Vlaams
Parlement

1160 (2016-2017) – Nr. 1
ingediend op 9 mei 2017 (2016-2017)

Ontwerp van decreet

houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013,
wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers

verzendcode: FIN

INHOUD

Memorie van toelichting 3
Voorontwerp van decreet 17
Advies van de Mobiliteitsraad 25
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen 37
Advies van de Minaraad 43
Advies van de Raad van State 47
Ontwerp van decreet 57

MEMORIE VAN TOELICHTING

A. Algemene toelichting

1. Inleiding

Het Vlaams Regeerakkoord stelt een vergroening van de verkeersbelastingen (VKB) 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 CO_2-uitstoot (koolstofdioxide), 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 (bijvoorbeeld Berlingo of Kangoo) is er altijd een benzinevariant. Voor het populairdere tussenmodel en het grote model van bestelwagen, is (vrijwel) geen benzineversie beschikbaar. Het hogere koppel bij dieselmotoren is hier niet vreemd aan.

Gezien de afwezigheid van een volwaardig benzineaanbod, 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 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 2500 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 milieumodulering bij vrachtwagens, waar ook een volwaardig benzineaanbod ontbreekt.

[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 milieukenmerken (*Parl.St.* Vl.Parl. 2011-12, nr. 1375/1, blz. 6).

Er is geen belasting op de inverkeerstelling (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-leasingvoertuigen. De gesprekken met de andere gewesten over een vergroening van de verkeersbelastingen voor leasingvoertuigen lopen, maar leiden vooralsnog 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 Intergewestelijk Politiek Informatie Platform (IPCP). 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 eerste- als tweedehands) 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 tweedehandsinschrijvingen (of latere) hoger dan het aantal inschrijvingen van nieuwe wagens.

Herinschrijvingen, bijvoorbeeld 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 benzineaanbod beschikbaar is, kan hier naast een euronormdifferentiëring ook ingezet worden op een onderscheid naargelang de brandstofsoort en de CO_2-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, Vlaamse Codex Fiscaliteit (VCF)).

In de nieuwe tariefstructuur blijft de maximum toegelaten massa behouden als belastbare grondslag. De bonus-maluspercentages 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 euronormmodulering 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 CO_2 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. Oldtimerstatuut voor onder andere lichte vracht, en optrekken van de leeftijd tot dertig jaar

Oldtimerbestelwagens volgen momenteel het regime van lichte vracht, in tegenstelling tot personenwagens, minibussen of motorfietsen die aan een oldtimerforfait onderworpen zijn. Door de vergroening zou dit leiden tot de toepassing van een hoge ecomalus ten gevolge van de oude euronormen (en/of CO_2-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 oldtimerforfait.

Het oldtimerforfait 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 30 jaar wordt geïntegreerd in een algemeen forfait voor voertuigen ouder dan 30 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 (BFW)). 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, en §3/2, vierde lid, en 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 artikel 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 artikel 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 artikel 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 euronormdifferentiëring ook rekening gehouden met de brandstofsoort en de CO_2-uitstoot van de wagen. Naar aanleiding van een opmerking van de Raad van State werd vastgesteld dat in de tarifering voor personenwagens (artikel 2.2.4.0.1, §2/1) de ecomalus voor dieselvoertuigen 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 (artikel 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 ≤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 benzinealternatieven 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 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 2500 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 milieumodulering bij vrachtwagens, waar ook een volwaardig benzineaanbod ontbreekt.

Deze nieuwe tariefregeling is enkel van toepassing wanneer een (eerstehands of tweedehands) lichtevrachtvoertuig 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 intergewestelijk samenwerkingsakkoord, enkel van toepassing op niet-leasingvoertuigen.

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°, wordt verwezen naar de CO_2-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 CO_2-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 artikel 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 30 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 30 jaar.

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

De forfaitaire belasting voor voertuigen die bij het ontstaan van de belastingplicht sedert meer dan 30 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 oldtimerstatuut gebracht, dat forfaitair belast wordt.

Verder wordt voorzien in een overgangsregel voor de voertuigen die in het jaar van inwerkingtreding van deze bepaling (aanslagjaar 2017) sedert meer dan 25 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 30 jaar oud geschrapt gezien deze nu onder de nieuwe algemene bepaling meegenomen worden.

Artikel 5 (wijziging van artikel 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 artikel 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 artikel 2.2.4.0.7 VCF)

Bij gebreke van een beschikbare CO_2, 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 artikel 2.2.4.0.8 VCF)

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

Artikel 9 (wijziging van artikel 2.2.5.0.4 VCF)

Naar analogie met de vergroening van de personenwagens, wordt de belastingvermindering voor LPG-voertuigen (liquefied petroleum gas) 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 artikel 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 compressed natural gas (CNG) en zuiver elektrische voertuigen (BEV) is er een beperkt aanbod.

Artikel 11 (wijziging van artikel 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 tweedehands) 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 Mobiliteit en Openbare Werken (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 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 vrijwel uitsluitend dieselmodellen omvat, worden de onderlinge tariefverschillen tussen de euronormen van de diesels voor kleinere modellen gevolgd, verminderd met 15%. Binnen de categorie van voertuigen boven de 2500 kg en onder de 3500 kg wordt voor de dieselmotoren dus in dezelfde mate gestuurd naar de meest milieuvriendelijke euronorm als voor de dieselmotoren binnen de categorie van voertuigen tot 2500 kg.

De CO_2-verschillen tussen dieselmotoren zijn er inderdaad, al presteert diesel doorgaans beter op het vlak van CO_2 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 enzovoort). Daardoor is de fabriekswaarde aan CO_2 van het model niet altijd meer aanwezig in de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (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 CO_2 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 in vrijstellingen wordt 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% kunnen bereiken waarna de technologie marktteconomisch levensvatbaar wordt. Deze alternatieve brandstoffen worden gestimuleerd omwille van hun gunstige prestaties inzake milieuvervuilende 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 (liquefied 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: aardgasdistributie 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 aardgastankstations 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 miljoen euro 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 Brusselse Hoofdstedelijke Gewest spelen praktische aandachtspunten, zoals het feit dat de inning van de verkeersbelasting nog door de Federale Overheidsdienst (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

[2] Verslag van de commissie MOW bij de uitgavenbegroting 2017 en beleidsbrief Mobiliteit & Openbare Werken 2017.

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:
  - 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;
  - 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 ≤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, respectievelijk §3/2.
    Voor de categorie voertuigen met een MTM ≤2500 kg MTM (artikel 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 ≤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 milieumodulering bij vrachtwagens, waar ook een volwaardig benzineaanbod 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.

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

VOORONTWERP VAN DECREET

Vlaamse Regering

Ontwerp van decreet houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie en de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In artikel 2.2.4.0.1 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, gewijzigd bij de decreten van 19 december 2014, 3 juli 2015 en 18 december 2015, worden een paragraaf 3/1 en een paragraaf 3/2 ingevoegd, die luiden als volgt:

"§3/1. Voor de motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen de lijkwagens, de alleenrijdende landbouwtractoren en de alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in paragraaf 6, die na 30 juni 2017 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid en waarvan de maximaal toegelaten massa maximum 2500 kilogram bedraagt, bedraagt de belasting 19,32 euro per 500 kg maximaal toegelaten massa, met in achtneming van volgende elementen:

1° in functie van de CO_2-uitstoot van het voertuig, gemeten tijdens de homologatie ervan volgens de geldende Europese regelgeving, wordt het tarief
   a) vermeerderd met 0,30% voor iedere gram CO_2-uitstoot per kilometer boven 122 gram en niet hoger dan 500 gram;
   b) verminderd met 0,30% voor iedere gram CO_2-uitstoot per kilometer onder 122 gram, maar hoger dan 24 gram;

2° in functie van de euronorm en de brandstofsoort van het voertuig en, in voorkomend geval, de aanwezigheid van een roetfilter wordt het tarief met een percentage vermeerderd of verminderd conform de volgende tabel:

euronorm	benzine en andere brandstoffen	diesel
euro 0	+ 30%	+ 50%
euro 1	+ 10%	+ 40%

euro 2	+ 5%	+ 35%
euro 3	0%	+ 30%
euro 3 met roetfilter	/	+ 30%
euro 4	- 12,5%	+ 25%
euro 4 met roetfilter	/	+ 17,5%
euro 5 of EEV	- 15%	+ 17,5%
euro 6	- 15%	+ 15%

In afwijking van artikel 2.2.4.0.2, § 2, bedraagt de belasting, berekend overeenkomstig het eerste lid, minimum 40 euro.

Deze paragraaf is alleen van toepassing op voertuigen van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten. ”.

§3/2. Voor de motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, de lijkwagens, de alleenrijdende landbouwtractoren en de alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in paragraaf 6, die na 30 juni 2017 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid en waarvan de maximaal toegelaten massa hoger is dan 2500 kilogram en 3500 kilogram niet overschrijdt, bedraagt de belasting 19,32 euro per 500 kg maximaal toegelaten massa.

In functie van de euronorm van het voertuig en, in voorkomend geval, de aanwezigheid van een roetfilter wordt het tarief, vermeld in het eerste lid, met een percentage vermeerderd of verminderd conform de volgende tabel:

euronorm	percentage
euro 0	+ 35%
euro 1	+ 25%
euro 2	+ 20%
euro 3	+ 15%
euro 3 met roetfilter	+ 10%
euro 4	+ 10%
euro 4 met roetfilter	+ 2,5%
euro 5 of EEV	+ 2,5%
euro 6	0%

In afwijking van artikel 2.2.4.0.2, § 2, bedraagt de belasting, berekend overeenkomstig het eerste lid, minimum 40 euro.

Deze paragraaf is alleen van toepassing op voertuigen van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten.

Art. 3. In paragraaf 1, eerste lid van artikel 2.2.4.0.2 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 1° wordt vervangen als volgt:

> “1° de voertuigen die bij het ontstaan van de belastingplicht sedert meer dan dertig jaar in het verkeer zijn gebracht;”

2° er wordt een punt 1/1° ingevoegd dat luidt als volgt:

> 1/1° de voertuigen die voldoen aan een van de volgende voorwaarden:

a) in aanslagjaar 2017 sedert meer dan vijfentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
b) in aanslagjaar 2018 sedert meer dan zesentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
c) in aanslagjaar 2019 sedert meer dan zevenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
d) in aanslagjaar 2020 sedert meer dan achtentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
e) in aanslagjaar 2021 sedert meer dan negenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;";

3° punt 3° wordt opgeheven.

Art. 4. In artikel 2.2.4.0.3, eerste lid, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de eerste zin wordt tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2" en de zinsnede "en §4" de zinsnede ", §3 voor zover het voertuigen betreft van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten, §3/1, eerste lid, §3/2, eerste lid," ingevoegd;

2° in de eerste zin wordt tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, tweede lid," en de zinsnede "en artikel 2.2.4.0.1, §5," de zinsnede ", artikel 2.2.4.0.1, §3/1, tweede lid, artikel 2.2.4.0.1, §3/2, derde lid," ingevoegd;

3° in de derde zin wordt tussen de zinsnede "De belastingbedragen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, met uitzondering van paragraaf 2/1," en de zinsnede "en artikel 2.2.4.0.2," de zinsnede ", §3 voor zover het voertuigen betreft van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten, §3/1 en §3/2," ingevoegd;

4° er wordt een zin toegevoegd die luidt als volgt:

"Voor de toepassing van de indexatie zijn de bedragen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §3 voor zover het voertuigen betreft van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten, §3/1, eerste en tweede lid, en §3/2, eerste en derde lid, de bedragen die gelden alsof ze van toepassing waren op 1 juli 2017.".

Art. 5. In artikel 2.2.4.0.6 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord "wegvoertuig" wordt telkens vervangen door het woord "voertuig";

2° tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°," en de woorden "bepaald aan de hand van" wordt de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §3/1 en §3/2," ingevoegd.

Art. 6. In artikel 2.2.4.0.7 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord "wegvoertuig" wordt vervangen door het woord "voertuig";

2° tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°," en de woorden "bepaald aan de hand van" wordt de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §3/2," ingevoegd.

Art. 7. In artikel 2.2.4.0.8 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord "wegvoertuigen" wordt telkens vervangen door het woord "voertuigen" en het woord "wegvoertuig" wordt telkens vervangen door het woord "voertuig";

2° in het eerste lid wordt tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°," en de woorden "wordt vastgesteld" de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §3/1 en §3/2," ingevoegd;

3° in het tweede lid wordt tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°," en de woorden "is een halfopen" de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §3/1 en §3/2," ingevoegd.

Art. 8. In artikel 2.2.5.0.4, tweede lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, wordt tussen het woord "wegvoertuigen" en de woorden "van natuurlijke personen" de zinsnede ", de lichte vrachtauto's, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, derde lid, 2°, laatste zin, lijkwagens, en alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §6," ingevoegd.

Art. 9. In artikel 2.2.6.0.6, tweede lid, en artikel 2.2.6.0.7, derde lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, wordt tussen het woord "wegvoertuigen" en de woorden "van natuurlijke personen" de zinsnede ", de lichte vrachtauto's, de lijkwagens, en de alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §6," ingevoegd.

Art. 10. In artikel 2.3.4.1.3 van hetzelfde decreet wordt de tweede zin "In afwijking van artikel 2.3.4.1.2 bedraagt de belasting op wegvoertuigen die een eerste keer in het verkeer zijn gesteld 25 jaar geleden of eerder 41,99 euro." vervangen door de zin "In afwijking van artikel 2.3.4.1.2 bedraagt de belasting 41,99 euro voor de wegvoertuigen die een eerste keer in het verkeer zijn gesteld 30 jaar geleden of eerder en voor de wegvoertuigen die voldoen aan een van de volgende voorwaarden:

a) in aanslagjaar 2017 sedert meer dan vijfentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
b) in aanslagjaar 2018 sedert meer dan zesentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
c) in aanslagjaar 2019 sedert meer dan zevenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
d) in aanslagjaar 2020 sedert meer dan achtentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
e) in aanslagjaar 2021 sedert meer dan negenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht.".

Art. 11. De bepalingen van dit decreet zijn van toepassing op de belastbare tijdperken die starten vanaf 1 juli 2017, met uitzondering van artikel 10 dat in werking treedt op 1 juli 2017.

Brussel, ... (datum).

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

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD

MORA Mobiliteitsraad

Advies

Vergroening verkeersfiscaliteit lichte vracht en oldtimers

Brussel, 16 december 2016

MORA_ADV_20161216_Verkeersbelasting lichte vracht

Mobiliteitsraad Vlaanderen • Wetstraat 34-36, 1040 Brussel • T +32 2 209 01 11
info@mobiliteitsraad.be • www.mobiliteitsraad.be

Vergroening verkeersfiscaliteit lichte vracht en oldtimers

Adviesvraag: Voorontwerp 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

Adviesvrager: Bart Tommelein – Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie

Ontvangst adviesvraag: 5 december 2016

Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring raad: 16 december 2016

Contactpersoon: Ann Wuyts - awuyts@serv.be

Inhoud

Inhoud 29

Krachtlijnen 30

1 Situering van de adviesvraag 31

2 Samenvatting van de adviesvraag 31

Advies 33

1 Kaderen in een mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid 33

2 Evolutie naar de gebruiker betaalt 33

3 Optimale differentiatie voor een betere sturing 34

4 Omzichtig omspringen met vrijstellingen 35

5 Budgetneutraliteit en stijgende inkomsten 35

6 Intergewestelijk samenwerkingsakkoord nodig voor leasingwagens 36

Krachtlijnen

De Mobiliteitsraad is een voorstander van het vergroenen van verkeersgerelateerde belastingen met als doel de samenstelling van het (vracht)wagenpark milieuvriendelijker te maken.

In zijn advies benadrukt de MORA het belang van het inpassen van de maatregel in een algemeen mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid om over de beleidsdomeinen heen één doel na te streven. Dit langetermijnbeleid moet onder meer een visie bevatten op het op termijn vervangen van een belasting op bezit van een voertuig naar een belasting op gebruik volgens het principe 'de gebruiker betaalt'.

In de tariefvariaties die de Vlaamse Regering voorziet vraagt de MORA om de meest milieuvriendelijke voertuigen het sterkst te bevoordelen en het verschil met de andere categorieën te optimaliseren.

De MORA vindt dat de Vlaamse Regering voorzichtig moet omspringen met het vrijstellen van voertuigen van verkeersgerelateerde belastingen omdat de maatschappelijke kosten van een voertuig verder reiken dan enkel de emissies. Indien de Vlaamse Regering tegen dit advies in toch opteert om vrijstellingen te voorzien, moeten deze voor het mobiliteitsmiddenveld beperkt zijn in de tijd.

De bijkomende inkomsten die gegenereerd worden door het vergroenen van de verkeerbelastingen moeten voor de MORA ingezet worden voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer. De Raad dringt er op aan om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur en om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer te beperken.

De MORA vindt het positief dat de Vlaamse Regering de maatregel al doorvoert voor de voertuigen binnen haar bevoegdheid. De Raad dringt er echter op aan om zo snel mogelijk werk te maken van het vereiste samenwerkingsakkoord om alle leasingswagens (lichte vracht en personen) onder de nieuwe regelgeving te laten vallen.

1 Situering van de adviesvraag

In het Vlaamse Regeerakkoord 2014-2019 is de vergroening van de verkeersbelastingen opgenomen. Met het decreet van 18 december 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016 realiseerde het Vlaamse Parlement deze vergroening voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen. Het decreet bevatte eveneens de vergroening van de belasting op inverkeerstelling voor deze voertuigcategorieën. De MORA formuleerde een advies[1] over beide beleidsvoorstellen op 23 oktober 2015.

Voor de vrachtvoertuigen van meer dan 3,5 ton MTM is sinds 1 april 2016 een kilometerheffing in voege waarbij milieuparameters via de euronormen milieuvriendelijke voertuigen bevoordelen binnen elke gewichtscategorie.

Met het voor advies voorliggende voorontwerp van de decreet wil de Vlaamse Regering de categorie voertuigen aanpakken waarvoor nog geen vergroening van de verkeersbelasting is gebeurd met name de categorie lichte vracht (N1 tot 3,5 ton MTM).

De verkeersbelastingen van motorfietsen zullen niet vergroend worden omdat er geen Europees gehomologeerde data inzake milieuprestaties beschikbaar zijn.

2 Samenvatting van de adviesvraag

Het ontwerp van decreet regelt de vergroening van de verkeersbelasting van de categorie lichte vracht (N1 tot 3,5 ton MTM). Er is geen BIV verschuldigd op lichte vracht.

De vergroende verkeersbelasting zal ingaan vanaf 1 juli 2017 voor alle voertuigen (nieuw en tweedehands) die worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid. De vergroening is enkel van toepassing op niet-leasingwagens wegens het ontbreken van een intergewestelijk samenwerkingsakkoord.

De Vlaamse Regering opteert voor een sturing op euronorm. De reden hiervoor is dat door het beperkte aanbod van lichte vrachtvoertuigen op benzine het moeilijk is om in te zetten op een ontdieselijking.

Het decreet behandelt volgende aspecten:

- Ecoboni en –mali bovenop de bestaande MTM-tariefsokkel
  - Voor lichte vracht met een MTM van maximaal 2500 kg krijgen dieselvoertuigen een ecomali voor alle euronormen. Voor de overige brandstoffen gelden ecomali voor euronorm 0,1 en 2; neutraal voor euronorm 3; ecoboni voor euronorm 4, 5 en 6.
  - Voor lichte vracht met een MTM hoger dan 2500 kg: Euronorm 6 is neutraal, andere euronormen krijgen ecomali
- Fiscale verminderingen en vrijstellingen voor groene brandstoftypes. In de praktijk gaat het vooral over aardgas (CNG) en voertuigen met een elektrische aandrijving.

[1] MORA, 2015, Advies voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016, 23 oktober 2015

MORA, 2015, Bijkomend advies programmadecreet amendement verkeersbelastingen, 23 oktober 2015

www.mobiliteitsraad.be/node/10154

- Optrekken van de leeftijd van het oldtimer-statuut naar dertig jaar voor lichte vracht en andere voertuigen. Naast de categorie lichte vracht, gaat het ook over lijkwagens, alleenrijdende landbouwtractoren, alleenrijdende trekkers, autobussen en autocars, aanhangwagens en opleggers naargelang de maximaal toegelaten massa niet hoger is dan 500 kg of 501 kg bereikt zonder 3500 kg te overschrijven alsook kampeerwagens.

Advies

De MORA heeft in vorige adviezen al aangegeven dat hij een voorstander is van het vergroenen van de verkeersbelasting met het oog op het vergroenen van het (vracht)wagenpark. In dit advies brengt de MORA een aantal aandachtspunten van een mobiliteitsmiddenveld aan over de vergroening van de verkeersbelastingen van lichte vracht.

1 Kaderen in een mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid

In het verleden heeft de Mobiliteitsraad al meermaals opgeroepen om maatregelen zoals de vergroening van de verkeersgerelateerde belastingen te kaderen in een algemeen mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid dat op termijn de belastingen verschuift van bezit naar gebruik. In zijn advies[2] aan de Klimaatcommissie van het Vlaams Parlement heeft de MORA aangegeven dat op termijn de belasting op bezit van een voertuig moet vervangen worden door een belasting op gebruik op alle voertuigen. De MORA ziet de voorgestelde vergroening van de verkeersbelastingen bijgevolg als een overgangsmaatregel naar deze nieuwe vorm van belasten.

Het kaderen van de maatregelen in een langetermijnbeleid maakt het ook mogelijk om alle socio-economische en mobiliteitsgevolgen van de maatregel in te schatten en na te gaan welke doelstellingen worden gesteund door de maatregel. Vanuit dit langetermijnbeleid kunnen dan de meest geschikte (fiscale) instrumenten bepaald worden.

Het Mobiliteitsdecreet stelt dat het mobiliteitsbeleid vijf doelstellingen nastreeft namelijk het verbeteren van bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en milieu- en natuurkwaliteit. De vergroening van het wagenpark zal vooral impact hebben op het beperken van de milieu-impact van de mobiliteit en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid. De andere doelstellingen worden niet geraakt. De Raad vindt het daarom belangrijk dat de Vlaamse Regering de effecten van de nieuwe verkeersbelasting goed opvolgt en, indien nodig, haar beleid bijstuurt.

2 Evolutie naar de gebruiker betaalt

Sinds 1 april 2016 is voor vrachtvoertuigen over de weg van meer dan 3,5 ton MTM een kilometerheffing van kracht. In zijn adviezen over de kilometerheffing voor vrachtwagens benadrukte de MORA het belang om vooral in de categorie vrachtvoertuigen rond 3,5 ton MTM op te letten dat er geen ongewenste effecten optreden.

De MORA vindt het vreemd dat in de nota aan de Vlaamse Regering geen melding gemaakt wordt van de kilometerheffing, evenals het feit dat vrachtvoertuigen tussen 3,5 ton en 12 ton wel een kilometerheffing, maar geen verkeersbelasting meer verschuldigd zijn. De MORA roept op om in de voertuigcategorieën rond 3,5 ton MTM de effecten van de maatregel sterk op te volgen om zoveel mogelijk ongewenste effecten te vermijden.

[2] MORA, 2016, Advies aan de bijzondere Klimaatcommissie van het Vlaams Parlement, 3 juni 2016 – http://www.mobiliteitsraad.be/node/10553

Zo zijn er in de gewichtsklasse rond 3,5 ton voertuigen die bijna identiek zijn qua laadvermogen, maar waarbij de ene kilometerheffing betalen (eigen MTM > 3,5 ton) en de andere verkeersbelasting (eigen MTM < 3,5 ton en MTM sleep > 3,5 ton).

De Vlaamse Regering voorziet een stijging van de inkomsten door de vergroende verkeersbelasting. Deze groei kan te maken hebben met ontvluchten van de kilometerheffing voor categorieën boven de 3,5 ton MTM. De MORA acht dit om mobiliteits- evenals socio-economische redenen niet wenselijk.

3 Optimale differentiatie voor een betere sturing

De MORA stelt vast dat de Vlaamse Regering voorstelt om bij voertuigen tot 2.500 kg de tarieven in functie van de euronorm zowel naar boven (ecomali) als naar beneden (ecobonus) te variëren. Voor de dieselvoertuigen worden enkel ecomali voorzien, voor deze op andere brandstoffen zowel ecoboni als –mali. Voor de voertuigen vanaf 2.500 kg tot en met 3.500 kg gebeurt deze variatie enkel naar boven behalve bij euronorm 6 waarbij noch een ecobonus, noch een ecomalus wordt voorzien.

Het Vlaams Gewest geeft volgende redenering aan achter het principe waarom voertuigen boven 2.500 kg MTM geen ecobonus krijgen:

- Hetzelfde systeem toepassen op deze voertuigen als voor voertuigen onder 2.500 kg MTM leidt enkel tot ecomali voor diesel terwijl er geen alternatieven voorhanden zijn;
- Dit systeem sluit beter aan bij de tarifering van de kilometerheffing voor voertuigen boven 3,5 ton (op basis van euronormen);
- Geen bonus voor euronorm 6 omdat euronorm 6 niet de gewenste impact heeft op de luchtverontreiniging;
- Een ecobonus kan nog steeds indien voor alternatieve brandstoffen of aandrijftechnologieën wordt gekozen.

De MORA vindt dat de Vlaamse Regering met deze tariefdifferentiatie een verkeerd signaal geeft aan de gebruikers van lichte vrachtvoertuigen met een MTM hoger dan 2.500 kg. Het doel van de tariefkeuze zou moeten zijn dat de consument geleid wordt naar de meest milieuvriendelijke variant. Door amper een onderscheid te maken tussen de categorie “euronorm 4 met roetfilter / euronorm 5 / EEV” en categorie “euronorm 6” geeft de Vlaamse Regering onvoldoende weer dat ze wil streven naar het gebruik van de meest milieuvriendelijke technologie.

In de categorie boven de 2.500 kg en onder de 3.500 kg vallen de factoren CO_2-uitstoot en de soort brandstof weg. De regering argumenteert dat er in deze categorie enkel diesel-modellen beschikbaar zijn en dus voldoet fiscale sturing via de euronorm. Echter, sturing naar CO_2 blijft belangrijk tussen verschillende diesel modellen en bij de mogelijke komst van wagens met alternatieve aandrijving. Het is weinig vooruitziend van de Vlaamse overheid dat de sturing naar minder CO_2 hier wegvalt.

De MORA benadrukt opnieuw dat deze tariefvariaties en de effecten die zij creëren moeten passen in een mobiliteitsbeleid waarbij onder meer stedelijke logistiek met milieuvriendelijke voertuigen en bundeling van goederenstromen na te streven effecten zijn.

4 Omzichtig omspringen met vrijstellingen

Analoog met de vergroening van de verkeersbelasting voor personenwagens e.a. voorziet de Vlaamse Regering vrijstellingen voor milieuvriendelijke technologieën. Uit de nota aan de Vlaamse Regering blijkt dat ze hiermee aardgas (CNG), voertuigen met een elektrische aandrijving, waterstof of plugin-elektrische (PHEV) bedoelt. Deze laatste twee aandrijftechnologieën zijn momenteel niet beschikbaar op de markt van lichte vracht.

De Mobiliteitsraad wil oproepen om voorzichtig om te springen met vrijstellingen voor voertuigen. Door het vrijstellen van verkeersbelasting geeft de Vlaamse Regering een signaal dat het bezit en het gebruik van een voertuig kosteloos is voor de maatschappij.

Zoals eerder in dit advies aangegeven, heeft de vergroening enkel effect op het verminderen van de milieu-impact van mobiliteit en op het verbeteren van de verkeersleefbaarheid. Andere maatschappelijke kosten van voertuigbezit en –gebruik zoals infrastructuurkost, congestiekost, verkeersveiligheidskosten,… worden niet geraakt door deze maatregel. De MORA benadrukt dat deze maatregel moet worden ingepast in een volledig mobiliteitsbeleid en dat deze fiscale maatregel niet contraproductief mag zijn voor andere beleidsdoelstellingen.

Hoewel de Mobiliteitsraad overtuigd is dat een differentiatie naar milieukenmerken een nuttig fiscaal instrument is, wil de Raad enkele kanttekeningen plaatsen bij het gebruik van dit instrument met betrekking tot CNG-voertuigen. CNG is een aantrekkelijke alternatieve brandstof voor de categorie van lichte vrachtvoertuigen, die momenteel quasi volledig bestaat uit diesel- en benzinevoertuigen. CNG biedt immers een maatschappelijke quick win door de lokale luchtkwaliteit te verbeteren, zeker in stedelijke gebieden. Maar aangezien CNG een fossiele brandstof is, die de CO_2-uitstoot niet fundamenteel vermindert en waarvan de CO_2-winsten onduidelijk zijn, levert het geen duurzame bijdrage aan het tegengaan van de klimaatsverandering op lange termijn. Tijdens de volledige levenscyclus van een CNG-voertuig komen veel schadelijke broeikasgassen vrij, waaronder het sterke broeikasgas methaan. Ten slotte kunnen investeringen op middellange termijn, zoals bijvoorbeeld in het ombouwen van motoren en in de nog afwezige CNG-infrastructuur, aanzienlijk bijdragen aan een potentiële technologische lock-in wanneer Vlaanderen tegen 2050 evolueert naar een koolstofarme samenleving.

Indien de Vlaamse Regering tegen dit advies in toch opteert om vrijstellingen te voorzien, moeten deze voor het mobiliteitsmiddenveld beperkt zijn in de tijd.

5 Budgetneutraliteit en stijgende inkomsten

Het Vlaamse Regeerakkoord voorziet de vergroening van de verkeersbelasting binnen een budgetneutraal kader. De nota aan de Vlaamse Regering geeft de verwachte inkomsten voor de komende jaren aan. Hieruit blijkt dat bij ongewijzigd aankoopgedrag door de consument een stijging van de inkomsten te verwachten is. Deze stijging komt door een aangroei van het wagenpark lichte vracht (zowel leasing als niet-leasing) en meeropbrengsten omdat oldtimers vijf jaar langer verkeersbelasting moeten betalen.

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om deze bijkomende inkomsten in te zetten voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor het personen- als

voor het goederenvervoer. De Raad dringt er op aan om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur en om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer te beperken.

6 Intergewestelijk samenwerkingsakkoord nodig voor leasingwagens

De Vlaamse Regering voert deze maatregel enkel in voor de niet-leasingwagens. Dit komt omdat er voor de leasingwagens een intergewestelijk samenwerkingsakkoord nodig is.

De MORA vindt het positief dat de Vlaamse Regering de maatregel al doorvoert voor de voertuigen binnen haar bevoegdheid. De Raad dringt er echter op aan om zo snel mogelijk werk te maken van het vereiste samenwerkingsakkoord om alle leasingswagens (lichte vracht en personen) onder de nieuwe regelgeving te laten vallen.

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN

SERV
sterk door overleg

Advies

Vergroening verkeersfiscaliteit lichte vracht

Brussel, 23 december 2016

SERV_20161223_Vergroening_Verkeersfiscaliteit_Lichte_Vracht_ADV.docx

Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen • Wetstraat 34-36, 1040 Brussel • T +32 2 209 01 11
info@serv.be • www.serv.be

Vergroening verkeersfiscaliteit lichte vracht

.

Klik hier als u tekst wilt invoeren.

Adviesvraag: **Adviesaanvraag na de principiële goedkeuring van het voorontwerp van decreet houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers**

Adviesvrager: Bart Tommelein - Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie

Ontvangst adviesvraag: 7 december 2016

Adviestermijn: 30 dagen

Decretale opdracht: SERV-decreet 7 mei 2004 art. 11 (overlegfunctie)

Bekrachtiging raad: 9 januari 2017

Contactpersoon: Erwin Eysackers - eeysackers@serv.be

SERV
sterk door overleg

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

contactpersoon	**ons kenmerk**	**Brussel**
Erwin Eysackers eeysackers@serv.be	SERV_BR_20161223_vergroening_verkeersfiscaliteit-eekv	23 december 2016

Adviesaanvraag na de principiële goedkeuring van het voorontwerp van decreet houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers

Mijnheer de minister

De SERV ontving op woensdag 7 december een adviesvraag over het voorontwerp van decreet houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vrachtwagens en oldtimers.

De sociale partners binnen de SERV sluiten zich aan bij het advies dat door de MORA hierover is uitgebracht.

Hoogachtend

Pieter Kerremans	Karel Van Eetvelt
administrateur-generaal	voorzitter

Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen • Wetstraat 34-36, 1040 Brussel • T +32 2 209 01 11
info@serv.be • www.serv.be

ADVIES VAN DE MINARAAD

MINARAAD
milieu & natuur

STRATEGISCHE ADVIESRAAD VOOR HET BELEIDSDOMEIN LEEFMILIEU NATUUR EN ENERGIE

Minaraad
Kliniekstraat 25 - 4de verdieping
1070 Brussel
T 02 558 01 30
F 02 558 01 31
E info@minaraad.be
www.minaraad.be

Bart Tommelein
Vice-ministerpresident van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie
Kreupelenstraat 2
1000 Brussel

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
	VLABEL/regelgeving	01/M6/2017/21	
Vragen naar / e-mail	**Telefoond**	**Datum**	
Jan.verheeke@minarad.be	02 558 01 36	13 januari 2017	

Betreft: vergroening lichte vracht

Mijnheer de minister,

Op 20 december 2016 ontving de Minaraad formeel de adviesvraag over het voorontwerp van decreet houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers. Het dossier was reeds eerder per e-mail toegekomen. Op basis hiervan werd een eerste ontwerpadvies opgesteld maar de raadsleden beslisten de werkzaamheden stop te zetten omwille van gelijkaardige activiteiten in de MORA. Als gevolg hiervan zal de Minaraad geen advies uit brengen.

Hoogachtend,

i.o.

Jan Verheeke
Secretaris

Jurgen Tack
Voorzitter

Vlaanderen
is omgevingsbewust

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 60.914/3
van 27 februari 2017

over

een voorontwerp van decreet ‘houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers’

Op 27 januari 2017 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet 'houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers'.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 14 februari 2017. De kamer was samengesteld uit Jo BAERT, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Johan PUT en Bruno PEETERS, assessoren, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Kristine BAMS, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 27 februari 2017.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

1. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest strekt tot de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor 'lichte vracht'[1] en tot de aanpassing van de verkeersfiscaliteit voor oldtimers.

Hiertoe wordt het decreet van 13 december 2013 'houdende de Vlaamse Codex Fiscaliteit' (hierna: Vlaamse Codex Fiscaliteit) gewijzigd. Voor lichte vracht worden ecoboni en -mali ingevoerd (artikelen 2 en 4 tot 7). Daarnaast wordt voorzien in fiscale verminderingen en vrijstellingen voor groenere brandstoftypes van lichte vrachtauto's, lijkwagens, alleenrijdende landbouwtractoren en alleenrijdende trekkers, andere dan deze vermeld in artikel 2.2.4.0.1, § 6, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (artikelen 8 en 9). Ten slotte wordt voor de verkeersbelasting op de autovoertuigen en de belasting op de inverkeerstelling, de leeftijd voor het statuut van oldtimer opgetrokken van vijfentwintig naar dertig jaar (artikelen 3 en 10).

Het te nemen besluit is van toepassing voor de belastbare tijdperken die starten vanaf 1 juli 2017, met uitzondering van artikel 10 dat in werking treedt op 1 juli 2017 (artikel 11).

BEVOEGDHEID

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.

3. 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 92*bis*, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen' (artikel 4, § 3, tweede zin, van de bijzondere financieringswet). Wat die categorie van belastingplichtigen betreft, is het Vlaamse Gewest derhalve afhankelijk van een akkoord met de twee andere gewesten.

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 wordt bevestigd.

---

[1] De Vlaamse Regering heeft in 2015 aangekondigd "voor de categorie lichte vracht (N1 – tot 3,5 ton MTT)" te zullen onderzoeken "wat de beste manier is om deze te vergroenen, wetende dat voor de zwaarste categorieën er bijna enkel aanbod is van dieselmodellen. Tegelijkertijd zal getracht worden een samenwerkingsakkoord af te sluiten met de beide gewesten over de vergroening van de [verkeersbelasting]. Indien dit niet mogelijk zou zijn, dan zal de [verkeersbelasting] voor lichte vracht worden vergroend, maar dan enkel voor niet-leasing binnen het Vlaamse Gewest." (*Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 544/2, 11).

Over het verschil in behandeling dat daardoor ontstaat, wordt hierna uitgeweid (zie opmerking 4.1). In het kader van de bespreking van de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest past het hier op te merken dat de voormelde ontworpen bepalingen niet sporen met de bevoegdheidsafbakening die uit de bijzondere financieringswet blijkt.

In de ontworpen teksten wordt immers telkens bepaald dat de regeling alleen van toepassing is "op voertuigen van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten",[2] terwijl 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".

Daarover om toelichting verzocht, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

> "De definitie in de VCF van vennootschap in Art. 1.1.0.0.2, 21° is gebaseerd op deze van art. 2, 5° van het WIB 92 dat vennootschappen definieerde als volgt:
>
> Er wordt verstaan onder:
>
> a) vennootschap: enigerlei 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 voor de toepassing van de inkomstenbelastingen worden geacht geen rechtspersoonlijkheid te bezitten, worden niet als vennootschappen aangemerkt;
>
> Dat is ook vandaag nog altijd de federale definitie op vandaag.
>
> 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 àlle heffingen in codex.
>
> Zo nodig is het wel mogelijk om een aparte definitie voor hoofdstuk 2 en 3 van de codex (VKB & BIV) op te nemen, waarin verwezen wordt naar de vennootschappen zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen."

Met deze suggestie van de gemachtigde kan worden ingestemd.

[2] Vgl. met de huidige artikelen 2.2.4.0.1, §§ 2/1, tweede lid, tweede zin, 7, tweede lid, tweede zin, en 8, tweede lid, 72.2.5.0.4, tweede lid, 2.2.6.0.6, tweede lid, 2.2.6.0.6, tweede lid, 2.3.4.1.1 en 2.3.4.2.1, § 3, vijfde lid, 2° en 3°, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit.

Om de ontworpen regels en de overige bepalingen van titel 2, hoofdstukken 2 en 3, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit te laten overeenstemmen met de bevoegdheidsverdeling zou in artikel 1.1.0.0.2 na het huidige tweede lid, een nieuw lid kunnen worden ingevoegd, luidend als volgt:

"In titel 2, hoofdstukken 2 en 3, wordt, in afwijking van het eerste lid, 21°, verstaan onder vennootschappen: een vennootschap zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen."

ALGEMENE OPMERKINGEN

4. Volgens de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof is een verschil in behandeling slechts verenigbaar met de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, wanneer dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is. Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld, rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betrokken maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen; het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie is geschonden wanneer er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.[3]

Zoals bekend, geldt het gelijkheids- en niet-discriminatiebeginsel ook in belastingzaken. Bij artikel 172 van de Grondwet wordt de toepasselijkheid van de grondwettelijke regels van gelijkheid en van niet-discriminatie (artikelen 10 en 11 van de Grondwet) bevestigd in fiscale aangelegenheden. Deze bepaling is immers een precisering of een bijzondere toepassing van het in artikel 10 van de Grondwet algemeen geformuleerde gelijkheidsbeginsel.

Voor het verschillend behandelen van bepaalde categorieën in de ontworpen regeling, zal dan ook telkens een deugdelijke verantwoording moeten kunnen worden gegeven. Het verdient aanbeveling om al die verantwoordingen in de memorie van toelichting op te nemen.

Hierna worden een aantal van die verschillen nader besproken.

4.1. Bij gebrek aan een intergewestelijk samenwerkingsakkoord is de ontworpen regeling niet van toepassing op vennootschappen zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 'houdende het Wetboek van vennootschappen', autonome overheidsbedrijven of verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten.

Gelet op de bevoegdheidsbeperking die volgt uit artikel 4, § 3, tweede zin, van de bijzondere financieringswet kan 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 is – 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

[3] Vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof. Zie bv.: GwH 17 juli 2014, nr. 107/2014, B.12; GwH 25 september 2014, nr. 141/2014, B.4.1; GwH 30 april 2015, nr. 50/2015, B.16; GwH 18 juni 2015, nr. 91/2015, B.5.1; GwH 16 juli 2015, nr. 104/2015, B.6; GwH 16 juni 2016, nr. 94/2016, B.3.

discriminaties zoveel 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.

Het verdient aanbeveling om in de memorie van toelichting ook op dit punt meer concrete verduidelijking te geven. Nu wordt er slechts vaagweg vermeld dat de "gesprekken met de andere gewesten over de vergroening van de verkeersbelastingen voor leasingvoertuigen lopen, maar (…) vooralsnog niet [leiden] tot de vereiste convergentie van standpunten om tot een samenwerkingsakkoord te komen".

4.2. Het is niet duidelijk waarom in de tabel in het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, § 3/1, eerste lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (MTM[4] ≤ 2500 kg) geen onderscheid wordt gemaakt in de kolom 'diesel' tussen de rijen 'euro 3' en 'euro 3 met roetfilter', terwijl in alle andere gevallen het voorhanden zijn van een roetfilter leidt tot een gunstiger behandeling. De gemachtigde heeft in dat verband laten weten dat in de tabel opgenomen in de ontworpen paragraaf 3/2, tweede lid, van hetzelfde artikel (2500 kg < MTM ≤ 3500 kg) ook bij 'euro 3 met roetfilter' een ecomalus van 15% (in plaats van 10%) moet worden vermeld.[5] Dat zou betekenen dat geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen de categorieën 'euro 3' en 'euro 3 met roetfilter'.

Blijft evenwel het opvallende verschil met de categorieën 'euro 4' en 'euro 4 met roetfilter', waar voor de laatste categorie telkens in een gunstiger behandeling wordt voorzien. Indien dat onderscheid effectief behouden blijft, zou dat in de memorie van toelichting moeten worden verduidelijkt.

4.3. In de tabel in het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, § 3/2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (2500 kg < MTM ≤ 3500 kg) wordt geen onderscheid gemaakt naargelang het om een met diesel aangedreven voertuig gaat, dan wel om een met benzine of andere brandstoffen aangedreven voertuig. In de memorie van toelichting wordt vooropgesteld dat dit wordt gedaan omdat "voor de zwaarste categorieën er bijna enkel aanbod is van dieselmodellen". De gemachtigde heeft dit als volgt verder toegelicht:

> "De nota en het decreet stellen dat boven 2.500 kg MTM er quasi geen benzine aanbod is, en dat een volwaardig benzine aanbod hier dus ontbreekt.
>
> In bijlage een overzicht van lichte vracht modellen in functie van brandstoftype. MTM ontbreekt hierin, maar van de 12 automerken die lichte vracht aanbieden, zal u merken dat de meesten een klein, een tussen en een groot model van lichte vracht aanbieden. De kleine modellen bvb. type Berlingo of Kangoo, vallen in de categorie tot 2.500 kg MTM. Het gaat om modellen die ook als personenwagen geproduceerd worden, en waarvan een lichte vracht versie is afgeleid. Hiervoor is altijd een benzineversie beschikbaar.

[4] MTM = Maximaal Toegelaten Massa.

[5] Voor het geven van dit advies is uitgegaan van de in die zin gecorrigeerde tekst van de ontworpen bepaling.

Voor de grotere modellen (bvb. Jumpy, Vivaro, Trafic), die in de categorie van hoger dan 2.500, maar maximaal 3.500 kg vallen, zal u zien dat het bijna altijd om een dieselmodel gaat. Voor het tussenmodel is bij twee merken een benzineversie beschikbaar, voor het groot model, slechts bij één merk. In de praktijk zal dit niet altijd een volwaardig alternatief blijken, gezien het lagere koppel van de benzinemotor ten opzichte van de dieselmotor (de trekkracht op de lading is groter bij de dieselmotor).”

Uit de vergelijking met de andere tabel (MTM ≤ 2500 kg) blijkt dat de in deze tabel bedoelde dieselvoertuigen 15% gunstiger behandeld worden. Voor een met dieselmotor aangedreven voertuig met euronorm 0 bedraagt de vermeerderingsfactor bijvoorbeeld 50% (MTM ≤ 2500 kg) of 35% (2500 kg < MTM ≤ 3500 kg). Voor eenzelfde voertuig met euronorm 6 bedraagt de vermeerderingsfactor 15% (MTM ≤ 2500 kg) of 0% (2500 kg < MTM ≤ 3500 kg).

Voor een met benzine (of een andere brandstof, behalve diesel) aangedreven voertuig met euronorm 0 bedraagt de vermeerderingsfactor bijvoorbeeld 30% (MTM ≤ 2500 kg) of 35% (2500 kg < MTM ≤ 3500 kg). Voor eenzelfde voertuig met euronorm 6 geldt er in het ene geval (2500 kg < MTM ≤ 3500 kg) geen vermeerderingsfactor (0%), terwijl er in het andere geval een *verminderings*factor geldt van 15% (MTM ≤ 2500 kg).

Bij het opstellen van de tweede tabel (2500 kg < MTM ≤ 3500 kg) is gewerkt met een eenheidspercentage, dat van toepassing is ongeacht het type brandstof. Voor voertuigen aangedreven met benzine of andere brandstoffen (behalve diesel) is het percentage 2,5 tot 22,5% hoger ten opzichte van de eerste tabel (MTM ≤ 2500 kg, kolom ‘benzine en andere brandstoffen’). Voor voertuigen aangedreven met diesel is het percentage 15% lager.

Het is zeer de vraag of het gegeven dat er veelal geen benzinealternatief is, een deugdelijke verantwoording biedt voor het hoger belasten van de voertuigen die niet met diesel worden aangedreven. Dat komt er immers op neer dat ze zwaarder worden belast omdat hun MTM boven 2500 kg ligt. Dat er voor het “tussenmodel” en het “groot model” *niet altijd* een volwaardig alternatief is voor diesel, betekent echter niet dat het niet nuttig is om, gelet op het uitgangspunt van vergroening, het onderscheid wél te maken. De Raad van State ziet in elk geval niet wat dit zou bemoeilijken of onmogelijk maken.

De gemachtigde lijkt aan te geven dat zelfs als er een alternatief is voor de dieselversie, het lagere koppel van de benzineversie kopers er veeleer toch toe aanzet om een dieselversie te kopen. Dat verklaart wellicht de meer coulante houding die tot uiting komt in het vermeerderingspercentage dat 15% lager ligt dan in de andere tabel. De vraag rijst evenwel of dit argument enkel geldt voor de voertuigen met een MTM vanaf 2500 kg. Het verdient aanbeveling om hierover meer toelichting te verstrekken in de memorie van toelichting. In zoverre evenwel zou blijken dat het onderscheid op het gebied van koppel tussen de benzine- en de dieselversie van het voertuig ook relevant is voor voertuigen met een MTM tot 2500 kg, kan dit criterium niet gelden als verantwoording.

In het licht van deze opmerkingen zullen de ontworpen bepalingen aan een nieuw onderzoek onderworpen moeten worden.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

5. 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". Het verdient aanbeveling om ter informatie in de memorie van toelichting te vermelden om welke Europese regelgeving het thans gaat.

Artikel 6

6. In artikel 6, 2°, van het ontwerp dient te worden verwezen naar artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, eerste lid, *1°* (niet: 2°), van de Vlaamse Codex Fiscaliteit.

Artikel 7

7. In artikel 7, 1°, van het ontwerp dient het woord "telkens" de tweede keer te worden geschrapt. Het woord "wegvoertuig" komt immers maar één keer voor in artikel 2.2.4.0.8 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit.

DE GRIFFIER	DE VOORZITTER
Astrid TRUYENS	Jo BAERT

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie en de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In artikel 1.1.0.0.2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, het laatst gewijzigd bij het decreet van 23 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° aan het derde lid wordt een punt 8° toegevoegd, dat luidt als volgt:

"8° vennootschap: in afwijking van het eerste lid, 21°, een vennootschap als vermeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van Vennootschappen.";

2° aan het vierde lid wordt een punt 5° toegevoegd, dat luidt als volgt:

"5° vennootschap: in afwijking van het eerste lid, 21°, een vennootschap als vermeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van Vennootschappen.".

Art. 3. In artikel 2.2.4.0.1 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 19 december 2014, 3 juli 2015 en 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de tabel in §2/1, eerste lid, 2°, wordt de rij

"

euro 3 + roetfilter	/	+ 30%

"

vervangen door de rij

"

euro 3 + roetfilter	/	+ 25%

";

2° er worden een paragraaf 3/1 en een paragraaf 3/2 ingevoegd, die luiden als volgt:

"§3/1. Voor de motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, de lijkwagens, de alleenrijdende landbouwtractoren en de alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in paragraaf 6, die na 30 juni 2017 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid en waarvan de maximaal toegelaten massa maximum 2500 kilogram bedraagt, bedraagt de belasting 19,32 euro per

500 kg maximaal toegelaten massa, met inachtneming van volgende elementen:

1° in functie van de CO_2-uitstoot van het voertuig, gemeten tijdens de homologatie ervan volgens de geldende Europese regelgeving, wordt het tarief
   a) vermeerderd met 0,30% voor iedere gram CO_2-uitstoot per kilometer boven 122 gram en niet hoger dan 500 gram;
   b) verminderd met 0,30% voor iedere gram CO_2-uitstoot per kilometer onder 122 gram, maar hoger dan 24 gram;

2° in functie van de euronorm en de brandstofsoort van het voertuig en, in voorkomend geval, de aanwezigheid van een roetfilter wordt het tarief met een percentage vermeerderd of verminderd conform de volgende tabel:

euronorm	benzine en andere brandstoffen	diesel
euro 0	+30%	+50%
euro 1	+10%	+40%
euro 2	+5%	+35%
euro 3	0%	+30%
euro 3 met roetfilter	/	+25%
euro 4	–12,5%	+25%
euro 4 met roetfilter	/	+17,5%
euro 5 of EEV	–15%	+17,5%
euro 6	–15%	+15%

In afwijking van artikel 2.2.4.0.2, §2, bedraagt de belasting, berekend overeenkomstig het eerste lid, minimum 40 euro.

Deze paragraaf is alleen van toepassing op voertuigen van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten.

§3/2. Voor de motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, de lijkwagens, de alleenrijdende landbouwtractoren en de alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in paragraaf 6, die na 30 juni 2017 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid en waarvan de maximaal toegelaten massa hoger is dan 2500 kilogram en 3500 kilogram niet overschrijdt, bedraagt de belasting 19,32 euro per 500 kg maximaal toegelaten massa.

In functie van de euronorm van het voertuig en, in voorkomend geval, de aanwezigheid van een roetfilter wordt het tarief, vermeld in het eerste lid, met een percentage vermeerderd of verminderd conform de volgende tabel:

euronorm	percentage
euro 0	+ 35%
euro 1	+ 25%
euro 2	+ 20%
euro 3	+ 15%
euro 3 met roetfilter	+ 10%
euro 4	+ 10%
euro 4 met roetfilter	+ 2,5%
euro 5 of EEV	+ 2,5%
euro 6	0%

In afwijking van artikel 2.2.4.0.2, §2, bedraagt de belasting, berekend overeenkomstig het eerste lid, minimum 40 euro.

Deze paragraaf is alleen van toepassing op voertuigen van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten.".

Art. 4. In artikel 2.2.4.0.2, §1, eerste lid, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 1° wordt vervangen door wat volgt:

"1° de voertuigen die bij het ontstaan van de belastingplicht sedert meer dan dertig jaar in het verkeer zijn gebracht;";

2° er wordt een punt 1/1° ingevoegd, dat luidt als volgt:

"1/1° de voertuigen die voldoen aan een van de volgende voorwaarden:
a) in aanslagjaar 2017 sedert meer dan vijfentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
b) in aanslagjaar 2018 sedert meer dan zesentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
c) in aanslagjaar 2019 sedert meer dan zevenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
d) in aanslagjaar 2020 sedert meer dan achtentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
e) in aanslagjaar 2021 sedert meer dan negenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;";

3° punt 3° wordt opgeheven.

Art. 5. In artikel 2.2.4.0.3, eerste lid, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de eerste zin wordt tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2" en de zinsnede "en §4" de zinsnede ", §3 voor zover het voertuigen betreft van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten, §3/1, eerste lid, §3/2, eerste lid," ingevoegd;

2° in de eerste zin wordt tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, tweede lid," en de zinsnede "en artikel 2.2.4.0.1, §5," de zinsnede ", artikel 2.2.4.0.1, §3/1, tweede lid, artikel 2.2.4.0.1, §3/2, derde lid," ingevoegd;

3° in de derde zin wordt tussen de zinsnede "De belastingbedragen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, met uitzondering van paragraaf 2/1," en de zinsnede "en artikel 2.2.4.0.2," de zinsnede ", §3 voor zover het voertuigen betreft van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten, §3/1 en §3/2," ingevoegd;

4° er wordt een zin toegevoegd, die luidt als volgt:

"Voor de toepassing van de indexatie zijn de bedragen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §3, voor zover het voertuigen betreft van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten, §3/1, eerste en tweede lid, en §3/2, eerste en derde lid, de bedragen die gelden alsof ze van toepassing waren op 1 juli 2017.".

Art. 6. In artikel 2.2.4.0.6 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord "wegvoertuig" wordt telkens vervangen door het woord "voertuig";

2° tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°," en de woorden "bepaald aan de hand van" wordt de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §3/1 en §3/2," ingevoegd.

Art. 7. In artikel 2.2.4.0.7 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord "wegvoertuig" wordt vervangen door het woord "voertuig";

2° tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 1°," en de woorden "bepaald aan de hand van" wordt de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §3/2," ingevoegd.

Art. 8. In artikel 2.2.4.0.8 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord "wegvoertuigen" wordt telkens vervangen door het woord "voertuigen" en het woord "wegvoertuig" wordt vervangen door het woord "voertuig";

2° in het eerste lid wordt tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°," en de woorden "wordt vastgesteld" de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §3/1 en §3/2," ingevoegd;

3° in het tweede lid wordt tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°," en de woorden "is een halfopen" de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §3/1 en §3/2," ingevoegd.

Art. 9. In artikel 2.2.5.0.4, tweede lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, wordt tussen het woord "wegvoertuigen" en de woorden "van natuurlijke personen" de zinsnede ", de lichte vrachtauto's, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, derde lid, 2°, laatste zin, lijkwagens, en alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §6," ingevoegd.

Art. 10. In artikel 2.2.6.0.6, tweede lid, en artikel 2.2.6.0.7, derde lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, wordt tussen het woord "wegvoertuigen" en de woorden "van natuurlijke personen" de zinsnede ", de lichte vrachtauto's, de lijkwagens, en de alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §6," ingevoegd.

Art. 11. In artikel 2.3.4.1.3 van hetzelfde decreet wordt de zin "In afwijking van artikel 2.3.4.1.2 bedraagt de belasting op wegvoertuigen die een eerste keer in het verkeer zijn gesteld 25 jaar geleden of eerder 41,99 euro." vervangen door de zin "In afwijking van artikel 2.3.4.1.2 bedraagt de belasting 41,99 euro voor de wegvoertuigen die een eerste keer in het verkeer zijn gesteld 30 jaar geleden of eerder en voor de wegvoertuigen die voldoen aan een van de volgende voorwaarden:

1° in aanslagjaar 2017 sedert meer dan vijfentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
2° in aanslagjaar 2018 sedert meer dan zesentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
3° in aanslagjaar 2019 sedert meer dan zevenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;

4° in aanslagjaar 2020 sedert meer dan achtentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
5° in aanslagjaar 2021 sedert meer dan negenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht.”.

Art. 12. De bepalingen van dit decreet zijn van toepassing op de belastbare tijdperken die starten vanaf 1 juli 2017, met uitzondering van artikel 11 dat in werking treedt op 1 juli 2017.

Brussel, 28 april 2017.

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