Vlaams Parlement

1407 (2017-2018) – Nr. 1
ingediend op 11 december 2017 (2017-2018)

Verslag van het verzoekschrift

namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
uitgebracht door Jenne De Potter en Joris Vandenbroucke

over een belastingsupplement voor wagens waarvan de CO_2-uitstoot niet gekend is

Samenstelling van de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting:

Voorzitter: Paul Van Miert.

Vaste leden:
Paul Cordy, Matthias Diependaele, Jos Lantmeeters, Lieve Maes, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Jenne De Potter, Katrien Schryvers, Koen Van den Heuvel, Peter Van Rompuy;
Willem-Frederik Schiltz, Bart Somers;
Jan Bertels, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:
Piet De Bruyn, Annick De Ridder, Andries Gryffroy, Peter Persyn, Axel Ronse, Kris Van Dijck;
Robrecht Bothuyne, Dirk de Kort, Ward Kennes, Katrien Partyka;
Rik Daems, Marino Keulen;
Michèle Hostekint, Güler Turan;
Wouter Vanbesien.

INHOUD

1. Procedure 4
2. Inhoud 4
3. Bespreking op 5 december 2017 4
3.1. Toelichting door Bart Tommelein, Vlaams minister van Financiën en Begroting 4
3.2. Bespreking en conclusie 6
Gebruikte afkortingen 7

1. Procedure

Op 15 september 2017 werd een verzoekschrift ingediend over een belastingsupplement voor wagens waarvan de CO_2-uitstoot niet gekend is (verzoekschrift nr. 31 (2016-17)).

Dit verzoekschrift werd ontvankelijk verklaard op 28 september 2017 en voor verdere behandeling doorverwezen naar de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting.

Commissievoorzitter Paul Van Miert besliste om Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, om advies te vragen over dit verzoekschrift.

De minister bezorgde op 7 november 2017 zijn advies aan de commissie.

Op 5 december 2017 kwam de commissie tot een besluit.

2. Inhoud

De verzoeker wenst de aanpassing van de CO_2-uitstoot van zijn voertuig in het kader van de berekening van de jaarlijkse verkeersbelasting omdat de tabel met standaardwaarden die wordt toegepast wanneer de CO_2-uitstoot van een voertuig niet bekend is, niet zou overeenkomen met de werkelijke CO_2-uitstoot van zijn voertuig. Hij baseert zich daarvoor op verschillende bronnen, waaronder het vaktijdschrift Autoevolution en de site www.ecoscore.be.

3. Bespreking op 5 december 2017

3.1. Toelichting door Bart Tommelein, Vlaams minister van Financiën en Begroting

Minister *Bart Tommelein* licht toe dat het verzoekschrift dat aan de commissie wordt voorgelegd, betrekking heeft op een voertuig van 1996. Het is echter pas sinds 2001 dat de CO_2-uitstoot, zoals gemeten tijdens de homologatie van het voertuig op Europees niveau, wordt vermeld op het certificate of conformity. Het probleem van ontbrekende CO_2-waarden doet zich dan ook vooral voor bij oudere voertuigen uit de jaren 90.

De situatie dat voor oudere voertuigen waarvan niet op systematische wijze betrouwbare en wetenschappelijk vastgestelde CO_2-normen bestaan, was de decreetgever bekend en is door de decreetgever dan ook uitdrukkelijk opgevangen in de regelgeving. Artikel 2.2.4.0.7 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 legt standaardwaarden vast voor de CO_2-uitstoot voor het geval geen CO_2-gegevens zijn opgenomen in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid, meer bepaald de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen. Daarmee kan worden vermeden dat belastingplichtigen zelf de CO_2-uitstoot van hun voertuig trachten aan te tonen op basis van minder betrouwbare bronnen.

De tabel in de Vlaamse Codex is immers wel gestoeld op wetenschappelijk onderzoek. De standaardwaarden werden door VITO bepaald op basis van de DIV-databank, waarbij een onderscheid wordt gemaakt volgens euronorm, brandstofsoort en cilinderinhoud. De cijfers in de tabel zijn dus gebaseerd op waarden die zelf gebaseerd zijn op wetenschappelijk verkregen gegevens. Daardoor zijn de gebruikte waarden gefundeerd.

In de praktijk wordt de tabel bovendien pragmatisch toegepast: indien de belastingplichtige via een officieel document toch kan aantonen dat de reële uitstoot van zijn voertuig lager ligt dan de standaardwaarde, zal de administratie uiteraard een gedeeltelijke ontheffing van de reeds betaalde verkeersbelastingen doen. Het betreft dus een weerlegbaar wettelijk vermoeden, maar dan moet het uiteraard wel gaan om officiële en betrouwbare documenten. De volgende bewijsstukken worden in elk geval als afdoende beschouwd: een kopie van het volledige gelijkvormigheidsattest met de vermelding van de gecombineerde CO_2-uitstoot; een individueel goedkeuringscertificaat van het voertuig, afgeleverd door de DIV; een officieel document, deel uitmakende van het homologatiedossier en door de DIV erkend; of een schriftelijke verklaring van de invoerder of constructeur met vermelding van het chassisnummer van het voertuig en de gecombineerde CO_2-uitstoot.

Aangezien geen van deze documenten werd voorgelegd, kan de Vlaamse Belastingdienst wettelijk niet anders dan de tabel uit artikel 2.2.4.0.7 toe te passen. Op die manier wordt de belasting berekend op basis van betrouwbare gegevens.

Ten bewijze van het nut van die standaardwaarden gaat de minister nog kort in op de redenen waarom de bewijsstukken die de verzoeker voorlegde, niet werden aanvaard. Het is vooral bij voertuigen van voor 2001 dat de CO_2-waarden ontbreken. Dat maakt de bewijsvoering er uiteraard niet gemakkelijker op.

Het voertuig in kwestie dateert van 1996, de inschrijving is van 3 oktober 2016. Volgens de tabel in de Vlaamse Codex Fiscaliteit heeft het voertuig van de verzoeker een CO_2-uitstoot van 211 g/km.

De verzoeker baseert zich in zijn bezwaar bij de administratie en in voorliggend verzoekschrift in totaal op vier verschillende bronnen, die elk een andere CO_2-uitstoot toekennen aan de Ford Mondeo in kwestie. Carfolio geeft 167,04 g/km, het vakblad Autoevolution 178 g/km, Ecoscore 179,4 g/km en Febiac 180 g/km. Geen van deze bewijsstukken kan echter gezien worden als een officieel en betrouwbaar document waarmee de reële uitstoot van het voertuig aangetoond kan worden.

Op de site van Carfolio kan men zelfs een disclaimer terugvinden waarin letterlijk wordt vermeld dat de waarden een schatting zijn die louter ter vergelijking worden aangeboden en geenszins gebaseerd zijn op fysieke testen.

Verder lijken de gegevens die de verzoeker aanbrengt op basis van het tijdschrift Autoevolution niet overeen te komen met het type voertuig dat hij bezit. Hij verwijst voor de technische gegevens namelijk naar een Ford Mondeo hatchback, maar baseert zich nadien op de gegevens van een minder vervuilende Ford Mondeo sedan. Beide types van voertuigen hebben weliswaar een motor met een gelijkaardig vermogen, maar verschillen in onder andere maximumgewicht en gemiddeld verbruik, wat een verschil in CO_2-uitstoot als gevolg kan hebben.

Tot slot levert de verzoeker berekeningen aan op basis van de gegevens van Febiac en Ecoscore. Het betreft in beide gevallen echter niet een CO_2-uitstoot voor zijn specifieke model van voertuig, maar een generieke berekening op basis van het brandstofverbruik van het voertuig en het CO_2-gehalte van de brandstof.

Dat kan echter niet vergeleken worden met de methode van VITO, die zich baseert op gemiddelde van metingen van voertuigen die in de betrokken jaren werden ingeschreven. Onder meer het gewicht van het voertuig, de stroomlijn van het voertuig en het rendement van de motor zijn factoren die een grote invloed hebben op het brandstofverbruik en dus de hoogte van de CO_2-emissies.

Men kan algemene cijfers van een studie die gepubliceerd is in 2007 of van een site die recent nog is bijgewerkt dan ook bezwaarlijk toepassen op een voertuig dat 21 jaar geleden op de markt is gebracht, zelfs als het gemiddelde verbruik niet veranderd is.

De minister concludeert. Indien bij oudere voertuigen de CO_2-waarde ontbreekt, geldt een weerlegbaar wettelijk vermoeden, gebaseerd op wetenschappelijk gefundeerde en betrouwbare gegevens. De stukken die werden aangebracht door de verzoeker missen helaas de representativiteit of objectiviteit om aanvaard te worden in het kader van een bezwaarprocedure. CO_2-waarden die gevalideerd worden door officiële instanties of de constructeur, zoals eerder opgesomd, kunnen in het kader van de weerlegbare procedure wel worden aanvaard.

3.2. Bespreking en conclusie

Jan Peumans, voorzitter van het Vlaams Parlement, merkt op dat de verzoeker zijn initiatief heeft genomen omdat de administratie, meer bepaald DIV, niet antwoordde op zijn vragen over de berekeningen.

Minister *Bart Tommelein* suggereert hem om zijn federale ambtsgenoot François Bellot daarover aan te spreken.

Paul Van Miert, commissievoorzitter, stelt vast dat de commissie instemt met het advies van de minister.

Paul VAN MIERT,
voorzitter

Jenne DE POTTER
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

DIV	Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen
Febiac	Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle
FIT	Flanders Investment and Trade
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek