totaal andere cijferreeks uit, die eveneens betrekking heeft op telkens 12 maanden, maar weliswaar op 12 andere maanden. Voor ik u de cijfers geef, kan ik maar best nog even het ESR-regime voor de verkeersbelasting uitleggen. Voor de verkeersbelasting is het namelijk zo dat we ESR-matig onze ontvangsten op kasbasis moeten corrigeren met 2 maanden. Concreet betekent dit dat de ontvangsten – zeg maar de doorstortingen ontvangen vanwege de federale overheid –, voor de maanden januari en februari telkens ESR-matig worden aangerekend op het jaar voordien. Dat feit op zich zorgt voor

aanzienlijke afwijkingen ten opzichte van de loutere kasbenadering.

Op het overzicht ziet u dat de cijfers van de kasontvangsten en die van de ESR-ontvangsten van de laatste jaren totaal verschillen van elkaar. De ESR-ontvangsten bedroegen afgerond 683 miljoen euro in 2002, 726 miljoen euro in 2003, 747 miljoen euro in 2004, 781 miljoen euro in 2005 en 792 miljoen euro in 2006. De ESR-matige berekening van de ontvangsten van de verkeersbelasting toont een oplopende curve.

Om aan te tonen dat dit een betrouwbaar beeld is van de opbrengsten van de verkeersbelasting, heb ik een grafiek gemaakt. Uit de vergelijking tussen de kasontvangsten en de ESR-ontvangsten blijkt dat voor beide sprake is van een heel gelijkaardige stijgende curve over de afgelopen jaren.

In de praktijk zijn er eigenlijk nog drie andere redenen die invloed hebben op de effectieve inning die resulteert in de kasresultaten. Het zijn de fluctuaties van de belastbare massa, de mogelijke verschuiving in belastbaar tijdstip per individuele belastingplichtige en – niet te verwaarlozen want dit heeft ons ooit al parten gespeeld – het tempo en het ritme inzake de inkohiering of het versturen van de aanslagbiljetten.

Ik heb het eerst over de fluctuatie van de belastbare massa. Het is alleszins zo dat de belastbare massa in de verkeersbelasting, dit zijn de fiscale pk's, verre van een stabiel gegeven is. Automobilisten laten hun voertuig schrappen en dat wordt soms, maar niet noodzakelijk, gevolgd door de inschrijving van een nieuwe – grotere of kleinere – wagen enzovoort. De belastbare massa fluctueert dus voortdurend in de loop van het jaar en wordt wellicht ook ingegeven door een pak externe economische factoren. Ik sluit niet uit dat mensen zoeken naar de meest voordelige fiscaliteit. Daarnaast zijn er de verschuivingen die te maken hebben met het belastbaar tijdstip per individuele belastingplichtige. Er is niet alleen de fluctuatie van de belastbare massa, er is ook de fluctuatie van de belastbare tijdstippen.

Ik zal dit proberen toe te lichten. Bijvoorbeeld voor de onroerende voorheffing wordt de belastbaarheid vastgeïnd op 1 januari van het aanslagjaar. Je woont in een onroerend goed op 1 januari en dat is de belastbare massa waarop de onroerende voorheffing berekend wordt. Wie is eigenaar van welk onroerend goed en wat is het kadastraal inkomen? Deze vragen worden voor een onroerend goed beantwoord met betrekking tot de feitelijke situatie op 1 januari van het aanslagjaar. Op basis daarvan, telkens vastgeïnd op de eerste dag van het jaar, wordt nadien tot inkohiering overgegaan.

De verkeersbelasting daarentegen is een continu doorlopend proces. Iemand die een wagen koopt, moet zijn

eerste verkeersbelasting betalen uiterlijk op de laatste dag van de maand volgend op de maand van de inschrijving. Ook de daaropvolgende jaren moet hij jaarlijks verkeersbelasting betalen, telkens de laatste dag van de maand volgend op de maand van de verjaarmaand van de inschrijving. Wanneer nu een automobilist zijn wagen echter bij de DIV (Dienst voor Inschrijving van Voertuigen) laat schrappen en die vervangt door een nieuwe wagen, wordt het saldo van de oude verkeersbelasting toegerekend op de verkeersbelasting verschuldigd voor het nieuwe jaar, maar ook wordt op dat ogenblik het belastbare moment in het kalenderjaar verschoven. Wanneer de automobilist zijn wagen bij de DIV laat schrappen zonder de wagen te vervangen, heeft hij recht op teruggave van de verkeersbelasting voor de nog niet verstreken maanden.

Dat alles samen, namelijk het fluctueren van de belastbare massa en het verschuiven van het belastbare tijdperk, heeft tot gevolg dat de ontvangsten van de verkeersbelasting per kalendermaand een grillig verloop kennen.

Op basis van de ervaring van de voorbije jaren, kunnen we ons niet van de indruk ontdoen dat ook het tempo en het ritme van de verzending van de uitnodiging tot betaling en van de inkohiering door de FOD (Federale Overheidsdienst) Financiën het verloop van de ontvangsten ontegensprekelijk beïnvloeden. Toen de dienst is verhuisd naar een nieuw gebouw in de Noordwijk, is er een effectieve vertraging opgetreden.

Laat me nu terugkeren naar de cijfers van het begrotingsjaar 2006. Als u de evolutie wil kennen van de jaarlijkse ontvangsten van de verkeersbelasting, kan de afbakening van de gekozen twaalf maanden alvast het beeld aanzienlijk beïnvloeden. Als u het verloop van de maandelijkse ontvangstencijfers bekijkt, zult u merken dat december 2005 een redelijk sterke maand was, met 72 miljoen euro aan ontvangsten, tegenover een zeer schrale maand december 2006, met 47,6 miljoen. Onlangs bleek uit de cijfers die we van de federale overheid ontvingen, dat er in december 2006 maar liefst 117 miljoen aan verkeersbelasting werd doorgestort. Dat ontvingen we in januari 2007. Op kasbasis is dat een meevaller. ESR-matig zal de ontvangst van januari 2007 echter op 2006 aangerekend worden, net zoals de ontvangst van februari 2007, die op dit ogenblik niemand kan voorspellen.

Door een simulatie kunnen we aantonen wat de relativiteit is van een en ander. Stel dat we de ontvangsten van 2005 zouden berekenen van 1 februari 2005 tot 31 januari 2006, dan komen we tot een jaarontvangst van 770 miljoen euro. De ontvangsten van 1 februari 2006 tot 31 januari 2007 bedragen 798,8 miljoen euro. Op deze manier komen we niet tot een daling met 30 miljoen euro in 2006 maar tot een stijging met 30 miljoen euro. Er zit dus een speling op de cijfers al naargelang je de

maanden kiest die in aanmerking komen. Ik neem aan dat u het met mij eens bent dat we de cijfers nemen die ESR-matig worden vastgelegd.

Mijn conclusie is dat de zagezegde daling van de ontvangsten absoluut niet mag worden overroepen maar dat ze best eens kritisch onderzocht wordt op wat de onderliggende redenen zijn om te proberen bruikbare kennis uit die gegevens te distilleren, zeker met het oog op de nakende insourcing.

De evolutie van de ontvangsten van de belasting op de inkeerstelling (BIV) vertoont trouwens een gelijkwaardige stijgende tendens. Ook hier praten we over cijfers op kasbasis. We gaan van 137 miljoen euro naar 158 miljoen euro, 163 miljoen euro, 178 miljoen euro en 191 miljoen euro. We zien wel degelijk een permanente aangroei van de opbrengst. Dat heeft natuurlijk te maken met het belastbare gegeven.

Zoals ik daarnet heb gezegd met betrekking tot de ogenschijnlijke minderontvangst op kasbasis in 2006, leert een nuchtere analyse van de cijfers dat een vergelijking van de jaarresultaten sterk afhankelijk kan zijn van de afbakening van het in aanmerking te nemen jaar. Als we het ESR-matig doen, is er absoluut geen sprake van een daling. Als we de periode nemen van 1 februari tot 31 januari, hebben we zelfs een zeer hoge stijging. Bij een afrekening zoals die kasmatig gebeurt, tot en met de opbrengsten van november, zaten we met een zagezegde daling.

Alvast met dit feit rekening houdend, ben ik van mening dat een bijkomende analyse aangewezen is maar anderzijds wil ik nu ook niet disproportioneel veel middelen inzetten voor een dergelijk onderzoek, gelet op het feit dat we het binnenkort zelf gaan doen. Dan kunnen we het perfect zelf sturen. We weten dan wanneer we bijvoorbeeld aanslagbiljetten verzenden.

Ik kan niet ontkennen dat het bijzonder grillige verloop van de maandelijkse ontvangsten ook bij ons twijfels oproept. Het gemiddelde bedraagt ongeveer 66 miljoen euro. Er zijn wel pieken van soms 70 tot 80 miljoen euro en dalen tot 50 miljoen euro. Dat heeft vooral te maken met de manier van invorderen van de heffing.

Op dit ogenblik – en de beslissing is aangekondigd door de Vlaamse Regering – bereiden we alles voor om vanaf 2009 zelf de verkeersbelasting in te vorderen. Ik kan u verzekeren dat de Vlaamse Belastingdienst deze transitie volop aan het voorbereiden is, niet het minst op het vlak van ICT. We onderzoeken ook met hoeveel mensen we de taak aankunnen.

Bij de bespreking van de beleidsbrief hebben we meegedeeld dat het onlangs aangestelde universitaire steunpunt Fiscaliteit operationeel is. Aan dit steunpunt

hebben we gevraagd om de Vlaamse administratie bij te staan bij het inschatten van de ontvangsten van de gewestbelastingen. Ik denk dat het bijzonder interessant zou zijn om inzicht te krijgen in het koopgedrag van de automobilist en te weten wat de drijfveren zijn om eventueel te switchen, zodat we de evolutie van de belastbare massa beter kunnen inschatten en daardoor een betrouwbare inschatting van de ontvangsten kunnen maken. Ik denk dat dat gedragsonderzoek niet onbelangrijk is.

Aan het steunpunt zullen we ook vragen om na te gaan in hoeverre de autoconstructeurs de fiscale pk als marketinginstrument gebruiken, waardoor steeds krachtiger motoren worden ontworpen met steeds lagere fiscale pk's, en wat daarvan de mogelijke budgettaire, ecologische en economische impact zou kunnen zijn.

Mijnheer Van den Heuvel, ik denk dat ik bij de bespreking van de beleidsbrief uitvoerig toelichting heb gegeven en heb geantwoord op nogal wat vragen over de ambities van de Vlaamse Regering inzake autofiscaliteit. We hebben in dat kader ondermeer gesproken over de invoering van het wegvignet, het vervangen van de fiscale pk's door de ecoscore als heffingsgrondslag en de overname van de dienst van de verkeersbelastingen. Dat zijn stuk voor stuk ambitieuze projecten, die goed op elkaar moeten worden afgestemd in de loop van de resterende 23 maanden.

Elk van de projecten wordt door de respectieve administraties verder uitgewerkt en de scenario's worden ook uitgeschreven en voorbereid. Dit debat zal in deze commissie ongetwijfeld worden vervolgd.

Het departement Financiën en Begroting ontvangt vanwege de respectieve administraties binnen de FOD Financiën maandelijks staten met een overzicht van de per belasting geïnde sommen. Jaarlijks maakt de studiedienst van de FOD Financiën een eindejaarsoverzicht met opgave van de ESR-correcties die op de kasontvangsten moeten worden toegepast.

Mijnheer de voorzitter, als we een afrekening maken zoals het moet gebeuren, op basis van een ESR-matige benadering, zullen we niet met een daling, maar met een continue stijging worden geconfronteerd. Ik denk ook dat die aanpak veel beter de ontvangstencurve uitvlakt en een realistisch beeld geeft van de reële opbrengst van de verkeersbelasting.

De voorbereidingen voor het wegvignet zijn bezig. Mijnheer Strackx, er is discussie over het feit of het wegvignet gecatalogeerd kan worden onder het non bis in idem-principe. Op dit ogenblik gebeurt daar juridisch onderzoek naar. Als het wegvignet onder dat principe wordt gecatalogeerd, zou inderdaad een aanpassing van de wetgeving nodig zijn. Maar er zijn evenveel

juristen die op dit ogenblik zeggen dat dat niet het geval is. Zoals dat steeds gaat, zal ook dit worden vervolgd.

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat er met de ESR-benadering een veel gelijklopender beeld ontstaat dan op kasbasis.

Ik had graag wat langer stilgestaan bij de hervorming van de fiscale basis. 2009 staat als datum in het regeerakkoord. Het wegvignet is er nu bijgekomen, met als doelstelling de invoering tegen 1 januari 2008. Er was de voorbije weken daarover wat turbulentie en we horen dat de federale overheid eraan denkt om er een Beneluxwegvignet van te maken. Mijnheer de minister, wat is de houding van u en de Vlaamse Regering hierover?

Het is al moeilijk om tegen 1 januari 2008 het wegvignet op Belgisch niveau te lanceren. Als men er een Beneluxverhaal van wil maken, zullen we het nog wat langer moeten uitstellen. Wat weet u daarover?

Mijnheer de minister, kunt u over de hervorming van de fiscale basis iets meer in details treden?

Minister Dirk Van Mechelen: Ik denk dat het debat op dit ogenblik grondig wordt voorbereid door nogal wat kabinetten en administraties. Er is ook heel wat commotie ontstaan, wat aanleiding gaf tot een debat in het Vlaams Parlement.

Het departement Financiën en Begroting onderzoekt op dit ogenblik twee pistes. Wat de verkeersbelasting betreft, gaan we na wat een nieuwe fiscale basis zou kunnen zijn voor vrachtwagens. Op dit ogenblik wordt onderzocht of we ons kunnen baseren op de Euronorm, wat een gekend principe is binnen de Europese Gemeenschap.

Op dit ogenblik geldt voor vrachtwagens de Euro 4-norm en de Euro 5- en de Euro 6-norm zijn in voorbereiding. Als we een nieuwe fiscale basis voor de verkeersbelasting baseren op de Euronormen, zou Euronorm 4 neutraal blijven, Euronorm 5 en 6 zouden een fiscale korting impliceren en degenen met een lagere Euronormkwalificatie, 1, 2 of 3, zouden een aanpassing van de fiscaliteit krijgen, om hen op die manier aan te moedigen om over te stappen naar ecologisch vriendelijker vrachtwagens. Dat onderzoek is op dit ogenblik bezig en baseert zich vooral op de Euronorm, die voor vrachtwagens vrij gestandaardiseerd is op Europees vlak. Voor alle duidelijkheid: dit wordt onderzocht.

Met betrekking tot wagens is een oefening gebeurd, onder meer door de Vito (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek). Die oefening maakt het voorwerp uit van verdere besprekingen, niet het minst ook met constructeurs, waarbij de ecoscore natuurlijk veel complexer is, omdat het een Vlaams gegeven is, dat niet op een grotere schaal gestandaardiseerd is. Dat leidt natuurlijk tot nogal wat debatten.

Voor het wegvignet is een akkoord tot stand gekomen over de verdeling tussen de drie gewesten. Vanzelfsprekend moet een en ander het voorwerp uitmaken van een formeel samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten en de federale overheid. Ook dat is in een voorbereidend stadium. Ondertussen wordt geïnterfereerd door onze noorderburen, die nogal wat vragen hebben en zich ook hebben gewend tot het Beneluxplatform. Ook dat wordt dus vervolgd in de loop van de volgende maanden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de belasting op de inverkeerstelling

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, enkele dagen voor Nieuwjaar was er beroering in de pers over de belasting op de inverkeerstelling (BIV). Per jaar worden gemiddeld ongeveer 27.000 ingeschreven auto's nagenoeg onmiddellijk opnieuw uitgeschreven. Binnen de maand worden ze uit de statistieken geschrapt. Federaal minister Landuyt heeft in de pers aangekondigd dat hij maatregelen heeft genomen. In tegenstelling tot vroeger, zou ook voor de wagens die binnen de maand na de inschrijving opnieuw worden geschrapt, belasting op inverkeerstelling moeten worden betaald.

Mijnheer de minister, klopt het wat minister Landuyt heeft gezegd en moet de BIV al na één dag worden betaald? Is dit een louter federale materie of werd de beslissing genomen door de drie gewesten samen? Hoe wordt de belasting precies berekend voor periodes korter dan één jaar? Welke factoren spelen een rol en welke variabelen worden gehanteerd? Welke bijkomende maatregelen worden overwogen om orde op zaken te stellen? Wat is het toegepaste regime voor de verkeersbelasting bij deze kortdurende inschrijvingen?

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, zoals de heer Van den Heuvel zelf opmerkte, werden de

vragen hem ingegeven door persberichten die kort voor het jaareinde verschenen zijn en waarin gesteld wordt dat sommige autoconstructeurs en -verkopers hun verkoopcijfers en hun marktaandeel trachten op te fleuren door auto's bij de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen, of DIV, in te schrijven en onmiddellijk weer te schrappen.

Ik heb er akte van genomen dat minister Landuyt heeft aangekondigd hiertegen hard te willen optreden. Het is goed om de bevoegdheden van eenieder nog eens exact te omschrijven. Het is duidelijk dat de reglementering van de inschrijving van voertuigen bij de DIV een federale aangelegenheid is en blijft. Maar aan de inschrijving en de schrapping van voertuigen uit het repertorium dat door de DIV wordt bijgehouden, zijn fiscale gevolgen gekoppeld. Door de inschrijving worden de belasting op de inverkeerstelling, of BIV, en de verkeersbelasting verschuldigd, en daarmee komen we uiteraard wel uit op het bevoegdheidsdomein van de gewesten.

De belastingschuld inzake BIV ontstaat door het 'inverkeerstellen' van het voertuig op de openbare weg in België. Artikel 99, paragraaf 1 van het wetboek op de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, of WIGB, stelt dat er een onweerlegbaar vermoeden is dat de belastingschuld ontstaat wanneer de voertuigen ingeschreven zijn of hadden moeten zijn in het repertorium van de DIV. De BIV is dus verschuldigd door het loutere feit van de inschrijving van een voertuig. Vanaf het ogenblik dat het voertuig wordt ingeschreven, ontstaat de belastingschuld. De BIV moet dus inderdaad vanaf de eerste dag worden betaald. Het beleid in dit verband is niet veranderd, het is immers nooit anders geweest.

De verklaring dat vroeger geen BIV moest worden betaald voor auto's die binnen een maand na de inschrijving werden geschrapt, is dus manifest onjuist. Dit is echter wel het geval in de verkeersbelasting, maar daar kom ik straks op terug.

Het is wel zo dat vóór 2005 de inschrijvingen die dezelfde dag nog werden geschrapt, niet verwerkt werden in het programma van FOD Financiën. Hierdoor werd de facto geen BIV aangerekend. Maar zelfs dat is intussen niet meer mogelijk want sedert 2005 worden inschrijvingen en schrappingen op dezelfde dag technisch wel verwerkt en is er bijgevolg ook meteen BIV verschuldigd. Dat was trouwens een federale beslissing.

U vroeg hoe de BIV wordt aangerekend voor periodes korter dan één jaar. De BIV wordt slechts eenmalig aangerekend, namelijk bij het inschrijven van het voertuig, en dit ongeacht de gebruiksduur van het voertuig. Er zijn dus in principe geen bijzondere aanrekenings-

regels voor periodes korter dan één jaar. Er zijn wel enkele verzachtingen op dit uitgangspunt.

Ik geef u een voorbeeld. Wanneer de DIV de inschrijving vernietigt of annuleert omdat het verkoopcontract van een nieuw voertuig nietig wordt verklaard, dan wordt de inschrijving geacht nooit te hebben bestaan en is de koper ook de BIV niet verschuldigd.

Ook is er een teruggave mogelijk van de BIV voor voertuigen die binnen de zes maanden na hun inschrijving in België onder een gewone nummerplaat worden overgebracht naar een andere lidstaat van de EU om daar onder een definitief stelsel te worden ingeschreven. Dat is het fameuze artikel 105 van het WIGB.

De teruggave van de BIV is in dit laatste geval ondergeschikt aan het voorleggen van het bewijs van afvoering van het voertuig in het repertorium van de DIV en van het bewijs van inschrijving van het voertuig, onder een definitief regime, in de lidstaat naar waar het voertuig werd overgebracht.

Wij overwegen geen bijkomende maatregelen. FEBIAC heeft er overigens op gewezen dat snelle schrappingen niet altijd te maken hebben met het opsmukken van de verkoopcijfers. Het kan volgens de federatie ook gaan om testwagens, om wagens voor kortetermijnverhuur, of om wagens die gebruikt worden voor grenshandel.

Wellicht zal de werkelijkheid en de achterliggende beweegredenen toch iets meer genuanceerd en iets minder zwart-wit zijn dan wat de persberichten laten uitschijnen.

U vroeg ook naar het toegepaste regime voor de verkeersbelasting bij kortdurende inschrijvingen. Voor de zogenaamde 'geautomatiseerde voertuigen', en dit zijn grosso modo de gewone personenwagens, dus niet de vrachtwagens en de autobussen of autocars, ontstaat de belastingschuld door hun inschrijving of verplichting tot inschrijving in het repertorium van de DIV. De verkeersbelasting is verschuldigd voor een periode van 12 opeenvolgende maanden. De periode start vanaf de eerste dag van de maand waarin het voertuig in het repertorium van de DIV wordt ingeschreven. Wanneer een voertuig in de loop van een aanslagjaar wordt afgevoerd van het repertorium of vrijstelling komt te genieten, wordt de betaalde verkeersbelasting teruggegeven naar verhouding van de niet verstreken maanden of, in dezelfde mate, aangerekend op de belasting die door de belastingschuldige voor een ander voertuig is verschuldigd. Het bedrag dat overeenstemt met de niet verstreken maanden waarvoor betaald werd, wordt dus terugbetaald aan de belastingplichtige.

Dit principe heeft automatisch tot gevolg dat voor een voertuig dat minder dan een maand is ingeschreven in

het repertorium, geen verkeersbelasting verschuldigd is. Maar persoonlijk meen ik dat het gevaar op misbruiken of oneigenlijke gebruiken niet overroepen mag worden, omdat, zoals daarstraks werd uitgelegd, immers wel het volledige bedrag aan BIV verschuldigd is op het moment van de eerste inschrijving in het repertorium van de DIV.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
