

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

9 december 2005

ONTWERP VAN DECREET

**tot invoering van het begrip ‘lichte vrachtauto’
in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen**

ONTWERP VAN DECREET

**houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen
het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest
betreffende de invoering van het begrip ‘lichte vrachtauto’ in titel II
van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen,
met inachtneming van de fiscale neutraliteit en ter voorkoming van de concurrentie
tussen de Gewesten op het vlak van de inschrijving van de voertuigen,
zoals opgemaakt te Brussel op 18 november 2005**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
uitgebracht door de heer Koen Van den Heuvel**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Sven Gatz.

Vaste leden:

de heren Thieu Boutsen, Herman De Reuse, Felix Strackx, Christian Verougstraete, Rob Verreycken;

de heren Erik Matthijs, Steven Vanackere, Koen Van den Heuvel, Eric Van Rompuy;

mevrouw Hilde Eeckhout, de heer Sven Gatz, mevrouw Anne Marie Hoebeke;

de heer Gilbert Bossuyt, mevrouw Caroline Gennez, de heer Ludo Sannen.

Plaatsvervangers:

de heren Erik Arckens, Erik Tack, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, de dames Veerle Heeren, Joke Schauvliege;

de dames Patricia Ceysens, Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

mevrouw Michèle Hostekint, de heren Herman Lauwers, Jacky Maes.

Toegevoegde leden:

de heer Jos Stassen;

de heer Jan Peumans.

Zie:

606 (2005-2006)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet
- Nr. 2: Amendementen
- Nr. 3: Verslag over hoorzitting

607 (2005-2006)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

	Blz.
I. Procedureel debat: verzending van de stukken	4
II. Toelichting door de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening.....	4
II.1. Algemeen	4
II.2. Institutioneel kader	5
II.3. Grond van de zaak.....	6
III. Procedureel debat: vraag om hoorzitting.....	6
IV. Algemene bespreking.....	7
V. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	9
VI. Eindstemming	10

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting behandelde op 6 en 8 december 2005 het ontwerp van decreet tot invoering van het begrip 'lichte vrachtauto' in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (*Parl. St. Vl. Parl. 2005-06, nr. 606/1*).

Dit ontwerp van decreet werd behandeld in samenhang met het ontwerp van decreet houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het begrip 'lichte vrachtauto' in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, met inachtneming van de fiscale neutraliteit en ter voorkoming van de concurrentie tussen de gewesten op het vlak van de inschrijving van de voertuigen, zoals opgemaakt te Brussel op 18 november 2005 (*Parl. St. Vl. Parl. 2005-06, nr. 607/1*).

Naar aanleiding van de bespreking van deze ontwerpen van decreet werd op 8 december 2005 een hoorzitting gehouden (*Parl. St. Vl. Parl. 2005-06, nr. 606/3*).

I. PROCEDUREEL DEBAT: VERZENDING VAN DE STUKKEN

De heer *Herman De Reuse* deelt mee dat hij de gedrukte stukken van deze ontwerpen van decreet nog niet heeft ontvangen en dat andere commissieleden de teksten pas deze morgen hebben ontvangen. Vermits de parlementsleden zeven dagen vooraf over de teksten moeten kunnen beschikken, stelt hij voor de behandeling met een week uit te stellen.

De heer *Ludo Sannen* stelt dat hij de teksten al veel langer in zijn bezit heeft. Een eventueel uitstel van behandeling zou hij ontzettend betreuren, want de decreten zouden in voege moeten gaan op 1 januari 2006. De heer *Erik Matthijs* bevestigt dat hij alle teksten al een week in zijn bezit heeft. De heer *Herman De Reuse* benadrukt dat de gedrukte stukken pas vandaag ter inzage zijn. Hij geeft wel toe dat hij enkele weken geleden een deel van de niet-officiële stukken heeft ontvangen.

De *voorzitter* deelt mee dat de teksten overeenkomstig het Reglement in hun definitieve versie werden verzonden op 25 november 2005. De gedrukte stukken werden verzonden op 5 december 2005. De tekst van beide documenten is echter dezelfde.

De heer *Herman De Reuse* benadrukt dat de eerder verzonden teksten geen gedrukte stukken waren. De heer *Ludo Sannen* stelt dat nergens bepaald is in welke vorm de teksten moeten worden opgestuurd. De heer *Herman De Reuse* heeft zich er niet kunnen van vergewissen of die teksten werkelijk identiek zijn. Ze werden trouwens alleen toegezonden aan de leden van deze commissie en niet aan alle parlementsleden. Daarom blijft hij bij zijn vraag om de behandeling van de ontwerpen van decreet met een week uit te stellen.

De *voorzitter* legt dit verzoek ter stemming voor. Het verzoek wordt verworpen met negen stemmen tegen vijf.

II. TOELICHTING DOOR DE HEER DIRK VAN MECHELEN, VLAAMS MINISTER VAN FINANCIËN EN BEGROTING EN RUIMTELIJKE ORDENING

II.1. Algemeen

Minister *Dirk Van Mechelen* herinnert aan de discussie die in deze commissie werd gehouden op 15 februari van dit jaar, naar aanleiding van een vraag om uitleg van de heer *Sannen* (*Hand. Vl. Parl. 2004-05, C-104, p. 1*). Bij die gelegenheid heeft de minister opgemerkt dat de discussie over de verkeersveiligheid en het energieverbruik van de terreinvoertuigen en andere 4x4-wagens moet worden gevoerd in de respectieve commissies en niet in de commissie Financiën. Hij is wel verantwoordelijk voor het uitwerken van een rechtvaardige en verantwoorde fiscale behandeling van deze voertuigen.

Deze problematiek betreft de bevoegdheid van de federale overheid en de gewesten. Daarom moest dit dossier worden aangepakt in overleg met alle betrokken overheden. Op 6 december 2004 is er een eerste overleg geweest over deze problematiek. Dag op dag een jaar later wordt de tekst van het ontwerp van decreet voorgesteld waarmee de Vlaamse Regering voor wat de Vlaamse bevoegdheden betreft, een einde wil maken aan het oneigenlijk gebruik van de fiscale voordelen die aan deze zogenaamde lichte vrachtwagens worden toegekend. Wanneer iemand een lichte vrachtwagen nodig heeft voor zijn beroep, is een fiscaal gunstige behandeling volgens de minister verantwoord. Fiscaal gunstige uitzonderingsmaatregelen zijn echter moeilijk te verantwoorden wanneer een zogenaamde lichte vrachtwagen alleen voor privé-gebruik bestemd is.

Oorspronkelijk was het de bedoeling om deze kwestie te regelen in het programmadecreet, maar deze timing werd net niet gehaald. De vertraging is het gevolg van uitgebreid overleg met alle gewesten, meer in het bijzonder naar aanleiding van het advies van de Raad van State. Toch is het belangrijk dit ontwerp van decreet vóór het einde van het jaar in te dienen in het Vlaams Parlement. Het is immers de bedoeling de regelgeving te laten ingaan vanaf 1 januari 2006. Daarom wordt een regeling uitgewerkt in een afzonderlijk ontwerp van decreet. Men moet de belastingplichtigen immers de nodige rechtszekerheid verschaffen.

De minister verwijst uitdrukkelijk naar het verslag van de commissievergadering van 15 februari 2005, omdat hij toen ook cijfers heeft gegeven over de impact van deze maatregel.

De toelichting van de minister behandelt twee luiken, het institutionele kader en de grond van de zaak.

II.2. Institutioneel kader

De fiscale voordelen voor lichte vrachtwagens strekken zich uit over meerdere bevoegdheidsdomeinen. Bij de opmaak van het samenwerkingsakkoord (zie *Parl. St.* VI. Parl. 2005-06, nr. 607/1), van de voorontwerpen van decreet en van het voorontwerp van wet gingen alle gesprekspartners uit van de veronderstelling dat de gewesten bevoegd zijn voor het doorvoeren van de nodige aanpassingen, zowel voor de verkeersbelasting als voor de belasting op inverkeerstelling (BIV). Men veronderstelde dus dat het Lambertakkoord de gewesten op dit vlak de volle bevoegdheid gaf, uiteraard in overleg met de andere gewesten. De Financieringswet stelt immers dat de gewesten bevoegd zijn om de heffingsgrondslag, de tarieven en de vrijstellingen aan te passen, onder meer van de verkeersbelasting en van de BIV. Op basis daarvan heeft de Vlaamse Regering op 27 mei 2005 een voorontwerp van decreet en een ontwerp van samenwerkingsakkoord in die zin goedgekeurd.

Deze teksten werden voorgelegd aan de Raad van State. Deze ziet geen enkel bevoegdheidsprobleem voor de verkeersbelasting. Door de invoering van een strengere fiscale definitie van de lichte vrachtwagens zullen de oneigenlijke lichte vrachtwagens aan een ander tarief worden onderworpen, namelijk het tarief dat geldt voor de gewone personenauto's. Het

betreft hier dus een gewone tariefwijziging en dat is overduidelijk een gewestbevoegdheid.

Voor de BIV liggen de zaken anders. Voor de lichte vrachtwagens hoeft er vandaag geen BIV betaald te worden. Daarom wilde men de oneigenlijke lichte vrachtwagens uit de categorie van de lichte vrachtwagens lichten. De Raad van State meent dat zulks geen tariefwijziging is, maar een uitbreiding van het toepassingsgebied van de BIV. Dat komt neer op een wijziging van de belastbare materie en dat is een federale aangelegenheid.

De Raad van State maakt dus een subtiel onderscheid tussen de heffingsgrondslag van een belasting, namelijk het bedrag waarop de belasting wordt berekend, en de belastbare materie, datgene wat de belasting doet ontstaan. Voor een wijziging van de heffingsgrondslag zijn de gewesten bevoegd, maar voor een aanpassing van de belastbare materie is de federale overheid bevoegd.

Naar aanleiding van dit advies van de Raad van State is er heel wat bijkomend overleg geweest tussen de gewesten. Er waren enkele goede argumenten om dit advies naast zich neer te leggen. In het verleden had het Arbitragehof al gewezen op het onderscheid tussen de belastbare materie en de heffingsgrondslag. Het Arbitragehof had echter ook opgemerkt dat de Financieringswet dit onderscheid niet maakt. In de aangelegenheden die daarop betrekking hebben, zou men dus kunnen beslissen om de zaak te regelen in onderlinge samenwerking tussen de gewesten. De FOD Financiën had bij het overleg nooit opgemerkt dat de gewesten zich op het bevoegdheidsterrein van de federale overheid dreigden te begeven.

De Vlaamse Regering heeft echter beslist om het advies van de Raad van State ter harte te nemen om aldus de grootst mogelijke rechtszekerheid te creëren. De rechtsonderhorigen zouden uit het advies van de Raad van State immers argumenten kunnen putten om deze regelgeving aan te vechten bij het Arbitragehof. Inmiddels heeft de federale overheid zich ook bereid verklaard om de voorgenomen aanpassingen ongewijzigd in het Wetboek op te nemen door middel van een wetswijziging. Het finale resultaat voor de rechtsonderhorigen zou precies hetzelfde zijn, maar het zou niet worden geregeld via een decreet, maar via de federale programmawet. Gelet op het anticiperen van de federale wetgever, ziet de minister dat als een voorbeeld van constructief federalisme.

De Raad van State stelt dat de aanpassing van de belastbare materie inzake de BIV een bijzondere wetswijziging inhoudt, waardoor voor dit artikel ook een bijzondere meerderheid vereist is.

II.3. Grond van de zaak

Er werden twee ontwerpen van decreet ingediend. Het ene ontwerp van decreet (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 607/1*) beoogt de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord, het andere ontwerp (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 606/1*) beoogt de invoering van het begrip ‘lichte vrachtwagen’ in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen. De kwalificatie van een voertuig tot lichte vrachtwagen is totnogtoe een aangelegenheid van de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen (DIV) bij de FOD Mobiliteit en Vervoer. In 2003 werd de technische kwalificatie als lichte vrachtwagen versoepeld, onder meer onder invloed van de Europese regelgeving terzake. De minister vindt het niet nuttig om de technische kwalificatie te verstrengen. De enig mogelijke probate weg is daarom de invoering van een afwijkende en strengere fiscale omschrijving.

Artikel 2 van het ontwerp van decreet tot invoering van het begrip ‘lichte vrachtauto’ in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 606/1*) omschrijft het begrip ‘lichte vrachtwagen’ vanuit fiscaal oogpunt. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen pick-ups en andere voertuigen. Een pick-up is een voertuig met een open laadbak, waarbij de bestuurders- en passagierscabine volledig afgesloten is van de laadruimte. De open laadruimte mag wel worden afgedekt met een dekzeil of deksel. De minister is ervan overtuigd dat dergelijke voertuigen, in tegenstelling tot terreinwagens en andere 4X4-wagens, kunnen worden beschouwd als lichte vrachtwagens en niet als vrijetijdsvoertuigen.

Bij de voertuigen met een laadruimte die van de passagiersruimte is afgesloten, moet de lengte van de laadruimte, gemeten tussen elk punt van de scheidingswand en de binnenkant van de achterzijde van de laadruimte, op een hoogte van twintig centimeter boven de vloer, minstens vijftig percent bedragen van de lengte van de wielbasis. De laadruimte mag bovendien niet de mogelijkheid bieden om extra zitbanken bij te plaatsen. Dat is het cruciale verschil tussen de technische en de fiscale definitie. Een passagiersruimte met twee plaatsen moet van de laadruimte afgesloten zijn. Een tussenschot van minstens twintig centimeter hoogte of de rugleuning van de

zetels volstaat. Een passagiersruimte met ten hoogste zes plaatsen moet volledig afgesloten zijn. Daarvoor denkt men aan een niet-afneembare ononderbroken scheidingswand uit een hard materiaal. Zo wil men voorkomen dat een netje uit koord wordt beschouwd als een fysieke afscheiding tussen de passagiersruimte en de laadruimte.

Voor een voertuig dat ten gevolge van deze strengere fiscale omschrijving niet langer aan het fiscaal voordelige regime van de lichte vrachtwagen is onderworpen, zal men, bij een inverkeerstelling na 31 december 2005, de BIV moeten betalen volgens het gewone tarief van de personenwagens. De overheid komt uiteraard niet meer terug op de niet-betaalde BIV bij een inverkeerstelling vóór 1 januari 2006. Voor de verkeersbelasting zal men vanaf 1 januari 2006 voor een dergelijk voertuig aangeslagen worden volgens het gewone tarief voor personenwagens, tenzij het voertuig zodanig is aangepast dat het voldoet aan de criteria van de lichte vrachtwagens.

Vanaf 1 januari 2006 zullen de technische controlecentra, bij het afleveren van het keuringsbewijs, systematisch het gedeelte van de ruimte controleren dat is voorbehouden voor het laden. Het resultaat van deze controle zal bezorgd worden aan de FOD Financiën die dan tot een correcte invordering van BIV en verkeersbelasting kan overgaan. Op 15 februari 2005 werd al informatie gegeven over de budgettaire impact van deze nieuwe fiscale reglementering. Het belangrijkste is trouwens dat er een billijke inning van de belasting wordt gerealiseerd. De budgettaire impact is in dit geval minder relevant. We streven naar een eerlijke, rechtvaardige en legitieme belastingzetting. Deze oplossingen werden ook besproken met Febiac dat zich met de uitgewerkte regeling kan verzoenen.

Wie vandaag dit soort voertuigen inschrijft en gebruikt als een lichte vrachtwagen, behoudt dus het nultarief van de BIV en de verlaagde tarieven voor de verkeersbelasting. Wie een monovolume, een terreinwagen of een 4X4 alleen gebruikt voor andere doelstellingen, betaalt de tarieven die gangbaar zijn voor alle personenwagens in Vlaanderen.

III. PROCEDUREEL DEBAT: VRAAG OM HOORZITTING

Onmiddellijk aansluitend op de mondelinge toelichting legt de heer *Herman De Reuse* bij toepassing van artikel 32, 2., littera b, van het Reglement, een verzoek tot hoorzitting voor. De *voorzitter* deelt mee

dat dit verzoek moet worden ingewilligd vermits vijf leden erom vragen.

De heer *Ludo Sannen* wil weten welke argumenten de heer De Reuse heeft om nu een hoorzitting te vragen. De heer *Herman De Reuse* wenst op die vraag niet te antwoorden. De heer *Ludo Sannen* stelt vast dat het aanvragen van een hoorzitting in dit geval moet worden geïnterpreteerd als een louter formeel verdragingsmanoeuvre. De hoorzitting wordt dus aangevraagd op basis van strategische en niet van inhoudelijke overwegingen.

De heer *Rob Verreycken* antwoordt in de plaats van de heer De Reuse omdat hij geen onduidelijkheid wil laten bestaan en omdat hij wil voorkomen dat men in het Bureau misbruik zou maken van deze situatie.

Hij merkt op dat de VB-fractie haar ongenoegen kenbaar heeft gemaakt over het feit dat de gedrukte stukken pas op de dag van de bespreking zijn bezorgd en dat de heer De Reuse die zelfs nog niet ontvangen heeft. Hij blijft erbij dat men zich moet baseren op het rondsturen van de gedrukte stukken in de gewijzigde vorm.

Hij wil ook duidelijkheid over de financiële impact van het ontwerp van decreet. In het advies van de SERV staat dat de Inspectie van Financiën de opbrengst van deze maatregel merkelijk hoger inschat dat de drie miljoen euro waarvan nu sprake is. Daarom wil hij aan de inspectie van Financiën vragen hoeveel van die wagens er momenteel rondrijden, hoeveel er onder de toepassing van dit decreet zouden vallen en wat de jaarlijkse opbrengst zal zijn voor de Vlaamse schatkist. Hij denkt dat de oppositie de meerderheid niet zomaar de kans mag geven om dergelijke last-minute-decreetgeving door het parlement te sluisen. Wie teksten wil laten goedkeuren door het Vlaams Parlement, dient rekening te houden met de correcte procedures. De stukken moeten op een nuttig ogenblik worden bezorgd. De parlementsleden moeten de kans hebben om alle nodige financiële, technische en politieke vragen te stellen.

Op 8 december 2005 werd overeenkomstig de bepalingen van artikel 32, 2., littera b, van het Reglement, een hoorzitting georganiseerd met vertegenwoordigers van Febiac, Touring Wegenhulp en de Inspectie van Financiën (zie *Parl. St. Vl. Parl. 2005-06, nr. 606/3*).

IV. ALGEMENE BESPREKING

De heer *Rob Verreycken* heeft er begrip voor dat men een achterpoortje wil sluiten en iedereen gelijk wil belasten. Men moet echter bedenken dat de wetgever in 2003 het achterpoortje zelf gecreëerd heeft. De doelgroep van de voorgenomen maatregelen maakt gebruik van de mogelijkheden die de wet biedt. Aan deze autogebruikers kan niet worden verweten dat zij niet correct zouden handelen. Er kan ten hoogste sprake zijn van een fout van de wetgever, die nu wordt rechtgezet.

Het is volgens de heer Verreycken niet eerlijk om de spelregels eenzijdig te wijzigen voor wie op basis van de bestaande wetgeving een afweging heeft gemaakt over de kosten van een wagen gedurende meerdere jaren. Dat gaat in tegen behoorlijk bestuur. Een nieuwe regeling zou alleen mogen gelden voor wie een nieuwe wagen koopt vanaf 1 januari 2006. De maatregel zal iets meer dan 20.000 eigenaars treffen. Het betreft volgens de heer Verreycken niet de hoogste prijsklasse van voertuigen. Deze eigenaars mogen niet gestraft worden omdat er bij de wetgeving bepaalde vragen kunnen worden gesteld. Het vertrouwensbeginsel wordt geschonden. De wetgeving mag niet om de haverklap worden gewijzigd.

Bij een verkoop van de voertuigen zal de prijs lager liggen. Bovendien bestaat het gevaar dat wie een dergelijke wagen op de tweedehandsmarkt koopt, niet op de hoogte is van de wetswijziging. Indien deze maatregelen worden genomen, moet er een beveiliging komen die kopers op de tweedehandsmarkt beschermt. De verkopers moeten ertoe verplicht worden om mee te delen dat het fiscaal regime van deze voertuigen is aangepast.

Er moet volgens de heer Verreycken een globaal debat worden gevoerd over de hervorming van de autofiscaliteit. De fiscale druk wordt nu gewoon verhoogd met bijna 5 miljoen euro. Dit is de zoveelste stijging van de fiscale druk. In het partijprogramma van de liberalen wordt het tegenovergestelde aangekondigd. Indien rechtvaardiger belastingen de enige bedoeling is en de maatregel dus toch niet het verhogen van de belastinginkomsten als doel heeft, dan moet, volgens de heer Verreycken, de meeropbrengst uit deze voorgenomen maatregelen verrekenend worden in de verkeersbelasting voor 2006. Zijn fractie zal hiertoe een amendement indienen. In het regeerakkoord wordt gesteld dat de fiscale druk omlaag moet.

De heer *Ludo Sannen* merkt op dat het innen van belastingen niet onrechtvaardig is. Belastingen zijn van groot belang voor volk en natie.

Vlaanderen stelt vast dat er oneigenlijk gebruik wordt gemaakt van de federale regeling. Er wordt een belasting ontweken die eigenlijk wel zou moeten worden betaald. Vlaanderen neemt nu zijn verantwoordelijkheid. Vlaams Belang vindt het blijkbaar onverantwoord dat Vlaanderen gebruik maakt van zijn bevoegdheden om achterpoortjes te sluiten. Vlaams Belang pleit er nochtans altijd voor dat Vlaanderen zelf zijn beleid moet maken. De heer Sannen vindt het goed dat dit achterpoortje wordt gesloten. Het oneigenlijke gebruik van de gunstregel voor lichte vrachtwagens is volgens hem discriminerend ten opzichte van de gebruikers van kleinere wagens, die wel eerlijk belastingen betalen. De heer Sannen wil weten of de door federaal minister Reynders aangekondigde aanpassing van de wettelijke definitie van lichte vrachtwagens zal gebeuren via de programmawet. De *minister* antwoordt dat deze maatregel in de Kamer reeds werd goedgekeurd door de bevoegde commissie. De heer *Ludo Sannen* stelt vast dat aldus aan alle onduidelijkheid een einde gemaakt wordt. Hij hoopt dat de voorgenomen maatregelen ook een ontmoedigend effect zullen hebben op de aankoop van dit soort van wagens, gelet op het hoge energieverbruik.

De heer *Rob Verreycken* erkent dat het innen van belastingen op zich verantwoord is. Volgens hem is de linkerkant echter van oordeel dat de belastingen steeds verder moeten worden verhoogd.

Alle studies tonen nochtans aan dat er bij het innen van belastingen op een bepaald moment een punt wordt bereikt waarbij bijkomende heffingen contra-productief worden, omdat er heel veel inspanningen moeten worden geleverd via de inzet van controleurs en omdat het verzet tegen de belastingen toeneemt. De belastingdruk in Vlaanderen is een van de hoogste ter wereld. Daar staat een lamentabele dienstverlening tegenover. Het verzet tegen de belastingen wordt daarom op den duur beschouwd als een vorm van wettige zelfverdediging. Als de belastingdruk wordt verlaagd, zullen de pogingen om de belastingen te ontwijken verminderen, en wordt er een meerwaarde gecreëerd doordat de economie opnieuw zuurstof krijgt.

De heer *Ludo Sannen* noemt de redenering van de heer Verreycken simplistisch. Sinds 1999 zijn de belastingen herhaaldelijk verlaagd. sp.a heeft daar aan meegewerkt. De opbrengsten zijn niettemin

hoger. Belastingen moeten eerlijk zijn. De druk moet gerechtvaardigd blijven. Een slimme belastingverlaging kan leiden tot meer inkomsten. De karikaturale voorstelling van de heer Verreycken strookt niet met de werkelijkheid.

De heer *Rob Verreycken* merkt op dat alle internationale studies aantonen dat de globale fiscale druk in Vlaanderen blijft stijgen, ook sinds 1999. Dit blijkt onder meer uit een recent nummer van het tijdschrift Trends. Het Vlaams Parlement is bijvoorbeeld verantwoordelijk voor de Elia-taks en de riooltaks. De indirecte fiscale druk wordt hierdoor verhoogd.

Hij stelt dat het Vlaams Belang niet voor meer bevoegdheden pleit om meer belastingen te kunnen innen. De huidige fiscale regeling ontmoedigt de vervuiling niet. Ze leidt ertoe dat er zeer lang wordt rondgereden met relatief oudere voertuigen. In dit debat wordt niet ingegaan op een hervorming die rekening houdt met de vervuilingsgraad van de voertuigen. De heer *Ludo Sannen* antwoordt dat dit aanbod kwam bij de bespreking van de beleidsbrief over fiscaliteit (*Parl. St. VI. Parl., 2005-06, nr. 542/1*).

De *voorzitter* stelt dat de parlementsleden het recht hebben om te debatteren over de volledige autofiscaliteit. De heer Verreycken moet echter niet doen alsof de sprekers daarover begonnen zijn.

De heer *Rob Verreycken* repliceert dat de vertegenwoordigers van Febiac gepleit hebben voor een herziening van het volledige systeem. De heer Sannen zegt dat iedereen op dezelfde manier belasting zou moeten betalen omdat het fiscaal gunstigere regime ten koste gaat van de bezitters van gewone personenwagens. Dat is niet waar. Ze betalen minder op basis van een wet, maar niet ten koste van anderen. Nu worden de belastingen voor een bepaalde categorie verhoogd, maar blijft de algemene belastingdruk gehandhaafd. Daarom stelt de heer Verreycken voor om de verhoging voor sommigen te compenseren door een algemene verlaging van de BIV.

Mevrouw *Anne Marie Hoebeke* zegt dat de ontwerpen van decreet in eerste instantie bedoeld zijn om een begrip duidelijk te omschrijven. Nu glippen bepaalde categorieën door de mazen van het net. Een gunstmaatregel voor bedrijfsvoertuigen is misbruikt door particulieren, die daardoor een voordeel krijgen op de andere bestuurders van personenwagens. Met deze ontwerpen wordt die deviatie hersteld. Dat is correct. Het gunstige tarief blijft bestaan voor bedrijfsvoertuigen. VLD steunt het ontwerp dan ook volmondig.

De *minister* benadrukt dat er een achterpoortje gesloten wordt. De federale wetgever heeft in 2003 inderdaad, op initiatief van de federale minister van Mobiliteit en conform een Europese richtlijn, de technische bepaling van de lichte vrachtwagen aangepast. De Vlaamse decreetgever heeft 2004 gebruikt om de effecten daarvan te beoordelen. Er is oneigenlijk gebruik vastgesteld. Op 15 februari heeft de heer Sannen daaromtrent in de commissie een vraag gesteld, die trouwens heel wat media-aandacht heeft gekregen. In zijn antwoord van 15 februari 2005 heeft de minister aangekondigd dat hij deze onzorgvuldigheid zou wegwerken met ingang van 1 januari 2006. Iedereen wist dus tien maanden vooraf dat de maatregel er zou komen.

Mensen die handig gebruik gemaakt hebben van de lacune in de wet, mogen de volgende vier, vijf jaar geen ‘carte blanche’ krijgen. Ofwel is het een lichte vrachtwagen die als bedrijfsvoertuig gebruikt wordt en wordt de eigenaar van BIV vrijgesteld, ofwel is het een personenwagen die als dusdanig belast wordt.

Het is niet zo dat er 5 miljoen euro extra geïnd zal worden. De minister zal wat er in 2004 en 2005 te weinig geïnd is, correct innen. De belasting veroorzaakt geen meerinkomsten, maar voorkomt vooral minderinkomsten. Het debat over de autofiscaliteit zal te gepaste tijde gevoerd worden. De minister kijkt met spanning uit naar de standpunten en voorstellen van de verschillende partijen.

De minister beseft dat Vlaams Belang ondertussen de fiscaliteit ontdekt heeft. Hij wijst erop dat die partij alleen vergeet erbij te zeggen hoe ze een en ander denkt te financieren. De vorige Vlaamse Regering heeft het kijk- en luistergeld afgeschaft. Dat was een maatregel ter waarde van ongeveer 500 miljoen euro op kruissnelheid. De huidige regering zal de personenbelasting van de werkenden verminderen met zo'n 500 miljoen euro. Zodoende zal er 1 miljard euro aan de Vlamingen teruggegeven worden. De minister neemt aan dat Vlaams Belang het minstens even goed zal doen als het ooit aan de macht zou zijn.

V. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Eerst wordt er gestemd over het ontwerp van decreet houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het begrip ‘lichte vrachtauto’ in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, met inachtneming van de fiscale neutraliteit en ter voorkoming van

de concurrentie tussen de gewesten op het vlak van de inschrijving van de voertuigen, zoals opgemaakt te Brussel op 18 november 2005 (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 607/1*).

Daarna wordt er gestemd over het ontwerp van decreet tot invoering van het begrip ‘lichte vrachtauto’ in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 606/1*).

V.1. Ontwerp van decreet houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het begrip ‘lichte vrachtauto’ in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, met inachtneming van de fiscale neutraliteit en ter voorkoming van de concurrentie tussen de Gewesten op het vlak van de inschrijving van de voertuigen, zoals opgemaakt te Brussel op 18 november 2005 (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 607/1*)

Artikelen 1 tot 3

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen geformuleerd.

De artikelen worden aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

V.2. Ontwerp van decreet tot invoering van het begrip ‘lichte vrachtauto’ in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 606/1*)

Artikelen 1 tot 3

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen geformuleerd.

De artikelen worden aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

Amendement nr. 1 van de heren Rob Verreycken, Felix Strackx en Thieu Boutsen strekt ertoe een nieuw artikel 4 in te voegen dat luidt als volgt: “Met het oog op het garanderen van de fiscale neutraliteit zal de opbrengst in 2006 van deze wetswijziging

integraal verrekend wordt in een globale daling van het tarief van de verkeersbelasting, van toepassing in 2007.” (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 606/2*).

De heer *Rob Verreycken* zegt dat zijn fractie met dit amendement de fiscale neutraliteit wil garanderen. De bijkomende inning van 5 miljoen euro betekent een stijging van de fiscale druk. Dat moet leiden tot een korting van de verkeersbelasting voor iedereen, zodat de operatie fiscaal neutraal blijft.

De heer *Ludo Sannen* vindt dat de term fiscale druk juist geformuleerd moet worden. Een verlaging van de belastingen op bijvoorbeeld aan- en verkoop van bouwgronden, kan meer opbrengen dan geraamd door de reactie van de markt. Volgens de Vlaams Belang-fractie wordt door een dergelijke verlaging de fiscale druk verhoogd, wat volgens de heer Sannen een vreemde redenering is.

Amendement 1 wordt met 9 stemmen tegen 3 verworpen.

Amendement nr. 2 van de heren Rob Verreycken, Felix Strackx en Thieu Boutsen strekt ertoe een nieuw artikel 5 in te voegen dat luidt als volgt: “Wanneer een voertuig verkocht wordt, dat op datum van inwerkingtreding van dit decreet leidt tot verlies van dit fiscale regime, dan dient de verkoper de kandidaat-koper daarop te wijzen. Dit moet blijken uit een schriftelijk document dat door de verkoper bewaard wordt, zolang juridische betwisting van de verkoopovereenkomst mogelijk is.” (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 606/2*).

De heer *Rob Verreycken* zegt dat dit amendement ertoe strekt een bepaling in te voeren om de kopers te beschermen. Er wordt voorgesteld om de kopers met een schriftelijk document van de verkoper in te lichten dat het fiscale regime van het voertuig grondig gewijzigd is.

Mevrouw *Anne Marie Hoebeke* vraagt of niet elke verkoper verplicht is om juiste inlichtingen te geven aan de koper. Dat is een basisbeginsel van het koopcontract.

Amendement 2 wordt met 9 stemmen tegen 3 verworpen.

Amendement nr. 3 van de heren Rob Verreycken, Felix Strackx en Thieu Boutsen strekt ertoe een nieuw artikel 6 in te voegen dat luidt als volgt: “Deze regeling zal uitsluitend gelden voor voertuigen die in het verkeer gebracht worden na 1 januari 2006.” (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 606/2*).

De heer *Rob Verreycken* zegt dat het derde amendement ertoe strekt het vertrouwensbeginsel, een beginsel van behoorlijk bestuur, te laten respecteren. Burgers die een voertuig kopen, moeten ervan kunnen uitgaan dat de wet waarop ze zich baseren, degelijk en blijvend is. Een nieuwe regeling mag dus alleen gelden voor voertuigen die vanaf 1 januari 2006 in het verkeer worden gebracht.

Amendement 3 wordt met 9 stemmen tegen 3 verworpen.

VI. EINDSTEMMING

Voorafgaandelijk aan de eindstemming kondigen de heren Rob Verreycken, Felix Strackx en Thieu Boutsen, overeenkomstig artikel 56, 1., van het Reglement, een reflectienota aan bij het ontwerp van decreet tot invoering van het begrip ‘lichte vrachtauto’ in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 606/1*).

Het ontwerp van decreet houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het begrip ‘lichte vrachtauto’ in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, met inachtneming van de fiscale neutraliteit en ter voorkoming van de concurrentie tussen de Gewesten op het vlak van de inschrijving van de voertuigen, zoals opgemaakt te Brussel op 18 november 2005 wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

Het ontwerp van decreet tot invoering van het begrip ‘lichte vrachtauto’ in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt aangenomen met 9 stemmen tegen 3.

De verslaggever,

De voorzitter,

Koen VAN DEN HEUVEL

Sven GATZ