Vlaams Parlement

stuk **1375** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 22 november 2011 (2011-2012)

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

verzendcode: FIN
LEE

INHOUD

Memorie van toelichting 3
Voorontwerp van decreet d.d. 15 juli 2011 13
Advies van de Minaraad 21
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen 29
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen 47
Voorontwerp van decreet d.d. 23 september 2011 51
Advies van de Raad van State 59
Ontwerp van decreet 77
Bijlage bij de memorie van toelichting: Overzicht aanbevelingen adviesraden.... 85

MEMORIE VAN TOELICHTING

1. Algemene toelichting

De Vlaamse Regering wenst maatregelen te nemen om het wagenpark in Vlaanderen te vergroenen en de druk van het personenvervoer op het milieu te verlichten. De voorliggende hervorming van de belasting op de inverkeerstelling van voertuigen (BIV) op basis van milieu- en uitstootgerelateerde parameters geeft uitvoering aan het streven van de Vlaamse Regering naar en meer duurzame, sturende fiscaliteit. Voorliggend ontwerp van decreet geeft uitvoering aan de volgende passage uit het regeerakkoord: "In afwachting van het nieuwe systeem voeren we op korte termijn al een bonus-malussysteem voor particuliere wagens in, waarbij er een korting of toeslag op de BIV doorgevoerd zal worden op basis van de milieukenmerken van de wagen. Het bonus-malussysteem leidt niet tot minderinkomsten voor de Vlaamse begroting. Sociaal verantwoorde correcties blijven mogelijk.".

De bedoeling van voorliggende decretale wijziging is het sturen van de aankoopbeslissing van de consument weg van milieu- en klimaatbelastende personenwagens naar milieu- en klimaatvriendelijke wagens. Voorliggend ontwerp van decreet zal immers leiden tot een lagere belasting op de inverkeerstelling voor schone wagens, en een hogere belasting op de inverkeerstelling voor meer vervuilende wagens. Het voorgestelde systeem weerhoudt als relevante criteria de euronorm (lucht- of vervuilingcomponent) en de CO_2-uitstoot (klimaat- of uitstootcomponent). Beide staan vermeld op het inschrijvingsbewijs van het voertuig en zijn gekend in de databank van de DIV, die de basisstroom zal aanleveren die zal gebruikt worden voor de berekening van de nieuwe BIV.

Voor de luchtcomponent geldt: hoe lager de Euronorm, hoe groter de milieuvervuiling, hoe hoger bijgevolg de BIV. Gezien de Euronormen technologieafhankelijk zijn (de maximale emissies voor dieselwagens en benzinewagens zijn binnen eenzelfde Euronorm verschillend), is de luchtcomponent verschillend voor dieselwagens en benzinewagens. Daarnaast wordt er ook een verschillend gewicht toegekend aan de verschillende componenten van de Euronorm[1] in functie van hun belang in het kader van de NEC-plafonds (National Emission Ceiling – nationaal emissieplafond) en het halen van de normen in het kader van de richtlijn met betrekking tot de luchtkwaliteit (2008/50/EG).

De klimaatcomponent is onafhankelijk van het brandstoftype – met uitzondering van een correctie voor LPG, CNG, waterstof en elektrische wagens – en is een functie van het aantal uitgestoten gram CO_2 per kilometer. Hoe minder brandstof de wagen verbruikt, hoe lager de CO_2-uitstoot is en hoe lager dus de BIV zal zijn.

De verhouding tussen de CO_2-component van de BIV en de CO_2-uitstoot van een voertuig is geconcipieerd als een machtsfunctie. Dit omwille van het gegeven dat een gram uitstoot per kilometer in de hogere uitstootklassen technisch makkelijker te vermijden is dan een gram uitstoot per kilometer in de laagste uitstootklassen. Het komt er dus op aan de markt en de consument te overtuigen in de eerste plaats de technisch makkelijk te vermijden uitstoot te verminderen. De machtsfunctie zorgt er bijgevolg voor dat kleine wagens en wagens uit de middenklasse met een laag tot gemiddeld verbruik, een relatief kleine CO_2-component in de BIV zullen hebben, terwijl wagens met een hogere dan gemiddelde CO_2-uitstoot een hoge CO_2-component zullen hebben.

[1] NOx (stikstofoxiden), PM_{10} (fijn stof), CO (koolstofmonoxide) en HC (hydrocarbons/KWS/koolwaterstoffen)

Verder worden volgende uitgangspunten meegenomen:

Teneinde personen die omwille van hun inkomens- en vermogenssituatie aangewezen zijn op de tweedehandsmarkt de kans te geven zich de beoogde gedragswijziging eigen te maken, wordt de nieuwe berekeningswijze voor de BIV voor tweedehandswagens gradueel ingevoerd over een periode van drie jaar. Deze infasering wordt evenwel niet toegepast op tweedehandswagens ingeschreven door een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel, zonder leasingactiviteiten. Voor deze belastingplichtigen zijn de sociale motieven immers niet van toepassing.

Het is mogelijk dat volgens de huidige stand van de techniek een tweedehandswagen als milieu- en uitstootonvriendelijk wordt beschouwd, terwijl die volgens de stand van de techniek op het moment van eerste aankoop misschien als milieuvriendelijk werd beschouwd. Voor het bepalen van de BIV op tweedehandswagens wordt de leeftijd van de wagen daarom in rekening gebracht. Concreet vertaalt dit zich in een lineaire korting op de BIV in functie van de leeftijd van de wagen (LC), waarbij de korting nooit meer dan 90% kan zijn.

Er wordt een stimulans gegeven voor de aankoop van wagens op aardgas (CNG[2]), zowel tweedehands als nieuw. Wagens op LPG en aardgaswagens stoten minder schadelijke stoffen uit, hetgeen vooral in een stedelijke omgeving belangrijk is omwille van de lokale luchtkwaliteit. Om deze stimulans te realiseren, wordt op basis van de 'well-to-wheel'-analyse[3] een factor 0.93 toegepast op de CO_2-uitstoot van CNG-wagens. Ook voor LPG wordt een correctiefactor toegepast.

We stimuleren de aankoop van elektrische voertuigen, plug-in hybride wagens en voertuigen aangedreven op waterstof, door geen BIV voor deze wagens te heffen.

Het minimumbedrag voor de BIV wordt 40 €. Het maximum bedrag wordt gelijkgesteld aan 10.000 €. Er wordt geïndexeerd volgens de gewone index, maar er wordt ook rekening gehouden met de technologische evolutie van het wagenpark. Dit vertaalt zich in een CO_2-correctieterm x, die jaarlijks aan de CO_2-uitstoot van de wagen wordt toegevoegd. Deze correctieterm wordt gebaseerd op de noodzakelijke technologische evolutie van het wagenpark om de doelstelling van de Europese verordening 443/2009 (nl. een gemiddelde CO_2-emissie van 95 g/km voor nieuwe wagens in 2020) te halen en de hieruit afgeleide vereiste daling van de gemiddelde CO_2-uitstoot van het wagenpark. Door toepassing van de correctieterm x blijft het sturend effect van voorliggende maatregel onaangetast, terwijl anderzijds ook de budgetneutraliteit wordt bewaard.

Op basis van simulaties uitgevoerd door VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) werd het toekomstig wagenpark, zowel nieuw als tweedehands, in kaart gebracht tot en met 2015. Op basis hiervan en volgens bovenstaande uitgangspunten werden de formules vastgelegd.

2. Toelichting bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen toelichting.

[2] CNG: compressed natural gas

[3] In deze analyse wordt rekening gehouden met de CO_2-emissie tijdens het productieproces en het transport van de brandstof. Deze emissie ligt merkelijk lager voor CNG dan voor andere fossiele brandstoffen.

Artikel 2

In het artikel 97 WIGB wordt de heffingsgrondslag gewijzigd. Deze zal, voor voertuigen ingeschreven door natuurlijke personen of door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en vzw's, zonder leasingactiviteiten, voortaan gesteund zijn op milieukenmerken zoals CO_2-uitstoot en euronormen. Er wordt geopteerd deze basis te volgen, omdat zowel euronormen als CO_2-uitstoot volgens internationaal gehomologeerde methodes gemeten worden. Ze staan ook vermeld op het inschrijvingsbewijs van het voertuig en zijn bijgevolg gekend in de gegevensbank van de DIV (dienst voor de inschrijving van de voertuigen) die als basis voor de berekening van de BIV kan gebruikt worden.

Daarnaast zal de heffingsgrondslag nog steeds worden bepaald op basis van het vermogen, uitgedrukt in fiscale pk of kilowatt, voor voertuigen van vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en vzw's, met leasingactiviteiten, of voor motorfietsen, luchtvoertuigen, boten en andere voertuigen, dan de voertuigen vermeld in artikel 97bis.

Artikel 3

In titel V, hoofdstuk IV, van hetzelfde wetboek wordt een afdeling 1, die bestaat uit artikel 97bis tot en met 97decies, ingevoegd.

Deze afdeling heeft betrekking op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die in verkeer worden gesteld door natuurlijke personen, vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en vzw's, zonder leasingactiviteiten. De gewesten zijn immers exclusief bevoegd voor de heffingsgrondslag, de aanslagvoeten en de vrijstellingen voor natuurlijke personen en rechtspersonen zonder leasingactiviteiten. Uit artikel 4, §3, van de Bijzondere Financieringswet en de lezing van de Raad van State van dit artikel (zie advies nr. 50.365/1 van de Raad van State) volgt dat het gewest volledig autonoom bevoegd is als het gaat om belastingplichtigen in die zin.

Het verschil in behandeling tussen de verschillende belastbare voertuigen is slechts verenigbaar met de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, wanneer dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is, aldus het advies van de Raad van State. 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 gelijkheidsbeginsel is geschonden wanneer er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel. Het argument dat eerst een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten moet worden gesloten, vooraleer de belasting op inverkeerstelling van voertuigen ingeschreven door vennootschappen kan worden gewijzigd, geldt in de lezing van de Raad van State niet voor een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw, zonder leasingactiviteiten, en kan dus ook niet als verantwoording voor een onderscheiden fiscale behandeling worden ingeroepen.

Leasing werd in de verklarende bijlage met definities bij de Bijzondere Financieringswet, gedefinieerd als volgt: "Leasingactiviteiten voor de toepassing van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling: De gebruiksrechten op voertuigen die door een onderneming op grond van een leasingovereenkomst worden verleend aan een gebruiker." (*Parl. St*. Kamer, Verslag namens de Commissie voor de herziening van de Grondwet en de hervorming der instellingen, bij het ontwerp van bijzondere wet tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten, Docnr. 51k1183/007, blz. 160).

Wanneer de belastingplichtige een vennootschap in de zin van het Wetboek van vennootschappen met leasingactiviteiten, een autonoom overheidsbedrijf met leasingactiviteiten of een vzw met leasingactiviteiten is, dan kunnen de gewesten wel degelijk hun bevoegd-

heid pas uitoefenen door middel van een verplicht voorafgaandelijk af te sluiten samenwerkingsakkoord met de andere gewesten (zie artikel 4, §3, van de Bijzondere Financieringswet en artikel 92bis, littera f) en g), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. In afwachting van een dergelijk samenwerkingsakkoord met de andere gewesten wordt daarom op korte termijn de BIV-reglementering voor particuliere wagens en rechtspersonen zonder leasingactiviteiten hervormd. Het blijft de bedoeling om op termijn een volledige hervorming, inclusief leasingwagens en inclusief de jaarlijkse verkeersbelasting, door te voeren. Het politieke akkoord met het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest inzake de hervorming van de verkeersbelastingen is hiertoe nog steeds dienstig.

De motorfietsen zijn expliciet niet betrokken bij deze hervorming. Voor deze voertuigen zijn immers geen Europees gehomologeerde data inzake milieuprestaties beschikbaar. De vergroening van deze voertuigen zal dus op een andere manier moeten worden doorgevoerd.

Net zoals vandaag geldt voor de jaarlijkse verkeersbelasting, worden voertuigen van meer dan 25 jaar onderworpen aan een forfaitair (geïndexeerd) tarief, in casu 40 euro. Deze voertuigen worden immers geacht nog louter in verkeer te zijn gesteld voor cultuurhistorische beleving.

Anderzijds wordt de bestaande belasting en de hieraan gekoppelde regelgeving voor de motorfietsen, luchtvoertuigen en boten bedoeld in artikel 94, punt 1°, behouden samen met de belasting op voertuigen waarvan de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw, met leasingactiviteiten is. Deze laatste belasting wordt geheven op het vermogen uitgedrukt hetzij in fiscale pk hetzij in kilowatt. De reden voor een verschil in behandeling is dat er nog een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten moet worden afgesloten om deze laatste categorie aan de vergroening van de BIV te onderwerpen.

Art. 97bis. Het toepassingsgebied wordt in dit artikel verder gedefinieerd. Het betreft een belasting van de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen bedoeld in artikel 94, punt 1°, die in het verkeer worden gesteld door een in het Vlaamse Gewest gevestigde natuurlijke persoon, rechtspersonen, autonoom overheidsbedrijf of vzw zonder leasingactiviteiten. Een in het Vlaamse Gewest gevestigde persoon wordt gedefinieerd zoals in artikel 5, punt 11°, van de Financieringswet van 16 januari 1989.

Het inschrijven van het wegvoertuig bij de DIV staat gelijk aan het in het verkeer stellen van het wegvoertuig.

De motorfietsen, luchtvoertuigen en boten bedoeld in artikel 94, punt 1°, vallen alsnog buiten het toepassingsgebied van afdeling I. De belasting op voertuigen waarvan de belastingplichtige een vennootschap met leasingactiviteiten, een autonoom overheidsbedrijf met leasingactiviteiten of een vzw met leasingactiviteiten is, vallen zoals boven vermeld eveneens buiten het toepassingsgebied van dit artikel.

Art. 97ter. De BIV bestaat uit twee termen. De eerste term is functie van de CO_2-uitstoot en de tweede term is functie van de euronorm. De CO_2-uitstoot en de euronorm staan vermeld op het inschrijvingsbewijs van het voertuig en zijn gekend in de databank van de DIV, die als basis voor de berekening van de BIV kan gebruikt worden.

De CO_2-term in de formule wordt berekend als machtsfunctie van de CO_2-uitstoot. Dit zorgt er voor dat het onderscheid tussen wagens met een verschillende CO_2-uitstoot voldoende groot wordt. De exponent m wordt gelijkgesteld aan 6. Als referentieniveau wordt 250 g CO_2/km ($CO_{2,ref}$) gehanteerd waarvoor in 2012 voor nieuwe wagens 6000 EUR als referentiebedrag voor de CO_2-component wordt vastgeklikt. De CO_2-functie is onafhanke-

lijk van het brandstoftype, met uitzondering van een correctie voor LPG, aardgaswagens en wagens die worden aangedreven door zowel aardgas als benzine, maar gehomologeerd zijn als benzinevoertuig (zie verder).

De luchtcomponent c in de formule voor de BIV wordt gerelateerd aan de euronorm van het voertuig. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen benzine- en dieselvoertuigen, en bij deze laatste de al dan niet aanwezigheid van een roetfilter. Benzinewagens stoten immers minder schadelijke stoffen uit dan dieselwagens binnen dezelfde Euronorm. Een roetfilter zorgt er voor dat de uitstoot van fijn stof door dieselwagens wordt verminderd.

Art. 97quater. De variabelen gehanteerd in de machtsfunctie worden als volgt gedefinieerd.

De CO_2-uitstoot is de CO_2-uitstoot van het voertuig zoals gemeten tijden de homologatie van het voertuig volgens de geldende Europese regelgeving. Indien de CO_2-uitstoot niet gekend is, dan wordt uitgegaan van de gemiddelden opgenomen in artikel 97novies.

De Europese regelgeving voor de CO_2-uitstoot betreft richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 'inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen' en richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 'tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd'.

De variabele f wordt alleen toegepast op voertuigen aangedreven door LPG of aardgas. Indien het voertuig geen voertuig is aangedreven door LPG of aardgas dan wordt de CO_2 vermenigvuldigd met 1 zodat de CO_2 ongewijzigd blijft. Het milieuvoordeel van LPG-wagens ten opzichte van benzinewagens is vooral toe te schrijven aan de directe CO_2-emissies die lager liggen. LPG wagens worden echter meestal als benzinewagen gehomologeerd waardoor de CO_2-uitstoot van de benzineversie in de DIV-databank is opgenomen. Na ombouw moet een LPG-wagen worden gekeurd. Indien bij DIV gekend is dat een wagen werd omgebouwd naar LPG, moet de CO_2-emissie van dat voertuig verminderd worden met 12%. De factor f wordt daarom op 0,88 gezet voor LPG-wagens. Om het 'well-to-wheel'-voordeel van aardgas (lagere emissies bij brandstofproductie) in rekening te brengen, wordt voor wagens aangedreven door aardgas de factor f op 0,93 gezet. Voor wagens waarvan de brandstof zowel aardgas als benzine is, zijn de CO_2-gegevens van de benzine versie gekend. Dit betekent dat de CO_2-waarden gecorrigeerd moeten worden (factor 0,8) en daarnaast de factor voor aardgas (0,93) dient toegepast te worden. Dit brengt de factor f voor deze categorie op 0,744 (0,8*0,93).

De variabele x is een correctiefactor voor de jaarlijkse gemiddelde daling van de CO_2-uitstoot. Vanaf 2012 wordt verwacht dat de gemiddelde CO_2-uitstoot van het Vlaamse wagenpark met 4,5 gram per kilometer per jaar afneemt. Dit wordt gecorrigeerd door deze factor.

Er wordt een leeftijdscorrectie (LC) ingevoerd per jaar na de eerste ingebruikname (of eerste inschrijving) van het voertuig. Deze correctie komt tegemoet aan de dalende waarde van de in het verkeer gestelde oudere voertuigen, en wil rekening houden met de stand van de technologie op het moment dat de wagen op de markt kwam. Voor een verkoop tijdens het eerste jaar van ingebruikname van het voertuig is er geen leeftijdscorrectie voorzien. Voor een verkoop in het tweede jaar na de ingebruikname moet 90 % van het resultaat van de functie in artikel 97quater worden betaald.

Art. 97quinquies. Het minimumbedrag van de belasting op de inverkeerstelling bedraagt 40 euro. Het maximumbedrag van de belasting op de inverkeerstelling bedraagt maximum nooit meer dan 10.000 euro.

De belasting voor voertuigen ouder dan 25 jaar wordt forfaitair vastgesteld op 40 euro. Wegens de specifieke aard van deze voertuigen worden deze voertuigen onderworpen aan een lagere belasting.

Art. 97sexies. De bedragen opgenomen in artikelen 97quater, punt 5°, en 97quinquies zijn gekoppeld aan de schommelingen van het algemeen indexcijfer der consumptieprijzen van het rijk. De aanpassing van de belastingbedragen wordt naar analogie met artikel 11 WIGB uitgevoerd op 1 juli van elk jaar op grond van de schommelingen van het algemeen indexcijfer der consumptieprijzen vastgesteld tussen de maand mei van het vorige jaar en de maand mei van het lopende jaar.

Art. 97septies. Indien de euronorm van het voertuig niet gekend is, dan kan deze bepaald worden aan de hand van de datum van eerste inschrijving van het voertuig. Deze waarde is steeds gekend. In de overgangsjaren tussen twee normen worden er zowel wagens ingeschreven die aan de nieuwe norm voldoen als wagens die aan de oude norm voldoen. Volgende data kunnen gebruikt worden om de normen te bepalen bij afwezigheid van deze gegevens:

Datum van eerste inschrijving van het voertuig in het binnenland of in het buitenland	Euronorm
Tot en met december 1993	euro 0
Vanaf januari 1994 t/m 31 december 1996	euro 1
Vanaf januari 1997 t/m 31 december 2000	euro 2
Vanaf januari 2001 t/m 31 december 2005	euro 3
Vanaf januari 2006 t/m 31 december 2010	euro 4
Vanaf januari 2011 t/m 31 augustus 2015	euro 5
Vanaf 1 september 2015	euro 6

Art. 97octies. Indien de CO_2-uitstoot niet gekend is bij het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid dan worden standaardwaarden genomen voor de CO_2-uitstoot. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de brandstof, de euronorm en de cilinderinhoud van de wagen. Deze standaardwaarden werden bepaald door VITO op basis van de DIV-databank. Voor euro 1, 2, 3 en 4 werden de waarden gebaseerd op de CO_2-monitoring. Dit betreft dus de gemiddelde CO_2-uitstoot van wagens die destijds als nieuw zijn ingeschreven. De CO_2-waarde is gebaseerd op het gemiddelde van de jaren dat de euronorm van kracht was (overgangsjaren niet in rekening gebracht, dus bijvoorbeeld euro 4 heeft betrekking op 2006 t.e.m. 2009). De waarden voor euro 0 zijn gebaseerd op het eerste jaar euro 1. De waarden voor euro 5 zijn gebaseerd op de inschrijvingen van euro 5-personenwagens in 2010 (het eerste jaar waarin euro 5 van kracht werd). Voor euro 6 is de set wagens die momenteel op de markt is te beperkt om gemiddelden te bepalen. De gemiddelde daling in CO_2-uitstoot van de voorgaande euronormen werd daarom doorgetrokken van euro 5 naar euro 6.

De set aardgaswagens is eveneens te beperkt. Daarom werden hiervoor de CO_2-waarden genomen voor benzinewagens en werd hierop een factor toegepast van 0,8 (de CO_2-uitstoot van aardgasvoertuigen ligt gemiddeld 20% lager dan deze van benzinevoertuigen). Voor LPG-wagens worden de standaardwaarden gelijkgesteld aan benzine aangezien LPG-wagens als benzinewagens worden gehomologeerd. Het LPG voordeel zit verrekend in de formule (factor 0,88):

Brandstof	Cilinderinhoud	Euronorm						
		6	5	4	3	2	1	0
		CO_2 emissies uitgedrukt in g/km						
Benzine en LPG	0 tot en met 1399 cc	117	125	140	150	164	173	175
	1400 tot en met 2000 cc	150	159	172	185	200	211	213
	hoger dan 2000 cc	228	238	247	259	279	295	297
Diesel	0 tot en met 1399 cc	98	103	120	116	125	132	133
	1400 tot en met 2000 cc	117	125	144	151	163	173	174
	hoger dan 2000 cc	159	169	201	199	214	226	228
Aardgas	0 tot en met 1399 cc	94	100	112	120	131	139	140
	1400 tot en met 2000 cc	120	127	138	148	160	169	171
	hoger dan 2000 cc	182	190	198	207	223	236	238

Zoals hierboven reeds werd toegelicht betreft de Europese regelgeving voor de CO_2-uitstoot richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 'inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen' en richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 'tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd'.

Art. 97novies. Een roetfilter zoals vermeld in artikel 97quinquies, lid 1, punt 5°, is ofwel een halfopen ofwel een gesloten roetfilter. De aanwezigheid van een gesloten roetfilter wordt bepaald aan de hand van de PM-gegevens. De kwaliteit van de gegevens van DIV laat toe om een grens van 10 mg/km te gebruiken zonder dat de exacte PM-waarde moet gekend zijn. Eventuele fouten in de PM-emissies worden dan opgevangen. Een wagen met roetfilter zal 5 mg/km of minder uitstoten, een wagen zonder roetfilter minder dan 10 mg/km. Analyse van de DIV-databank heeft aangetoond dat sommige PM-waarden als 6 mg/km of 7 mg/km worden weergegeven, hoewel de werkelijke emissies 0,6 mg/km zijn. Door de grens op 10 mg/km te leggen worden deze fouten opgevangen.

Naast gesloten roetfilters die in nieuwe wagens kunnen zijn ingebouwd, kan op een wagen achteraf een halfopen roetfilter zijn geïnstalleerd. De aanwezigheid van een halfopen roetfilter wordt bepaald aan de hand van de toegekende premies voor de installatie van halfopen roetfilters. De premieaanvraag wordt goedgekeurd als de eigenaar heeft aangetoond aan de hand van documenten dat zijn wagen werd uitgerust met een halfopen roetfilter. De gegevens over de wagens waarop een goedgekeurde halfopen roetfilter werd geplaatst zijn zodoende gekend bij de Vlaamse overheid en zullen ook gebruikt worden om de BIV te berekenen. De aanwezigheid van een gesloten of halfopen roetfilter wordt gehonoreerd door voor deze wagens de luchtcomponent c van een hogere norm te nemen.

Indien de belastingplichtige geen premieaanvraag voor de aankoop en installatie van een roetfilter heeft aangevraagd bij de Vlaamse overheid, maar toch een halfopen roetfilter heeft laten installeren, dan kan de belastingplichtige hiervan het bewijs leveren aan de Vlaamse belastingdienst. De belastingplichtige kan hierbij een beroep doen op de gebruikelijke fiscale bezwaarprocedure.

Art. 97decies. De eigenaars van voertuigen aangedreven door een elektrische motor, waterstof of een plug-in hybride voertuig worden vrijgesteld van BIV. Elektrische wagens hebben immers geen directe emissies en ook plug-in hybride wagens hebben zeer lage emissies (<60 g CO_2/km). Ook als men wel rekening houdt met de emissies die vrijkomen bij de productie van de brandstof (elektriciteit of benzine/diesel) hebben elektrische en plug-in hybride voertuigen nog steeds een belangrijk milieuvoordeel. Dit komt tot uiting in de

ecoscore, waar naast directe emissies de emissies die vrijkomen bij de productie van de brandstof in rekening worden gebracht (elektriciteit, benzine, aardgas).

Ondanks de CO_2-uitstoot worden plug-in hybride voertuigen toch volledig vrijgesteld ter stimulans van deze ontluikende technologie. Een plug-in hybride voertuig is een voertuig aangedreven door een elektrische motor en een verbrandingsmotor waarbij de energie geleverd wordt aan de elektrische motor door batterijen die volledig kunnen opgeladen worden via een aansluiting aan een externe energiebron buiten het voertuig. Elektrische voertuigen staan in een aparte categorie in de DIV-databank; plug-in hybride voertuigen worden momenteel onder dezelfde categorie ondergebracht als hybride voertuigen (categorie benzine+elektrisch of diesel+elektrisch). Zolang DIV geen aparte categorie voorziet voor PHEV, wordt een PHEV gedefinieerd als een hybride voertuig waarvan de CO_2-uitstoot minder dan 60 g/km bedraagt.

Artikel 4

Wanneer de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw is met leasingactiviteiten, kunnen de gewesten hun bevoegdheid slechts uitoefenen door middel van een verplicht voorafgaandelijk af te sluiten samenwerkingsakkoord met de andere gewesten (zie artikel 4, §3, van de Bijzondere Financieringswet en artikel 92bis, littera f) en g), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen). De oude belastingregeling blijft hier dan ook van kracht.

Artikel 5

In navolging van het advies van de Raad van State wordt het onderscheid normatief gemaakt en het toepassingsgebied verduidelijkt. De grondslagen en de aanslagvoeten vermeld in artikel 98 hebben alzo enkel betrekking op de voertuigen die niet vermeld staan in artikel 97bis.

Artikel 6

De woorden, “worden geacht op de openbare weg in gebruik te zijn genomen” worden vervangen door de woorden “worden geacht in het verkeer te zijn gesteld”. De belastbare materie, d.w.z. het element dat aanleiding geeft tot de belasting, de situatie die of het feit dat leidt tot het verschuldigd zijn van de belasting, is het “voorzien zijn of moeten zijn van een andere nummerplaat dan een in het kader van de [reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens] uitgereikte ‘proefritten-’, ‘handelaars-’ of tijdelijke plaat andere dan een internationale kentekenplaat” (artikel 94, 1°, WIGB). Artikel 2, §1, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 stelt als principe voorop dat een voertuig slechts in het verkeer mag worden gebracht als het ingeschreven is en de nummerplaat draagt die bij de inschrijving werd toegekend. Uit artikel 1, 11°, van hetzelfde besluit blijkt dat onder ‘in het verkeer brengen’ moet worden verstaan “rijden, stilstaan of parkeren op de openbare weg in België”. De personen die in België verblijven moeten de voertuigen die zij wensen in het verkeer te brengen inschrijven in het federale repertorium van de voertuigen, zelfs indien deze voertuigen reeds in het buitenland zijn ingeschreven (artikel 3, §1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001); de personen die in het buitenland verblijven mogen in België een voertuig in het verkeer brengen dat ingeschreven is in het buitenland, op voorwaarde dat die voertuigen ingeschreven zijn in een lidstaat van de Europese Unie of in een staat die partij is bij één der verdragen inzake het wegverkeer en voor zover zij de nummerplaten dragen voorgeschreven door de wetgeving van de staat waar zij ingeschreven zijn (artikel 4, §1, eerste lid, van hetzelfde besluit).

De woorden “repertorium van de dienst van het Wegverkeer” worden vervangen door de woorden “het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid”. Zie artikel 6, §1, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001. Het DG Mobiliteit en Verkeersveiligheid ressorteert onder de FOD Mobiliteit en Vervoer. Binnen de DG is de

Directie Inschrijving & Homologaties Voertuigen verantwoordelijk voor het bijhouden van het repertorium. Wat gemeenzaam de 'DIV' (Directie voor de Inschrijving van de Voertuigen) wordt genoemd, bestaat als zodanig niet meer.

Artikel 7

De berekening voor tweedehandsvoertuigen, meer bepaald voertuigen die niet voor de eerste keer worden ingeschreven, zal bij wijze van sociale correctie gedurende een overgangsperiode van twee jaren gedeeltelijk gebeuren op basis van milieukenmerken en gedeeltelijk door de belasting te berekenen zoals deze bestond voor de hervorming van de BIV. Na deze periode zal de belasting volledig berekend worden op basis van milieukenmerken zoals weergegeven in de artikelen 97ter en volgende van afdeling I van hoofdstuk IV.

Artikel 8

Dit artikel beperkt de toepassing van artikel 7 tot de tweedehandsvoertuigen ingeschreven door particulieren. De sociale motieven omwille waarvan de infasering voor de tweedehandsvoertuigen is voorzien, zijn immers niet relevant voor tweedehandsvoertuigen ingeschreven door een vennootschap, autonome overheidsbedrijf of vzw, zonder leasingactiviteiten.

Artikel 9

Bepaalt de datum van inwerkingtreding.

De minister-president van de Vlaamse Regering

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur,

Joke SCHAUVLIEGE

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk,
Ruimtelijke Ordening en Sport,

Philippe MUYTERS

VOORONTWERP VAN DECREET
d.d. 15 juli 2011

Voorontwerp 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

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur en de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

HOOFDSTUK 1.
Algemeen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

HOOFDSTUK 2.
Belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukenmerken

Afdeling 1. Belastbare grondslag

Art. 2. Artikel 97 van het wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, ingevoegd bij de wet van 1 juni 1992, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 97. De belasting is, voor de wegvoertuigen, verschuldigd op grond van milieukenmerken of op grond van het vermogen.

De milieukenmerken van het wegvoertuig worden uitgedrukt in functie van de CO_2 uitstoot en de milieuklasse euronorm 0, 1, 2, 3, 4, 5 of 6. De aanwezigheid van een roetfilter wordt eveneens in rekening gebracht.

Euronormen zijn de maximumdrempels voor de concentratie van bepaalde vervuilende stoffen in de uitlaatgassen van de autovoertuigen, zoals bepaald in opeenvolgende Europese richtlijnen en verordeningen.

Het vermogen van de motor wordt uitgedrukt in hetzij fiscale paardenkracht, hetzij in kilowatt.”.

Afdeling 2. Bedrag der belastingen

Art. 3. In titel V, hoofdstuk IV, van hetzelfde wetboek wordt een afdeling I, die bestaat uit artikel 97bis tot en met 97undecies, ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Belasting op de personenauto’s en auto’s voor dubbel gebruik, vermeld in artikel 94, lid 1, punt 1°, met uitzondering van minibussen en motorfietsen, die in gebruik genomen worden door een in het Vlaamse Gewest gevestigde natuurlijke persoon.

Art. 97bis. De belasting op personenauto’s en auto’s voor dubbel gebruik vermeld in artikel 94, lid 1, punt 1°, met uitzondering van minibussen en motorfietsen, en in gebruik genomen door een in het Vlaamse Gewest gevestigde natuurlijke persoon wordt berekend op de wijze vermeld in artikel 97ter tot en met 97undecies.

Art. 97ter. De belasting op de wegvoertuigen, omschreven in artikel 94, lid 1, punt 1°, met uitzondering van de minibussen en de motorfietsen, die niet voor de eerste keer worden ingeschreven, wordt gedeeltelijk vastgesteld op basis van artikel 97quater tot en met 97decies van afdeling I van dit wetboek, en op basis van artikel 98 van afdeling II van dit wetboek, volgens de verdeling weergegeven in de onderstaande tabel.

Periode tijdens dewelke een afzonderlijke verdeling wordt toegepast zowel op basis van artikel 97quater tot en met 97decies en artikel 98 WIGB	Percentage onderhevig aan de belasting van artikel 97quater tot en met 97decies WIGB	Percentage onderhevig aan de belasting van afdeling II (artikel 98 WIGB)
Van 1 januari 2012 inbegrepen tot en met 31 december 2012	33%	67%
Van 1 januari 2013 inbegrepen tot en met 31 december 2013	67%	33%
Van 1 januari 2014 inbegrepen tot en met 31 december 2014	100%	0%

Art. 97quater. De belasting op de voertuigen wordt berekend volgens de volgende formule:

$$BIV = \left(\left(\frac{CO_2 * f + x}{300} \right)^5 * 11000 + c \right) * LC$$

Art. 97quinquies. De variabelen, vermeld in artikel 97quater, worden als volgt gedefinieerd:

1° CO_2= de uitstoot van het voertuig in g CO_2/km zoals vermeld in de DIV – databank;

2° f = 0,88 voor voertuigen aangedreven door LPG;
f = 0,93 voor voertuigen aangedreven door aardgas;

f = 1 voor andere voertuigen;

3° x = CO_2 correctieterm in functie van de technologische evolutie; x is gelijk aan 0 g CO_2/km en wordt jaarlijks verhoogd met 4,5 g CO_2/km vanaf het jaar 2013

4° LC (leeftijdscorrectie). De leeftijdscorrectie wordt bepaald op basis van de ouderdom van het voertuig. De ouderdom van het voertuig wordt vastgesteld op grond van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig, in het binnenland of in het buitenland, en die is vermeld op het inschrijvingsbewijs. Het percentage in de onderstaande tabel wordt toegepast volgens de term LC in de formules vermeld in artikel 97quater;

	Ouderdom van het voertuig	waarde LC
LC0	Minder dan 12 volle maanden	100%
LC1	Vanaf 12 volle maanden	90%
LC2	Vanaf 24 volle maanden	80%
LC3	Vanaf 36 volle maanden	70%
LC4	Vanaf 48 volle maanden	60%
LC5	Vanaf 60 volle maanden	50%
LC6	Vanaf 72 volle maanden	40%
LC7	Vanaf 84 volle maanden	30%
LC8	Vanaf 96 volle maanden	20%
LC9	Vanaf 108 volle maanden	10%
LC10	Vanaf 120 volle maanden en ouder	10%

5° c = constante (luchtcomponent) die functie is van de euronorm en brandstofsoort van de wagen zoals vermeld in de volgende tabel:

Diesel	Euronorm	Bedragen in euro
	euro 0	8521,27
	euro 1	2500,00
	euro 2	1813,47
	euro 3	731,42
	euro 3 + roetfilter	190,89
	euro 4	190,89
	euro 4 + roetfilter	93,72
	euro 5	93,72
	euro 6	49,01

Benzine, LPG en aardgas	Euronorm	Bedragen in euro
	euro 0	3389,22
	euro 1	1515,70
	euro 2	453,24
	euro 3	284,31
	euro 4	68,26
	euro 5	61,35
	euro 6	61,35

Art. 97sexies. De belasting bedraagt nooit minder dan 61,5 euro en nooit meer dan 10.000 euro. De belasting op voertuigen van 25 jaar of ouder wordt forfaitair bepaald en bedraagt 61,5 euro.

Het eerste lid van dit artikel is niet van toepassing op wegvoertuigen vermeld in artikel 97undecies.

Art. 97septies. De bedragen opgenomen in artikel 97quinquies, punt 5°, en de bedragen opgenomen in artikel 97sexies zijn gekoppeld aan de schommelingen van het algemeen indexcijfer van de consumptieprijzen van het rijk. De belastingbedragen worden aangepast op 1 juli van elk jaar op grond van de schommelingen van het algemeen indexcijfer van de consumptieprijzen dat vastgesteld is tussen de maand mei van het vorig jaar en de maand mei van het lopende jaar.

Art. 97octies. Als de euronorm van het voertuig ontbreekt in de DIV-databank, wordt die bepaald aan de hand van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig. De volgende data worden gebruikt om de normen te bepalen als die gegevens ontbreken in de DIV-databank:

Datum van inschrijving van het voertuig in het binnenland of in het buitenland	Euronorm
tot en met 31 december 1993	euro 0
Vanaf 1 januari 1994	euro 1
Vanaf 1 januari 1997	euro 2
Vanaf 1 januari 2001	euro 3
Vanaf 1 januari 2006	euro 4
Vanaf 1 januari 2011	euro 5
Vanaf 1 september 2015	euro 6

Art. 97novies. Als de CO_2 uitstoot van het voertuig ontbreekt in de DIV-databank, of als de uitstoot minder dan 75 of meer dan 750 g/km CO_2 bedraagt, worden standaardwaarden genomen voor de CO_2-uitstoot, vermeld in de onderstaande tabel.

Brandstof	Cilinderinhoud	Euronorm						
		6	5	4	3	2	1	0
		CO_2 emissies uitgedrukt in g/km						
Benzine en LPG	0 tot en met 1399 cc	117	125	140	150	164	173	175
	1400 tot en met 2000 cc	150	159	172	185	200	211	213
	hoger dan 2000 cc	228	238	247	259	279	295	297
Diesel	0 tot en met 1399 cc	98	103	120	116	125	132	133
	1400 tot en met 2000 cc	117	125	144	151	163	173	174
	hoger dan 2000 cc	159	169	201	199	214	226	228
aardgas	0 tot en met 1399 cc	94	100	112	120	131	139	140
	1400 tot en met 2000 cc	120	127	138	148	160	169	171
	hoger dan 2000 cc	182	190	198	207	223	236	238

Art. 97decies. De aanwezigheid van een roetfilter zoals vermeld in artikel 97quinquies, punt 5° wordt vastgesteld op basis van ofwel de PM – gegevens in de DIV – databank ofwel op grond van de gegevens met betrekking tot de premie voor de aankoop en installatie van emissieverminderende voorzieningen in voertuigen met een dieselmotor.

Een roetfilter zoals vermeld in artikel 97quinquies, punt 5° is ofwel een halfopen ofwel een gesloten roetfilter.

Een gesloten roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij voertuigen van euronorm 4 met een uitstoot van kleiner of gelijk aan 10 mg/km PM in de DIV- databank. Bij een uitstoot van meer dan 10 mg/km PM wordt geen gesloten roetfilter geacht aanwezig te zijn bij deze categorie van voertuigen.

Als in de DIV- databank de waarden 0 mg/km PM en 0 g/km CO_2 uitstoot voorkomen, dan wordt er geacht geen gesloten roetfilter aanwezig te zijn.

Een halfopen roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij voertuigen indien de premieaanvraag voor de aankoop en installatie van de roetfilter door de Vlaamse overheid werd goedgekeurd.

Art. 97undecies. Op voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door elektrische energie wordt geen belasting geheven, ongeacht de ouderdom van het voertuig.

Op hybride voertuigen, onder meer aangedreven door een elektrische motor waarvoor de energie geleverd wordt door batterijen die volledig kunnen opgeladen worden via een aansluiting aan een externe energiebron buiten het voertuig, wordt geen belasting geheven, ongeacht de ouderdom van het voertuig.” .

Art. 4. In titel V, hoofdstuk IV, van het hetzelfde wetboek, wordt tussen artikel 97undecies, en artikel 98, het laatst gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. Bedrag van de belasting voor motorfietsen, luchtvoertuigen, boten en andere voertuigen, dan de voertuigen vermeld in afdeling I.”.

Art. 5. Dit decreet treedt in werking op 1 januari 2012.

Brussel,

De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur,

Joke SCHAUVLIEGE

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk,
Ruimtelijke Ordening en Sport,

Philippe MUYTERS

ADVIES VAN DE MINARAAD



ADVIES

8 september 2011

Over het voorontwerp van decreet betreffende de belasting op de inverkeerstelling (BIV)

[2011|48]

Mevrouw Joke Schauvliege
Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur
Koolstraat 35
1000 Brussel

De heer Philippe Muyters
Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport
Koning Albert II Laan 19 bus 6
1210 Brussel

datum	8 september 2011
uw referentie	K37-U-11-1419
onze referentie	01/L17/2011/964
betreft	Briefadvies over het voorontwerp van decreet betreffende de belasting op de inverkeerstelling

Mevrouw de minister,
Mijnheer de minister,

1. Inleiding

De Minaraad ontving op 29 juli 2011 de adviesvraag over het ontwerpdecreet betreffende de belasting op de inverkeerstelling (hierna: "BIV").

De Boerenbond, VOKA en UNIZO onthouden zich bij dit advies.

2. Uitdagingen inzake transport

De Minaraad wenst van deze gelegenheid gebruik te maken om aandacht te vragen voor de bredere problematiek van particuliere automobiliteit en de milieuproblematiek.

2.1. Effecten van transport op het leefmilieu en de veiligheid

Transport is een vitale component van ons maatschappelijk systeem. Maar transport brengt ook specifieke problemen met zich mee. Volgende cijfers gelden voor 2009[1]. Wat betreft broeikasgassen is transport verantwoordelijk voor 16% van de emissies. Wat betreft verzurende emissies is transport verantwoordelijk voor 22% van de emissies. Wat betreft fijn stof ($PM_{2,5)}$ is transport verantwoordelijk voor 32 % van de emissies. Wat betreft Polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) gaat het om 52% van de emissies. Dit is geen volledige lijst van de milieueffecten. Daarnaast brengt transport ook verkeersongevallen met zich mee. Van mei 2009 tot mei 2010 vielen er 413 doden op de Vlaamse wegen. Dat is een stagnatie ten opzichte van het jaar ervoor.

[1] MIRA-S (2010).

2.2. Uitdagende normen

Broeikasgassen. Transport valt onder het zgn. niet-ETS systeem. Ten gevolge van de toegenomen transportvraag is het onzeker of de doelstelling (tegen 2020 -15% t.o.v. 2015 voor niet-ETS-sectoren in België) zal bereikt worden. Extra inspanningen zijn dus noodzakelijk om de toename van de CO_2 uitstoot in de transportsector om te buigen. De beperking van de CO_2 uitstoot voor personenwagens wordt beschouwd als een belangrijke maatregel.[2]

Luchtkwaliteit. Voor het behalen van de Europese luchtkwaliteitsnormen op Vlaams niveau situeren de grootste knelpunten zich bij NO_x, fijn stof en ozon. De NEC-doelstelling voor NO_x-emissies zou noch in 2010 noch in 2020 (indicatieve doelstelling) gehaald worden en dit zowel voor stationaire als niet-stationaire bronnen. Daarnaast zijn er overschrijdingen van de jaargrenswaarde ter bescherming van de gezondheid van de mens voor NO_2 (2010). Bovendien verwacht men naar de toekomst toe verdere overschrijdingen langs drukke wegen ten gevolge van het toenemend aantal dieselwagens.

Knelpunten bij het behalen van de immissiedoelstellingen voor fijn stof hebben betrekking tot de daggemiddelde PM_{10}-concentraties en de $PM_{2,5}$-grenswaarde in stedelijk gebied voor 2015. Voorts zouden er ook in de toekomst overschrijdingen van deze grenswaarden voordoen in de zogenaamde hotspotgebieden.

Ten slotte is het behalen van de streefwaarde voor ozon (2010) onzeker daar het aantal overschrijdingsdagen sterk afhankelijk is van de meteorologische omstandigheden. Daarenboven leidt de reductie van de ozonprecursor NO_x tot verhoogde ozonconcentraties op leefniveau waardoor de langetermijndoelstelling (geen enkele overschrijdingsdag) niet gehaald zou worden. Voorts zouden de toegenomen emissies in o.a. China en India aanleiding geven tot verhoogde achtergrondconcentraties in Vlaanderen met een stijging van de jaargemiddelde ozonconcentratie tot gevolg.

Transport en productnormering. Transport is de belangrijkste emissiebron van NO_x, PAK's, $PM_{2,5}$ en ozonprecursoren; daarnaast levert ze een belangrijke bijdrage aan de emissies van broeikasgassen, PM_{10} en potentieel verzurende stoffen. Dit toont het belang aan van maatregelen ter beperking van de transportemissies, niet enkel op Vlaams maar ook op Europees niveau.

De productnormering op Europees niveau kan hierbij een belangrijke insteek zijn, gezien het succes van de brandstofreglementering in het verleden enerzijds en de eigenheid van Vlaanderen als doorvoerland anderzijds. Daarenboven hebben verschillende EU-landen problemen met het behalen van de NO_2-grenswaarden. Dit kan het draagvlak voor verdere productnormering ten goede komen.

Transport en inbreukdossiers inzake luchtkwaliteit. Vlaanderen is momenteel gevat door vier inbreukdossiers inzake luchtkwaliteit. Het belangrijkste knelpunt situeert zich bij de omzetting van de Richtlijn 1990/30/EG, die herzien werd door Richtlijn 2008/50/EG. De reden hiervoor is het niet behalen van de PM_{10} grenswaarden. Daarnaast zou de overschrijding van NO_2 en het niet behalen van de NEC-doelstelling voor NO_x in de nabije toekomst kunnen leiden tot een ingebrekestelling van België. Voor NO_2 zou momenteel een uitstelaanvraag met bijbehorende actieplannen in voorbereiding zijn.

[2] Zie Luchtstudie van de Minaraad, p. 83-84 (in voorbereiding).

Verkeersveiligheid. Wat betreft verkeersveiligheid streeft Vlaanderen naar maximaal 200 doden per jaar en 1500 zwaargewonden per jaar. Uit de indicatorenmeting van Pact 2020 in 2011 blijkt dat Vlaanderen hier nog steeds de doelstelling niet haalt.

3. Het ontwerpvoorstel BIV

Bevoegdheidsverdeling. De gewesten zijn exclusief bevoegd voor de heffingsgrondslag, de aanslagvoeten en de vrijstellingen. Wanneer de belastingsplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een v.z.w. met leasingsactiviteiten is, kunnen de gewesten hun bevoegdheid slechts uitoefenen door middel van een verplicht voorafgaandelijk af te sluiten samenwerkingsakkoord met de andere gewesten. De Vlaamse Regering kan naast de hervorming van BIV dus ook de jaarlijkse verkeersbelasting hervormen. Voor accijnzen is de federale overheid bevoegd.

Beleidsdoelstelling. Het Vlaamse mobiliteitssysteem staat voor meerdere uitdagingen, waarvan er hiervoor vier kort beschreven werden, met name (1) de uitstoot van broeikasgassen, (2) het effect op de luchtkwaliteit (3) de verkeersveiligheid en (4) geluidsoverlast.

De BIV kan in theorie op elk van deze factoren sturen. Het doel van de Vlaamse overheid is dan om het aankoopgedrag van individuele automobilisten te sturen in de richting van types voertuigen waarmee het halen van de CO_2-norm en de normen inzake luchtkwaliteit en emissies beter gehaald zullen worden.

Rekensleutel als hefboom. Het voorliggende ontwerpdecreet omvat een rekensleutel waarin CO_2 en luchtkwaliteit centraal staan. In het voorstel wordt er niet voor gekozen om verkeersveiligheid en geluidsoverlast op te nemen.

De factor CO_2 krijgt een 5^{de} macht toegewezen. Daarbij is een factor x toegevoegd die er voor zorgt dat de CO_2-norm elk jaar strenger wordt. Op die manier wil de Vlaamse Regering voldoen aan de Europese verplichting om tegen 2020 de CO_2-uitstoot van het nieuwe wagenpark terug te brengen tot maximaal 95g/km.

De factor luchtkwaliteit wordt gevat op grond van de Euronorm. In de formule wordt een verschil gemaakt tussen diesel- en benzinewagens waar de eerste zwaarder belast worden dan de tweede. Voor wagens van de Euronorm 5 gaat het om 32,37 euro verschil, voor wagens van Euronorm 4 (waar de diesel geen filter heeft) gaat het om een verschil van 122.63 euro, voor wagens van Euronorm 3 gaat het om een verschil van 447.11. Euro 3-wagens kwamen vanaf 2001 op de markt, Euro 4-wagens vanaf 2006, Euro 5–wagens komen vanaf 2011 op de markt.

In de praktijk blijkt dat dieselwagens in sommige gevallen zelfs minder BIV zullen moeten betalen dan benzinewagens van exact hetzelfde type.

Om de afnemende waarde van tweehandswagens in de formule in te brengen, wordt de factor klimaat en lucht vermenigvuldigd met een leeftijdscorrectie. Voor een auto van 9 jaar oud bedraagt de BIV 10%.

In het huidige voorstel is er een vrijstelling voor elektrische en plug-inhybride wagens

Simulatie en technologische evolutie. Het voorliggende voorstel bevat geen simulaties waarbij de effecten van de rekensleutel voor een deel van het wagenpark nagegaan wordt. Evenmin is er een overzicht gegeven van waarschijnlijke en zekere technologische evoluties in de sector van het particulier autovervoer.

4. Aanbevelingen van de Minaraad

Laat en ontransparant proces. De Vlaamse Regering is reeds geruime tijd bevoegd, maar heeft de aanpassing van de BIV jaren laten aanslepen. Nu pas komt ze met een voorstel. Voor de Minaraad is vooral het ontransparant proces een kwalijke zaak. De Vlaamse Regering had reeds veel eerder met haar plannen naar buiten kunnen komen om het middenveld vroeger in het proces te raadplegen.

4.1. Milieuaspecten

Goede stap, maar verbeteringen nodig. De Minaraad erkent dat het voorliggende voorstel een eerste stap is in de vergroening van de fiscaliteit van het particuliere wagenpark. Aan de belasting op de inverkeerstelling wordt nu vormgegeven op basis van de milieukenmerken van de in het verkeer te brengen wagens: dit is een belangrijke structurele beslissing, waarbij verhoopt mag worden dan deze basiskeuze voor lange tijd aangehouden zal worden. Toch is het voorliggende voorstel vatbaar voor verbeteringen.

Nood aan monitoring en bijsturing. Ten eerste is het door de afwezigheid van een uitgebreide effectensimulatie van de nieuwe BIV en de afwezigheid van een overzicht van technologische innovaties moeilijk om goed onderbouwde uitspraken te doen over de performantie van de hervormde BIV. In de toekomst is het dan ook belangrijk om met redelijke tijdsintervals (bijvoorbeeld jaarlijks) een evaluatie te doen van de evolutie van het nieuwe wagenpark ten einde de rekensleutel bij te sturen.

De Minaraad wijst er ook op dat Europa de testcycli voor voertuigen nog meer in overeenstemming aan het brengen is met de reële emissies. Mogelijk dient in de toekomst de formule in overeenstemming gebracht te worden met deze nieuwe technische gegevens.

Wenselijke accentverschuivingen in de rekensleutel. De Minaraad wenst een aantal accentverschuivingen te suggereren in de formule, met het oog op een verhoogde effectiviteit.

In de eerste plaats heeft de Minaraad de indruk dat, door de te lichte weging van de factor lucht, vooral voor fijn stof en NO_x de problemen zullen aanhouden. Het huidige voorstel is vooral sturend voor sommige zware wagens en voor oude modellen op de tweedehandsmarkt. De Minaraad pleit er dan ook voor om de factor lucht zwaarder te laten doorwegen.

De Minaraad pleit er ook voor om sterker te sturen op de keuze tussen benzine- en dieselwagens, waarbij benzinewagens de voorkeur moeten krijgen. De BIV kan op die manier overigens ook een belangrijke informatieve waarde verkrijgen ten behoeve van de consument. De echte sturing van het aankoopgedrag zal immers vooral gebeuren via de aanpassing van de accijnzen.[3]

De Minaraad pleit er, in de derde plaats, voor om met de BIV sterker te laten wegen op de auto's met een uitstoot tussen de 100-150g CO_2. Hierdoor zal de BIV mogelijks meer effectiviteit hebben in verband met de klimaatproblematiek.

Elektrische en hybride wagens. In het voorliggende voorstel zijn hybride en elektrische wagens vrijgesteld. Volgens MIRA-S zal de toegenomen energie-efficiëntie in

[3] OESO, Economic Survey of Belgium 2011.

het particuliere wagenpark in 2030 immers voor een aanzienlijk deel toe te schrijven zijn aan de toename van elektrische wagens. Elektrische wagens die gevoed worden door windenergie hebben een energieverbruik van 0,125kWh/pkm. Voor hybride-benzinewagens en elektrische wagens op EU-mix liggen deze waarden respectievelijk op 0,319 en 0,349 kWh/pkm waar een gewone dieselmotor met een energieverbruik van 0.376 kWh/pkm nauwelijks slechter scoort. De Minaraad pleit voor een maatregel die enkel die wagens met een hoge energie-efficiëntie stimuleert. Vrijstellingen voor elektrische en hybride wagens zijn voor de Minaraad ook niet wenselijk aangezien zij ook bijdragen aan de fileproblemen, slijtage van de weginfrastructuur, etc.

Een tweede element is het kleine verschil tussen de onderdrempel van de nieuwe BIV (61 euro) en de vrijstelling voor elektrische wagens. Gegeven de hoge prijs voor elektrische wagens zal dit kleine verschil de keuze van de consument nauwelijks beïnvloeden. Het stimuleren van de verkoop van elektrische wagens kan beter via andere instrumenten verlopen.

4.2. Andere aspecten

Verkeersveiligheid. De Minaraad steunt de keuze om milieufactoren centraal te stellen. De Minaraad wijst er ook op dat een slimme snelheidsbegrenzer als voordeel heeft dat er enerzijds een bijdrage geleverd wordt aan verkeersveiligheid, en anderzijds ook gezorgd wordt voor een beperking van de uitstoot, aangezien overdreven snelheid gepaard gaat met hogere emissies.

Ruimer kader. De Minaraad vraagt dat er dringend werk gemaakt wordt van een ruimer fiscaal kader voor mobiliteit waarbij ook gekeken wordt naar o.a. de jaarlijkse verkeersbelasting, accijnzen, kilometerheffingen en bedrijfswagens. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met sociale aspecten (grote gezinnen, etc.) en verdelingsaspecten. Fiscale instrumenten sturen niet alleen op aankoopgedrag maar ook autogebruik. De Vlaamse Regering kan hiervoor - indien wettelijk noodzakelijk - de samenwerking met de federale overheid en de andere gewesten trachten te bespoedigen.

Marc Van den Bosch
Voorzitter Minaraad

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN

MORA Mobiliteitsraad

MORA_Raad_20110913_advies_hervorming_BIV (2)

Advies

Hervorming belasting op inverkeerstelling (BIV)

Brussel, 13 september 2011

Adviesvraag: Voorontwerp 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
Adviesvrager: Minister Schauvliege (leefmilieu) en Minister Muyters (begroting en financiën)
Ontvangst adviesvraag: 19 juli 2011
Adviestermijn: half september 2011

Goedkeuring raad: 13 september 2011

Inhoud

Krachtlijnen van het advies 3 4

Situering 35

Voorstel Vlaamse Regering 37

Bespreking MORA 38

1. Bijdrage aan de vergroening van het wagenpark 38
2. Maatschappelijke effecten 39
3. Bestuurlijke effecten en effectiviteit 40

Advies 41

1. Inbedden in globaal fiscaal kader 41
2. Werkelijke vergroening bewaken 42
3. Rekening houden met draagkracht 43
4. Regelgevingsaspecten 44

Krachtlijnen van het advies

Het voorliggende voorstel tot hervorming van de BIV kan voor de MORA een tussenstap zijn in de vergroening van de verkeersfiscaliteit op voorwaarde dat het wordt ingebed in een globaal fiscaal kader. Het voorstel van decreet leidt immers tot een complexere regelgeving en de MORA betwijfelt dat het voorstel op zich tot gedragsverandering en vergroening van het wagenpark zal leiden.

De MORA vraagt om verdere stappen te zetten in de hervorming van de verkeersfiscaliteit en deze via overleg af te stemmen met de andere gewesten. Vooraleer intergewestelijke akkoorden worden afgesloten, moeten de strategische adviesraden betrokken worden. De maatschappelijke discussie in hoeverre deze belastingen variabel moeten zijn, moet dringend gevoerd worden.

De MORA onderschrijft de doelstelling die de Vlaamse Regering vooropstelt om te komen tot een vergroening van de verkeersbelasting, maar ziet nog verbeteringsmogelijkheden in de berekeningswijze van de nieuwe BIV-regeling opdat vergroening en sociale correcties beter samengaan.

De MORA verwacht van de Vlaamse Regering volgende verduidelijkingen en aanpassingen:

Om fiscaal het meest efficiënt te sturen moet de hervorming van de BIV ingewerkt worden in een coherent globaal fiscaal verhaal. Hierbij is een evenwichtig beleid tussen klimaatdoelstelling en luchtkwaliteit is noodzakelijk. Naast fiscale instrumenten is daarbij ook communicatie van belang.

Meer stimulansen voor vergroening moeten ingebouwd worden. Dit kan door het minimumbedrag te verlagen en de berekeningswijze aan te passen opdat zuinige en schone automodellen minder BIV betalen dan in het huidige systeem. De MORA is geen voorstander om vrijstelling van BIV te verlenen aan elektrische of hybride wagens, maar om dergelijke wagens het minimumbedrag toe te kennen.

Het is onduidelijk wat het effect zal zijn op de uitstroom van oude vervuilende wagens. De MORA pleit er voor om een flankerend beleid uit te werken dat eigenaars van oude vervuilende voertuigen effectief stimuleert om hun wagens uit roulatie te nemen.

De MORA vraagt in bijkomende onderbouwing te voorzien over de sociale implicaties, de effectiviteit van vergroening van de BIV en de meerwaarde ten opzichte van mogelijke alternatieven. De MORA vraagt een stand van zaken over de verdere uitwerking van de nota ‘kosten voor mobiliteit objectief doorrekenen’ en de verdere wijzigingen van het fiscaal kader.

Situering

Hervorming verkeersfiscaliteit in regeerakkoord Vlaamse Regering

Met de voorgelegde hervorming van de Belasting op inverkeerstelling (BIV) beoogt de Vlaamse Regering de aankoop van milieuvriendelijke wagens te stimuleren. Ze wenst hiermee uitvoering te geven aan het regeerakkoord: “In afwachting van het nieuwe systeem voeren we op korte termijn al een bonus-malussysteem voor particuliere wagens in, waarbij er een korting of toeslag op de BIV doorgevoerd zal worden op basis van de milieukenmerken van de wagens. Het bonus-malussysteem leidt niet tot minderinkomsten voor de Vlaamse begroting. Sociaal verantwoorde correcties blijven mogelijk.”

De globale aanpak van de Vlaamse Regering met de hervorming van de verkeersfiscaliteit werd uitgewerkt in de nota “kosten voor mobiliteit objectief doorrekenen” (VR 2010 1202 doc.0108). Dit omvat:

- Invoering van kilometerheffing voor vrachtwagens
- Vergroening van de BIV via een bonus-malussysteem
- Hervorming van de verkeersbelasting

Eind 2010 kwam een politiek akkoord tot stand voor afstemming met de andere gewesten (VR 2011 2101 doc.0027). Hierin werd opgenomen:

- Globale hervorming van de verkeersbelasting
- Een kilometerheffing voor vrachtwagens (vanaf 3,5ton) en een wegenvignet voor personenwagens (onder 3,5 ton)
- De intentie om een gezamenlijk proefproject kilometerheffing voor personenwagens op te zetten in de GEN-zone.
- Drie gemeenschappelijke beleidsintenties: eerlijkere fiscaliteit, de mobiliteit verbeteren en de milieuprestaties van het vervoerssysteem verhogen.

Wat betreft de kilometerheffing voor vrachtwagens heeft de Vlaamse Regering beslissingen genomen die er toe moeten leiden dat het systeem tegen 2013 effectief operationeel zal zijn. Het voorliggend voorontwerp van decreet tot hervorming van de BIV is een nieuwe stap in de hervorming van de verkeersfiscaliteit.

Het blijft voor de Vlaamse Regering de bedoeling om op termijn een volledige hervorming in te voeren zoals opgenomen in het politiek akkoord en goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 21 januari 2011.

Fiscale context

Vlaanderen is exclusief bevoegd voor de heffingsgrondslag, de aanslagvoeten en de vrijstellingen inzake verkeersfiscaliteit (BIV, verkeersbelasting). Wanneer de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een v.z.w. met leasingactiviteiten is, kunnen de gewesten hun bevoegdheid slechts uitoefenen door middel van een verplicht voorafgaandelijk af te sluiten samenwerkingsakkoord met de andere gewesten.

Milieu-uitdagingen en transportbeleid

De EU heeft van klimaat en energie één van haar hoofddoelstellingen gemaakt. Het EU-Witboek Transport stelt tot doel om tegen 2050 de reductie van broeikasgasemissies met 60% te verminderen ten opzichte ven het niveau van 1990 en dit ondanks de toename van vervoer en mobiliteit. De Europese regelgeving (Europese Verordening 443/2009) verplicht autoconstructeurs, op last van boetes, tegen 2020 de gemiddelde CO_2-uitstoot van nieuw verkochte wagens terug te brengen tot 95 g/km.

Naast het klimaatbeleid zet de EU ook reeds geruime tijd in om de luchtkwaliteit in Europa te verbeteren. Specifiek voor voertuigen geldt de Europese homologatieregelgeving. De zogenaamde Euronorm legt een maximale uitstoot vast voor nieuwe wagens voor NOx, PM, CO en VOS. De uitstootlimieten waaraan voertuigen moeten voldoen wordt gradueel verscherpt. Dit heeft er toe geleid dat de uitstoot van milieuschadelijke deeltjes door voertuigen drastisch zijn gedaald.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren heeft de EU ook uitstootplafonds via de NEC-richtlijn en doelstellingen wat betreft de luchtkwaliteit (Richtlijn luchtkwaliteit) opgelegd aan lidstaten. De geldende Europese luchtkwaliteitsnormen van PM_{10} (fijn stof) en NO_2 (stikstofdioxiden) worden momenteel in Vlaanderen niet gehaald. Ook het emissieplafond voor NO_x (stikstofoxiden) wordt ruimschoots overschreden.

Verkeer draagt in belangrijke mate bij tot de NO_x emissies, de NO_2 concentraties en de PM_{10} emissies. Voor PM_{10}, waarvoor de luchtkwaliteitsnormen in werking traden in 2005, is er een inbreukprocedure lopende. Voor NO_2, waarvoor de normen in werking traden in 2010, kan er nog uitstel voor inwerkingtreding van de normen gevraagd worden tot uiterlijk 2015 op voorwaarde dat kan aangetoond worden dat de nodige maatregelen worden genomen om de luchtkwaliteitsdoelstelling in 2015 effectief te halen. De hoge graad van verdieselijking van het wagenpark maakt het in Vlaanderen extra moeilijk om de luchtkwaliteitsnormen te bereiken, de gemiddelde CO_2-uitstoot ligt dan weer lager bij dieselwagens dan bij benzinewagens.

Voorstel Vlaamse Regering

De Vlaamse Regering heeft beslist om in afwachting van een grondige, globale hervorming van de verkeersfiscaliteit toch al op korte termijn een hervorming van de BIV door te voeren. De huidige BIV met het vermogen van de motor als belastbare grondslag geeft onvoldoende stimulansen aan de consument om te kiezen voor een klimaat- of milieuvriendelijker type wagen.

Met het oog op de klimaatdoelstelling en de doelstellingen inzake luchtkwaliteit wil de Vlaamse Regering CO_2 (klimaat), NO_x en PM (luchtkwaliteit) terugdringen. Als componenten van de nieuwe BIV-regeling neemt de Vlaamse Regering de EURONorm en CO_2-uitstoot als basis. De EURONorm is de meest bruikbare parameter. Deze is Europese normen vastgelegd en is algemeen aanvaard.

Omdat Vlaanderen het aanzienlijk moeilijker heeft de NO_x luchtkwaliteitsnormen te halen dan de PM_{10} luchtkwaliteitsnormen wordt aan NO_x twee maal meer gewicht gegeven dan aan PM_{10}.

Uitgangspunten Vlaamse Regering:

- De aankoop van schone nieuwe wagens wordt gestimuleerd
- De meest vervuilende wagens worden zo snel mogelijk vervangen
- Een stimulans wordt gegeven voor de aankoop van wagens op aardgas en wagens op LPG en voor de aankoop van elektrische en plug-in hybride wagens
- De leeftijd van de wagen wordt in rekening gebracht
- Tweedehandswagens uitgerust met een roetfilter krijgen een bonus

Randvoorwaarden die de Vlaamse Regering daarbij in acht wil nemen:

- Budgetneutraal
- Berekeningswijze geschikt voor nieuwe en 2de handsvoertuigen
- Voldoende vergroenend/sturend: wagens met ‘onverantwoord’ hoge CO_2-uistoot worden harder belast
- Niet asociaal: ‘gewone wagens’ worden niet te hard belast

Bespreking MORA

De MORA stelt de doelstellingen en uitgangspunten die de Vlaamse Regering voorop-stelt, niet ter discussie. Om tot zijn advies te komen zal de MORA volgende aspecten bespreken:

- In welke mate draagt het voorstel bij aan de vergroening van het wagenpark?
- Welke zijn de maatschappelijke effecten van de hervorming van de BIV?
- Wat zijn de bestuurlijke aspecten en effectiviteit van de maatregel?

1. Bijdrage aan de vergroening van het wagenpark

De Vlaamse Regering beoogt met de herformulering van de BIV de aankoopbeslissing van de consument te sturen van milieu- en klimaatbelastende personenwagens naar milieu- en klimaatvriendelijke wagens. Hieronder bespreekt de MORA in welke mate dit fiscaal instrument inspeelt op het aankoopgedrag en de markt en bijdraagt aan een versnelde vergroening van het wagenpark.

BIV is slechts beperkt sturend op de samenstelling van het wagenpark

De BIV is beperkt sturend omdat:
- de heffing eenmalig is;
- het sturend effect afhankelijk is van de hoogte van de heffing;
- de heffing niet stuurt op het verplaatsingsgedrag;
- ook andere elementen een rol spelen in de aankoopbeslissing zoals verbruik, gewoontegedrag, betrouwbaarheid, veiligheid, functionaliteit, comfort en gevoelsfactoren en operationele gebruikskosten.

Anderzijds is het wel mogelijk om bij aankoop van de wagen fiscaal sturend te zijn. Dit bewijst onder meer de federale CO_2-korting bij de aankoop van wagens.

Effect per type wagen van het voorstel van de Vlaamse Regering

In de nieuwe BIV-regeling zal aan schone wagens een lagere heffing verbonden zijn dan aan meer vervuilende wagens. De Vlaamse Regering heeft dit uitgangsprincipe gecombineerd met de bovengenoemde randvoorwaarden. De toepassing van de voorgestelde formule leidt verder tot volgende vaststellingen:

- Omdat de nieuwe BIV-regeling geen rekening houdt met het vermogen van de wagen, wordt de BIV duurder voor de meeste kleine stadswagens en gezinswagens. Bepaalde wagens met een hoog vermogen zullen in de nieuwe regeling minder betalen dan in de huidige regeling.
  Bepaalde constructeurs van dergelijke wagens hebben de voorbije jaren extra inspanningen gedaan om de efficiëntie en milieu-impact te verminderen.

- Omdat de CO_2-uitstoot van dieselwagens lager is, betalen nieuwe dieselwagens minder BIV dan gelijkaardige benzinewagens.
- De Vlaamse Regering opteert in de nieuwe regeling voor een formule gebaseerd op parameters EURO-norm en CO_2-uitstoot. Deze parameters zijn algemeen aanvaard en beschikbaar. De ecoscore neemt nog enkele andere parameters mee, waar door de keuze van wegingsfactoren van de huidige BIV-regeling meer gewicht wordt toegekend aan lokale impact dan in de nieuwe BIV-regeling. Hierdoor kunnen voertuigen met een hogere ecoscore duurder zijn dan wagens met een lagere ecoscore.
- Oude vervuilende wagens zullen door het sterk verlagend effect van de leeftijdscorrectie, minder betalen dan nieuwe relatief schone wagens.

2. Maatschappelijke effecten

De omslag van een heffing op basis van vermogen van de wagen naar milieuparameters leidt onvermijdelijk tot verschuivingen met 'winnaars' en 'verliezers' tussen wagens en marktsegmenten. De MORA ziet in het voorstel volgende effecten.

Veranderingen per marktsegment

De vijfde machtsfunctie zorgt ervoor dat kleine wagens en wagens uit de middenklasse met een laag tot gemiddeld verbruik, een relatief kleine CO_2-component in de BIV zullen hebben, terwijl wagens met een hogere dan gemiddelde CO_2-uitstoot een hoge CO_2-component zullen hebben. Hierdoor zal er voor de meeste wagens van eenzelfde segment geen groot verschil zijn in BIV. Enkel wagens die een duidelijk hogere dan gemiddelde CO_2 uitstoten, zullen een beduidend hoger dan gemiddelde BIV kennen.

Binnen het duurdere segment hebben constructeurs de laatste jaren geïnvesteerd om het verbruik en milieu-impact terug te dringen. De nieuwe BIV voor deze wagens zal op basis van milieukenmerken aanzienlijk lager liggen dan de huidige BIV. De BIV van vele dure wagens zal in de nieuwe regeling hoger blijven dan deze van kleine wagens, maar het verschil wordt algemeen genomen kleiner dan in de bestaande regeling.

De inschrijving van tweedehandswagens wordt gemiddeld genomen duurder omdat oudere wagens ook minder goed scoren op milieukenmerken. Teneinde de tweedehandsmarkt niet abrupt te destabiliseren en mensen de kans te geven zich de beoogde gedragswijziging eigen te maken, wordt de nieuwe BIV-regeling voor tweedehandswagens gradueel ingevoerd over een periode van drie jaar. Voor het bepalen van de BIV op tweedehandswagens wordt de leeftijd van de wagen daarom in rekening gebracht. Niettemin zal ook in 2012 de BIV voor tweedhandswagens gemiddeld hoger liggen dan in de huidige situatie.

Sociale en economische gevolgen

De sociale en economische effecten van de hervorming voor verschillende maatschappelijke groepen is niet gekend. Het is moeilijk de marktsegmenten van wagens toe te wijzen aan bepaalde sociale groepen. Hierover zijn geen betrouwbare gegevens beschikbaar. Toch kan men veronderstellen dat de hervorming van de BIV met name voor de lagere inkomensgroepen een verhoging van de belasting zal betekenen. Het

vermogen van de wagen (huidige BIV) correleert immers sterker dan de nieuwe BIV met de kostprijs van de wagen.

Budgetneutraliteit

De Vlaamse Regering verwacht slechts een klein inkomensverlies doordat particulieren overschakelen op milieuvriendelijkere auto's en zo minder BIV betalen. Gecumuleerd zou dat inkomensverlies over de komende vijf jaar slechts € 37 mln of 5% van de totale inkomsten uit BIV uitmaken. Dit inkomensverlies wordt gecompenseerd door de vaste tarieven van de BIV te indexeren. De hervorming is bijgevolg, zoals vooropgesteld door de Vlaamse Regering, budgetneutraal.

3. Bestuurlijke effecten en effectiviteit

De onderliggende bespreking vertrekt vanuit de acht kenmerken die de Vlaamse Regering zelf als leidraad hanteert voor de beoordeling van goede regelgeving: 1. noodzakelijk en doeltreffend; 2. doelmatig en afgewogen; 3. uitvoerbaar en handhaafbaar; 4. rechtmatig; 5. samenhangend; 6. eenvoudig, duidelijk en toegankelijk; 7. onderbouwd en overlegd; 8. blijvend relevant.

De MORA stelt het volgende vast:

- Het effect van de nieuwe BIV-regeling zal eerder beperkt zijn.
- Er ontbreekt een goede inschatting over de verdere vergroening van het wagenpark.
- Door de combinatie van uitgangspunten en randvoorwaarden die de Vlaamse Regering vooropstelt, wordt de berekeningswijze complex.
- De drie gewesten hanteren elk afzonderlijk een eigen systeem. De nieuwe BIV-regeling is enkel van toepassing in Vlaanderen voor wagens die door particulieren worden ingeschreven. Dit leidt tot een verdere versnipperde regelgeving.
- De strategische adviesraden werden laat betrokken bij het voorstel.
- De duiding ontbreekt over de relatie van de nieuwe BIV ten aanzien van de verder te nemen stappen in het kader van de globale hervorming van de verkeersfiscaliteit.
- Het is onduidelijk of de nieuwe BIV-regeling als tijdelijke maatregel wordt doorgevoerd en op termijn zal moeten wijken in een globale hervorming.
- Het is moeilijk in te schatten wat de concrete effecten zullen zijn van het voorstel.

Advies

De MORA onderschrijft de doelstelling die de Vlaamse Regering vooropstelt om te komen tot een vergroening van de verkeersbelasting, maar ziet nog verbeteringsmogelijkheden in de berekeningswijze van de BIV zodat vergroening en sociale correcties beter samengaan. De MORA hoopt dat de Vlaamse Regering mits rekening te houden met onderstaande bemerkingen een hervorming van BIV realiseert als tussenstap in een globale vergroening van de verkeersfiscaliteit.

De MORA volgt de Vlaamse Regering dat op korte termijn iets moet gebeuren om doelstellingen inzake klimaat en luchtkwaliteit te kunnen halen en dat de mobiliteitssector ook zijn verantwoordelijkheid moet nemen.

1. Inbedden in globaal fiscaal kader

De MORA betwijfelt dat het voorstel tot hervorming van de BIV op zich tot gedragsverandering en vergroening van het wagenpark zal leiden. Het voorliggende voorstel tot hervorming van de BIV kan voor de MORA toch een tussenstap zijn in de vergroening van de verkeersfiscaliteit op voorwaarde dat het wordt ingebed in een globaal fiscaal kader.

Om werkelijk sturend te kunnen zijn in functie van een duurzamere mobiliteit zal de vergroening van de BIV samen moeten gaan met andere instrumenten van de verkeersfiscaliteit en mobiliteitsbeleid. Accijnzen en BTW op brandstoffen en verkeersbelasting wegen overigens veel zwaarder door in de autofiscaliteit. Een coherente aanpak van verkeersfiscaliteit is bijgevolg noodzakelijk. Elk fiscaal instrument moet ingezet worden waarvoor het meest geschikt is om sturend op te treden met het oog op de te behalen doelstellingen inzake mobiliteit en milieu. De maatschappelijke discussie in hoeverre deze belastingen variabel moeten zijn, moet dringend gevoerd worden.

De MORA begrijpt dat de bevoegdheidsverdeling een globale hervorming van de verkeersfiscaliteit op korte termijn bemoeilijkt. Elk gewest moet zijn eigen accenten kunnen leggen in het invullen van de verkeersfiscaliteit, maar de MORA vraagt dat de gewesten via overleg de hoofdlijnen van de verkeersfiscaliteit laat accorderen.

Dit voorstel tot hervorming van de BIV is voor de MORA moeilijk te beoordelen zonder zicht te hebben op de visie ten aanzien van de globale hervorming van de verkeersfiscaliteit zoals vooropgesteld in de nota ‘kosten voor mobiliteit objectief doorreken’. Het voorstel leidt op korte termijn tot verdere versnippering van de fiscale regelgeving. Dit is nefast voor het draagvlak van de maatregel.

De MORA verwacht vooraleer het voorstel wordt geïmplementeerd verdere verduidelijking van de Vlaamse Regering op volgende aspecten:

- Bijkomende onderbouwing in het voorstel te voorzien over de effecten van het voorstel.

- Een voldoende dynamisch systeem voorzien, zodanig dat er nog kan bijgestuurd worden om de einddoelen te bereiken.
- Tegelijkertijd met de aanpassing van de BIV al duidelijke opties aan te geven t.a.v. verkeersbelasting en de voertuigfiscaliteit in het algemeen.

2. Werkelijke vergroening bewaken

De keuze om CO_2-uitstoot en EURONormering als parameters te nemen voor het bepalen van de milieu-impact vindt begrip bij de MORA.

Evenwichtig beleid tussen klimaatdoelstelling en luchtkwaliteit noodzakelijk

Met de doelstelling voorop te stellen dat tegen 2020 nieuwe voertuigen gemiddeld slechts 95gCO_2/km uitstoten, volgt de Vlaamse Regering de doelstelling die Europa oplegt aan de constructeurs. Voor luchtkwaliteit heeft de Vlaamse Regering echter geen doelstelling opgenomen. Vooral op korte termijn zijn op vlak van luchtkwaliteit echter grote uitdagingen. De MORA verwacht dat uitdagingen inzake klimaat en luchtkwaliteit evenwichtig worden meegenomen.

Dit vergt een omzichtig beleid ten aanzien van dieselwagens versus benzinewagens. Uit berekeningen blijkt dat in het voorstel de nieuwe BIV van dieselwagens lager ligt dan benzinewagens. Dit kan de aankoop van een dieselwagen interessanter maken dan een benzinewagen. Vanuit de lokale luchtkwaliteitsproblematiek is het bevoordelen van dieselwagens op dit ogenblik niet te verantwoorden.

De MORA is van oordeel dat gezien het precair evenwicht tussen de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen een voorzichtige en globale aanpak geboden is. De keuze tussen benzine en diesel houdt immers verband met het verplaatsingsgedrag. Om fiscaal het meest efficiënt te sturen moet de hervorming van de BIV ingewerkt worden in een coherent globaal fiscaal verhaal. Naast fiscale instrumenten is daarbij ook communicatie van belang.

Meer stimulansen voor vergroening

In de voorgestelde nieuwe BIV wordt de heffing op de meeste kleinere en zuinige gezinswagens en stadswagens aanzienlijk hoger. De Vlaamse Regering hanteert immers een minimum van 61,5 euro, met uitzondering van elektrische of hybride wagens. Slechts weinig wagens zullen daarom een lagere BIV kennen dan in de huidige berekeningswijze.

De MORA vraagt om het minimum van 61,5 euro te verlagen en de berekeningswijze aan te passen opdat meer zuinige en schone automodellen in het nieuwe systeem een lagere BIV betalen dan nu het geval is in het voorliggend voorstel. Dit zou logisch zijn met het Vlaams Regeerakkoord dat vooropstelt dat de vergroening van de BIV bete-

kent dat wagens die milieuvriendelijk zijn, minder gaan betalen (korting) en wagens die milieubelastend zijn, meer zullen betalen (toeslag).

De MORA is geen voorstander om vrijstelling van BIV toe te kennen aan elektrische of hybride wagens, maar voor dergelijke wagens het minimumbedrag toe te kennen. De MORA pleit voor technologieneutrale fiscaliteit en wagens fiscaal te beoordelen op hun werkelijke milieu-impact. De versnelde introductie van elektrische of hybride wagens moet vanuit de overheid ondersteund worden, maar BIV is hier niet het geschikte instrument voor.

Flankerend beleid voor versnelde uitstroom oude vervuilende wagens

Naast de vergroening van nieuw aangekochte wagens beoogt de Vlaamse Regering ook een uitstroom van oude vervuilende wagens. Hiertoe werden in de berekeningswijze hoge bedragen toegekend voor de uitstoot van NO_x en PM die weliswaar gecorrigeerd worden door een leeftijdsfactor.

Het grootste en snelste vergroeningseffect kan bekomen worden door vooral de oudste en meest vervuilende voertuigen uit het wagenpark te halen. Met de voorgestelde hervorming is het echter onduidelijk wat het effect zal zijn op de uitstroom van oude vervuilende wagens. De hogere BIV heeft mogelijk tot gevolg dat de aankoop van een milieuvriendelijkere wagen wordt uitgesteld doordat oude wagens met hoge BIV langer door de eigenaar in bezit en gebruik gehouden worden of dat de wagens in Wallonië, Brussel of het buitenland op de markt worden aangeboden.

De MORA pleit om vanuit een globaal en budgetneutraal fiscaal kader een flankerend beleid uit te werken die eigenaars van oude vervuilende voertuigen effectief stimuleert om hun wagen uit roulatie te nemen.

3. Rekening houden met draagkracht

De voorgestelde hervorming van BIV op basis van milieukarakteristieken van het voertuig in plaats van vermogen leidt onvermijdelijk tot verschuivingen in de hoogte van de BIV. De precieze impact van de hervorming op bepaalde maatschappelijke groepen is moeilijk in te schatten.

De MORA vindt het een gemiste kans dat bij de hervorming van de fiscaliteit de impact van de hervorming op draagkracht, maar ook op milieu en verkeersveiligheid onvoldoende onderzocht werden.

De MORA vraagt om de sociale gevolgen van een aanpassing van de BIV, in het bijzonder voor de gebruiker van kleine wagens, te monitoren en zo nodig te compenseren.

4. Regelgevingsaspecten

De MORA is van oordeel dat het huidig voorstel tot hervorming van BIV een aantal tekortkomingen heeft vanuit het oogpunt van kwaliteitsvolle regelgeving.

Transparantie en effectiviteit van de regelgeving

Het voorstel tot hervorming van de BIV leidt tot een complexere regelgeving. De MORA betwijfeld bovendien of dit zal leiden tot een werkelijke vergroening van het wagenpark. Omwille van transparantie en om de meerwaarde van de hervorming te duiden was de opmaak van een reguleringsimpactanalyse (RIA) aangewezen.

Zo had dit meer duidelijkheid kunnen geven over de effectiviteit van hervorming van BIV en de meerwaarde ten opzichte van mogelijke alternatieven. Ook de duiding over de samenhang met het globale fiscale kader en de wijze waarop dit past in de verdere hervorming van de verkeersfiscaliteit zou daarbij aan bod kunnen komen.

In het voorstel tot hervorming van de BIV wordt niet aangegeven hoe de hervorming kadert in de verder te nemen stappen bij de globale hervorming van de verkeersfiscaliteit. De MORA vraagt de Vlaamse Regering te verduidelijken of de nieuwe BIV als tijdelijke maatregel wordt doorgevoerd en bijgevolg op termijn zal moeten wijken bij verdere stappen in hervorming van de verkeersfiscaliteit.

Vroegtijdige betrokkenheid

Ondanks de hervorming al meerdere jaren in voorbereiding zit, is in deze adviesperiode pas de eerste maal het maatschappelijk debat gevoerd. Een vroegtijdige betrokkenheid van de strategische adviesraden in het dossier had er toe kunnen leiden dat voorliggende adviespunten reeds in het voorstel waren meegenomen en had ook het verwerven van draagvlak makkelijker kunnen maken.

De MORA vindt het een gemiste kans dat het bonus-malussysteem zoals vooropgesteld in het regeerakkoord niet onderzocht en voorgelegd werd aan de strategische adviesraden. Dit had niet enkel inzicht kunnen geven in de sociale effecten van de maatregelen (waaronder draagkracht), maar zou ook het draagvlak verhogen.

Samenhangende regelgeving en intergewestelijke afstemming

Het voorliggend voorstel tot hervorming van de BIV is enkel van toepassing op personenwagens die in Vlaanderen door particulieren worden ingeschreven. Bedrijfswagens vallen niet onder de nieuwe regeling omdat er geen voorafgaandelijk samenwerkingsakkoord met de andere gewesten is afgesloten. Hierdoor ontstaat er een verschillende regelgeving voor particulieren en bedrijfswagens. Bedrijfswagens maken een belangrijk aandeel uit van de nieuw verkochte wagens en komen nadien via de tweedehandsmarkt vaak bij particulieren terecht.

Voor bedrijfswagens en particuliere wagens zijn weliswaar al stappen gezet in de richting van een groenere fiscaliteit. Toch vraagt de MORA aandacht voor samenhangende regelgeving binnen een globaal fiscaal kader en vraagt vooraleer tot intergewestelij-

ke akkoorden te komen de strategische adviesraden te betrekken met het oog op vroegtijdig maatschappelijk debat.

Eenvoudige, duidelijke en toegankelijke communicatie

De berekeningswijze voor de BIV is erg complex. De consument heeft nood aan eenvoudige, duidelijke en toegankelijke communicatie.

Zowel de verkoper als koper zullen via allerlei communicatiemiddelen (waaronder, maar niet alleen, via een berekeningsmodule op een website) op vrij eenvoudige wijze de waarde van de nieuwe BIV moeten kunnen terugvinden.

Aanvullend moet de autokoper ondersteund worden bij de keuze van de wagen in functie van zijn/haar gebruik en dit zowel vanuit economische als ecologische overwegingen. De performantie van de verschillende types wagens (benzine, diesel, hybride, …) hangt immers af van het type gebruik. Er is duidelijk nood aan eenduidige informatie vanuit de overheid over milieu en fiscaliteit van voertuigen. Gezien het groot aantal verkopen tussen particulieren onderling kan dit niet enkel aan sector overgelaten worden.

Met het oog op een geplande invoering van de nieuwe BIV op 1 januari 2012, dienen de communicatiemiddelen zo snel mogelijk ter beschikking gesteld worden van de sectoren en het maatschappelijk middenveld.

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN

SERV
sterk door overleg

Mevrouw Joke Schauvliege
Vlaams minister van Leefmilieu,
Natuur en Cultuur
Koolstraat 35

1000 Brussel

contactpersoon
Joris Bastiaensen
jbastiaensen@serv.be

ons kenmerk
SERV_BR_20110907_HervormingBIV_ADV_jbkv

Brussel
14 september 2011

Adviesvraag voorontwerpdecreet houdende wijziging van diverse bepalingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukenmerken.

Mevrouw de Minister,

Op 13 september jl. formuleerde de Mobiliteitsraad zijn advies over bovenvermelde aangelegenheid.

De raad van de SERV heeft op zijn bijeenkomst van heden beslist het MORA-advies tot het zijne te maken.

Hoogachtend,

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

Caroline Copers
voorzitter

VOORONTWERP VAN DECREET
d.d. 23 september 2011

Voorontwerp 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

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur en de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

HOOFDSTUK 1.
Algemeen

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

HOOFDSTUK 2.
Belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukenmerken

Afdeling 1. Belastbare grondslag

Art. 2. Artikel 97 van het wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, ingevoegd bij de wet van 1 juni 1992, wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 97. De belasting is, voor de wegvoertuigen, verschuldigd op grond van milieukenmerken of op grond van het vermogen.

De milieukenmerken van het wegvoertuig worden uitgedrukt in functie van de CO_2 uitstoot en de milieuklasse euronorm 0, 1, 2, 3, 4, 5 of 6. De aanwezigheid van een roetfilter wordt eveneens in rekening gebracht.

Euronormen zijn de maximumdrempels voor de concentratie van bepaalde vervuilende stoffen in de uitlaatgassen van de autovoertuigen, zoals bepaald in opeenvolgende Europese richtlijnen en verordeningen.

Het vermogen van de motor wordt uitgedrukt in hetzij fiscale paardenkracht, hetzij in kilowatt.”.

Afdeling 2. Bedrag der belastingen

Art. 3. In titel V, hoofdstuk IV, van hetzelfde wetboek wordt een afdeling I, die bestaat uit artikel 97bis tot en met 97 undecies, ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Belasting op de personenauto’s, auto’s voor dubbel gebruik en de minibussen vermeld in artikel 94, lid 1, punt 1°, met uitzondering van motorfietsen, die in gebruik genomen worden door een in het Vlaamse Gewest gevestigde natuurlijke persoon.

Art. 97bis. De belasting op personenauto’s en auto’s voor dubbel gebruik en de minibussen vermeld in artikel 94, lid 1, punt 1°, met uitzondering van motorfietsen, en in gebruik genomen door een in het Vlaamse Gewest gevestigde natuurlijke persoon wordt berekend op de wijze vermeld in artikel 97ter tot en met 97undecies.

Art. 97ter. De belasting op de wegvoertuigen, omschreven in artikel 94, lid 1, punt 1°, met uitzondering van de motorfietsen, die niet voor de eerste keer worden ingeschreven, wordt gedeeltelijk vastgesteld op basis van artikel 97quater tot en met 97decies van afdeling I van dit wetboek, en op basis van artikel 98 van afdeling II van dit wetboek, volgens de verdeling weergegeven in de onderstaande tabel.

Periode tijdens dewelke een afzonderlijke verdeling wordt toegepast zowel op basis van artikel 97quater tot en met 97decies en artikel 98 WIGB	Percentage onderhevig aan de belasting van artikel 97quater tot en met 97decies WIGB	Percentage onderhevig aan de belasting van afdeling II (artikel 98 WIGB)
Van 1 januari 2012 inbegrepen tot en met 31 december 2012	33%	67%
Van 1 januari 2013 inbegrepen tot en met 31 december 2013	67%	33%
Van 1 januari 2014 inbegrepen tot en met 31 december 2014	100%	0%

Art. 97quater. De belasting op de voertuigen wordt berekend volgens de volgende formule:

$$BIV = \left(\left(\frac{CO_2 * f + x}{250} \right)^6 * 6000 + c \right) * LC$$

Art. 97quinquies. De variabelen, vermeld in artikel 97quater, worden als volgt gedefinieerd:

1° CO_2= de CO_2 uitstoot van het voertuig zoals gemeten tijden de homologatie van het voertuig volgens de geldende Europese regelgeving;

2° f = 0,88 voor voertuigen aangedreven door LPG;

f = 0,93 voor voertuigen aangedreven door aardgas;
f- 0,744 voor voertuigen aangedreven door aardgas en benzine voor zover ze als benzinewagen gehomologeerd zijn;
f = 1 voor andere voertuigen;

3° x = CO_2 correctieterm in functie van de technologische evolutie; x is gelijk aan 0 g CO_2/km en wordt jaarlijks verhoogd met 4,5 g CO_2/km vanaf het jaar 2013

4° LC (leeftijdscorrectie). De leeftijdscorrectie wordt bepaald op basis van de ouderdom van het voertuig. De ouderdom van het voertuig wordt vastgesteld op grond van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig, in het binnenland of in het buitenland, en die is vermeld op het inschrijvingsbewijs. Het percentage in de onderstaande tabel wordt toegepast volgens de term LC in de formules vermeld in artikel 97quater;

	Ouderdom van het voertuig	waarde LC
LC0	Minder dan 12 volle maanden	100%
LC1	Vanaf 12 volle maanden	90%
LC2	Vanaf 24 volle maanden	80%
LC3	Vanaf 36 volle maanden	70%
LC4	Vanaf 48 volle maanden	60%
LC5	Vanaf 60 volle maanden	50%
LC6	Vanaf 72 volle maanden	40%
LC7	Vanaf 84 volle maanden	30%
LC8	Vanaf 96 volle maanden	20%
LC9	Vanaf 108 volle maanden	10%
LC10	Vanaf 120 volle maanden en ouder	10%

5° c = constante (luchtcomponent) die functie is van de euronorm en brandstofsoort van de wagen zoals vermeld in de volgende tabel:

Diesel	Euronorm	Bedragen in euro
	euro 0	8521,27
	euro 1	2500,00
	euro 2	1813,47
	euro 3	731,42
	euro 3 + roetfilter	190,89
	euro 4	190,89
	euro 4 + roetfilter	93,72
	euro 5	93,72
	euro 6	49,01

Benzine, LPG en aardgas	Euronorm	Bedragen in euro
	euro 0	3389,22
	euro 1	1515,70
	euro 2	453,24
	euro 3	284,31
	euro 4	68,26

	euro 5	61,35
	euro 6	61,35

Art. 97sexies. De belasting bedraagt nooit minder dan 40 euro en nooit meer dan 10.000 euro. De belasting op voertuigen van 25 jaar of ouder wordt forfaitair bepaald en bedraagt 40 euro.

Het eerste lid van dit artikel is niet van toepassing op wegvoertuigen vermeld in artikel 97undecies.

Art. 97septies. De bedragen opgenomen in artikel 97quinquies, punt 5°, en de bedragen opgenomen in artikel 97sexies zijn gekoppeld aan de schommelingen van het algemeen indexcijfer van de consumptieprijzen van het rijk. De belastingbedragen worden aangepast op 1 juli van elk jaar op grond van de schommelingen van het algemeen indexcijfer van de consumptieprijzen dat vastgesteld is tussen de maand mei van het vorig jaar en de maand mei van het lopende jaar.

Art. 97octies. Als de euronorm van het voertuig niet gekend is wordt die bepaald aan de hand van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig. De volgende data worden gebruikt om de normen te bepalen als die gegevens niet gekend zijn:

Datum van inschrijving van het voertuig in het binnenland of in het buitenland	Euronorm
tot en met 31 december 1993	euro 0
Vanaf 1 januari 1994	euro 1
Vanaf 1 januari 1997	euro 2
Vanaf 1 januari 2001	euro 3
Vanaf 1 januari 2006	euro 4
Vanaf 1 januari 2011	euro 5
Vanaf 1 september 2015	euro 6

Art. 97novies. Als de CO_2 uitstoot van het voertuig ontbreekt, of als de uitstoot minder dan 75 of meer dan 750 g/km CO_2 bedraagt, worden standaardwaarden genomen voor de CO_2-uitstoot, vermeld in de onderstaande tabel.

Brandstof	Cilinderinhoud	Euronorm						
		6	5	4	3	2	1	0
		CO_2 emissies uitgedrukt in g/km						
Benzine en LPG	0 tot en met 1399 cc	117	125	140	150	164	173	175
	1400 tot en met 2000 cc	150	159	172	185	200	211	213
	hoger dan 2000 cc	228	238	247	259	279	295	297
Diesel	0 tot en met 1399 cc	98	103	120	116	125	132	133
	1400 tot en met 2000 cc	117	125	144	151	163	173	174
	hoger dan 2000 cc	159	169	201	199	214	226	228
aardgas	0 tot en met 1399 cc	94	100	112	120	131	139	140
	1400 tot en met 2000 cc	120	127	138	148	160	169	171
	hoger dan 2000 cc	182	190	198	207	223	236	238

Art. 97decies. De aanwezigheid van een roetfilter zoals vermeld in artikel 97quinquies, punt 5° wordt vastgesteld op basis van ofwel de PM – gegevens ofwel op grond van de gegevens met betrekking tot de premie voor de aankoop en installatie van emissieverminderende voorzieningen in voertuigen met een dieselmotor.

Een roetfilter zoals vermeld in artikel 97quinquies, punt 5° is ofwel een halfopen ofwel een gesloten roetfilter.

Een gesloten roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij voertuigen van euronorm 4 met een uitstoot van kleiner of gelijk aan 10 mg/km PM. Bij een uitstoot van meer dan 10 mg/km PM wordt geen gesloten roetfilter geacht aanwezig te zijn bij deze categorie van voertuigen.

Als in de DIV- databank de waarden 0 mg/km PM en 0 g/km CO_2 uitstoot voorkomen, dan wordt er geacht geen gesloten roetfilter aanwezig te zijn.

Een halfopen roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij voertuigen indien de premieaanvraag voor de aankoop en installatie van de roetfilter door de Vlaamse overheid werd goedgekeurd.

Art. 97undecies. Op voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een elektrische motor of waterstof wordt geen belasting geheven, ongeacht de ouderdom van het voertuig.

Op hybride voertuigen, onder meer aangedreven door een elektrische motor waarvoor de energie geleverd wordt door batterijen die volledig kunnen opgeladen worden via een aansluiting aan een externe energiebron buiten het voertuig, wordt geen belasting geheven, ongeacht de ouderdom van het voertuig.”.

Art. 4. In titel V, hoofdstuk IV, van het hetzelfde wetboek, wordt tussen artikel 97undecies, en artikel 98, het laatst gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. Bedrag van de belasting voor motorfietsen, luchtvoertuigen, boten en andere voertuigen, dan de voertuigen vermeld in afdeling I.”.

Art. 5. Dit decreet treedt in werking voor alle voertuigen ingeschreven vanaf aanslagjaar 2012.

Brussel,

De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur,

Joke SCHAUVLIEGE

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk,
Ruimtelijke Ordening en Sport,

Philippe MUYTERS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 50.365/1
VAN 6 OKTOBER 2011

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

DE RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, eerste kamer, op 23 september 2011 door de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp 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', heeft het volgende advies gegeven:

50.365/1

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet bevat een reeks wijzigingen aan het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (WIGB), meer bepaald met betrekking tot de belasting op de inverkeerstelling (BIV). De hervorming houdt in dat de BIV voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die vanaf 1 januari 2012 "in gebruik worden genomen"[1] door een in het Vlaamse Gewest gevestigde natuurlijke persoon in hoofdzaak wordt gebaseerd op milieukenmerken (klimaatcomponent: CO_2-uitstoot, luchtcomponent: euronorm[2] en roetfilter) in plaats van op het vermogen.

In de memorie van toelichting bij het ontwerp wordt gesteld dat de hervorming is bedoeld "om het wagenpark in Vlaanderen te vergroenen en de druk van het personenvervoer op het milieu te verlichten". Het daartoe gebruikte middel is "het sturen van de aankoopbeslissing van de consument weg van milieu- en klimaatbelastende personenwagens naar milieu- en klimaatvriendelijke wagens", door de hervorming van de BIV-regeling.

2. In de eerste plaats wordt de heffingsgrondslag, zoals omschreven in artikel 97 WIGB, aangepast (zie artikel 2 van het ontwerp).

Vervolgens wordt in titel V, hoofdstuk IV WIGB een afdeling (nl. "afdeling I") ingevoegd met de nieuwe regeling (artikel 3). Naast het toepassingsgebied (ontworpen artikel 97*bis*), wordt de wijze van berekening bepaald (ontworpen artikelen 97*quater*, 97*quinquies*, 97*octies* en 97*novies*). De verschuldigde belasting bedraagt minimum 40 euro en ten hoogste 10.000 euro (ontworpen artikel 97*sexies*). De tarieven worden jaarlijks geïndexeerd (ontworpen artikel 97*septies*). Er wordt in een zekere mate ook rekening gehouden met de aanwezigheid van een roetfilter (ontworpen artikel 97*decies*, doch ook ontworpen artikel 97*quinquies*, 5°). Voertuigen uitsluitend aangedreven door een elektrische motor of door waterstof en "hybride voertuigen" zijn vrijgesteld van belasting (ontworpen artikel 97*undecies*).

Ten slotte wordt de bestaande regeling, vervat in artikel 98 WIGB, ondergebracht in een aparte afdeling met als opschrift "Afdeling II. Bedrag van de belasting voor motorfietsen, luchtvoertuigen, boten en andere voertuigen, dan de voertuigen vermeld in afdeling I" (artikel 4).

De nieuwe regeling geldt in beginsel meteen voluit voor alle voertuigen ingeschreven vanaf het aanslagjaar 2012 (artikel 5), doch voor voertuigen die niet voor de eerste keer worden ingeschreven geldt tot eind 2013 een overgangsregime waarbij de nieuwe regeling

[1] D.w.z. ingeschreven worden of ingeschreven moeten zijn.

[2] Door de Europese Unie vastgelegde emissiestandaard voor voertuigen.

50.365/1

in 2012 slechts voor 33% wordt toegepast en in 2013 voor 67% (artikel 3, ontworpen artikel 97*ter*).

VOORAFGAANDE OPMERKING

Gelet op de zeer technische aard van de ontworpen regeling, is ze moeilijk te doorgronden. Om alle nuances ervan te begrijpen, is een doorgedreven technische kennis noodzakelijk waarover de Raad van State, afdeling Wetgeving, niet beschikt. Een aantal elementen van het ontwerp doen vragen rijzen, waarbij de Raad van State soms noodgedwongen niet meer kan doen dan die vragen te stellen. Het komt aan de Vlaamse Regering toe om een antwoord op die vragen te zoeken en zo nodig de tekst van het ontwerp en de memorie van toelichting aan te passen.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1. Bevoegdheid

De belasting op de inverkeerstelling is weliswaar krachtens artikel 3, eerste lid, 11°, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 ‘betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten’ (hierna: bijzondere financieringswet) een gewestelijke belasting, maar de bevoegdheid van de gewesten is beperkt tot het vaststellen van de heffingsgrondslag, de aanslagvoet en de vrijstellingen van de belasting (artikel 4, § 3, van de bijzondere financieringswet). Het Vlaamse Gewest is tevens bevoegd voor het vaststellen van de administratieve procedureregels met betrekking tot die belasting (artikel 5, § 4, van de bijzondere financieringswet).

De federale overheid is bevoegd gebleven om – bij bijzonderemeerderheidswet – de belastbare materie te bepalen. In artikel 94 WIGB wordt de belastbare materie omschreven als volgt:

> “Er wordt ten bate van de Staat een met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting geheven op:
>
> 1° de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen, zoals deze voertuigen omschreven zijn in de reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens en zoals zij worden verstaan in de zin van artikel 4, § 3, voor zover deze voertuigen voorzien zijn of moeten zijn van een andere nummerplaat dan een in het kader van de bedoelde regeling uitgereikte “proefritten-”, “handelaars-” of tijdelijke plaat andere dan een internationale kentekenplaat;

50.365/1

2° de vliegtuigen, watervliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen, luchtballons of bestuurbare luchtschepen en andere luchtvaartuigen, zwaarder of lichter dan lucht, met of zonder motor, wanneer zij ingeschreven zijn of het moeten zijn;

3° de jachten en pleziervaartuigen langer dan 7,5 meter, wanneer voor deze een vlaggebrief is of moet zijn afgeleverd, wanneer de wegvoertuigen, luchtvaartuigen of boten, op de openbare weg in het verkeer worden gesteld of gebruikt in België."

Het om advies voorgelegde ontwerp heeft betrekking op de BIV voor bepaalde van de in artikel 94, 1° WIGB bedoelde voertuigen.[3]

Krachtens artikel 99, § 1 WIGB ontstaat de belastingschuld wanneer die voertuigen moeten worden geacht "op de openbare weg in gebruik te zijn genomen", d.w.z. "wanneer zij in het repertorium van de [federale] Dienst van het Wegverkeer ingeschreven zijn of het moeten zijn". Voor het bepalen van de belastingschuld wordt derhalve gewerkt met gegevens die door de federale overheid worden beheerd en aangereikt, vermits die overheid bevoegd is gebleven voor het registreren van voertuigen.

[3] Alhoewel in artikel 94, 1° WIBG wordt verwezen naar "personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen, zoals deze voertuigen omschreven zijn in de reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens" en de inschrijving van de motorvoertuigen thans wordt geregeld door het koninklijk besluit van 20 juli 2001 'betreffende de inschrijving van voertuigen', komt in dat koninklijk besluit geen omschrijving van de termen "personenauto", "auto voor dubbel gebruik" en "minibus" voor. In artikel 1, 6°, b), van dat besluit worden "motorfietsen" omschreven als "tweewielige voertuigen, al dan niet met zijspanwagen, met een motor waarvan de cilinderinhoud meer dan 50 cm^3 bedraagt, indien het een motor met inwendige verbranding is, en/of met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 45 km/u". Wel wordt "personenvoertuig" in artikel 1, 7°, van dat besluit gedefinieerd als "een motorvoertuig bestemd voor het vervoer van personen, met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend". In het door het koninklijk besluit van 20 juli 2001 opgeheven koninklijk besluit van 31 december 1953 'houdende reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens' – in de versie toen de BIV met de wet van 1 juni 1992 werd ingevoerd –, luidde artikel 1.1 als volgt: "Voor de toepassing van de bepalingen van dit besluit is de aard van de betrokken voertuigen omschreven door het algemeen reglement dat de technische eisen bepaalt waaraan auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen en het algemeen reglement dat de technische eisen bepaalt waaraan bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (…)." Die technische vereisten zijn opgenomen in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 'houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen'. Daarin komen volgende definities voor:

- "wagen voor dubbel gebruik": "elk voertuig van de categorie M1 ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen en zaken dat, bij het gebruik voor het bezoldigde vervoer van personen, ten hoogste acht plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet meegerekend" (artikel 1, § 2, 47°);
- "minibus": "elk voertuig van de categorie M1 ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen, dat bij gebruik voor het bezoldigde vervoer van personen, ten hoogste acht plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet meegerekend, en dat is voorzien van een koetswerk van hetzelfde type als dat van bestelwagens of autobussen" (artikel 1, § 2, 48°).

50.365/1

2. Nood aan duidelijke belastingregels

Uit artikel 170, § 2, eerste lid, van de Grondwet blijkt dat inzake belastingen een legaliteitsbeginsel geldt, zodat alle essentiële elementen van de belasting bij decreet moeten worden bepaald. Bovendien moeten wettelijke bepalingen inzake belastingen voldoende voorzienbaar en duidelijk zijn.[4]

Zowel in artikel 99, § 1 WIGB als in artikel 3 van het ontwerp is sprake van het "in gebruik nemen" van voertuigen: in artikel 99, § 1 WIGB gaat het om het "op de openbare weg in gebruik [nemen]" terwijl het in de ontworpen bepalingen gaat om "in gebruik [nemen] door een in het Vlaamse Gewest gevestigde natuurlijke persoon". Uit het ontwerp blijkt dus niet dat het gaat om het in gebruik nemen op de openbare weg, terwijl telkens eigenlijk – in overeenstemming met de omschrijving van de belastbare materie in artikel 94, 1° WIGB – de inschrijving of het ingeschreven moeten zijn is bedoeld.

Deze hervorming is een gelegenheid om de terminologie op punt te stellen. De belasting heet "belasting op de inverkeerstelling", zodat het logischer zou zijn in artikel 99, § 1 WIGB te schrijven "worden geacht in verkeer te zijn gesteld" in plaats van "worden geacht op de openbare weg in gebruik te zijn genomen". De belastbare materie, d.w.z. het element dat aanleiding geeft tot de belasting, de situatie die of het feit dat leidt tot het verschuldigd zijn van de belasting,[5] is het "voorzien zijn of moeten zijn van een andere nummerplaat dan een in het kader van de [reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens] uitgereikte 'proefritten-', 'handelaars-' of tijdelijke plaat andere dan een internationale kentekenplaat" (artikel 94, 1° WIGB). Artikel 2, § 1, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 stelt als principe voorop dat een voertuig slechts in het verkeer mag worden gebracht als het ingeschreven is en de nummerplaat draagt die bij de inschrijving werd toegekend. Uit artikel 1, 11°, van hetzelfde besluit blijkt dat onder "in het verkeer brengen" moet worden verstaan "rijden, stilstaan of parkeren op de openbare weg in België". De personen die in België verblijven moeten de voertuigen die zij wensen in het verkeer te brengen inschrijven in het repertorium van de voertuigen, zelfs indien deze voertuigen reeds in het buitenland zijn ingeschreven (artikel 3, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001); de personen die in het buitenland verblijven mogen in België een voertuig in het verkeer brengen dat ingeschreven is in het buitenland, op voorwaarde dat die voertuigen ingeschreven zijn in een lidstaat van de Europese Unie of in een staat die partij is bij één der verdragen inzake het wegverkeer en voor zover zij de nummerplaten dragen voorgeschreven door de wetgeving van de staat waar zij ingeschreven zijn (artikel 4, § 1, eerste lid, van hetzelfde besluit).

[4] Zie in dat verband EHRM 7 juli 2011, *Serkov v. Ukraine*, § 42.

[5] Zie bijv. GwH 4 maart 2008, nr. 44/2008, B.6.

50.365/1

Ook de instanties die zijn aangewezen in de desbetreffende bepalingen van het wetboek, zijn niet meer correct benoemd.[6] In artikel 99, § 1 WIGB dient te worden verwezen naar (het repertorium van) het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid, in plaats van naar de Dienst van het Wegverkeer.[7] Een andere mogelijkheid is te schrijven "wanneer zij in het federale repertorium van de voertuigen ingeschreven zijn of het moeten zijn".

3. Gelijkheidsbeginsel in belastingszaken

3.1. De ontworpen bepalingen bevatten allerlei onderscheiden behandelingen. Zo wordt de hervorming niet doorgevoerd voor alle belastbare voertuigen, maar slechts voor het personenvervoer (personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen).

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

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 terzake geldende beginselen; het gelijkheidsbeginsel is geschonden wanneer er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

Voor het verschillend behandelen van bepaalde categorieën in de ontworpen regeling, dient dan ook telkens een deugdelijke verantwoording voorhanden te zijn. Het verdient daarenboven aanbeveling om die verantwoordingen in de memorie van toelichting op te nemen.

3.2.1. In de eerste plaats dient erop gewezen te worden dat het doel van de regeling in de memorie van toelichting zeer algemeen is geformuleerd, terwijl de ontworpen regeling slechts geldt voor een deel van de voertuigen onderworpen aan de BIV. Als het effectief de bedoeling is

[6] De vermelding in artikel 21 WIGB in verband met de verkeersbelasting zal op termijn eveneens moeten worden aangepast.

[7] Zie artikel 6, § 1, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001. Het DG Mobiliteit en Verkeersveiligheid ressorteert onder de FOD Mobiliteit en Vervoer. Binnen de DG is de Directie Inschrijving & Homologaties Voertuigen verantwoordelijk voor het bijhouden van het repertorium. Wat gemeenzaam de "DIV" (Directie voor de Inschrijving van de Voertuigen) wordt genoemd, bestaat als zodanig niet meer.

50.365/1

om het wagenpark te vergroenen en de druk van het personenvervoer op het milieu te verlichten, dan is het niet logisch om de regeling te beperken tot de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen "die in gebruik genomen worden door een in het Vlaamse Gewest gevestigde natuurlijke persoon".

In de memorie van toelichting wordt er evenwel op gewezen dat wanneer de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw is met leasingactiviteiten, de gewesten hun bevoegdheid slechts kunnen uitoefenen door middel van een verplicht voorafgaandelijk af te sluiten samenwerkingsakkoord met de andere gewesten, zoals blijkt uit artikel 4, § 3, van de bijzondere financieringswet. Aangezien het Vlaamse Gewest in dat geval niet autonoom bevoegd is, kan worden aanvaard dat de thans voorliggende regeling wordt beperkt tot de BIV-reglementering waarvoor het gewest wel volledig autonoom kan optreden. Op middellange termijn zal echter ook het andere BIV-luik in dezelfde zin hervormd moeten worden, teneinde de gelijke behandeling van de belastingplichtigen niet in het gedrang te brengen. Een ongelijke behandeling in stand houden gedurende niet al te lange termijn is op grond van de gegeven verantwoording (voor een volledige hervorming is het noodzakelijk eerst een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten te sluiten) aanvaardbaar. Uit de memorie van toelichting blijkt dat het inderdaad de bedoeling is om tot een volledige hervorming te komen.

Het is echter niet duidelijk waarom de voorliggende regeling niet van toepassing wordt gemaakt ingeval de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel is, evenwel zonder leasingactiviteiten. Uit artikel 4, § 3, van de bijzondere financieringswet volgt dat het gewest volledig autonoom bevoegd is als het gaat om belastingplichtigen in die zin. Het argument dat eerst een samenwerkingsakkoord met de gewesten moet worden gesloten, vooraleer die aangelegenheid kan worden geregeld, geldt bijgevolg niet voor een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw, zonder leasingactiviteiten.

3.2.2. Over het hanteren van een leeftijdscorrectie bij het berekenen van de belasting (zie de variabele LC in de formule vermeld in het ontworpen artikel 97*quater*), heeft de gemachtigde volgende toelichting verstrekt:

> "De leeftijdscorrectie is ingevoerd/behouden als sociale correctie voor mensen die niet vermogend genoeg zijn om een nieuwe wagen aan te schaffen. De beleidskeuze was dan ook dat iedereen financieel de mogelijkheid moet krijgen om zich een wagen aan te schaffen. Het betreft wel degelijk wagens die op termijn ook de markt zullen verlaten omdat deze te duur worden om te onderhouden.
>
> Oudere wagens zijn wel degelijk niet milieuvriendelijker dan nieuwe wagens. De leeftijdscorrectie is inderdaad niet verenigbaar met het opzet van de vergroening maar werd behouden omwille van sociale redenen. De leeftijdscorrectie bestond bovendien reeds in de bestaande regelgeving."

50.365/1

In het licht van deze toelichting doet het hanteren van deze variabele vragen rijzen. Een sociale correctie voor wie niet vermogend genoeg is om zich een nieuwe wagen aan te schaffen, kan in beginsel worden aanvaard, maar het is evenwel niet zeker dat wie zich een tweedehandswagen aanschaft automatisch te beschouwen is als iemand die niet vermogend genoeg is om een nieuwe wagen te kopen. De vraag is dus of de gehanteerde sociale correctie voldoende adequaat is en niet op onevenredige wijze afbreuk doet aan het hoofddoel van de regeling, te weten de vergroening van het wagenpark. Er zijn immers andere criteria te bedenken, zoals de draagkracht (belastbaar inkomen), die als sociaal correctief gebruikt kunnen worden en in een meer redelijke verhouding staan tot het nagestreefde doel.

3.2.3. Ook op andere punten zal de verschillende behandeling van de gehanteerde categorieën verantwoord moeten kunnen worden. In dat verband dient er in het bijzonder nog op gewezen te worden dat de regeling niet geldt voor motorfietsen, dat wagens van 25 jaar of ouder aan een vast tarief van 40 euro onderworpen worden, en dat hybride wagens, ook als ze CO_2 kunnen uitstoten, zonder meer vrijgesteld zijn van belasting.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Indeling

Het ontwerp is ingedeeld in twee hoofdstukken, en het tweede hoofdstuk is ingedeeld in twee afdelingen. Aangezien het ontwerp slechts vijf artikelen telt en geen autonome bepalingen bevat, heeft een onderverdeling weinig zin. Voor zover de indeling van het ontwerp toch zou behouden worden, dient het laatste artikel, dat de inwerkingtreding regelt, in een afzonderlijk hoofdstuk ondergebracht te worden.

Artikel 2

Zoals het ontworpen artikel 97, eerste lid, is gesteld, is de BIV verschuldigd op grond van milieukenmerken of op grond van het vermogen. Door het gebruik van het voegwoord "of" lijkt het alsof de keuze wordt gelaten voor het nieuwe belastingregime (afdeling I) dan wel voor het oude belastingregime (afdeling II). Weliswaar kan uit het ontworpen artikel 97*ter* (artikel 3 van het ontwerp) worden afgeleid dat dit niet het geval is, doch dat artikel geldt niet voor alle wegvoertuigen, maar voor die welke "niet voor de eerste keer worden ingeschreven". Ook uit het opschrift van afdeling II blijkt dat artikel 98 WIGB zou moeten gelden voor voertuigen die niet onder afdeling I vallen, maar daartegenover staat dat opschriften geen reglementaire waarde hebben.[8] Voor voertuigen die onder afdeling I vallen doch wel voor de

[8] Zie ook: J. VAN NIEUWENHOVE, "Slimme opschriften", *TvW* 2010, 299.

50.365/1

eerste keer worden ingeschreven – dus niet onder artikel 97*bis* vallen –, zou de belastingplichtige zich derhalve kunnen beroepen op het beginsel van de mogelijkheid van keuze voor de minst belaste weg. Omdat dit niet in de lijn van het doel van deze hervorming ligt en kennelijk niet de bedoeling is, zullen de ontworpen bepalingen moeten worden aangepast.

Artikel 3

Artikel 97*bis*

Het ontworpen artikel 97*bis* verwijst naar "artikel 94, lid 1, punt 1°" WIGB, terwijl dat artikel slechts uit één lid bestaat. Daarom dient verwezen te worden naar "artikel 94, 1°".

De woorden "met uitzondering van motorfietsen" zijn overbodig. Deze categorie behoort immers niet tot "[de] personenauto's, [de] auto's voor dubbel gebruik en de minibussen vermeld in artikel [94, 1° WIGB]".

Deze opmerkingen gelden trouwens evenzeer voor het opschrift van afdeling I.

Artikel 97*ter*

In de eerste plaats dient te worden opgemerkt dat de gemachtigde heeft laten weten dat in de tabel een fout is geslopen:

> "Bij artikel 97*ter* had moeten staan 'vanaf 1 januari 2014', zoals oorspronkelijk het geval was in de vorige tekstversie. De versie waar nu staat 'van 1 januari 2014 inbegrepen tot en met 31 december 2014' is m.a.w. niet correct en moet worden rechtgezet."

Het ontworpen artikel 97*ter* vertoont een aantal onvolkomenheden: er moet worden verwezen naar "artikel 94, 1°", en de woorden "van afdeling I van dit wetboek" zijn overbodig en kunnen dus beter geschrapt worden.

Maar bovenal is het artikel ongelukkig geconcipieerd. Het bevat een overgangsregeling voor de jaren 2012 en 2013 voor wegvoertuigen die tweedehands worden verhandeld. In plaats van als een zuivere overgangsbepaling te zijn opgevat, regelt het ook de toepasselijkheid van de regeling nà 2013.

Het ontworpen artikel zou zo moeten worden omgewerkt dat erin enkel wordt bepaald welke afwijkende regels voor 2012 en welke voor 2013 van toepassing zijn. Voor het overige (d.w.z. vanaf 1 januari 2014) geldt uiteraard de nieuwe regeling, onbeperkt.

50.365/1

Artikel 97*quinquies*

1. In het ontworpen artikel 97*quinquies*, 1°, wordt CO_2 gedefinieerd als "de CO_2-uitstoot van het voertuig zoals gemeten tijden[s] de homologatie van het voertuig volgens de geldende Europese regelgeving". De gemachtigde verduidelijkte dat de volgende Europese regelgeving bedoeld is: richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 'inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen' en richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 'tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd'. Het verdient aanbeveling om deze informatie op te nemen in de memorie van toelichting.

2. In het ontworpen artikel 97*quinquies*, 4°, worden elf verschillende categorieën onderscheiden. De laatste twee categorieën (LC9: vanaf 108 volle maanden; LC10: vanaf 120 volle maanden en ouder), waarvoor de waarde van LC 10% bedraagt, worden best tot één categorie omgevormd (LC9: vanaf 108 volle maanden).

Artikel 97*sexies*

Het ontworpen artikel 97*sexies*, eerste lid, voert een minimum (40 euro) en een plafond in (10.000 euro) en bepaalt dat de BIV voor voertuigen die minstens 25 jaar oud zijn forfaitair 40 euro bedraagt. Vermits artikel 97*undecies* voertuigen aangedreven door een elektrische motor of waterstof van BIV vrijstelt, is het tweede lid van artikel 97*sexies*, waarin wordt bepaald dat het eerste lid niet van toepassing is op die voertuigen, overbodig. Het verdient dus aanbeveling om het tweede lid te schrappen.

Artikel 97*novies*

1. Het ontworpen artikel 97*novies* regelt onder meer het geval waarin de CO_2-uitstoot van het voertuig "ontbreekt"[9]. Aan de gemachtigde is de vraag gesteld waar die informatie dan wel ontbreekt, vermits in het ontworpen artikel 97*quinquies* wordt gerefereerd aan de uitstoot gemeten tijdens de homologatie van het voertuig volgens de Europese regelgeving. Het antwoord was dat het om de gegevens vermeld in het repertorium van de Directie Inschrijvingen & Homologaties Voertuigen gaat, en dat geldt evenzeer voor de andere in artikel 97*novies* vermelde

[9] Vergelijk met het ontworpen artikel 97*octies*: "niet gekend is".

elementen (als de uitstoot minder dan 75 of meer dan 750 g/km CO_2 bedraagt). Dit zou duidelijker tot uiting moeten worden gebracht in de tekst van het ontwerp.

2. Als de CO_2-uitstoot van het voertuig zoals vermeld in het repertorium van de Directie Inschrijvingen & Homologaties Voertuigen buiten aanvaardbare grenzen ligt (minder dan 75 of meer dan 750 g/km bedraagt), wordt een forfaitaire waarde gebruikt, zoals vermeld in de tabel onder artikel 97*novies*. Daarover heeft de gemachtigde volgende toelichting gegeven:

> "Eigenlijk is de in artikel 97*novies* voorgestelde regeling een pragmatische oplossing voor een praktisch probleem. De BIV baseert zich op de gegevens van DIV. Analyse heeft aangetoond dat hierin gegevens ontbreken, maar ook dat er fouten in staan. Om ontbrekende en foutieve gegevens op te vangen, werd de tabel opgenomen. Analyse uitgevoerd door Vito heeft aangetoond dat waarden onder 75 g/km of boven 750 g/km technisch niet mogelijk zijn (met benzine of dieseltechnologie). Als deze waarden voorkomen in de DIV-databank zijn het dus fouten. Om deze reden werd dan ook een tabel opgemaakt om te kunnen overgaan tot een correcte heffing op basis van objectieve gegevens.
>
> Een waarde van minder dan 75 g/km kan wel voorkomen bij plug-in hybride voertuigen. Deze worden afzonderlijk gedefinieerd en zijn vrijgesteld van de BIV."

<u>Artikel 97*decies*</u>

1. Luidens het eerste lid van het ontworpen artikel 97*decies* wordt de aanwezigheid van een roetfilter vastgesteld op basis van ofwel de "PM-gegevens" ofwel op grond van de gegevens m.b.t. de premie voor de aankoop en installatie van emissieverminderende voorzieningen in voertuigen met een dieselmotor.

Ook in de tekst zelf van het ontwerp dient te worden verduidelijkt dat "PM" staat voor de uitstoot van fijn stof. Bovendien blijkt uit de tekst niet welke PM-gegevens precies worden bedoeld. Gelet op het legaliteitsbeginsel inzake belastingen mag hierover geen twijfel worden gelaten.

2. Het derde lid van artikel 97*decies* – waarvan de tweede zin een overbodige herhaling is van de eerste zin – bevat een regeling i.v.m. een gesloten roetfilter bij voertuigen van euronorm 4. Aan de gemachtigde is gevraagd of er, gelet op artikel 97*quinquies*, 5°, waaruit blijkt dat niet enkel voor euro 4 doch ook voor euro 3 rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van een roetfilter, geen nood is aan een vergelijkbare regeling voor voertuigen van euronorm 3. De gemachtigde antwoordde:

50.365/1

> "Technologisch gezien kan er een gesloten roetfilter geïnstalleerd zijn op een Euro 3 wagen. Dit zijn echter uitzonderingen. Bij Euro 4 wagens is de installatie van een gesloten roetfilter geen uitzondering meer. De aankoop van een Euro 4 wagen met roetfilter werd door een federale premie ondersteund.Vito heeft de kwaliteit van de DIV-data voor de PM-emissies geanalyseerd. De DIV-databank bevat te veel foute gegevens voor de PM-emissies voor Euro 3 wagens. Voor Euro 4 wagens zijn er minder fouten (de fouten worden opgevangen door de veronderstelling dat als zowel PM als CO_2 0 zijn er geen roetfilter is). Indien de regeling ook voor Euro 3 wagens zou gelden zouden er te veel wagens onterecht minder BV moeten betalen."

Het antwoord van de gemachtigde is niet erg overtuigend in het licht van het gelijkheids- en niet-discriminatiebeginsel.

3. In het vierde lid van het ontworpen artikel dient te worden verwezen naar het federale repertorium van de voertuigen in plaats van naar "de DIV-databank".

4. Artikel 97d*ecies*, vijfde lid, stelt dat een halfopen roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij voertuigen indien de premieaanvraag voor de aankoop en installatie van de roetfilter door de Vlaamse overheid werd goedgekeurd. De betrokken subsidieregeling is opgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering van 6 februari 2009 'tot toekenning van premies voor de aankoop en installatie van emissieverminderende voorzieningen in voertuigen met een dieselmotor'. Artikel 3 van dat besluit bepaalt het volgende:

> "§ 1. Er kan een premie worden toegekend voor de aankoop en installatie van een roetfilter die voldoet aan de voorwaarden, vermeld in artikel 4, in een voertuig waarvan de milieuklasse " Euro 3 " of " Euro 4 " is, voor zover die bij de eerste inschrijving niet al was uitgerust met een roetfilter en voor zover de eerste inschrijvingsdatum van het voertuig niet later valt dan de datum van de bekendmaking van dit besluit in het Belgisch Staatsblad, en waarvan de eigenaar hetzij in het Vlaamse Gewest gedomicilieerd is, hetzij in het Vlaams Gewest een exploitatiezetel heeft.
>
> § 2. Er kan eveneens een premie worden toegekend aan de autohandelaar of garagehouder die de roetfilter heeft geïnstalleerd en gevestigd is in het Vlaams Gewest, per installatie van een roetfilter die voldoet aan de voorwaarden, vermeld in artikel 4."

Ook in het derde lid van het ontworpen artikel 97*decies* wordt een vermoeden in het leven geroepen m.b.t. het aanwezig zijn van een gesloten roetfilter.

Gelet op het feit dat hier met vermoedens wordt gewerkt, rijst de vraag of de belastingplichtige die zich niet op deze vermoedens kan beroepen de mogelijkheid heeft om aan te tonen dat in haar of zijn voertuig toch een roetfilter werd geïnstalleerd.

50.365/1

Immers, enkel voor voertuigen ingeschreven vóór 3 maart 2009[10] kan er een goedkeuring van de aankoop en installatie van een roetfilter zijn. Voor auto's die later zijn ingeschreven, kan dat niet.

Bovendien kan het gaan om auto's waarvan de toenmalige eigenaar bij het plaatsen van de roetfilter niet in het Vlaamse Gewest gedomicilieerd was zodat hij geen recht had op een premie vanwege de Vlaamse overheid, doch waarvan de nieuwe eigenaar wel in het Vlaamse Gewest gevestigd is, zodat hij BIV verschuldigd is aan het Vlaamse Gewest. In dat opzicht rijst ook de vraag of het ontwerp verenigbaar is met de Europeesrechtelijke voorschriften inzake het vrij verkeer van goederen, zoals deze zijn vervat in de artikelen 34 en 36 van het EU-werkingsverdrag.

Artikel 97*undecies*

In het tweede lid van artikel 97*undecies* is sprake van "hybride voertuigen", die net als voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een elektrische motor of door waterstof, vrijgesteld zijn. Er dient in de tekst van het ontwerp duidelijker te worden aangegeven wat daarmee precies wordt bedoeld.

Artikel 4

Artikel 4 van het ontwerp brengt artikel 98 WIGB onder in een aparte afdeling. Uit het opschrift van die afdeling II, moet blijken dat artikel 98 van toepassing is "voor motorfietsen, luchtvoertuigen, boten en andere voertuigen, dan de voertuigen vermeld in afdeling I". Hiervoor is reeds opmerkt dat een opschrift geen normatieve waarde heeft. Het ontwerp zal derhalve moeten worden aangevuld met een bepaling tot wijziging van artikel 98 WIGB, teneinde het toepassingsgebied ervan te bepalen.

Artikel 5

Luidens artikel 5 van het ontwerp zal het decreet in werking treden "voor alle voertuigen ingeschreven vanaf het aanslagjaar 2012".

Aan de gemachtigde is gevraagd waarom aan een aanslagjaar en niet aan een bepaalde datum wordt gerefereerd. Hij antwoordde het volgende:

[10] Volgens de gemachtigde is de correcte datum echter niet 3 maart 2009 (datum waarop het besluit van 6 februari 2009 in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt), doch 3 september 2010 (datum waarop het besluit van 9 juli 2010, dat artikel 3 van het besluit van 6 februari 2009 heeft gewijzigd, is bekendgemaakt).

50.365/1

"Voor Vlaamse belastingdienst is dit eenvoudiger om de dossiers verder op te volgen. Bij aanpassingen aan het WIB wordt eveneens bij de invoering van een maatregel met een aanslagjaar gewerkt en niet met een inwerkingtredingsdatum. Ik denk bijvoorbeeld aan artikel 2, 3 of 4 van WIB 1992. Zie Vlaams fiscale navigator (...) met haar uitgebreide wetshistorieken op basis van aanslagjaar of de voorbeelden hieruit hieronder.

De ratio is om geen ongelijkheid te creëren als er bijvoorbeeld een achterstand is bij de inkohieringen. Als iemand zich op 23 december 2011 inschrijft dan zal deze nog onder de oude regeling vallen en komt deze ook niet onder de nieuw regeling van de BIV te vallen. Alle rechtsonderhorigen krijgen dan een gelijke behandeling.

(...)"

De vergelijking met het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 gaat niet op vermits er in de inkomstenbelastingsregeling onderscheid wordt gemaakt tussen inkomstenjaar en aanslagjaar. Bij de BIV is er één handeling, nl. het in het verkeer brengen van een voertuig, die aanleiding geeft tot het verschuldigd zijn van de belasting.

Bovendien wordt in het ontworpen artikel 5 het regelen van de inwerkingtreding verward met het bepalen van het toepassingsgebied van de nieuwe regels.

Ten slotte lijkt de regeling ook van toepassing te moeten zijn op voertuigen die niet ingeschreven zijn, maar het wel moeten zijn.

Er wordt daarom ter overweging gegeven om artikel 5 als volgt te stellen:

"Dit decreet treedt in werking op 1 januari 2012 en is van toepassing op voertuigen die vanaf die datum worden ingeschreven in het repertorium van de voertuigen of ingeschreven moeten zijn."

50.365/1 1

De kamer was samengesteld uit

de Heren	M. VAN DAMME,	kamervoorzitter,
	J. BAERT, W. VAN VAERENBERGH,	staatsraden,
	M. RIGAUX, L. DENYS,	assessoren van de afdeling Wetgeving,
Mevrouw	A. BECKERS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevrouw K. BAMS, eerste auditeur.

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

A. BECKERS M. VAN DAMME

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur en de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport 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. Aan artikel 97 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, ingevoegd bij de wet van 1 juni 1992, waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 zal vormen, wordt een paragraaf 2 toegevoegd, die luidt als volgt:

"§2. De belasting op de voertuigen omschreven in artikel 97bis is verschuldigd op grond van milieukenmerken.

De milieukenmerken van het wegvoertuig worden uitgedrukt in functie van de CO_2-uitstoot en de milieuklasse euronorm 0, 1, 2, 3, 4, 5 of 6. De aanwezigheid van een roetfilter wordt eveneens in rekening gebracht.

Euronormen zijn de maximumdrempels voor de concentratie van bepaalde vervuilende stoffen in de uitlaatgassen van de autovoertuigen, zoals bepaald in opeenvolgende Europese richtlijnen en verordeningen.

Het vermogen van de motor wordt uitgedrukt in hetzij fiscale paardenkracht, hetzij in kilowatt.".

Art. 3. In titel V, hoofdstuk IV, van hetzelfde wetboek wordt een afdeling I, die bestaat uit de artikelen 97bis tot en met 97decies, ingevoegd, die luidt als volgt:

"Afdeling I. Belasting op de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en de minibussen vermeld in artikel 94, punt 1°, die worden geacht in het verkeer te zijn gesteld in het Vlaamse Gewest

Art. 97bis. De belasting op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en de minibussen vermeld in artikel 94, punt 1°, die worden geacht in het verkeer te zijn gesteld in het Vlaamse Gewest, met uitzondering van personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en de minibussen vermeld in artikel 94, punt 1°, die worden geacht in het verkeer te zijn gesteld door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten, wordt berekend op de wijze vermeld in de artikelen 97ter tot en met 97decies.

Art. 97ter. De belasting op de voertuigen wordt berekend volgens de volgende formule:

$$BIV = \left(\left(\frac{CO_2 * f + x}{250} \right)^6 * 6000 + c \right) * LC$$

Art. 97quater. De variabelen, vermeld in artikel 97ter, worden als volgt gedefinieerd:

1° CO_2= de CO_2-uitstoot van het voertuig zoals gemeten tijdens de homologatie van het voertuig volgens de geldende Europese regelgeving;

2° f = 0,88 voor voertuigen aangedreven door LPG;
f = 0,93 voor voertuigen aangedreven door aardgas;
f = 0,744 voor voertuigen aangedreven door zowel aardgas als benzine en voor zover ze als benzinewagen gehomologeerd zijn;
f = 1 voor andere voertuigen;

3° x = CO_2-correctieterm in functie van de technologische evolutie; x is gelijk aan 0 g CO_2/km en wordt jaarlijks verhoogd met 4,5 g CO_2/km vanaf het jaar 2013;

4° LC (leeftijdscorrectie). De leeftijdscorrectie wordt bepaald op basis van de ouderdom van het voertuig. De ouderdom van het voertuig wordt vastgesteld op grond van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig, in het binnenland of in het buitenland, en die is vermeld op het inschrijvingsbewijs. Het percentage in de onderstaande tabel wordt toegepast volgens de term LC in de formules vermeld in artikel 97quater;

Ouderdom van het voertuig	waarde LC
Minder dan 12 volle maanden	100%
Vanaf 12 volle maanden tot en met 23 volle maanden	90%
Vanaf 24 volle maanden tot en met 35 volle maanden	80%
Vanaf 36 volle maanden tot en met 47 volle maanden	70%
Vanaf 48 volle maanden tot en met 59 volle maanden	60%
Vanaf 60 volle maanden tot en met 71 volle maanden	50%
Vanaf 72 volle maanden tot en met 83 volle maanden	40%
Vanaf 84 volle maanden tot en met 95 volle maanden	30%
Vanaf 96 volle maanden tot en met 107 volle maanden	20%
Vanaf 108 volle maanden	10%

5° c = constante (luchtcomponent) die functie is van de euronorm en brandstofsoort van de wagen zoals vermeld in de volgende tabel:

Diesel	Euronorm	Bedragen in euro
	euro 0	8521,27
	euro 1	2500,00
	euro 2	1813,47
	euro 3	731,42
	euro 3 + roetfilter	190,89
	euro 4	190,89
	euro 4 + roetfilter	93,72
	euro 5	93,72
	euro 6	49,01

Benzine, LPG en aardgas	Euronorm	Bedragen in euro
	euro 0	3389,22
	euro 1	1515,70
	euro 2	453,24
	euro 3	284,31
	euro 4	68,26
	euro 5	61,35
	euro 6	61,35

Art. 97quinquies. De belasting bedraagt nooit minder dan 40 euro en nooit meer dan 10.000 euro. De belasting op voertuigen die meer dan 25 jaar ingeschreven zijn geweest wordt forfaitair bepaald en bedraagt 40 euro.

Art. 97sexies. De bedragen opgenomen in artikel 97quater, punt 5°, en de bedragen opgenomen in artikel 97quinquies zijn gekoppeld aan de schommelingen van het algemeen indexcijfer van de consumptieprijzen van het rijk. De belastingbedragen worden aangepast op 1 juli van elk jaar op grond van de schommelingen van het algemeen indexcijfer van de consumptieprijzen dat vastgesteld is tussen de maand mei van het vorig jaar en de maand mei van het lopende jaar.

Art. 97septies. Als de euronorm van het voertuig niet gekend is wordt die bepaald aan de hand van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig. De volgende data worden gebruikt om de normen te bepalen als die gegevens niet gekend zijn:

Datum van eerste inschrijving van het voertuig in het binnenland of in het buitenland	Euronorm
tot en met 31 december 1993	euro 0
Vanaf 1 januari 1994 t/m 31 december 1996	euro 1
Vanaf 1 januari 1997 t/m 31 december 2000	euro 2
Vanaf 1 januari 2001 t/m 31 december 2005	euro 3
Vanaf 1 januari 2006 t/m 31 december 2010	euro 4
Vanaf 1 januari 2011 t/m 31 december 2014	euro 5
Vanaf 1 september 2015	euro 6

Art. 97octies. Als de gegevens inzake CO_2-uitstoot van het voertuig niet gekend zijn worden de standaardwaarden genomen voor de CO_2-uitstoot, vermeld in de onderstaande tabel:

Brandstof	Cilinderinhoud	Euronorm						
		6	5	4	3	2	1	0
		CO_2 emissies uitgedrukt in g/km						
Benzine en LPG	0 tot en met 1399 cc	117	125	140	150	164	173	175
	1400 tot en met 2000 cc	150	159	172	185	200	211	213
	hoger dan 2000 cc	228	238	247	259	279	295	297
Diesel	0 tot en met 1399 cc	98	103	120	116	125	132	133
	1400 tot en met 2000 cc	117	125	144	151	163	173	174
	hoger dan 2000 cc	159	169	201	199	214	226	228

Aardgas	0 tot en met 1399 cc	94	100	112	120	131	139	140
	1400 tot en met 2000 cc	120	127	138	148	160	169	171
	hoger dan 2000 cc	182	190	198	207	223	236	238

Art. 97novies. De aanwezigheid van een roetfilter zoals vermeld in artikel 97quater, punt 5°, wordt vastgesteld op basis van ofwel de PM-gegevens, ofwel op grond van de gegevens met betrekking tot de premie voor de aankoop en installatie van emissieverminderende voorzieningen in voertuigen met een dieselmotor. Onder PM wordt begrepen de uitstoot van deeltjes zoals gemeten tijdens de homologatie van het voertuig volgens de geldende Europese regelgeving.

Een roetfilter zoals vermeld in artikel 97quater, punt 5°, is ofwel een halfopen ofwel een gesloten roetfilter.

Een gesloten roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij voertuigen van euronorm 3 en 4 met een uitstoot kleiner of gelijk aan 10 mg/km PM. Als in de waarden evenwel de combinatie van 0 mg/km PM en 0 g/km CO_2 voorkomt, dan wordt er geacht geen gesloten roetfilter aanwezig te zijn.

Een halfopen roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij voertuigen indien de premie-aanvraag voor de aankoop en installatie van de roetfilter door de Vlaamse overheid werd goedgekeurd.

Art. 97decies. Op voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een elektrische motor of waterstof en op plug-in hybride voertuigen wordt geen belasting geheven. Een plug-in hybride voertuig is een voertuig aangedreven door een elektrische motor en een verbrandingsmotor waarvoor de energie geleverd wordt aan de elektrische motor door batterijen die volledig kunnen opgeladen worden via een aansluiting aan een externe energiebron buiten het voertuig.”.

Art. 4. In titel V, hoofdstuk IV, van het hetzelfde wetboek, wordt tussen artikel 97decies en artikel 98, het laatst gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. Bedrag van de belasting voor motorfietsen, luchtvoertuigen, boten en andere voertuigen, dan de voertuigen vermeld in artikel 97bis.”.

Art. 5. In artikel 98, §1, van hetzelfde wetboek, het laatst gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt de zin “De belasting wordt naar de volgende grondslagen en aanslagvoeten vastgesteld:” vervangen door de zin “De belasting wordt voor de voertuigen, die niet vermeld staan in artikel 97bis, naar de volgende grondslagen en aanslagvoeten vastgesteld:”.

Art. 6. In artikel 99, §1, van hetzelfde wetboek, ingevoegd door de wet van 1 juni 1992, worden de woorden “worden geacht op de openbare weg in gebruik te zijn genomen” vervangen door de woorden “worden geacht in het verkeer te zijn gesteld” en worden de woorden “repertorium van de dienst van het Wegverkeer” vervangen door de woorden “het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid”.

Art. 7. De belasting op de wegvoertuigen, omschreven in artikel 94, punt 1°, die niet voor de eerste keer worden ingeschreven, wordt gedeeltelijk vastgesteld op basis van de artikelen 97ter tot en met 97novies van afdeling I van dit wetboek, en op basis van artikel 98 van afdeling II van dit wetboek, volgens de verdeling weergegeven in de onderstaande tabel:

Periode tijdens dewelke een afzonderlijke verdeling wordt toegepast zowel op basis van de artikelen 97ter tot en met 97novies als artikel 98 WIGB	Percentage onderhevig aan de belasting van de artikelen 97ter tot en met 97novies WIGB	Percentage onderhevig aan de belasting van afdeling II (artikel 98 WIGB)
Van 1 januari 2012 inbegrepen tot en met 31 december 2012	33%	67%
Van 1 januari 2013 inbegrepen tot en met 31 december 2013	67%	33%

Art. 8. Artikel 7 is enkel van toepassing op de wegvoertuigen omschreven in artikel 94, punt 1°, die niet voor de eerste keer worden ingeschreven door een natuurlijke persoon.

Art. 9. Dit decreet treedt in werking op 1 januari 2012 en is van toepassing op voertuigen die vanaf die datum worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid of ingeschreven moeten zijn.

Brussel,18 november 2011.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur,

Joke SCHAUVLIEGE

De Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk,
Ruimtelijke Ordening en Sport,

Philippe MUYTERS

BIJLAGE

bij de memorie van toelichting:

OVERZICHT AANBEVELINGEN ADVIESRADEN

Advies van de MINARAAD	
De Minaraad hekelt het laat en ontransparant proces.	De Vlaamse Regering wijst erop dat reeds op 4 februari 2011 de belangrijkste uitgangspunten toegelicht werden op een hoorzitting van de Minaraad. Dit is ruim voor de eerste principiële goedkeuring in juli 2011. Er werden ter zake geen beleidsaanbevelingen vanuit de Minaraad ontvangen.
De Minaraad wijst op de nood aan monitoring in functie van de werkelijke technologische evoluties.	Deze monitoring zal gebeuren.
De Minaraad suggereert een accentverschuiving in de formule van de klimaatcomponent naar de luchtcomponent, zodat er meer wordt gestuurd naar benzinewagens.	Het evenwicht in de Rekensleutel tussen de luchtcomponent en de klimaatcomponent houdt rekening met de Europese verplichting voor nieuwe wagens om vanaf 1 januari 2011 te voldoen aan de Euro 5 norm en vanaf 1 januari 2015 te voldoen aan de Euro 6 norm. Deze verplichtingen zullen op relatief korte termijn voor een sterke verbetering van het wagenpark inzake luchtkwaliteit zorgen. Inzake CO2-uitstoot geldt de Europese norm van 95g/km voor het gemiddelde wagenpark pas tegen 2020, zodat intussen voldoende sturing moet uitgaan van de eigen verkeersfiscaliteit. Een bijsturing richting benzinewagens voor nieuwe wagens heeft vanuit milieuoogpunt in de huidige context minder zin gezien de emissie voor nieuwe dieselwagens vanaf Euro 5 de emissies van benzinewagens benaderen.
De Minaraad stelt vast dat in het voorstel van de Vlaams Regering elektrische en hybride wagens algemeen zijn vrijgesteld, terwijl de energie-efficiëntie van een elektrische wagen sterk afhankelijk is van de manier waarop de verbruikte elektrische energie is geproduceerd. De Mina-raad pleit voor een maatregel die enkel die wagens met een hoge energie-efficiëntie stimuleert. Vrijstellingen voor elektrische en hybride wagens zijn voor de Minaraad niet wenselijk aangezien ze ook bijdragen aan de fileproblemen, slijtage van de weginfrastructuur, etc.	Het is de bedoeling van de Vlaamse Regering om met de hervormde belasting tot inverkeerstelling de aankoop van milieuvriendelijke wagens te stimuleren. Gegeven dat elektrische en plug-in hybride wagens het halen van de Vlaamse milieudoelstellingen dichterbij brengen, en ook vanuit he Vlaamse Wetenschapsbeleid de elektrische wagen wordt gepromoot, kan met deze generieke vrijstelling een sterk sensibiliserend signaal gegeven worden. Ook op Europees vlak wordt het gebruik van elektrische wagens en plug-in hybride wagens gepromoot. In het licht van de Europese doelstellingen inzake schonere elektriciteit, is het extra stimuleren van de aankoop van dergelijke wagens verdedigbaar.
De Minaraad vraagt dat er werk wordt gemaakt van een ruimer fiscaal kader voor mobiliteit waarbij ook gekeken wordt naar o.a. de jaarlijkse verkeersbelasting, accijnzen, kilometerheffingen en bedrijfswagens.	De Vlaamse Regering werkt aan de uitvoering van dit ruimere kader, zoals bepaald in het Vlaamse Regeerakkoord 2009-2014. Vanuit die optiek heeft de Vlaamse Regering op 21 januari 2011 een politiek akkoord afgesloten met het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest tot hervorming van de verkeersbelastingen.

Advies van de MOBILITEITSRAAD	
DE MORA vraagt de BIV-hervorming in te bedden in een globaal fiscaal kader. Het voorliggende voorstel tot hervorming van de BIV kan voor de MORA toch een tussenstap zijn in de vergroening van de verkeersfiscaliteit.	De Vlaamse Regering werkt aan de uitvoering van dit ruimere kader, zoals bepaald in het Vlaamse Regeerakkoord 2009-2014. Vanuit die optiek heeft de Vlaamse Regering op 21 januari 2011 een politiek akkoord afgesloten met het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest tot hervorming van de verkeersbelastingen.
De MORA wenst bijkomende onderbouwing te zien omtrent de effecten van voorliggend voorstel.	Wegens het gebrek aan literatuur over het geïsoleerde effect van de vergroening van een aankoopbelasting voor wagens is het zeer moeilijk om precieze voorspellingen te maken over de effecten van de voorliggende hervorming. Gelet op de randvoorwaarde van het budgettair neutrale kader is de Vlaamse Regering uitgegaan van een relatieve sturing. Inzake de CO2-uitstoot richt de rekensleutel zich op de verplichting van een gemiddelde uitstoot van 95 gram per kilometer tegen 2020, opgelegd door Europese Verordening 443/2009. De Vlaamse Regering gaat ervan uit dat het wagenpark op deze manier in overeenstemming met deze verplichting zal evolueren.
De MORA stelt vast dat de nieuwe BIV leidt tot een aanzienlijk hogere heffing op de meeste kleine en zuinige gezinswagens en stadswagens. Dit onder meer omdat het minimum van 61,5 euro onaangeroerd blijft. De MORA vraagt expliciet om het minimum van 61,5 euro te verlagen en de berekeningswijze aan te passen, opdat meer zuinige en schone automodellen in het nieuwe systeem een lagere BIV betalen dan nu het geval is in het voorliggende voorstel.	Deze aanbeveling van de MORA werd opgevolgd; in de rekenregel werd de 5e macht in de klimaatcomponent vervangen door een 6e macht, wat leidt tot een plattere functie tot ongeveer 150 gram CO2 per kilometer, met daarna een sneller stijgende functie. Kleinere en zuinigere gezinswagens en stadswagens zullen daardoor minder betalen, zoals gevraagd door de MORA. Het advies van de MORA om het minimumbedrag te verminderen van 61,5 euro tot 40 euro werd eveneens gevolgd.
De MORA vraagt om de sociale gevolgen van een aanpassing van de BIV in het bijzonder voor de gebruiker van de kleine wagens, te monitoren.	De Vlaamse Regering heeft weldegelijk aandacht voor de mogelijke sociale gevolgen van een vergroening van de belasting op inverkeerstelling. Omwille van een mogelijke ongewenste sociale impact van een abrupte invoering van de nieuwe BIV op de tweedehandsmarkt, werd besloten de invoering van de hervorming voor particulieren te spreiden over drie jaren. Bovendien wordt een verhoogde leeftijdskorting van 10% per jaar toegepast op de berekende bedragen voor tweedehandswagens, gedurende de eerste 10 jaren. De potentieel nefaste sociale impact wordt op deze manier sterk gemilderd. Desalniettemin zal de Vlaamse Regering de sociale gevolgen van de voorliggende regeling monitoren, zoals gevraagd door de MORA.
De MORA wijst erop dat door de voorgestelde hervorming er een verschillende regelgeving ontstaat voor particulieren en bedrijfswagens. De MORA vraagt aandacht voor samenhangende regelgeving binnen een globaal fiscaal kader en vraagt vooraleer tot inter-gewestelijke akkoorden te komen de strategische adviesraden te betrekken met het oog op een vroegtijdig maatschappelijk debat.	Naar aanleiding van het advies van de Raad van State op voorliggend ontwerp van decreet werd het toepassingsgebied van de voorgestelde hervorming uitgebreid naar rechtspersonen zonder leasingactiviteiten. De Vlaamse Regering maakt als trekker van het politieke akkoord met het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 21 januari 2011, werk van een globaal fiscaal en inter-gewestelijk kader. Over dit kader zal op regelmatige basis worden teruggekoppeld met de MORA.

De MORA dringt aan op een eenvoudige, duidelijke en toegankelijke communicatie van deze complexe regeling.	Sinds de tweede principiële goedkeuring is een simulatietool beschikbaar op de portaalwebsite van de Vlaamse Belastingdienst. Na behandeling van het ontwerp van decreet in het Vlaamse Parlement zal de gewijzigde regeling op brede schaal worden gecommuniceerd.
Advies van de RAAD VAN STATE	
Voorliggende hervorming is voor de Raad van State een gelegenheid om de terminologie op punt te stellen. In artikel 99 § 1 WIGB wordt voorgesteld de omschrijving "wordt geacht in verkeer te zijn gesteld" te gebruiken in plaats van "wordt geacht op de openbare weg in gebruik te zijn genomen".	Deze aanbeveling is gevolgd (cf. Art. 6)
De RvS stelt ook voor om in hetzelfde artikel te verwijzen naar het "Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid" in plaats van naar "de Dienst van het Wegverkeer".	Deze aanbeveling is gevolgd (cf. Art. 6)
De RvS herinnert aan het gelijkheids- en niet-discriminatiebeginsel in belastingzaken, en stelt dat - in het kader van artikel 4 § 3 van de Bijzonder Financieringswet - het niet duidelijk is waarom de voorliggende regeling niet van toepassing wordt gemaakt ingeval de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw is, zonder leasingactiviteiten.	Als gevolg van deze lezing van de Raad van State van artikel 4 § 3 van de Bijzondere Financieringswet, werd het toepassingsgebied uitgebreid naar personenwagens ingeschreven door een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw, zonder leasingactiviteiten.
De RvS vraagt ook andere verschillen in behandeling te motiveren, zoals het voorziene forfait voor wagens ouder dan 25 jaar, en de regeling voor hybride wagens.	Als motivering voor de aparte behandeling van hybride wagens wordt verwezen naar het antwoord op de gelijkaardige opmerking van de Minaraad. Wat betreft het forfait voor wagens ouder dan 25 jaar, werd een motivering toegevoegd aan de Memorie van Toelichting bij het ontwerpdecreet. Voertuigen ouder dan 25 jaar worden geacht nog louter in verkeer te zijn gesteld voor een cultuurhistorische beleving, en niet voor dagelijks gebruik als vervoersmiddel. Bovendien wordt gewezen op de parallel met de geldende regeling voor de jaarlijkse verkeersbelasting.
De RvS formuleert een aantal opmerkingen inzake indeling van de wettekst en formulering van een aantal bepalingen. De RvS wijst bovendien op een materiële fout in artikel 97ter, en suggereert de schrapping van een aantal overbodige zinsneden.	Deze aanbevelingen zijn gevolgd.

De RvS vraagt een duidelijker tekstueel onderscheid tussen de nieuwe en de oude heffingsgrondslag.	Deze aanbeveling is gevolgd.
De RvS vraagt de Europese regelgeving waarnaar wordt verwezen in het ontwerpdecreet expliciet te vermelden in de Memorie van Toelichting	Deze aanbeveling is gevolgd.
Art. 97 novies voorziet in een opvangregeling wanneer de CO2-uitstoot van het voertuig ontbreekt. De RvS vraagt waar deze dan ontbreekt.	Aan de RvS werd gemeld dat het om het repertorium van de Directie Inschrijvingen & Homologaties Voertuigen gaat.
De RvS vraagt verduidelijking over wat precies is bedoeld met 'PM'	Dit werd verder gespecificeerd in het ontwerpdecreet.
De RvS vraagt waarom de roetfilterregeling niet is voorzien voor wagens met euronorm 3, en wijst op het mogelijk in gedrang zijn van het discriminatiebeginsel.	Deze regeling werd uitgebreid naar voertuigen met euronorm 3.
Gelet op het feit dat artikel 97decies werkt met vermoedens, vraagt de RvS een beroepsmogelijkheid te voorzien voor wie op basis van de geldende vermoedens niet in aanmerking komt voor de roetfiltercorrectie.	In de Memorie van Toelichting wordt verduidelijkt dat de belastingplichtige het bewijs kan leveren aan de Vlaamse Belastingdienst. Hij kan hierbij beroep doen op de gewone fiscale bezwaarprocedure.
De RvS vraagt een duidelijkere definitie van 'hybride voertuig'.	Een aangepaste definitie werd opgenomen in het ontwerp van decreet.
De RvS stelt een alternatieve formulering voor de inwerkingtreding voor.	Deze aanbeveling is gevolgd.