Vlaams Parlement

691 (2015-2016) – Nr. 1
ingediend op 8 maart 2016 (2015-2016)

Voorstel van resolutie

van Willem-Frederik Schiltz, Paul Van Miert, Jenne De Potter, Lieve Maes, Koen Van den Heuvel en Matthias Diependaele

betreffende de samenwerkingsovereenkomst voor een vergroeningsgerichte hervorming van de verkeersfiscaliteit voor leasingwagens

verzendcode: FIN

TOELICHTING

De uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide in Vlaanderen behoort tot de hoogste in Europa. Die uitstoot heeft een negatieve impact op de levenskwaliteit en het leefmilieu en draagt bij aan de opwarming van de aarde. De oorzaak van de hoge score in Vlaanderen is deels te wijten aan de samenstelling van het wagenpark. Het Vlaamse wagenpark bestaat momenteel voor 62% uit dieselwagens. Diesels stoten meer fijn stof uit dan benzinewagens. Om de impact van het verkeer op de luchtkwaliteit te veranderen, werd beslist om met ingang van 1 januari 2016 de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling (BIV) te vergroenen.

De twee elementen van de verkeersfiscaliteit (verkeersbelasting en BIV) worden als één pakket beschouwd. De reden daarvan is dat het sturend effect groter wordt. Er is sensibilisering bij de aankoop (via de BIV), maar daarnaast ook een ontradend effect bij langdurig gebruik van een vervuilende wagen (verkeersbelasting). Met de nieuwe verkeersfiscaliteit worden consumenten naar de meest milieuvriendelijke modellen gestuurd.

De nieuwe verkeersfiscaliteit is van toepassing op inschrijvingen vanaf 1 januari 2016. Dat is echter beperkt tot niet-leasing. In 2014 waren er 614.239 inschrijvingen van nieuwe wagens of tweedehandswagens. Van dat aantal betroffen 62.360 inschrijvingen, ongeveer 10%, leasingwagens. Om de regeling ook van toepassing te maken op leasingwagens, is een samenwerkingsakkoord nodig met de andere gewesten. Tot op heden is dat niet het geval, wat ertoe leidt dat de oude regels van toepassing blijven op leasingwagens. De nieuwe verfijnde milieunormen worden niet meegenomen in die oude berekening; 10% van het wagenpark heeft dus minder stimulans om te vergroenen.

De bijzondere wet tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten bepaalt dat een gewest pas aan de verkeersbelasting van leasingbedrijven kan sleutelen als er een samenwerkingsakkoord is met de andere gewesten.[1] In het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State advies 58.323/3 van 26 oktober 2015 over amendementen op het voorontwerp van decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting van 2016, stelde de Raad van State met betrekking tot de beperking van de vergroening van de verkeersfiscaliteit tot niet-leasingvoertuigen:

"Een verschillende behandeling door het Vlaamse Gewest – tenzij dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is, in welk geval er sowieso geen discriminatie bestaat – kan derhalve worden verantwoord door het gegeven dat de andere gewesten niet akkoord gaan met een hervorming in de aangegeven zin. Dat belet evenwel niet dat het Vlaamse Gewest er alles moet aan doen om tot een samenwerkingsakkoord te komen waarbij discriminaties zo veel mogelijk worden voorkomen of toch beperkt. Gelet op de artikelen 10 en 11 van de Grondwet heeft het Vlaamse Gewest derhalve de plicht om ter zake initiatieven te nemen, voor zover dat al niet zou zijn gebeurd.".

De gewesten hoeven bij samenwerkingsakkoord niet noodzakelijkerwijs leasingtarieven aan te nemen die dezelfde zijn in de drie gewesten; elkaar fiscale autonomie

[1] Artikel 6, §3, van de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten, Belgisch Staatsblad 3 augustus 2001.

gunnen met betrekking tot differentiatie van de leasingtarieven volstaat.[2] De voorbije jaren zijn in die zin al twee samenwerkingsakkoorden afgesloten:

1° het samenwerkingsakkoord ter gelegenheid van de invoering van de euronorm 4.

2° het samenwerkingsakkoord ter gelegenheid van de invoering van de kilometerheffing, waarbij de verkeersbelasting voor vrachtvervoer boven 3,5 ton maximaal toegelaten massa (MTM) maximaal werd verlaagd.

Alle gewesten hebben bovendien in hun regeerakkoord een vergroening van het wagenpark en de verkeersfiscaliteit ingeschreven.

Willem-Frederik SCHILTZ
Paul VAN MIERT
Jenne DE POTTER
Lieve MAES
Koen VAN DEN HEUVEL
Matthias DIEPENDAELE

[2] Verslag namens de Commissie voor de herziening van de Grondwet en de hervorming der instellingen over het ontwerp van bijzondere wet tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten (*Parl.St*. Kamer 2000-01, nr. 50K1183/007, blz. 85). Ontwerp van bijzondere wet tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten (*Parl.St*. Kamer 2000-01, nr. 50K1183/001, blz. 15).

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:
  1° het Vlaamse regeerakkoord (*Parl.St*. Vl.Parl. 2014, nr. 31/1); het deel over de optimale samenwerking met de federale overheid en de andere gewesten;
  2° de beleidsnota Financiën en Begroting 2014-2019 (*Parl.St*. Vl.Parl. 2014-15, nr. 150/1) over een duurzame mobiliteitsfiscaliteit;
  3° artikel 6, §3, van de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten;

– overwegende dat:
  1° met ingang van 1 januari 2016 de verkeersfiscaliteit vergroend werd;
  2° enkel de leasingwagens niet onder het toepassingsgebied zullen vallen;
  3° er op die manier bij ongeveer 10% van de nieuw ingeschreven voertuigen sprake is van minder stimulans op het gebied van milieuvriendelijkheid;
  4° er al twee samenwerkingsakkoorden gesloten zijn in het kader van de verkeersfiscaliteit (met betrekking tot de kilometerheffing voor vrachtwagens en euronorm 4);
  5° in maart 2015 in het kader van het intergewestelijke overleg werd gepeild naar de bereidheid van de overige gewesten tot een samenwerkingsakkoord inzake de vergroening van de leasingvoertuigen;
  6° op 14 oktober 2015 de minister-president van de Vlaamse Regering via een schrijven aan zijn Waalse en zijn Brusselse collega gevraagd heeft om nogmaals te onderhandelen over die materie;
  7° op 17 november 2015 de Vlaamse minister van Financiën eveneens haar Waalse en haar Brusselse collega geschreven heeft met hetzelfde verzoek (zie hiervoor: Standpuntbepaling betreffende de nota aan het overlegcomité inzake de vergroening van het wagenpark leasing, VR 2015 1112, Doc. 1359/1 en 1359/2);

– vraagt de Vlaamse Regering extra initiatieven te nemen om via onderhandeling met de andere gewesten te komen tot een samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot de bepalingen van een vergroeningsgerichte hervorming van de verkeersfiscaliteit voor leasingwagens.

Willem-Frederik SCHILTZ
Paul VAN MIERT
Jenne DE POTTER
Lieve MAES
Koen VAN DEN HEUVEL
Matthias DIEPENDAELE