

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



Zitting 2005-2006

25 november 2005

ONTWERP VAN DECREET

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

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	7
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	11
Advies van de Raad van State	15
Ontwerp van decreet	23
Bijlage bij de memorie van toelichting: Reguleringsimpactanalyse	27

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Algemeen

In België wordt het segment van de motorvoertuigen hoofdzakelijk bestemd voor het vervoer van goederen (lichte vrachtauto's, vrachtauto's, trekkers, aanhangwagens en opleggers) om economische redenen, maar met respect voor de Europese regelgeving, steeds op een fiscaal gunstiger manier behandeld dan het segment van de personenauto's, de auto's dubbel gebruik en de minibussen. Deze discrepantie op fiscaal vlak tussen de twee voormelde segmenten blijkt nergens in de andere Europese lidstaten zo groot te zijn als in België.

Om praktische redenen heeft de administratie van de FOD Financiën zich, voor de bepaling van de aard van een motorvoertuig binnen de toepassing van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling, steeds gebaseerd op de categorie waaronder een voertuig is ingeschreven in het repertorium van de Directie voor de Inschrijvingen van de Voertuigen (DIV) van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Gedurende jaren is dit een werkwijze gebleken die in het algemeen voldoende schonk. Trouwens, momenteel is dit onder meer voor de vrachtauto's, motorfietsen, autocars, autobussen, aanhangwagens en opleggers nog steeds de beste optie om hun aard van voertuig vast te leggen.

De technische evolutie in de auto-industrie, in combinatie met de Europese regelgeving betreffende de technische kenmerken van de voertuigen en het vrij verkeer van goederen (één der basisprincipes van het EG-Verdrag) heeft er echter voor gezorgd dat voor bepaalde types van voertuigen zich blijven baseren op de classificatie bij de DIV niet langer opportuun is.

Inderdaad, in het segment van de monovolumes en (luxueuze) terreinvoertuigen hebben bepaalde constructeurs van de hiaten in de fiscale bepalingen ter zake gebruik gemaakt om door een 'inventieve' interpretatie van de bestaande technische voorwaarden qua gewichten en verhouding tussen de passagiers- en laadruimte, hun voertuigen tot de categorie van de 'lichte vrachtauto's' te laten behoren in plaats van tot de categorie van de auto's, auto's dubbel gebruik of minibussen.

Daarnaast is er sinds enkele tijd eveneens een praktijk ontstaan waarbij voor de Belgische markt bestemde voertuigen in steeds groter wordende aantallen in een andere EU-lidstaat, waar minder strikte technische voorwaarden gelden voor bedrijfsvoertuigen (omdat daar weinig of geen fiscale discrepantie tussen de types heerst), als lichte vrachtauto worden gehomologeerd om daarna als dusdanig in België te worden ingeschreven. In het kader van het vrij verkeer van goederen binnen de EU kan de inschrijving als een in het buitenland gehomologeerde lichte vrachtauto dan niet geweigerd worden.

Het fiscale prijskaartje dat aan de inschrijving als lichte vrachtauto vast hangt is dermate voordelig voor de betrokkenen dat ter gelegenheid van het Internationaal Automobielsalon van Brussel in 2004, bepaalde automerken dit zelfs openlijk als verkoopargument gebruikten.

Met dit ontwerp wordt in titel II van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen een fiscale definitie voor het begrip 'lichte vrachtauto' ingevoerd en worden in hetzelfde wetboek, de verwijzingen voor de bepaling van de aard van het voertuig naar de inschrijving in het repertorium van de DIV, aangepast in functie van de toepassing van de fiscale definitie.

Gevolg gevend aan het advies van de Raad van State (advies nummer 38.892/1/V van 9 augustus 2005) heeft deze decretale ingreep enkel uitwerking t.a.v. de verkeersbelasting, maar niet t.a.v. de belasting op de inverkeerstelling. Deze decretale ingreep omvat immers een aanpassing van de tarieven van de verkeersbelasting, waarvoor het Vlaams Gewest ontegensprekelijk bevoegd is, terwijl het voor de belasting op de inverkeerstelling een aanpassing is van de belastbare materie waarvoor de gewesten – steeds volgens de Raad van State – niet bevoegd zijn.

Het toezicht op het beantwoorden aan de fiscale definitie zal worden uitgevoerd in de stations voor de technische controle van de voertuigen waar elk bedrijfsvoertuig (zowel nieuw als tweedehands) voor zijn inverkeerstelling moet worden aangeboden.

Door een uitwisseling van gegevens tussen de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA), de DIV en de FOD Financiën zullen de fiscale diensten over de technische gegevens van alle voertuigen beschikken, zodat deze steeds op grond van hun juiste fiscale aard zullen belast worden.

Deze procedure zal trouwens ook worden toegepast telkens een voertuig bij de autokeuring wordt aangeboden.

2. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

Artikel 2

Met dit artikel wordt de fiscale definitie van het begrip lichte vrachtauto ingevoerd t.a.v. de verkeersbelasting.

De oorspronkelijke tekst van artikel 4, die in het ontwerp §1 vormt, geldt als algemene regel voor het definiëren van de verschillende types van motorvoertuigen, namelijk hun omschrijving in het repertorium van de DIV.

In §2 worden de bijkomende voorwaarden opgesomd waaraan een als lichte vrachtauto in het voormeld repertorium ingeschreven motorvoertuig moet voldoen om ook fiscaal als dusdanig te worden erkend en behandeld.

De fiscale definitie wijkt van de technische definitie, gehanteerd door de bevoegde diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, enkel essentieel af voor de lichte vrachtauto's met een dubbele bestuurdersruimte en dan meer bepaald wat betreft de verhouding van de lengte van de laadruimte ten opzichte van de wielbasis. Inderdaad, voor de fiscus moet deze lengte minstens 50 percent van wielbasis bedragen terwijl voor de FOD Mobiliteit en Vervoer dit slechts 30 percent bedraagt.

Het 1° betreft de voertuigen van het type 'pick-up' met enkele cabine. Deze voertuigen mogen in de van de laadbak afgesloten passagiersruimte slechts plaats bieden aan de bestuurder en maximaal twee passagiers. De laadbak moet open zijn maar mag ter bescherming van de lading afgesloten worden met een dekzeil, een plat, horizontaal deksel of een opbouw. De voorwaarde betreffende de maximaal toegelaten massa (MTM) vergt geen verdere commentaar. Deze waarde vormt inzake de MTM de grens tussen een lichte vrachtauto en een vrachtauto of trekker in de desbetreffende verkeersreglementering.

Het 2° betreft de voertuigen van het type 'pick-up' met dubbele cabine. Behoudens dat voor deze voertuigen de, van de laadbak afgesloten, passagiersruimte beperkt is tot de bestuurder en zes passagiers zijn de andere voorwaarden qua laadbak en MTM identiek aan deze van de pick-ups met enkele cabine.

Het 3° betreft de voertuigen van het type 'bestelwagen' met één enkele rij zetels. Deze voertuigen moeten gelijktijdig bestaan uit een passagiers- en een laadruimte en de passagiersruimte mag slechts plaats bieden aan de bestuurder en maximaal twee passagiers. De laadruimte die van de passagiersruimte afgesloten is (met een tussenschot van minstens 20 cm hoogte of bij gebrek hiervan door de rugleuning van de zetels), moet tussen deze scheidingswand en de binnenkant van de achterzijde van de laadruimte op een hoogte van 20 cm boven de vloer, steeds minstens 50 percent bedragen van de lengte van de wielbasis. Dit percentage moet worden bepaald in de langsrichting van het voertuig en indien de rugleuning als tussenschot wordt gebruikt moeten de zetels in de verste stand naar achteren zijn geplaatst. Voertuigen die aan deze verhouding (laadruimte/wielbasis) beantwoorden zijn qua constructie ontegensprekelijk ontworpen om goederen te vervoeren.

De laadruimte moet bovendien over haar hele oppervlakte bestaan uit een vaste horizontale laadvloer zonder verankeringsplaatsen voor extra banken, zetels of veiligheidsgordels. Deze vloerplaat moet van het koetswerk deel uitmaken, hetgeen wil zeggen dat zij ofwel een deel is van het chassis, ofwel aan het chassis is gelast, ofwel er met klinknagels of bouten is aan vastgemaakt. In dit laatste geval moet dit op een duurzame manier gebeuren, hetzij met bouten met afbrekende kop, hetzij met bouten waarop de moeren worden vastgelast.

Het 4° ten slotte betreft de voertuigen van het type 'bestelwagen' met twee rijen zetels. Deze voertuigen moeten gelijktijdig bestaan uit een passagiers- en een laadruimte waarbij de passagiersruimte slechts mag plaats bieden aan de bestuurder en maximaal zes passagiers.

In tegenstelling tot de voertuigen uit 3° hiervoor moeten de passagiers- en laadruimte hier wel volledig (over de volle breedte en hoogte van de binnenruimte) van elkaar zijn afgesloten door een niet afneembare, ononderbroken scheidingswand uit een hard materiaal (een afsluiting met de rugleuning van de zetels of met een net is niet toegelaten). In de scheidingswand

mogen wel uitsparingen voorzien zijn om de goede werking van veiligheidstoebehoren zoals airbags en veiligheidsgordels te vrijwaren.

Wat betreft de verhouding laadruimte/wielbasis, het ontbreken van verankeringspunten en de laadvloer wordt eveneens verwezen naar 3° hiervoor.

Voertuigen die als lichte vrachtauto in de reglementering van de DIV zijn ingeschreven en, afhankelijk van hun type, niet voldoen aan de voormelde voorwaarden worden krachtens de ontworpen §3 volgens hun constructie beschouwd als personenauto, auto dubbel gebruik of minibuss en bijgevolg ook als dusdanig belast.

Artikel 3

Dit artikel regelt de inwerkingtreding.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Yves LETERME

*De Vlaamse minister van Financiën, Begroting en
Ruimtelijke Ordening,*

Dirk VAN MECHELEN

VOORONTWERP VAN DECREET

VOORONTWERP VAN DECREET

tot invoering van het begrip ‘lichte vrachtauto’
in het wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke ordening 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.

Artikel 2

Artikel 4 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, waarvan de bestaande tekst §1 zal vormen, wordt aangevuld met de §§ 2 en 3, luidende:

“§2. In afwijking van §1, wordt, voor de toepassing van de bepaling van dit wetboek, onder lichte vrachtauto verstaan:

- a. elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, bestaande uit een volledig van de laadruimte afgesloten enkele cabine die ten hoogste twee plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen, en een open laadbak;
- b. elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, bestaande uit een volledig van de laadruimte afgesloten dubbele cabine die ten hoogste zes plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen, en een open laadbak;
- c. elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, gelijktijdig bestaande uit een passagiersruimte die ten hoogste twee plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen en een daarvan afgesloten laadruimte waarvan de afstand, tussen elk punt van de scheidingswand achter de zitplaatsen en de binnenkant van de achterzijde van de laadruimte, gemeten in de langsrichting van het voertuig, op een hoogte van 20 cm boven de vloer, steeds minstens 50 p.c. dient te bedragen van de lengte van de wielbasis. Deze laadruimte moet bovendien over haar ganse oppervlakte bestaan uit een van het koetswerk deeluitmakende, vaste of duurzaam bevestigde, horizontale laadvloer zonder verankeringsplaatsen voor bijkomende banken, zetels of veiligheidsgordels;
- d. elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, gelijktijdig bestaande uit een passagiersruimte die ten hoogste zes plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen en een daarvan volledig afgesloten laadruimte waarvan de afstand, tussen elk punt van de scheidingswand achter de laatste rij zitplaatsen en de binnenkant van de achterzijde

van de laadruimte, gemeten in de langsrichting van het voertuig, op een hoogte van 20 cm boven de vloer, steeds minstens 50 p.c. dient te bedragen van de lengte van de wielbasis. Deze laadruimte moet bovendien over haar ganse oppervlakte bestaan uit een van het koetswerk deeluitmakende, vaste of duurzaam bevestigde, horizontale laadvloer zonder verankeringsplaatsen voor bijkomende banken, zetels of veiligheidsgordels.

§3. Indien het in de voormelde reglementering als lichte vrachtauto aangeduid voertuig, niet beantwoordt aan één van de in §2 opgesomde voertuigtypes, wordt het in de zin van dit wetboek, afhankelijk van zijn constructie, beschouwd als een personenauto, auto dubbel gebruik of minibuss.

Artikel 3

In artikel 94, 1°, van hetzelfde Wetboek, worden de woorden “zoals zij worden verstaan in de zin van dit wetboek,” ingevoegd tussen de woorden “de aanhangwagens en” en de woorden “voor zover”.

Artikel 4

De artikelen 2 en 3 van dit decreet hebben uitwerking met ingang van 1 januari 2006.

Brussel,

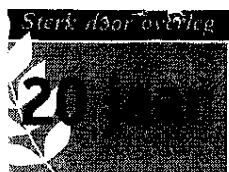
De minister-president van de Vlaamse Regering,

Yves LETERME

*De Vlaamse minister van Financiën en Begroting
en Ruimtelijke Ordening,*

Dirk VAN MECHELEN

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN



Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

Brussel, 13 juli 2005
50/PC/kv/brfAdvLichteVrachtauto

Aan de heer Dirk VAN MECHELEN
Vlaams minister van Financiën & Begroting
en Ruimtelijke Ordening
Koning Albert II-laan 19 - Phoenixgebouw

1210 BRUSSEL

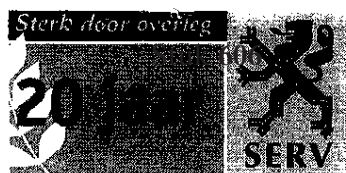
Betreft: adviesvraag m.b.t. het voorontwerp van decreet tot invoering van het begrip lichte vrachtauto in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

Mijnheer de Minister,

Op 7 juni '05 heeft u de SERV advies gevraagd over een voorontwerp van decreet tot invoering van een fiscale definitie voor een "lichte vrachtwagen". Een dergelijk decreet vergt volgens de bijzondere financieringswet een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten. Dit samenwerkingsakkoord moet eveneens decreetaal wordt bekrachtigd. Het betreffende voorontwerp wordt eveneens ter advies voorgelegd. De regering heeft daarover een beslissing genomen op 27 mei 2005.

De regeling spruit voort uit een gezamenlijke intentie van de federale en de gewestelijke regeringen om het fiscaal oneigenlijk gebruik van "lichte vrachtwagens" een halt toe te roepen. De versoepeling die vanaf mei 2003 in de technische classificatie (Dienst voor de inschrijving van voertuigen, DIV) werd doorgevoerd heeft als gevolg dat luxeterreinwagens en grotere monovolumes met kleine aanpassingen kunnen ingeschreven worden als "lichte vrachtwagens". Daardoor vallen ze onder duidelijk gunstiger belastingsstelsel: in het bijzonder t.a.v. de belastingen die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen betalen ze geen BIV (belasting op de inverkeersstelling) en ze betalen een duidelijke lagere jaarlijkse verkeersbelasting dan wat geldt voor personenwagens (wat ze in werkelijkheid ook zijn). De fiscale regeling is op dit ogenblik zo dat de technische indeling van de voertuigen de basis uitmaakt van de fiscale behandeling. Wat technisch als een "lichte vrachtwagen" wordt bestempeld wordt ook fiscaal zo behandeld.

Het voorgestelde decreet voert nu voor de categorie "lichte vrachtwagens" een fiscale definitie in naast de technische definitie. Die fiscale definitie is strenger dan de technische, in het bijzonder wat de afmetingen van de laadruimte de scheiding met de cabine betreft. En voortaan zal voor de categorie "lichte vrachtwagens" de fiscale definitie van belang zijn voor de bepaling van de belasting. Voor de andere categorieën voertuigen blijft alles bij het oude. De controle op de concrete toepassing van de fiscale definitie zal gebeuren in de stations van de technische controle.



Er wordt voor gekozen om via de belastingswetgeving dit probleem aan te pakken en niet via de regelgeving op de technische inschrijving (een federale bevoegdheid). De modaliteiten om de technische inschrijving te wijzigen zouden niet veel oplossen omdat in dat geval de mogelijkheid om in het buitenland voertuigen te laten homologeren als "lichte vrachtwagen" nog altijd blijft bestaan. Een in het buitenland gehomologeerd voertuig als "lichte vrachtwagen" moet volgens de Europese regelgeving ook in ons land als dusdanig overgenomen worden.

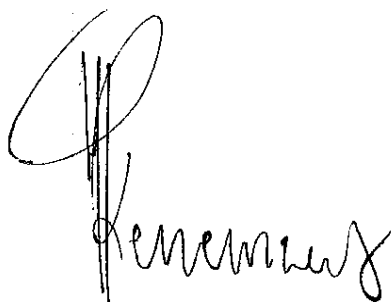
De fiscale wijziging zou ingaan per 1 januari 2006 en zou aanleiding zijn tot extra ontvangsten voor het Vlaams gewest (verkeersbelasting zoals voor personenwagen en BIV bij een eerstvolgende nieuwe inkeerstelling). De raming is afhankelijk van de impact van de maatregel op het koopgedrag. De toelichting raamt de extra opbrengst op € 4,64 mln voor het Vlaams gewest en € 0,2 mln voor de gemeenten (omwille van de opdecim op de verkeersbelasting). De inspectie van Financiën vindt deze raming onderschat.

De RIA (reguleringsimpactanalyse) verwijst naar overleg dat gevoerd is met de meest direct betrokken groepen (FEBIAC en de groepering van de erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs).

Advies

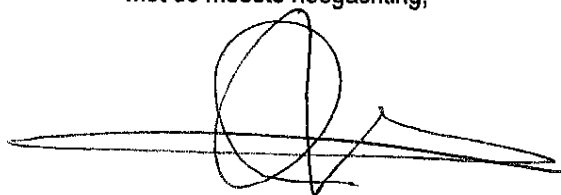
De SERV onderschrijft de principes en de doelstellingen van het voorontwerpdecreet. Het oneigenlijk gebruik van een fiscaal voordeelregime bestemd voor lichte vrachtwagens moet worden vermeden.

De wijzigingen die nu via dit voorontwerpdecreet in Vlaanderen (en op basis van het samenwerkingsakkoord ook in de andere gewesten) worden doorgevoerd hebben niettemin belangrijke economische gevolgen. Dat geldt in het bijzonder voor de sector van de autodealers. De beschikbare stock van dergelijke voertuigen zal niet volledig kunnen verkocht worden en de eerder gedane publiciteitsinspanningen (waarbij het fiscaal voordeel als verkoopargument werd gebruikt) gaan verloren. Het verschil tussen een vrijstelling van de BIV (in geval van lichte vrachtwagen) en de betaling als personenwagen wordt in de toelichtende nota bij het voorontwerp gemiddeld geraamd op € 476, maar kan voor voertuigen van meer dan 17 PK oplopen tot iets minder dan € 5.000. Daarnaast is er nog de extra verkeersbelasting. De SERV gaat ervan uit dat in de feiten de overgangsperiode tussen de aankondiging van deze maatregel en het inwerkingtreden van decreet essentieel is om de economische gevolgen te milderen.



Pieter Kerremans

Met de meeste hoogachting,



Ilse Dielen

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

EH

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 38.891/1/V

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste vakantiekamer, op 27 juli 2005 door de Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet "tot invoering van het begrip lichte vrachtauto in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen", heeft op 9 augustus 2005 het volgende advies gegeven:

EH

38.891/1/V

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, heeft de afdeling wetgeving zich beperkt tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de te vervullen vormvereisten.

*
* *

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Het Vlaams Gewest heeft zich, bij een samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 betreffende de invoering van het begrip "lichte vrachtauto" in 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, ertoe verbonden om in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen verscheidene wijzigingen aan te brengen inzake de verkeersbelasting op de motorvoertuigen en de belasting op de inverkeerstelling.

Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt ertoe in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen de wijzigingen aan te brengen die het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 in het vooruitzicht stelt.

BEVOEGDHEID VAN HET VLAAMS GEWEST

3. Uit de opmerkingen die zijn gemaakt in het advies 38.892/1/V dat de Raad van State heden geeft over het voorontwerp van decreet houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 ⁽¹⁾, blijkt dat artikel 3 van het voorliggende ontwerp moet vervallen en dat de woorden "in de zin van dit wetboek", die voorkomen

⁽¹⁾ Dat advies verwijst naar advies 38.726/VR/V van 26 juli 2005 dat de afdeling wetgeving in verenigde kamers heeft gegeven over een voorontwerp van ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest houdende instemming met het voornoemde samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005.

EH

38.891/1/V

in het ontworpen artikel 4, § 3, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (artikel 2 van het ontwerp), moeten worden vervangen door de woorden "wat de verkeersbelasting betreft", daar het Vlaams Gewest niet bevoegd is om de werkingssfeer van de belasting op de inverkeerstelling uit te breiden tot voertuigen die niet worden bedoeld in artikel 94 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

4. Voorts moet, wat de bevoegdheid van het Vlaams Gewest betreft, worden opgemerkt dat omtrent het onderzochte ontwerp in zijn geheel beschouwd ook een voorbehoud moet worden gemaakt: aangezien artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten het uitoefenen van gewestbevoegdheden inzake de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling afhankelijk maakt van het voorafgaandelijk sluiten van een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten ingeval de belastingplichtige van deze belastingen een vennootschap, zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten is, kan het ontwerp pas worden aangenomen nadat elk van de gewestwetgevers effectief zijn instemming heeft betuigd met het samenwerkingsakkoord bedoeld in artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989; zolang met het samenwerkingsakkoord niet de vereiste instemmingen zijn betuigd, heeft het immers geen enkel rechtsgevolg, waardoor de gewesten de fiscale bevoegdheden die ze aan artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 ontleen, niet kunnen ten uitvoer leggen.

VORMVEREISTEN

5. Overeenkomstig artikel 5, § 3, derde lid, van de voornoemde bijzondere financieringswet van 16 januari 1989 dient, zolang de federale overheid de dienst verzekert van de betrokken gewestelijke belastingen, de overlegprocedure met betrekking tot de technische uitvoerbaarheid van de voorgenomen wijzigingen inzake de betrokken gewestelijke belastingen te worden nageleefd. Meer bepaald moeten, wat de ontworpen regeling betreft, de voorschriften worden nageleefd van titel II, hoofdstuk III, van het samenwerkingsakkoord van 7 december 2001 tussen de federale staat en de gewesten betreffende de uitwisseling van informatie in het kader van de uitoefening van hun fiscale

.../...

EH

38.891/1/V

bevoegdheden en betreffende de overlegprocedures inzake technische uitvoerbaarheid van door de gewesten voorgenomen wijzigingen aan de gewestelijke belastingen en inzake de technische uitvoerbaarheid van de invoering door de gewesten van algemene belastingverminderingen of -vermeerderingen van de verschuldigde personenbelasting. Luidens artikel 10 van dat samenwerkingsakkoord moet de federale Minister van Financiën, binnen een maand na de notificatie van de ontvangst van een ontwerp van decreet tot wijziging van een gewestelijke belasting, zijn bemerkingen over de technische uitvoerbaarheid van de voorgestelde wijzigingen meedelen aan de gewestregering.

Bij de adviesaanvraag is een brief van 30 mei 2005 gevoegd van de adjunct-administrateur-generaal van de FOD Financiën - Administratie van Fiscale Zaken - gericht aan de Vlaamse minister van Financiën en Begroting.

In die brief staat te lezen:

" (...)

In dit verband en verwijzend naar het samenwerkingsakkoord van 7 december 2001 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitwisseling van informatie in het kader van de uitoefening van hun fiscale bevoegdheden en betreffende de overlegprocedures inzake technische uitvoerbaarheid van door de Gewesten voorgenomen wijzigingen aan de gewestelijke belastingen en inzake technische uitvoerbaarheid van de invoering door de Gewesten van algemene belastingverminderingen of -vermeerderingen van de verschuldigde personenbelasting, werd de in het voormelde samenwerkingsakkoord bepaalde overlegprocedure van het betrokken Gewest met de federale Minister van Financiën met betrekking tot de technische uitvoerbaarheid van de voorgenomen wijzigingen van de bedoelde gewestelijke belastingen door het voorontwerp van Vlaams decreet nageleefd.

In deze optiek heeft er reeds op woensdag 23 maart 2005 op het Kabinet van de Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën, Didier Reynders, met zijn vertegenwoordigers (...), de vertegenwoordigers van de bevoegde gewestministers (...), de vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit en Vervoer (...), en de vertegenwoordigers van de Administratie van fiscale zaken (...), een vergadering plaatsgevonden."

Deze brief en de erin meegedeelde feiten leveren geen instemming of bemerkingen vanwege de federale minister op in de zin van artikel 10 van het samenwerkingsakkoord van 7 december 2001.

In de huidige stand van het dossier is bijgevolg nog niet voldaan aan dat vormvereiste.

EH

38.891/1/V

De kamer was samengesteld uit

de Heren	W. DEROOVER,	eerste voorzitter,
	R. STEVENS, J. BOVIN,	staatsraden,
	H. COUSY,	assessor van de afdeling wetgeving,
Mevrouw	G. VERBERCKMOES,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. K. BAMS, auditeur.

DE GRIFFIER,

DE EERSTE VOORZITTER,

G. VERBERCKMOES

W. DEROOVER



ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke ordening 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.

Artikel 2

Aan artikel 4 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, waarvan de bestaande tekst §1 zal vormen, worden een §2 en §3 toegevoegd, die luiden als volgt:

“§2. In afwijking van §1, wordt, voor de toepassing van titel II, onder motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kilogram niet overschrijdt, ook “lichte vrachtauto” genoemd, verstaan:

1° elke auto, opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, bestaande uit een volledig van de laadruimte afgesloten enkele cabine die ten hoogste twee plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen, en een open laadbak;

2° elke auto, opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa

3.500 kg niet overschrijdt, bestaande uit een volledig van de laadruimte afgesloten dubbele cabine die ten hoogste zes plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen, en een open laadbak;

3° elke auto, opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, gelijktijdig bestaande uit een passagiersruimte die ten hoogste twee plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen en een daarvan afgesloten laadruimte waarvan de afstand tussen elk punt van de scheidingswand achter de zitplaatsen en de binnenkant van de achterzijde van de laadruimte, gemeten in de langsrichting van het voertuig, op een hoogte van 20 cm boven de vloer, steeds minstens 50 percent dient te bedragen van de lengte van de wielbasis. Deze laadruimte moet bovendien over haar hele oppervlakte bestaan uit een van het koetswerk deel uitmakende, vaste of duurzaam bevestigde, horizontale laadvloer zonder verankeringsplaatsen voor extra banken, zetels of veiligheidsgordels;

4° elke auto, opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, gelijktijdig bestaande uit een passagiersruimte die ten hoogste zes plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen en een daarvan volledig afgesloten laadruimte waarvan de afstand tussen elk punt van de scheidingswand achter de laatste rij zitplaatsen en de binnenkant van de achterzijde van de laadruimte, gemeten in de langsrichting van het voertuig, op een hoogte van 20 cm boven de vloer, steeds minstens 50 percent dient te bedragen van de lengte van de wielbasis. Deze laadruimte moet bovendien over haar hele oppervlakte bestaan uit een van het koetswerk deel uitmakende, vaste of duurzaam bevestigde, horizontale laadvloer zonder verankeringsplaatsen voor extra banken, zetels of veiligheidsgordels.

§3. Indien het in de voormelde reglementering als lichte vrachtauto aangewezen voertuig niet beantwoordt aan één van de in §2 opgesomde voertuigtypes, wordt het in de zin van deze titel II, afhankelijk

van zijn constructie, beschouwd als een personen-auto, auto voor dubbel gebruik of minibus.”.

Artikel 3

Dit decreet treedt in werking op 1 januari 2006.

Brussel, 18 november 2005.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Yves LETERME

*De Vlaamse minister van Financiën en Begroting
en Ruimtelijke Ordening,*

Dirk VAN MECHELEN

BIJLAGE
bij de memorie van toelichting:
REGULERINGSIMPACTANALYSE

REGULERINGSIMPACTANALYSE (RIA)

1. Titel

1) Voorontwerp van decreet tot invoering van het begrip “lichte vrachtauto” in het wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

2) Ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van het begrip “lichte vrachtauto” in 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.

3) Voorontwerp van decreet houdende goedkeuring van het sub 2 vermelde samenwerkingsakkoord.

2. Aanleiding en doel

Aanleiding tot het samenwerkingsakkoord en de beide voorontwerpen van decreet is het gegeven dat meer en meer autoconstructeurs gebruik maken van een Europese versoepeling in de technische omschrijving van “lichte vrachtauto” om, via een redelijke eenvoudige technische aanpassing, hun eigen monovolumes en luxueuze terreinvoertuigen te laten inschrijven bij de Dienst Inschrijvingen Voertuigen (DIV) als lichte vrachtauto in plaats van als personenauto.

Het fiscale prijskaartje dat aan de inschrijving als lichte vrachtauto vast hangt is immers zeer voordelig. Niet alleen zijn de lichte vrachtauto's geen belasting op de inverkeerstelling (BIV) meer verschuldigd, maar het tarief waaraan deze categorie belast wordt in de verkeersbelasting ligt ook een stuk lager dan voor de gewone personenauto's.

Met dit voorontwerp van decreet wordt dan ook getracht paal en perk te stellen aan dit oneigenlijk gebruik door de invoering, in het wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (WIGB), van een strengere “fiscale” definitie van lichte vrachtauto. Met andere woorden, enkel de voertuigen die voldoen aan de voorwaarden en technische kenmerken van deze strengere kwalificatie zullen nog kunnen genieten van het bestaande fiscale gunstregime voor lichte vrachtauto's.

3. Opties

De Vlaamse regering kon niet ‘niets doen’ en het initiatief van de wijzigingen in het WIGB aan de federale overheid overlaten. Sinds 1 januari 2002 zijn immers de gewesten exclusief bevoegd voor elke wijziging inzake de aanslagvoet, heffingsgrondslag en vrijstelling van de verkeersbelastingen en de BIV. Daarenboven is ook de Vlaamse regering van oordeel dat er een halt moet toegeroepen worden aan het oneigenlijke gebruik van de inschrijving als lichte vrachtauto. Ze kan ze zich dan ook zonder problemen vinden in het simultane optreden van de betrokken overheden.

Er kan ook geopteerd worden voor een wijziging van de kwalificatie die gebruikt wordt door de DIV. Maar, ten eerste is de regelgeving op dit vlak een uitsluitend federale bevoegdheid en ten tweede zou een strengere DIV-kwalificatie in België kunnen omzeild worden door het voertuig in een ander Europees land als lichte vrachtwagen te laten homologeren.

Met het voorontwerp van decreet wordt daarom geopteerd voor een wijziging van de fiscale regelgeving zelf, in casu het WIGB waarin de voornaamste aspecten rond de verkeersbelasting en de BIV wettelijk zijn vastgelegd.

4. Effecten

4.1 Doelgroep

De doelgroep van deze maatregel zijn de eigenaars van terreinwagens en grote monovolumes die via een lichte technische aanpassing hun voertuig laten inschrijven als lichte vrachtauto en op die manier voorkomen dat ze de BIV en de 'normale' (hogere) verkeersbelasting, die geldt voor dat type van voertuigen, moeten betalen.

Ook voor de autoconstructeurs zelf heeft deze ingreep gevolgen. Sommigen gebruikten het oneigenlijk gebruik van de fiscale voordelen immers als argument in hun verkoopstrategie en dit niet zonder succes zoals blijkt uit de volgende cijfers: de federale administratie raamde (o.b.v. statistieken van Febiac) dat er in 2003 (maar) 3.037 voertuigen waren die " oneigenlijk " werden ingeschreven als lichte vrachtauto, in 2004 zou dit aantal al gestegen zijn tot 7.062 voertuigen.

4.2 Baten

Met de voorgestelde wijziging wordt gestreefd naar een correcte én rechtvaardige fiscale behandeling van zowel de " echte " lichte vrachtauto's als de betrokken terreinwagens , waarbij zoveel als mogelijk wordt rekening gehouden met de werkelijke aanwending van het voertuig.

Enerzijds wordt het fiscale gunstregime dat toegekend werd aan de lichte vrachtauto's terug in het juiste, zijnde economische, perspectief geplaatst. Anderzijds wordt een einde gesteld aan de onrechtvaardigheid dat eigenaars van deze wagens die ze louter voor privé doeleinden gebruiken , minder belastingen zouden moeten betalen dan de eigenaars van andere (goedkopere) personenwagens.

Als gevolg van deze maatregel, zullen ook de ontvangsten van het Vlaamse gewest inzake de verkeersbelasting en BIV toenemen. De doelstelling van dit initiatief is weliswaar niet in eerste instantie het surplus aan inkomsten, maar wel een correcte inning van belastingen. Of anders gesteld, met deze maatregel zal nu het bedrag aan verkeersbelasting en BIV, waarop het Vlaams Gewest op basis van de correcte toepassing van de regelgeving recht heeft , geïnd worden.

We verwijzen hiervoor ook naar punt 3. Budgettaire weerslag van de nota aan de Vlaamse regering bij dit voorontwerp van decreet.

4.3 Kosten

De kosten worden voornamelijk gedragen door de huidige en nieuwe bezitters van de kwestieuze voertuigen evenals door de autoconstructeurs en –verkopers.

4.4 Juridisch-technische effecten

Zoals eerder vermeld zijn de Gewesten, sinds de laatste wijzigingen aan de Bijzondere Financieringswet, exclusief bevoegd voor de regelgeving op het vlak van de verkeersbelasting en BIV. De uitoefening van deze bevoegdheid is echter afhankelijk gemaakt van het sluiten van een voorafgaandelijk samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten, indien de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een VZW met leasingactiviteiten is. Daarom wordt er, samen met onderliggend voorontwerp van decreet, aan de Vlaamse regering een ontwerp van samenwerkingsakkoord ter goedkeuring voorgelegd waarmee voldaan wordt aan deze verplichting.

5. Uitwerking, uitvoering en monitoring

De invoering van een strengere 'fiscale kwalificatie' voor lichte vrachtauto's zal uitgewerkt worden via een decreet tot wijziging van de betrokken artikelen uit het WIGB en een decreet tot goedkeuring van het tussen de drie gewesten afgesloten samenwerkingsakkoord betreffende deze wijzigingen.

De datum van inwerkingtreding die wordt vooropgesteld is 1 januari 2006.

De controle, met name of het voertuig beantwoordt aan de voorwaarden van de nieuwe fiscale definitie, zal toevertrouwd worden aan de stations bevoegd voor de technische controle, waar elk bedrijfsvoertuig (zowel de nieuwe als de tweedehandse) voor zijn inverterstelling moet aangeboden worden.

6. Consultatie

Gezien de noodzaak van een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten, werd het nodige overleg georganiseerd met de andere gewesten. Ook de federale overheid werd bij het overleg betrokken. Er werd gezamenlijk geopteerd voor een simultaan optreden van alle betrokken overheden. Eenieder zal in zijn fiscale reglementering een gelijklopende fiscale definitie opnemen. Zo wordt voorkomen dat er een waslijst van definities ontstaat voor éénzelfde begrip, wat de onduidelijkheid voor producenten en consumenten alleen maar zou doen toenemen.

De inning van de bovenvermelde verkeersbelastingen gebeurt nog steeds door de federale administratie. Er werd dan ook overleg gepleegd met de verantwoordelijke diensten omtrent de technische uitvoerbaarheid van de voorgestelde maatregel.

Verder waren er ook contacten met de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) en de DIV. Er werden afspraken gemaakt met het oog op een vlotte uitwisseling van gegevens zodat de fiscale diensten over de vereiste technische gegevens beschikken om de voertuigen steeds op grond van hun juiste fiscale aard te kunnen belasten.

Ook FEBIAC werd in kennis gesteld van de intenties.

7. Samenvatting

Momenteel genieten tal van monovolume's en luxueuze terreinwagens van een fiscaal gunstregime doordat ze worden ingeschreven bij de DIV als lichte vrachtauto. Door slechts een kleine technische aanpassing kunnen ze immers voldoen aan de, sinds 2003, sterk versoepelde kwalificatie van lichte vrachtauto bij de DIV. Gevolg: ze betalen geen BIV meer

en worden in de verkeersbelasting belast een aan veel gunstiger tarief. Het Vlaamse gewest verliest daardoor ongeveer 5 miljoen euro aan inkomsten.

Om een einde te maken aan dit oneigenlijk gebruik wordt geopteerd om, via een wijziging van het WIGB, een nieuwe 'fiscale' kwalificatie in te voeren. Hierin worden een aantal bijkomende, en strengere, technische voorwaarden opgesomd waaraan een lichte vrachtauto eveneens moet voldoen om ook op fiscaal vlak als lichte vrachtauto te worden erkend en behandeld. De bijkomende voorwaarden werden dusdanig opgemaakt dat het niet meer mogelijk zal zijn om, door slechte een kleine aanpassing, een terreinwagen te laten 'ombouwen' tot lichte vrachtauto.

De eigenaars van grote monovolumes en luxueuze terreinwagens zullen, als gevolg van deze maatregel, belast worden aan het correcte (hogere) tarief in de verkeersbelasting en nieuwe eigenaars zullen , zoals alle eigenaars van personenvoertuigen, bij een volgende inverkeersstelling ook BIV moeten betalen. Het Vlaamse gewest zal daardoor niet langer een onterecht verlies aan inkomsten leiden.

Met andere woorden, de voorgestelde wijziging in de regelgeving zal niet enkel leiden tot een rechtvaardigere toepassing van de fiscale regelgeving maar ook tot een correctere inning van de belastingen.

8. Contactinformatie

Administratie ABAFIM
Martine Vanhove, Adjunct van de directeur
Koning Albert II-laan 19
1210 Brussel
tel. 02/553.53.77
e-mail : martine.vanhove@azf.vlaanderen.be

Kabinet Vlaams Minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening
Erwin Aerts, Raadgever
Koning Albert II-laan 19
1210 Brussel
tel. 02/553.67.29
e-mail : erwin.aerts@vlaanderen.be