



Vlaams
Parlement

ingediend op **544** (2015-2016) – Nr. 2
30 oktober 2015 (2015-2016)

Amendementen

op het ontwerp van decreet

houdende bepalingen tot begeleiding
van de begroting 2016

INHOUD

Amendementen.....	4
Bijlage 1: Ontwerpen van amendement.....	25
Bijlage 2: Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen op de ontwerpen van amendement.....	37
Bijlage 3: Advies van de Mobiliteitsraad op de ontwerpen van amendement	45
Bijlage 4: Advies van de Raad van State op de ontwerpen van amendement.....	53
Bijlage 5: Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen op de ontwerpen van amendement	65

LEGENDE:

FIN	Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
BIN	Commissie voor Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering en Stedenbeleid
BRU	Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
BUI	Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking, Toerisme en Onroerend Erfgoed
CUL	Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
ECO	Commissie voor Economie, Werk, Sociale Economie, Innovatie en Wetenschapsbeleid
LAN	Commissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
LEE	Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening, Energie en Dierenwelzijn
OPE	Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
OND	Commissie voor Onderwijs
WEL	Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
WON	Commissie voor Wonen, Armoedebeleid en Gelijke Kansen

AMENDEMENT Nr. 1**voorgesteld door de Vlaamse Regering**

Hoofdstuk 10. Financiën en Begroting

Afdeling 12. Vergroening van de verkeersbelasting (nieuw)

Aan hoofdstuk 10 een afdeling 12, die bestaat uit de artikelen 98/1 tot en met 98/11, toevoegen, die luidt als volgt:

"Afdeling 12. Vergroening van de verkeersbelasting

Art. 98/1. Aan artikel 1.1.0.0.2, derde lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, worden een 6° en een 7° toegevoegd, die luiden als volgt:

6° euronorm: de maximumdrempel voor de concentratie van bepaalde vervuilen- de stoffen in de uitlaatgassen van motorvoertuigen, bepaald in opeenvolgende Europese richtlijnen en verordeningen;

7° wegvoertuigen: de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §2/1, zoals die voertuigen zijn omschreven in de reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhang- wagens en zoals ze worden verstaan in de zin van de laatste zin van punt 2°, voor zover die voertuigen voorzien zijn van of voorzien moeten zijn van een andere nummerplaat dan een in het kader van de bedoelde regeling uitgereik- te proefrittenplaat, handelaarsplaat of tijdelijke plaat die geen internationale kentekenplaat is."

Art. 98/2. Aan artikel 2.2.4.0.1 van hetzelfde decreet wordt een paragraaf 2/1 toegevoegd, die luidt als volgt:

"§2/1. Voor de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen die na 31 december 2015 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat- generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid wordt de belasting berekend, op basis van de tabel, vermeld in paragraaf 2, met in achtneming van volgende elementen:

- 1° in functie van de CO₂-uitstoot van het voertuig, gemeten tijdens de homologatie ervan volgens de geldende Europese regelgeving, wordt het tarief*
- a) vermeerderd met 0,30% voor iedere gram CO₂-uitstoot per kilometer boven 122 gram en niet hoger dan 500 gram;*
 - b) verminderd met 0,30% voor iedere gram CO₂-uitstoot per kilometer onder 122 gram, maar hoger dan 24 gram;*
- 2° in functie van de euronorm en de brandstofsoort van het voertuig en desgeval- lend de aanwezigheid van een roetfilter wordt het tarief met een percentage vermeerderd of verminderd overeenkomstig de volgende tabel:*

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

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

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

Art. 98/3. In artikel 2.2.4.0.3 van hetzelfde decreet wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:

“De belasting, vastgesteld volgens artikel 2.2.4.0.1, §2 en §4, de minimumbelastingen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §2/1, derde lid, en artikel 2.2.4.0.1, §5, de belastingen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §7, alsook de belasting, vermeld in artikel 2.2.4.0.2, §1, en de minimumbelasting, vermeld in artikel 2.2.4.0.2, §2, alsook het bedrag, vermeld in artikel 2.2.5.0.4, zijn gekoppeld aan de schommelingen van het algemeen indexcijfer van de consumptieprijs van het Rijk. De belastingbedragen worden aangepast op 1 juli van elk jaar op grond van de schommelingen van het algemeen indexcijfer van de consumptieprijs van het Rijk, vastgesteld tussen de maand mei van het vorige jaar en de maand mei van het lopende jaar. De belastingbedragen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, met uitzondering van paragraaf 2/1, en artikel 2.2.4.0.2, zijn de bedragen die van toepassing waren op 1 juli 2013. Voor de toepassing van de indexatie zijn de bedragen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §2/1, derde lid, en artikel 2.2.5.0.4, de bedragen die gelden alsof ze van toepassing waren op 1 juli 2015.”.

Art. 98/4. Aan titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 4, van hetzelfde decreet wordt een artikel 2.2.4.0.6 toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 2.2.4.0.6. Als de euronorm van het wegvoertuig niet bekend is, wordt die parameter voor de toepassing van artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°, bepaald aan de hand van de datum van de eerste inschrijving van het wegvoertuig, vermeld in de volgende tabel:

<i>datum van de eerste inschrijving van het wegvoertuig in het binnenland of in het buitenland</i>	<i>euronorm</i>
<i>tot en met 31 december 1993</i>	<i>euro 0</i>
<i>vanaf 1 januari 1994 tot en met 31 december 1996</i>	<i>euro 1</i>
<i>vanaf 1 januari 1997 tot en met 31 december 2000</i>	<i>euro 2</i>
<i>vanaf 1 januari 2001 tot en met 31 december 2005</i>	<i>euro 3</i>
<i>vanaf 1 januari 2006 tot en met 31 december 2010</i>	<i>euro 4</i>
<i>vanaf 1 januari 2011 tot en met 31 augustus 2015</i>	<i>euro 5</i>
<i>vanaf 1 september 2015</i>	<i>euro 6</i>

”.

Art. 98/5. Aan titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 4, van hetzelfde decreet wordt een artikel 2.2.4.0.7 toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 2.2.4.0.7. Als de CO₂-uitstoot van het wegvoertuig niet bekend is, wordt die parameter voor de toepassing van artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 1°, bepaald aan de hand van de brandstofsoort, de cilinderinhoud en de euronorm, vermeld in de volgende tabel:

brandstofsoort	cilinderinhoud in cc	euronorm						
		6	5	4	3	2	1	0
		CO ₂ -emissies in g/km						
benzine en andere brandstoffen, met uitzondering van aardgas en diesel	minder dan 1400	117	125	140	150	164	173	175
	1400 tot en met 2000	150	159	172	185	200	211	213
	meer dan 2000	228	238	247	259	279	295	297
diesel	minder dan 1400	98	103	120	116	125	132	133
	1400 tot en met 2000	117	125	144	151	163	173	174
	meer dan 2000	159	169	201	199	214	226	228
aardgas	minder dan 1400	94	100	112	120	131	139	140
	1400 tot en met 2000	120	127	138	148	160	169	171
	meer dan 2000	182	190	198	207	223	236	238

Art. 98/6. Aan titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 4, van hetzelfde decreet wordt een artikel 2.2.4.0.8 toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 2.2.4.0.8. De aanwezigheid van een roetfilter als vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°, wordt vastgesteld op basis van de PM-gegevens of op basis van de gegevens over de premie voor de aankoop en installatie van emissieverminderende voorzieningen in wegvoertuigen met een dieselmotor. Onder PM wordt verstaan: de uitstoot van deeltjes, gemeten tijdens de homologatie van het wegvoertuig volgens de geldende Europese regelgeving.

Een roetfilter als vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°, is een halfopen of een gesloten roetfilter.

Een gesloten roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij wegvoertuigen van euronorm 3 en 4 met een uitstoot kleiner dan of gelijk aan 10 mg/km PM. Als in de waarden de combinatie van 0 mg/km PM en 0 g/km CO₂ voorkomt, wordt er geacht geen gesloten roetfilter aanwezig te zijn.

Een halfopen roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij wegvoertuigen als de premie-aanvraag voor de aankoop en installatie van de roetfilter door de Vlaamse overheid is goedgekeurd."

Art. 98/7. Aan titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 4, van hetzelfde decreet wordt een artikel 2.2.4.0.9 toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 2.2.4.0.9. De belasting voor de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §2/1, wordt berekend op basis van de bepalingen van dit hoofdstuk zoals deze van toepassing waren vóór 1 januari 2016, meer bepaald wat betreft de tarieven, vermeld in deze afdeling, de verminderingen, vermeld in afdeling 5, en de vrijstellingen, vermeld in afdeling 6.

Op straffe van verval wordt aan de volgende voorwaarden voldaan:

- 1° het wegvoertuig werd vóór 31 oktober 2015 besteld;
- 2° het wegvoertuig wordt na 31 december 2015 voor de eerste keer ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid;
- 3° een kopie van de bestelbon wordt aan de bevoegde entiteit van de Vlaamse administratie bezorgd vóór 15 januari 2016, samen met een formulier, afgeleverd door deze entiteit, dat wordt ondertekend door de betrokken belastingplichtige, en dat minstens de volgende gegevens bevat:
 - a) hetzij het identificatienummer uit het Rijksregister van de natuurlijke personen, hetzij het ondernemingsnummer dat bekend is bij de Kruispuntbank

van Ondernemingen, hetzij het identificatienummer, vermeld in artikel 8 van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid, van de persoon op wiens naam het voertuig ingeschreven werd of zal ingeschreven worden in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid;

- b) de voornamen, de achternaam en het domicilieadres van de natuurlijke persoon of de naam, de rechtsvorm en het adres van de maatschappelijke zetel van de rechtspersoon op wiens naam het voertuig ingeschreven werd of zal ingeschreven worden in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid.”.

Art. 98/8. Aan titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 5, van hetzelfde decreet wordt een artikel 2.2.5.0.4 toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 2.2.5.0.4. Voor de voertuigen waarvan de motor, ook al is het maar gedeeltelijk of tijdelijk, aangedreven wordt met vloeibaar petroleumgas of andere vloeibare koolwaterstofgassen, wordt de belasting verminderd met 100 euro, in voorkomend geval beperkt tot het bedrag van de belasting als berekend overeenkomstig artikel 2.2.4.0.1 tot en met 2.2.4.0.3, maar zonder toepassing van de minimumbelastingen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §2/1, derde lid, en §5, en in artikel 2.2.4.0.2, §2.

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

Art. 98/9. Aan titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 6, van hetzelfde decreet wordt een artikel 2.2.6.0.6 toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 2.2.6.0.6. Op voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een elektrische motor of waterstof wordt geen belasting geheven.

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

Art. 98/10. Aan titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 6, van hetzelfde decreet wordt een artikel 2.2.6.0.7 toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 2.2.6.0.7. Er wordt tot en met 31 december 2020 geen belasting geheven op:
1° voertuigen waarvan de motor, ook al is het maar gedeeltelijk of tijdelijk, aangedreven wordt met aardgas;
2° plug-in hybride voertuigen met een maximale CO₂-uitstoot van 50 gram per kilometer.

Een plug-in hybride voertuig is een voertuig dat aangedreven wordt door een elektrische motor en een verbrandingsmotor waarvoor de energie geleverd wordt aan de elektrische motor door batterijen die volledig opgeladen kunnen worden via een aansluiting aan een externe energiebron buiten het voertuig.

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

Art. 98/11. In artikel 3.18.0.0.1 van hetzelfde decreet wordt een paragraaf 2/1 ingevoegd, die luidt als volgt:

"§2/1. In afwijking van paragraaf 1, kan het bevoegde personeelslid een administratieve geldboete van 5000 euro opleggen voor een overtreding van artikel 2.2.4.0.9 als de overtreding is gepleegd met de bedoeling de belasting te ontduiken of om dat mogelijk te maken.".

VERANTWOORDING

I. Algemeen

Voorliggende artikelen realiseren een vergroening van de jaarlijkse verkeersbelasting (VKB). Zodoende wordt uitvoering gegeven aan het Vlaams regeerakkoord voor de periode 2014-2019.

Aangezien een intergewestelijk samenwerkingsakkoord vereist is om de wetgeving inzake de VKB en de belasting op de inverkeerstelling (BIV) voor leasingvoertuigen te kunnen aanpassen, zijn bovengenoemde maatregelen enkel van toepassing op niet-leasingvoertuigen.

A. Repliek op de adviezen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) van 23 oktober 2015 inzake de BIV en de VKB

Op 23 oktober 2015 bracht de MORA de volgende twee adviezen uit inzake mobiliteitsfiscaliteit:

- a) advies over het voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016 (met betrekking tot de BIV);
- b) advies over het amendement bij het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016 (met betrekking tot de VKB).

Aangezien beide adviezen op veel punten gelijklopend zijn, werden de adviezen en de repliek erop hieronder samengevoegd.

- Inbedding van fiscale hervormingen in het programmadecreet

De aanpassing aan de formules van de BIV is vrij punctueel. Voor dergelijke punctuele ingrepen mag de techniek van het programmadecreet niet uitgesloten worden. De hervorming van de VKB is meer verregaand. Het advies dat stelt dat fiscale hervormingen beter buiten het programmadecreet ter stemming gebracht worden, zal in de toekomst zoveel als mogelijk ter harte worden genomen. Er zij evenwel op gewezen dat een programmadecreet uiteraard ook samenhangt met de indiening van de begroting. Het is in dat opzicht niet ongewoon, noch in het verleden, noch op andere beleidsniveaus, dat fiscale hervormingen af en toe deel uitmaken van het programmadecreet.

- Nood aan communicatie en transparantie over de vergroening van de BIV

De MORA merkt terecht op dat bij de voorliggende hervorming, zowel bij de BIV als bij de VKB, de nadruk wordt gelegd op de vervuilende emissies en pas in secundaire orde op CO₂. De Vlaamse Regering legt de nadruk op beide, maar legt het zwaartepunt van de hervorming inderdaad bij de vervuilende emissies gezien dit een groter probleem is in Vlaanderen, dat derhalve het meest urgent moet gemedieerd worden.

De Vlaamse Regering verwacht dan ook dat het effect van de ontdieseling, dat werd ingezet sinds de hervorming van de BIV in 2012, nog versneld zal worden.

- Nood aan evaluatie van de BIV-vergroening uit 2012 en de studies voor de vergroening van de jaarlijkse VKB

Over de evaluatie van de vergroening van de BIV uit 2012 werden reeds meerdere parlementaire vragen gesteld, die publiek ter beschikking staan. De Vlaamse Regering zal de evaluatie echter bundelen en ter beschikking stellen voor het parlementair debat.

Wat de vergroening van de jaarlijkse VKB betreft, hebben de administraties van Financiën en Begroting (FB) en Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) een model ontwikkeld dat rekening houdt met de evoluties van verschillende (milieu)parameters van het Vlaamse wagenpark. Een duidende nota over dit model zal eveneens ter beschikking worden gesteld voor het parlementair debat.

- Kaderend in een mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid

De visie van de Vlaamse Regering inzake mobiliteitsfiscaliteit staat gestipuleerd in het Vlaams regeerakkoord voor de periode 2014-2019.

1. Er wordt onderzocht of een kilometerheffing voor personenwagens op termijn kan worden ingevoerd. In dat geval verdwijnen de forfaitaire BIV en de jaarlijkse VKB.
 - Op 1 april 2016 zal na acht jaar voorbereiding de kilometerheffing voor vrachtwagens van start gaan. Nadien kan de focus terug gelegd worden op de uitbreiding van dit systeem naar de toekomst toe.
 - Er moet wel politieke aandacht zijn voor het feit dat het Waalse regeerakkoord uitdrukkelijk stelt geen kilometerheffing voor personenwagens te willen invoeren.
2. In de tussentijd kan een wegenvignet naar Duits model worden ingevoerd.

Op 18 juni 2015 heeft de Europese Commissie Duitsland in gebreke gesteld aangaande het wegenvignet ('pkw maut') dat Duitsland wil invoeren. De Europese Commissie ziet enerzijds inbreuken op het principe van non-discriminatie doordat de VKB voor Duitse inwoners verminderd wordt met het bedrag van het vignet. Anderzijds vindt de Europese Commissie de prijs van weekvignetten te duur, wetende dat deze vooral voor andere EU-ondersdanen zullen worden aangekocht. Dit wordt dan ook gezien als een mogelijke inbreuk op het vrij verkeer. De Vlaamse Regering wacht eerst af wat de uitkomst is van de Europese procedures tegen Duitsland.

3. In afwachting wordt de jaarlijkse VKB vergroend.

Dat is de doelstelling van voorliggend project.

- Opletten met vrijstellingen

Er moet gewezen worden op het feit dat de bestaande vrijstelling voor plug-in hybride voertuigen (PHEV's) in de BIV bij ongewijzigde wetgeving geen einddatum kent. In voorliggende regelgeving wordt bepaald dat deze vrijstelling zal uitdoven in 2021. Daarnaast werd als extra voorwaarde toegevoegd dat deze voertuigen maximaal 50 gram CO₂/km mogen uitstoten, waardoor wordt verzekerd dat het om PHEV's gaat met voldoende batterijautonomie. Voorliggende vrijstelling wordt dus verstrengd in plaats van uitgebreid.

Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen legt de lidstaten op om nationale beleidskaders uit te werken voor de marktontwikkeling van milieuvriendelijke energie en/of brandstoffen voor voertuigen en de bijhorende infrastructuur. De doelstelling van deze richtlijn is meervoudig.

In eerste instantie wil zij deze alternatieve brandstoffen groeikansen geven, zodat zij een marktaandeel van 3 procent kunnen bereiken waarna de technologie markteconomisch levensvatbaar wordt. Deze alternatieve brandstoffen worden gestimuleerd omwille van hun gunstige prestaties inzake milieuvriendelijke emissies en broeikasgassen. Elektriciteit en waterstof worden hierbij gezien als definitieve technologieën, die leiden tot zeer beperkte emissies, naarmate het aandeel van de groenestroomproductie stijgt. Zij kunnen daarnaast dienen om groenestroompieken in de productie te bufferen in batterijen of de aanmaak van waterstof. Voertuigen aangedreven door aardgas (cng (compressed natural gas of aardgas onder druk) of lng (liquified natural gas of vloeibaar aardgas)) en PHEV's worden gezien als tijdelijke overgangstechnologieën die reeds betere milieuprestaties leveren op korte termijn, maar nog (deels) berusten op fossiele brandstoffen. PHEV's worden daarbij gezien als de opstap naar zuiver elektrische voertuigen, die momenteel nog een beperktere actieradius hebben. Omdat dit tijdelijke overgangstechnologieën betreft, en deze laatste technologieën sneller schaalvoordelen zullen kunnen boeken, dooft de vrijstelling uit na 2020.

Daarnaast maakt rijden op elektriciteit, aardgas of waterstof ons ook minder afhankelijk van de invoer van aardolieproducten.

De Vlaamse Regering heeft begrip voor de opmerking dat men met de vrijstelling niet de indruk mag wekken dat het gebruik van een voertuig kosteloos is voor de maatschappij. Enkel een beperkte vermindering van het tarief doorvoeren creëert echter te weinig stimulansen om over te stappen op deze nieuwe technologieën, gezien hier toch nog meerkosten mee gepaard gaan. De Vlaamse Regering engageert zich wel om deze fiscale voordelen uit te doven naarmate deze meerkosten verdwijnen. Daarom is nu al bepaald dat de vrijstelling voor PHEV's zal uitdoven tegen 2021. Hetzelfde geldt voor aardgas. Wat betreft zuiver elektrische voertuigen en waterstof is geweten dat de meerkosten nog langer dan vijf jaar zullen aanhouden. In geval van een transitie naar een kilometerheffing op personenwagens is het echter niet uitgesloten dat een onderscheid zal worden gemaakt tussen de component infrastructuurheffing en de component externe kostenheffing (cf. de inschaling van elektrische vrachtwagens in de kilometerheffing).

- Beperking van het materieel toepassingsgebied tot niet-leasingwagens

In het kader van het intergewestelijk overleg in maart 2015 werd gepeild naar de bereidheid van de overige gewesten inzake een samenwerkingsakkoord inzake de vergroening van de leasingvoertuigen. Het Waalse Gewest liet daarop weten nog geen concrete stappen in het vooruitzicht te kunnen stellen. Het Vlaamse Gewest heeft daarom bewust gekozen om het autopark waar ze autonoom bevoegd voor is al te vergroenen. Daarnaast wordt verwezen naar het schrijven van de minister-president van 14 oktober 2015 om nogmaals uit te nodigen tot onderhandeling over deze materie.

- B. Repliek op het advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) van 22 oktober 2015 inzake de BIV en de VKB

De SERV verwijst voor alle bepalingen inzake mobiliteitsfiscaliteit (inclusief BIV en VKB) naar het advies van de MORA, maar vraagt algemeen dat de Vlaamse Regering dringend werk maakt van een samenwerkingsakkoord teneinde ook de leasingvoertuigen te onderwerpen aan de aangepaste tarieven. Verder verwijzen ze naar de techniek van het samenwerkingsakkoord. Voor de repliek op dit punt kan worden verwezen naar de repliek op hetzelfde punt bij het advies van de MORA (zie boven).

- C. Repliek op het advies nr. 2015-025 van de Minaraad van 22 oktober 2015 inzake de BIV en de VKB

- De vraag naar de performantie van de hervormde BIV en VKB

De Minaraad stelt dat het moeilijk is om goed onderbouwde uitspraken te doen over de performantie van de hervormde BIV gezien de afwezigheid van een uitgebreide effectensimulatie en door de afwezigheid van een overzicht van technologische innovaties. Verder geeft de Minaraad aan dat dergelijke uitgebreide effectensimulaties ontbreken voor de vergroening van de VKB.

Wat de vergroening van de jaarlijkse VKB betreft, hebben de administraties van FB en LNE een model ontwikkeld dat rekening houdt met de evoluties van verschillende (milieu)parameters van het Vlaamse wagenpark. Aan de hand hiervan werden wel degelijk verschillende effectensimulaties doorgevoerd. Zoals gesuggereerd door de Minaraad, zal de Vlaamse Regering inderdaad de evolutie van het nieuwe wagenpark regelmatig evalueren.

- Het fiscaal in rekening brengen van de eigenschappen van de verschillende brandstoffen en/of voertuigen op vlak van klimaat en luchtverontreiniging

De Minaraad vraagt dat bij de stimuli voor vervoersmodi rekening gehouden wordt met de eigenschappen van de verschillende brandstoffen en/of voertuigen op het vlak van klimaat en luchtverontreiniging (inclusief gezondheidsaspecten). Voorliggende amendementen komen hieraan tegemoet. Zowel de vergroende BIV (zie de noemer van de tariefformule) als de vergroende VKB (zie bonus-/malussysteem) houden immers rekening met zowel de luchtterm (euronorm en brandstofsoort) als met het klimaat (CO₂-emissie). De Minaraad geeft zelf aan dat het een stap vooruit is dat de jaarlijkse VKB ook rekening zal houden met milieuparameters. Zoals eerder aangegeven legt de Vlaamse Regering het zwaartepunt van de hervorming meer bij de vervuilende emissies gezien dit een groter probleem is in Vlaanderen, dat dan ook het meest urgent moet geredieerd worden.

- Beperking van het materieel toepassingsgebied tot niet-leasingwagens

De Minaraad betreurt dat de bijsturing niet van toepassing is op leasingwagens en vraagt dan ook om dringend werk te maken van het samenwerkingsakkoord of van een andere maatregel om ook voor deze voertuigen tot een vergroening te kunnen komen. Voor de repliek op dit punt kan worden verwezen naar de repliek op hetzelfde punt bij het advies van de MORA (zie boven).

- D. Repliek op het advies van de Raad van State nr. 58.323/3 van 26 oktober 2015 inzake de VKB

- Beperking van het materieel toepassingsgebied tot niet-leasingwagens

De Raad van State geeft aan dat de verschillende behandeling door het Vlaamse Gewest van leasingwagens (ongewijzigde regelgeving) en niet-leasingwagens (vergroening) kan worden verantwoord door het gegeven dat de andere gewesten niet akkoord gaan met een hervorming in de aangegeven zin. De Raad dringt evenwel aan op het actief streven naar een samenwerkingsakkoord waarbij eventuele discriminaties zoveel als mogelijk worden voorkomen of toch beperkt. Voor de repliek op dit punt kan worden verwezen naar de repliek op hetzelfde punt bij het advies van de MORA (zie boven).

– Motivering van de categorieën die niet vergroend worden

Deze vergroeningshervorming is niet van toepassing op motorfietsen. Net zoals bij de eerste hervorming in 2012 wordt erop gewezen dat voor deze categorie geen Europees gehomologeerde data inzake milieuprestaties beschikbaar zijn.¹

Wat vrachtwagens van meer dan 3,5 ton maximaal toegelaten gewicht (MTT) betreft, gebeurt de vergroening via de kilometerheffing wat een gebruiksbelasting is die nog beter het principe dat de vervuiler betaalt, benadert. Binnen de jaarlijkse VKB zijn enkel nog de EU-minima inzake VKB voor vrachtwagens vanaf 12 ton MTT van toepassing.

Voor de categorie lichte vracht (N1 – tot 3,5 ton MTT) zal onderzocht worden wat de beste manier is om deze te vergroenen, wetende dat voor de zwaarste categorieën er bijna enkel aanbod is van dieselmotoren. Tegelijkertijd zal getracht worden een samenwerkingsakkoord af te sluiten met de beide gewesten over de vergroening van de VKB. Indien dit niet mogelijk zou zijn, dan zal de VKB voor lichte vracht worden vergroend, maar dan enkel voor niet-leasing binnen het Vlaamse Gewest.

– Afstemming van de ontworpen regeling voor de VKB op die voor de BIV

De Raad van State stelt dat de afstemming van de ontworpen regeling op die voor de BIV moet worden bekeken in het licht van het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie. Aldus kan worden verholpen aan de huidige situatie waarbij benzineauto's met een hoge CO₂-uitstoot onderworpen kunnen worden aan dezelfde BIV als dieselauto's met een lagere CO₂-uitstoot, maar in de (voorgestelde) VKB een korting kunnen krijgen, terwijl voor de dieselauto's een verhoging zal gelden.

Allereerst dient er op gewezen te worden dat de BIV en de jaarlijkse VKB volledig onderscheiden belastingen zijn. De eerste is een belasting op het in verkeer stellen van een voertuig, de andere een jaarlijkse belasting op de voertuigen die dienen tot gebruik ervan op het wegennet. Dit onderscheid is fundamenteel, en ligt ook aan de basis van de verschillende wijze waarop de vergroening vorm is gegeven.

Zoals uit de parlementaire verslaggeving² bij de vergroening van de BIV blijkt, werd de sokkel fiscale paardenkracht (pk) destijds losgelaten om voldoende te kunnen sturen in functie van de milieuvriendelijkheid van het voertuig. Deze belasting wordt immers enkel geheven op de inverkeerstelling, en moet gedragsturend zijn bij aankoop.

De VKB daarentegen komt elk jaar terug. Rekening houdend met de gemiddelde levensduur van een voertuig van acht jaar, kan men dus met kleinere jaarlijkse bedragen ook al een sturing van de consumptie bereiken door het cumulerend effect ervan over de volledige levensduur van het voertuig. Daarom werd in jaarlijkse VKB de sokkel fiscale pk behouden, en werden bovenop deze sokkel bonussen en malussen verwerkt.

In de BIV werd de sokkel fiscale pk verlaten om voldoende sturend te kunnen zijn bij aankoop, wat noodzakelijkerwijs impliceert dat de taxatie begint bij het nulpunt om van daaruit te stijgen in functie van de milieuparameters CO₂ en euronorm. Dit verklaart ook waarom in de BIV absolute bedragen verwerkt zijn voor de milieuparameters, terwijl deze in de jaarlijkse VKB worden uitgedrukt in percentages ten opzichte van de sokkel fiscale pk. In de jaarlijkse VKB wordt met bonus of malus gewerkt. Ook hier wordt een correctie toegepast in functie van de CO₂-uitstoot: hoe hoger de CO₂-uitstoot, hoe hoger de VKB, analoog aan BIV. Maar omdat ook met kortingen wordt gewerkt, komt het ijkpunt hierdoor op 122 g CO₂/km.

Ook de Inspectie van Financiën acht het positief dat de sokkel fiscale pk werd behouden in de jaarlijkse VKB. Doordat er zowel wordt gestuurd op euronorm (vervuilende emissies) als op CO₂, ziet de Inspectie van Financiën evenwel een inconsistentie in het feit dat een benzine met hoge CO₂ een gelijkaardige taxatie kan hebben als een diesel met lage CO₂. De inspectie lijkt hiermee te willen aansturen op een taxatie in functie van brandstoftype. Dit zou echter zeer onnauwkeurig zijn en grotere inconsistenties veroorzaken, gezien er binnen elk brandstoftype ook grote variaties zijn inzake de milieuprestaties op het vlak van CO₂ en vervuilende emissies. Sturen op zowel euronorm als CO₂ is bijgevolg de meest accurate manier om het principe dat de vervuiler betaalt te vertalen en de externe kosten correct te internaliseren. De verschillende manier van taxatie in de VKB en BIV is gelinkt aan het feit dat ze beiden

¹ Ontwerp van decreet houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukeurmerken (*Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1375/1, blz. 6).

² 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 milieukeurmerken – Verslag namens de Verenigde Commissies voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting en voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed (*Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1375/6, blz. 5 en 16).

gedragsturend willen optreden, maar dat de VKB gebaseerd blijft op de sokkel van de fiscale pk, terwijl de BIV die sokkel verlaten heeft en louter werkt op basis van milieuparameters.

Het is momenteel niet de wens van de wetgever om afbreuk te doen aan het gedragsturend effect van de BIV, een keuze die ook toekomt aan de beoordelingsbevoegdheid van de wetgevende macht.

De Vlaamse Regering volgt de Raad van State in zijn advies dat maximaal gestreefd moet worden naar een coherente sturing in de VKB en de BIV.

Zowel de BIV als de VKB zijn dan ook gebaseerd op dezelfde uitgangsprincipes:

- hoe hoger de CO₂-uitstoot van het voertuig, hoe hoger de VKB (binnen dezelfde pk en euronorm) en hoe hoger de BIV; de mate waarin de verhoging een rol speelt, verschilt aangezien de VKB start vanuit de sokkel van fiscale pk en de BIV enkel de milieuparameters in rekening brengt;
- de luchtverontreinigende emissies worden in rekening gebracht via de euronorm; voor de BIV op basis van een wiskundige formule die de normwaarden neemt uitgezonderd NO_x, voor de VKB op basis van het toekennen van percentages (boni en mali); voor allebei geldt dat hoe minder luchtverontreinigende emissies (in functie van brandstof en euronorm) hoe lager de BIV en de VKB (binnen dezelfde pk);
- vrijstellingen, tijdelijk en permanent, zijn op elkaar afgestemd.

Voor een voertuig met een hogere CO₂-uitstoot zal zowel meer BIV als meer VKB moeten betaald worden dan voor een voertuig met lagere CO₂-uitstoot (binnen dezelfde fiscale pk, euronorm en brandstofklasse). Analooq zal voor een voertuig met een lagere euronorm (meer luchtverontreinigende emissies) zowel meer BIV als meer VKB moeten betaald worden dan voor een voertuig met hogere euronorm (binnen dezelfde fiscale pk, CO₂-uitstoot en brandstofklasse). En ook analooq zal voor een dieselveertuig zowel meer BIV als meer VKB moeten betaald worden dan voor een benzinevoertuig (binnen dezelfde fiscale pk, CO₂-uitstoot en euronorm).

In lijn met het advies van de Raad van State werden de tabel met luchtcomponent 'c' in de BIV en de euronormtabel in de VKB in overeenstemming gebracht. In de VKB werd bij de principiële goedkeuring gewerkt met een afronding tot op 5 procent waardoor de onderlinge verschillen tussen de euronormen die aanwezig waren in de BIV, niet altijd tot uiting kwamen in de VKB. Hieraan werd gerediceerd door de afronding te verkleinen, waardoor de coherentie tussen beide tabellen beter tot uiting komt.

De RDE-normen (RDE: Real Driving Emissions) werden weggelaten. De limieten voor de emissiewaarden van de euronorm 6 werden immers niet gewijzigd. De Europese Commissie heeft enkel de maximale overschrijdingsmarge voor de toekomstige RDE-normen vastgesteld. De mate waarin dit een reële verbetering zal genereren op het vlak van emissies hangt echter samen met de manier waarop aan de RDE-test vorm zal worden gegeven. De introductie van nieuwe euronormen heeft in het verleden, ondanks de verwachtingen, niet altijd geleid tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Dit zal voor de introductie van de nieuwe RDE-normen dan ook op een later moment geëvalueerd moeten worden.

- Motivering voor de beperking van de vrijstelling voor wagens die een CO₂-uitstoot van minder dan 50 g/km hebben tot louter PHEV's

De Raad van State stelt dat een nadere verantwoording dient te worden gegeven voor het verschil in behandeling waarbij een vrijstelling ten voordele van de PHEV's met een maximale CO₂-uitstoot van 50 g/km geldt in de VKB, terwijl benzine- en dieselveertuigen met eenzelfde CO₂-uitstoot van 50 g/km (of lager), een vermindering van ten hoogste 29,4%³ genieten, maar niet worden vrijgesteld.

De beperking van voornoemde vrijstelling tot PHEV's kan als volgt verantwoord worden:

- benzine- en dieselveertuigen met een CO₂-uitstoot lager dan 50 g/km zijn allemaal plug-in hybride voertuigen (PHEV's). Immers, om het verbruik en de CO₂-uitstoot zo laag te krijgen, moet de verbrandingsmotor gecombineerd worden met een elektromotor. De voertuigmodellen die worden vrijgesteld zijn dus dezelfde of nu verwezen wordt naar PHEV's met een CO₂-uitstoot lager dan 50 g/km, dan wel naar benzine- en dieselveertuigen met een CO₂-uitstoot lager dan 50 g/km;
- net als voor de BIV (en ook de kilometerheffing) beoogt deze (tijdelijke) vrijstelling van de VKB voor PHEV's uitvoering te geven aan richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Deze richtlijn legt de lidstaten op om nationale beleidskaders te maken voor de marktontwikkeling van milieuvriendelijke energie/brandstoffen voor voertuigen en de bijhorende infrastructuur. Ze heeft onder meer tot doel om alternatieve brandstoffen groeikansen te geven, zodat zij een marktaandeel van 3 procent kunnen bereiken waarna de technologie markteconomisch levensvatbaar wordt. Daar waar naast puur elektrische voertuigen (BEV's (batterij aangedreven elektrische voertuigen)) ook extern oplaadbare PHEV's worden gevat onder te begunstigen alternatieve brandstof van 'elek-

³ Luidens het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 1°, b), wordt het tarief van de belasting "verminderd met 0,30% voor iedere gram CO₂-uitstoot per kilometer onder 122 gram maar hoger dan 24 gram". De vermindering bedraagt dus maximum 98 (122-24) x 0,30% = 29,4%.

trische voertuigen', geldt dit niet voor andere hybride elektrische voertuigen, waarin interne verbrandingsmotoren worden gecombineerd met elektrische motoren (zie definitie in artikel 2, 2, van richtlijn 2014/94/EU). Voertuigen zonder externe oplaadmogelijkheden worden niet als alternatieve brandstoftechnologie gecatalogeerd (zie ook mededeling van 24 januari 2013 van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's inzake 'Schone energie voor het vervoer: een Europese strategie voor alternatieve brandstoffen', SWD(2013) 4 final). Bijgevolg worden deze in voorliggende hervorming ook niet specifiek begunstigd.

Zie hieromtrent ook het punt 'Opletten met vrijstellingen' bij de bespreking van het advies van de MORA hierboven.

Zoals de Raad opmerkte in voetnoot is het uiteraard wel zo dat die andere voertuigen met lage CO₂-uitstoot van een bonus genieten in het kader van hun lage CO₂-emissie;

- het is voor de consument veel duidelijker om de term plug-in hybride voertuig te gebruiken. Zo weet de consument meteen welke versie van een bepaald model in aanmerking komt. De Toyota Prius bijvoorbeeld bestaat zowel in gewone hybride versie (met een CO₂-uitstoot van meer dan 50 g/km) als in de plug-in hybride versie (met een CO₂-uitstoot van 49 g/km);
- het opnemen van de specificatie 'plug-in hybride voertuig' vermijdt ook dat gewone hybrides of benzine- of dieselwagens die onterecht een te lage CO₂-uitstoot toegekend krijgen in de databank van de Directie Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) toch vrijgesteld zouden worden. Door gebruik te maken van het DIV-veld 'hybride' worden fouten op vrijstellingen tot een minimum beperkt. Het opentrekken van de vrijstelling tot alle voertuigen met een maximale CO₂-uitstoot van 50 g/km is trouwens onuitvoerbaar. Mede gelet op de automatische toekenning van deze vrijstelling, zou het in deze piste noodzakelijk zijn om ook in een minimumuitstoot van minstens 25 g/km te voorzien, teneinde fouten uit de DIV-databank uit te kunnen filteren. Dit is onaanvaardbaar, nu daardoor de meest milieuvriendelijke PHEV's (bijvoorbeeld BMW i3 met 13 g CO₂/km) geen gunstregime zouden kunnen genieten.
- Verduidelijking belastingvermindering voor lpg-voertuigen (lpg: liquefied petroleum gas)

De Raad van State geeft aan dat het ontworpen artikel 2.2.5.0.4 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (VCF) moet worden aangepast teneinde het volgende te verduidelijken:

- 1) ten aanzien van welke belasting de belastingvermindering van 100 euro geldt;
- 2) wat precies wordt bedoeld met de beperking van de vermindering "tot het bedrag van de belasting";
- 3) wat de verhouding is tussen het minimumbedrag van 40 euro waarin het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, §2/1, derde lid, VCF, voorziet en, desgevallend, het minimumbedrag van 23,16 euro waarin artikel 2.2.4.0.4, derde lid, van diezelfde VCF voorziet.

Ingevolge het advies van de Raad van State werden volgende aanvullingen aangebracht aan voorliggend artikel: "[...] wordt de belasting verminderd met 100 euro, in voorkomend geval beperkt tot het bedrag van de belasting als berekend overeenkomstig artikel 2.2.4.0.1 tot en met 2.2.4.0.3, maar zonder toepassing van de minimumbelastingen, vermeld in [...]".

Door deze toevoeging wordt verduidelijkt dat:

- 1° en 2° de belastingvermindering betrekking heeft op de jaarlijkse VKB als berekend overeenkomstig artikel 2.2.4.0.1 tot en met 2.2.4.0.3;
- 3° het algemeen belastingminimum geen afbreuk doet aan dit recht op forfaitaire vermindering.

Samenvattend kan dus gesteld worden dat het bedrag van de jaarlijkse VKB ten gevolge van deze forfaitaire belastingvermindering voor lpg-voertuigen maximaal gereduceerd kan worden tot 0, waarbij de aandacht wordt gevestigd op:

- niet lager dan 0: indien het verschuldigde bedrag aan jaarlijkse VKB lager is dan 100 euro, zal het belastingbedrag maximaal zakken tot op 0; men heeft geen recht op een teruggave van belasting;
- niet hoger dan 0 wanneer het verschuldigde bedrag gelijk is aan of lager dan 100 euro: gezien de expliciete uitsluiting van de minimumbelasting zal voor een lpg-voertuig nooit een minimumbelasting verschuldigd zijn in de jaarlijkse VKB. Bijgevolg kan het verschuldigde bedrag aan jaarlijkse VKB effectief zakken tot op 0.

Bovenstaande doet geen afbreuk aan de aanvullende VKB, vermeld in artikel 2.2.4.0.4, VCF. Lpg-wagens blijven dus integraal de aanvullende VKB verschuldigd.

- Correctie van materiële vergissingen

Op suggestie van de Raad van State werd de indexatiebepaling, vermeld in het ontworpen artikel 2.2.4.0.3, eerste lid, VCF, geherformuleerd. Daarnaast werd ook de kruisverwijzing in het ontworpen artikel 2.2.4.0.7, VCF, aangepast.

II. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 98/1

De nieuw toegevoegde definities in artikel 1.1.0.0.2, derde lid, VCF van 13 december 2013 hebben betrekking op het hele hoofdstuk inzake de VKB. Woorden die meermaals gebruikt worden (in één hoofdstuk), moeten wetgevingstechnisch immers algemeen gedefinieerd worden vooraan in de codex. Bij deze puur technische ingreep werd ook gezorgd voor maximale conformiteit met de definitie inzake de BIV.

Artikel 98/2

Dit artikel heeft vooral betrekking op personenwagens (en daarnaast op de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen). Bovenop de huidige sokkel van fiscale pk voor de tariefbepaling worden nu ook milieuparameters (met name brandstoftype, aanwezigheid roetfilter, luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot) toegevoegd voor nieuw ingeschreven (al dan niet tweedehandse) voertuigen (met uitzondering van leasingvoertuigen). Om eigenaars die al een voertuig hebben ingeschreven (en met name personen die niet in staat zijn (snel) een milieuvriendelijker voertuig aan te kopen) niet te penaliseren, worden de reeds ingeschreven voertuigen niet gevat door de nieuwe milieuparameters die worden ingevoerd bij deze hervorming.

De verminderingen of vermeerderingen in functie van milieuparameters (hierna: ecoboni en -mali) worden uitgedrukt in percentages ten opzichte van de bedragen voorgeschreven op basis van de sokkel van fiscale pk. De Vlaamse Regering wenst de vergroening zodoende op een sociaal verantwoorde manier door te voeren. Vermeerderingen wegens milieuvervuilende aspecten die zouden worden uitgedrukt in absolute bedragen, zouden immers te penaliserend zijn voor de bezitters van een kleine wagen, en te weinig sturend voor bezitters van een grote wagen. Door met percentages te werken kan dit worden tegengegaan. Ook indexatie is overbodig vermits er geen basisbedragen worden vermeld in de nieuw ingevoegde paragraaf. De '/' in de tabel geeft aan dat er geen roetfilters zijn voor benzinevoertuigen en aanverwanten (in tegenstelling tot dieselvoertuigen) en dat er dus ook in geen bonus of malus voor die categorie van voertuigen voorzien moet worden.

Om de problematiek van de klimaatopwarming tegen te gaan, worden onder 122 gram CO₂-uitstoot ecoboni gegeven. Wat de CO₂-uitstoot betreft, worden de ecoboni en -mali afgetoet op respectievelijk 24 g/km en 500 g/km, dit om mogelijke fouten in de CO₂-uitstoot die voorkomen in het DIV-register te neutraliseren. Concreet betekent dit het volgende:

- voertuigen met een CO₂-emissie van meer dan 500 g/km zullen dezelfde ecomalus verschuldigd zijn als voertuigen met een CO₂-emissie van 500 g/km;
- voertuigen met een CO₂-emissie van minder dan 24 g/km zullen recht hebben op eenzelfde ecobonus als voertuigen met een CO₂-emissie van 24 g/km.

Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de vervuilende emissies op basis van de euronorm van het voertuig. De euronorm is een indicatie van zowel de nefaste effecten op het vlak van fijn stof (dat mede verantwoordelijk is voor hart- en vaatzieken en een goede ontwikkeling van de longen bij kinderen kan belemmeren), de stikstofoxiden of zogenaamde NOx-en (die mede verantwoordelijk zijn voor de verzuring van het milieu en voor de vorming van ozon en smog), kankerverwekkende koolwaterstoffen en het giftige koolstofmonoxide. De Vlaamse Regering wenst de autobezitter hierin ook te responsabiliseren volgens het principe dat de vervuiler betaalt.

Hierbij wordt gedifferentieerd volgens brandstoftype. Diesels zijn hierbij zwaarder ingeschaald omwille van het feit dat hun vervuilende emissies hoger zijn dan bij benzine en andere brandstoffen (onder meer lpg, aardgas (cng/lng), bio-ethanol enzovoort).

In het licht van recente gebeurtenissen dient benadrukt te worden dat het DIV-register de enige authentieke bron is als basis voor de berekening van de VKB. De Vlaamse Belastingdienst (VLABEL) werkt dus op basis van labels zoals die werden toegekend op basis van de Europese homologatietesten, zoals vermeld op het inschrijvingsbewijs van het voertuig en geregistreerd in het DIV-register. Echter, net zoals bij de BIV bepaalt de Vlaamse Regering welk gewicht ze toekent aan een bepaalde euronorm, zij het weliswaar op basis van de mate waarin deze voertuigen mede verantwoordelijk zijn voor luchtverontreiniging.

De percentages ecoboni en -mali in functie van CO₂ en euronorm dienen met elkaar te worden verrekend.

Enkele voorbeelden:

- 1) een benzinewagen met een CO₂-uitstoot van 114 g/km; euronorm 5 en fiscale pk van 7 heeft recht op een vermindering (ecobonus) van -17,40% (zijnde de som van -2,40% voor CO₂-uitstoot en -15% voor de luchtterm (euronorm));
- 2) voor een dieselwagen met een CO₂-uitstoot van 99 g/km; euronorm 6 en fiscale pk van 9 geldt een vermeerdering (ecomalus) van 8,10% (zijnde de som van -6,90% voor CO₂-uitstoot en 15% voor de luchtterm (euronorm));
- 3) voor een dieselwagen met een CO₂-uitstoot van 144 g/km; euronorm 6 en fiscale pk van 11 geldt een vermeerdering (ecomalus) van 21,60% (zijnde de som van 6,60% voor CO₂-uitstoot en 15% voor de luchtterm (euronorm)).

Voor vergroende VKB, waarbij op de sokkel van de fiscale pk ook de toepasselijke ecoboni en/of ecomali zijn toegepast, wordt een minimum van 40 euro ingevoerd.

Aan de opdecim, die voor de gemeenten geheven wordt op de VKB, wordt niet geraakt. De gemeentelijke ontvangsten uit de VKB zullen dus verhoudingsgewijs mee de budgettaire gevolgen ondervinden van de vergroening.

Artikel 98/3

In voorliggend artikel wordt de indexatie geregeld van 1° het minimumbedrag (40 euro) voor de vergroende VKB (artikel 2.2.4.0.1, §2/1, derde lid); en 2° het bedrag (100 euro) voor de (tijdelijke) belastingvermindering voor lpg-voertuigen (artikel 2.2.5.0.4).

Artikel 98/4-98/6

VLABEL baseert zich voor de taxatie in de VKB op de authentieke gegevens van het DIV-register. Het kan evenwel gebeuren dat het DIV-register niet compleet is, en dit om uiteenlopende redenen (ouderdom van het voertuig, onvolledige data-input). Daarom voeren deze artikels een aantal weerlegbare wettelijke vermoedens in. Indien de euronorm of CO₂ onbekend is, wordt deze afgeleid uit de overige gegevens. Er wordt ook vermeld hoe wordt omgegaan met de aanwezigheid van een roetfilter.

Deze bepalingen zijn naar analogie overgenomen uit de huidige BIV.

Artikel 98/7

De Raad van State stelde in het kader van de hervorming van de BIV de vraag of op basis van het 'voorzienigheidsbeginsel' niet moet worden voorzien in een overgangsregeling voor voertuigen die reeds werden besteld, maar waarvan de inverkeerstelling mogelijks niet meer voor 1 januari 2016 kan plaatsvinden. Naar analogie van die bepaling (en om dezelfde redenen) werd ook een overgangsbepaling ingevoerd in de VKB met de bedoeling de omschakeling van de oude naar de nieuwe regeling te laten verlopen zonder nadelig gevolg voor de belastingplichtigen die bij hun aankoop van hun voertuig mogelijk zijn uitgegaan van de oude regeling. De overgangsmaatregel geldt voor nieuwe voertuigen die besteld zijn vóór 31 oktober 2015 (de dag na de definitieve goedkeuring van voorliggend amendement door de Vlaamse Regering) en voor zover het voertuig niet is ingeschreven vóór januari 2016 (bij inschrijving voor die datum geldt immers sowieso de oude regeling). Op aanvraag en mits bewijs van de bestelbon zal VLABEL voor deze voertuigen het oude tarief toepassen.

Artikel 98/8

Er wordt voorzien in een forfaitaire belastingvermindering voor lpg-voertuigen ten belope van een forfaitair bedrag van 100 euro. Vloeibaar petroleumgas is namelijk een alternatieve, als restproduct bij aardgasverwerking en olieraffinage verkregen brandstof met een lagere koolstofvoetafdruk en een significant lagere uitstoot van verontreinigende stoffen dan conventionele brandstoffen (zie ook overweging 7 van richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen).

Het bedrag van de jaarlijkse VKB kan ten gevolge van voorliggende forfaitaire belastingvermindering maximaal gereduceerd worden tot 0. Opgelet:

- niet lager dan 0: indien het verschuldigde bedrag aan jaarlijkse VKB lager is dan 100 euro, zal het belastingbedrag maximaal zakken tot op 0; men heeft geen recht op een teruggaaf van belasting;
- niet hoger dan 0 wanneer het verschuldigde bedrag gelijk is aan of lager dan 100 euro: gezien de expliciete uitsluiting van de minimumbelasting zal voor een lpg-voertuig nooit een minimumbelasting verschuldigd zijn in de jaarlijkse VKB. Bijgevolg kan het verschuldigde bedrag aan jaarlijkse VKB effectief zakken tot op 0.

Bovenstaande doet geen afbreuk aan de aanvullende VKB, vermeld in artikel 2.2.4.0.4 VCF. Lpg-wagens blijven dus integraal de aanvullende VKB verschuldigd.

Artikel 98/9-98/10

Om de klimaatdoelstellingen te bereiken en tegelijk de energiemix te bevorderen, wordt – naar analogie met de vergroende BIV – met ingang van 2016 ook een vrijstelling van jaarlijkse VKB verleend voor 1° voertuigen die op waterstof rijden; en voor 2° zuiver elektrische voertuigen. Elektriciteit en waterstof zijn namelijk energiebronnen die erg aantrekkelijk zijn in steden en voorsteden en andere dichtbevolkte gebieden. Deze energiebronnen kunnen bijdragen tot een aanzienlijke vermindering van de CO₂-uitstoot in het verkeer, een betere luchtkwaliteit en minder geluidshinder in stedelijke en voorstedelijke agglomeraties en andere dichtbevolkte gebieden. Zo speelt de stimulering van deze voertuigen ook een belangrijke rol bij de verwezenlijking van de ambitieuze klimaat- en energiestreefcijfers van de Europese Unie voor 2020.

Tot slot wordt – eveneens naar analogie met de vergroende BIV – met ingang van 2016 en tot en met 2020 ook een tijdelijke vrijstelling verleend voor voertuigen op aardgas (cng/lng) en PHEV's. Het gebruik van aardgas (cng/lng) als voertuigbrandstof impliceert nog steeds gebruik van fossiele brandstoffen, maar wordt ten gevolge van de betere milieukenmerken gezien als een te stimuleren overgangstechnologie. Ook PHEV wordt gezien als een overgangstechnologie richting zuiver elektrische voertuigen. Bij een PHEV wordt een verbrandingsmotor gecombineerd met een elektromotor met een batterijpak dat ook kan opgeladen worden via het stroomnet. Om er zeker van te zijn dat het aandeel van de elektrische aandrijving van betreffende PHEV's voldoende groot is, wordt de voorwaarde toegevoegd dat de CO₂-uitstoot maximaal 50 gram mag bedragen.

De vrijstellingen voor voertuigen op aardgas en PHEV's zijn een stimulans om het marktaandeel van deze milieuvriendelijke technologieën te vergroten (zie ook het punt 'Opletten met vrijstellingen' bij de bespreking van het advies van de MORA hierboven). Gezien de meerkost van deze voertuigen beperkter is, kan het opzet voldoende worden bereikt met een tijdelijke vrijstellingsregeling. Zodoende wordt uitvoering gegeven aan de Europese richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen van 22 oktober 2014.

Artikel 98/11

Zie de verantwoording bij artikel 98/6. Er wordt voorzien in een substantiële administratieve geldboete om ongewenst gedrag, dat erop gericht is de correcte berekening van de belasting onmogelijk te maken, te ontmoedigen.



C-FIN

AMENDEMENT Nr. 2

voorgesteld door de Vlaamse Regering

Hoofdstuk 10. Financiën en Begroting

Afdeling 13. Bijsturing van de belasting op de inverkeerstelling (nieuw)

Aan hoofdstuk 10 een afdeling 13, die bestaat uit de artikelen 98/12 tot en met 98/20, toevoegen, die luidt als volgt:

"Afdeling 13. Bijsturing van de belasting op de inverkeerstelling

Art. 98/12. Aan artikel 1.1.0.0.2, vierde lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 wordt een punt 4° toegevoegd, dat luidt als volgt:

*"4° euronorm: de maximumdrempel voor de concentratie van bepaalde vervuilen-
de stoffen in de uitlaatgassen van motorvoertuigen, bepaald in opeenvolgende
Europese richtlijnen en verordeningen."*

Art. 98/13. In artikel 2.3.4.1.2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen door wat volgt:

"De belasting wordt berekend volgens de volgende formule:

$$BIV = ((CO_2 * f + x) / 246)^6 * 4500 + c * LC";$$

2° in het tweede lid, 4°, wordt de tabel die de luchtcomponent (c) weergeeft vervangen door wat volgt:

"

brandstofsoort	euronorm	bedrag in euro
diesel	euro 0	2863,15
	euro 1	840,00
	euro 2	622,57
	euro 3	493,36
	euro 3 + roetfilter	467,06
	euro 4	467,06
	euro 4 + roetfilter	459,35
	euro 5 of EEV	459,35
	euro 6	454,07
	benzine, en andere brandstoffen	euro 0
euro 1		509,28
euro 2		152,29
euro 3		95,53
euro 4		22,93
euro 5 of EEV		20,61
euro 6		20,61

";

Art. 98/14. In artikel 2.3.4.1.3 van hetzelfde decreet worden de woorden "41,61 euro" vervangen door de woorden "41,99 euro" en worden de woorden "10.402 euro" vervangen door de woorden "10.497,70 euro".

Art. 98/15. In artikel 2.3.4.1.4, laatste zin, van hetzelfde decreet worden de woorden "1 juli 2013" vervangen door de woorden "1 juli 2015".

Art. 98/16. In de tabel in artikel 2.3.4.1.6 van hetzelfde decreet worden de woorden "benzine en lpg" vervangen door de woorden "benzine en andere brandstoffen, met uitzondering van diesel en aardgas".

Art. 98/17. Aan titel 2, hoofdstuk 3, afdeling 4, onderafdeling 1, van hetzelfde decreet wordt een artikel 2.3.4.1.10 toegevoegd, dat luidt als volgt:

"Art. 2.3.4.1.10. De belasting voor de wegvoertuigen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §2/1, wordt berekend op basis van de bepalingen van dit hoofdstuk zoals deze van toepassing waren vóór 1 januari 2016, meer bepaald wat betreft de tarieven, vermeld in deze afdeling, en de vrijstellingen, vermeld in afdeling 6.

Op straffe van verval wordt aan de volgende voorwaarden voldaan:

1° het wegvoertuig werd vóór 31 oktober 2015 besteld;

2° het wegvoertuig wordt na 31 december 2015 voor de eerste keer ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid;

3° een kopie van de bestelbon wordt aan de bevoegde entiteit van de Vlaamse administratie bezorgd vóór 15 januari 2016, samen met een formulier, afgeleverd door deze entiteit, dat wordt ondertekend door de betrokken belastingplichtige, en dat minstens de volgende gegevens bevat:

- a) hetzij het identificatienummer uit het Rijksregister van de natuurlijke personen, hetzij het ondernemingsnummer dat bekend is bij de Kruispuntbank van Ondernemingen, hetzij het identificatienummer, vermeld in artikel 8 van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid, van de persoon op wiens naam het voertuig ingeschreven werd of zal ingeschreven worden in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid;
- b) de voornamen, de achternaam en het domicilieadres van de natuurlijke persoon of de naam, de rechtsvorm en het adres van de maatschappelijke zetel van de rechtspersoon op wiens naam het voertuig ingeschreven werd of zal ingeschreven worden in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid.”.

Art. 98/18. Artikel 2.3.6.0.2 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 2.3.6.0.2. Op voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een elektrische motor of waterstof wordt geen belasting geheven.

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

Art. 98/19. Aan titel 2, hoofdstuk 3, afdeling 6, van hetzelfde decreet wordt een artikel 2.3.6.0.3 toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Art. 2.3.6.0.3. Er wordt tot en met 31 december 2020 geen belasting geheven op:
1° voertuigen waarvan de motor, ook al is het maar gedeeltelijk of tijdelijk, aangedreven wordt met aardgas;
2° plug-in hybride voertuigen met een maximale CO₂-uitstoot van 50 gram per kilometer.

Een plug-in hybride voertuig is een voertuig dat aangedreven wordt door een elektrische motor en een verbrandingsmotor waarvoor de energie geleverd wordt aan de elektrische motor door batterijen die volledig opgeladen kunnen worden via een aansluiting aan een externe energiebron buiten het voertuig.

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

Art. 98/20. In artikel 3.18.0.0.1 van hetzelfde decreet wordt een paragraaf 2/2 ingevoegd, die luidt als volgt:

“§2/2. In afwijking van paragraaf 1, kan het bevoegde personeelslid een administratieve geldboete van 5000 euro opleggen voor een overtreding van artikel 2.3.4.1.10 als de overtreding is gepleegd met de bedoeling de belasting te ontduiken of dat mogelijk te maken.”.

VERANTWOORDING

I. Algemeen

Voorliggende artikelen realiseren een aanpassing van de BIV in functie van de technologische evolutie sinds de invoering van de vergroende BIV. Zodoende wordt uitvoering gegeven aan het Vlaams regeerakkoord voor de periode 2014-2019.

Aangezien een intergewestelijk samenwerkingsakkoord vereist is om de wetgeving inzake VKB en BIV voor leasingvoertuigen te kunnen aanpassen, zijn bovengenoemde maatregelen enkel van toepassing op niet-leasingvoertuigen.

A. Replik op de adviezen van de strategische adviesraden

De adviezen van de SERV, de MORA en de Minaraad werden – gezien de grote inhoudelijke overlap – gezamenlijk besproken voor de VKB en de BIV bij het voorgaande amendement inzake de VKB.

B. Replik op het advies van de Raad van State nr. 58.291/1/3 van 19 oktober 2015 inzake de BIV

– Beperking van het materieel toepassingsgebied tot niet-leasingwagens

De Raad van State geeft aan dat de verschillende behandeling door het Vlaamse Gewest van leasingwagens (ongewijzigde regelgeving) en niet-leasingwagens (vergroening) kan worden verantwoord door het gegeven dat de andere gewesten niet akkoord gaan met een hervorming in de aangegeven zin. De Raad dringt evenwel aan op het actief streven naar een samenwerkingsakkoord waarbij eventuele discriminaties zoveel als mogelijk worden voorkomen of toch beperkt. Voor de repliek op dit punt kan worden verwezen naar de repliek op hetzelfde puntje bij het advies van de MORA (zie boven).

– Gelijke taxatie van euronorm 5 en euronorm 6-diesel

De Raad van State merkt op dat uit de nieuwe tabel waarin de luchtcomponent wordt weergegeven (artikel 116, 2°, van het ontwerp (huidig artikel 98/13) – ontworpen artikel 2.3.4.1.2, tweede lid, 4°, VCF) volgt dat de belasting even hoog is voor een personenwagen met dieselmotor die voldoet aan de euronorm 6 als voor een personenwagen met dieselmotor die voldoet aan de euronorm 5 (in beide gevallen bedraagt de belasting 454,07 euro), terwijl die tabel wel een trapsgewijze afname van de belasting vertoont naarmate men een minder vervuilende dieselwagen in het verkeer brengt (euronorm 0: 2914,27 euro; euronorm 1: 855,00 euro; euronorm 2: 620,21 euro; euronorm 3: 488,69; euronorm 4 of euronorm 3 met roetfilter: 461,92 euro; euronorm 5 of euronorm 4 met roetfilter: 454,07 euro).

De Vlaamse Regering heeft de tabel met de luchtcomponent aangepast zodat het belastingbedrag verschuldigd voor euronorm 5-diesels verschilt van het belastingbedrag voor euronorm 6-diesels.

– Geen vergroening motorfietsen

De hervorming met ecoboni en -mali is niet van toepassing op motorfietsen. Net zoals bij de eerste hervorming in 2012 wordt erop gewezen dat voor deze categorie geen Europees gehomologeerde data inzake milieuprestaties beschikbaar zijn.⁴

– Motivatie van de tijdelijke vrijstellingen voor PHEV's en aardgas

Er moet op gewezen worden dat de bestaande vrijstelling voor PHEV's in de BIV bij ongewijzigde wetgeving geen einddatum kent. Voortaan wordt bepaald dat deze zal uitdoven in 2021. Daarnaast komt de extra voorwaarde dat deze maximaal 50 gram CO₂/km mag uitstoten, waardoor het enkel kan gaan om PHEV's met voldoende grote batterijautonomie. Deze vrijstelling wordt dus verstrengd in plaats van uitgebreid.

Zoals eerder al aangegeven geeft de vrijstelling voor aardgas en PHEV's uitvoering aan de Europese richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen van 22 oktober 2014 die de lidstaten oplegt om nationale beleidskaders te maken voor de marktontwikkeling van milieuvriendelijke energie en/of brandstoffen voor voertuigen en de bijhorende infrastructuur. De doelstelling van de richtlijn is meervoudig.

Eenzijds wil zij deze alternatieve brandstoffen groeikansen geven, zodat zij een marktaandeel van 3 procent kunnen bereiken waarna de technologie markteconomisch levensvatbaar wordt. Deze alternatieve brandstoffen worden gestimuleerd omwille van hun gunstige prestaties inzake milieuvervui-

⁴ 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 milieukeurmerken (*Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1375/1, blz. 6).

lende emissies en broeikasgassen. Elektriciteit en waterstof worden hierbij gezien als definitieve technologieën die leiden tot zeer beperkte emissies naarmate het aandeel van de groenestroomproductie stijgt. Zij kunnen daarnaast dienen om groenestroompieken in de productie te bufferen in batterijen of de aanmaak van waterstof. Voertuigen aangedreven door aardgas (cng/lng) en PHEV's worden gezien als tijdelijke overgangstechnologieën die reeds betere milieuprestaties leveren op korte termijn, maar nog (deels) berusten op fossiele brandstoffen. PHEV's worden daarbij gezien als de opstap naar zuiver elektrische voertuigen, die momenteel nog een beperktere actieradius hebben. Omdat dit tijdelijke overgangstechnologieën betreft, en deze laatste technologieën sneller schaalvoordelen zullen kunnen boeken, dooft de vrijstelling uit na 2020.

Anderzijds maakt rijden op elektriciteit, aardgas of waterstof de samenleving ook minder afhankelijk van de invoer van aardolieproducten.

– Voorzienbaarheidsbeginsel en overgangsregeling

De Raad van State verwijst in zijn advies bij voetnoot naar de overgangsregeling die werd gehanteerd bij het stopzetten van de korting op factuur in artikel 70 van de wet van 28 december 2011 houdende diverse bepalingen. De Vlaamse Regering heeft zich hierop gebaseerd om een analoge overgangsregeling uit te werken voor personen die een nieuw voertuig besteld hebben vóór 31 oktober 2015 (de dag na de definitieve goedkeuring van voorliggend amendement door de Vlaamse Regering).

II. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 98/12

De nieuw toegevoegde definitie van euronorm in artikel 1.1.0.0.2, vierde lid, VCF van 13 december 2013, heeft betrekking op het hele hoofdstuk inzake de belasting op inverkeerstelling. Woorden die meermaals gebruikt worden (in één hoofdstuk), moeten wetgevingstechnisch immers algemeen gedefinieerd worden vooraan in de codex. Er werd gezorgd voor maximale conformiteit met de definitie inzake de VKB.

Artikel 98/13

Ingevolge voorliggend artikel wordt de BIV aangepast in functie van de technologische evolutie sinds de invoering van de vergroende BIV voor niet-leasingvoertuigen in 2011.

De daaruit voortvloeiende sterkere sturing op milieuparameters draagt ook bij aan het bereiken van de doelstellingen uit het klimaatplan van 2015-2020.

Deze hervorming is niet van toepassing op motorfietsen. Net zoals bij de eerste hervorming in 2012 wordt erop gewezen dat voor deze categorie geen Europees gehomologeerde data inzake milieuprestaties beschikbaar zijn.⁵

1. Nood aan aanpassing van de NOx-term

De reële NOx-emissies (emissies in werkelijk verkeer) liggen hoger dan de emissies volgens de Europese testcyclus, de zogenaamde homologatiewaarden. Dit werd bij de vergroening van de BIV in 2012 in rekening gebracht: voor dieselwagens worden niet de homologatiewaarden gebruikt voor NOx maar wordt de NOx constant gehouden voor euronormen 2, 3, 4 en 5-diesels. Er wordt dus rekening mee gehouden dat in reëel verkeer de NOx-emissies niet zijn gedaald hoewel dit volgens de normen wel had gemoeten.

Euronorm 6-wagens waren er in 2011, toen de vergroening van de BIV werd vastgelegd, nog niet op de markt. Er werd toen van uit gegaan dat een euronorm 6-diesel wel lagere NOx-emissies zou hebben door gebruik te maken van katalysatoren (het zogenaamde SCR-systeem (SCR: Selective Catalytic Reduction of selectieve katalytische reductie)). Nu wordt steeds duidelijker, uit testen op de baan, dat ook een euronorm 6-diesel in praktijk meer NOx uitstoot.

Daarom wordt de NOx-term voor euronorm 6-diesel aangepast. Er wordt met andere woorden rekening gehouden met de reële NOx uitstoot van de euronorm 6-diesel bij de berekening van de luchtterm. De reeds toegepaste correctie voor euronorm 2- tot en met 5-dieselwagens wordt nu ook toegepast voor euronorm 6-dieselwagens.

Dit geeft een substantiële verhoging van de BIV voor euronorm 6-diesels. Daar waar de luchtterm voor euronorm 6-dieselwagens, op basis van de homologatiewaarde, momenteel ongeveer 12 euro bedraagt, bedraagt deze, op basis van de reële emissies, 454,07 euro.

⁵ 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 milieukeurmerken (*Parl.St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 1375/1, blz. 6).

2. Rekening houden met de gewijzigde stand van de technologie

Voor CO₂ bevat de formule van de BIV een term (4,5 g/km) die rekening houdt met de jaarlijkse evolutie van het wagenpark. De luchtterm wordt niet automatisch aangepast aan de technologische evolutie van het wagenpark. Er zijn daarnaast steeds nieuwere wagens die op de markt komen en ook het tweedehandspark autonoom verjongt. Dit wordt versterkt door het gewenste effect van de BIV die een verschuiving naar benzinewagens met zich mee brengt.

Om voor een blijvende stimulans voor verdere vergroening te zorgen, worden daarom de milieuparameters bijgesteld. De nadruk ligt hierbij op de luchtterm omdat deze momenteel geen rekening houdt met de autonome technologische evolutie van het park (in tegenstelling tot CO₂).

Door de nadruk op lucht te leggen, verhoogt de luchtterm in de BIV. Dit heeft in nominale waarde vooral effect op dieselloertuigen aangezien dieselloertuigen meer luchtvervuilende stoffen uitstoten en dus reeds een hogere luchtterm hebben in de huidige formule.

Concreet worden volgende aanpassingen doorgevoerd in artikel 2.3.4.1.2 VCF betreffende de tarief-formule van de vergroende belasting op de inverkeerstelling:

1° de tabel met luchtterm 'c' wordt vervangen, waarbij ook het bedrag voor euro 6-norm dieselwagens wordt aangepast aan de reële NOx-emissies. Intussen is immers duidelijk dat – net als bij euro-norm 3 tot en met 5 – de reële NOx-emissies van dieselwagens met euronorm 6 merkbaar hoger liggen dan op basis van de euronorm zou mogen verondersteld worden. Dit wordt nu dus gereduceerd;

2° de CO₂-referentie in de noemer bijgesteld van 250 gram CO₂ naar 246 gram.

Door deze aanpassingen worden bijkomend de criteria die een negatieve invloed hebben op het klimaat voor 30 procent mee in rekening genomen bij het berekenen van de BIV de criteria inzake de vervuulende emissies voor 70 procent mee in rekening genomen, waardoor voertuigen die slecht scoren op een van deze criteria een hogere BIV zullen betalen.

Artikel 98/14 en 98/15

De datum vanaf dewelke de bedragen geïndexeerd worden, wordt aangepast, gezien de tabel met luchtcomponent 'c' geactualiseerde parameters bevat.

Om een 'indexsprong' op de minimum- en maximumbedragen te vermijden, dienen de bedragen in 2.3.4.1.3 VCF daarom ook geactualiseerd te worden.

Artikel 98/16

Door de woorden "benzine en lpg" te vervangen door de woorden "benzine en ander brandstoffen met uitzondering van diesel en aardgas", wordt verduidelijkt dat onder deze categorie ook ander brandstoffen, zoals bijvoorbeeld bio-ethanol, gevat worden.

Artikel 98/17

De Raad van State stelt de vraag of op basis van het 'voorzienigheidsbeginsel' niet moet worden voorzien in een overgangsregeling voor voertuigen die reeds werden besteld, maar waarvan de inverkeerstelling mogelijks niet meer voor 1 januari kan plaatsvinden.

Het is inherent aan een nieuwe regeling dat een onderscheid wordt gemaakt tussen personen die zijn betrokken bij rechtstoestanden die onder het toepassingsgebied van de vroegere regeling vallen en personen die zijn betrokken bij rechtstoestanden die onder het toepassingsgebied van de nieuwe regeling vallen. Een dergelijk onderscheid maakt op zich geen schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet uit. Elke wetswijziging zou immers onmogelijk worden indien zou worden aangenomen dat een nieuwe bepaling die grondwetsbepalingen zou schenden om de enkele reden dat zij de toepassingsvoorwaarden van de vroegere regeling wijzigt (Grondwettelijk Hof nr. 8/2014, 23 januari 2014, B.24.1).

De artikelen 10 en 11 van de Grondwet zijn slechts geschonden indien de overgangsregeling of de ontstentenis daarvan tot een verschil in behandeling leidt waarvoor geen redelijke verantwoording bestaat of indien aan het vertrouwensbeginsel op buitensporige wijze afbreuk wordt gedaan. Dat laatste is het geval wanneer de rechtmatige verwachtingen van een bepaalde categorie van rechtsonderhorigen worden miskend zonder dat een dwingende reden van algemeen belang voorhanden is die het ontbreken van een te hunnen voordele ingestelde overgangsregeling kan verantwoorden.

De goedkeuring van dit decreet en de inwerkingtreding van dit decreet zullen heel dicht bij mekaar liggen. Dat is een bewuste keuze aangezien dit de efficiëntie van de maatregel verhoogt aangezien anders nog heel wat vervuulende voertuigen zouden kunnen ingeschreven worden zonder daarvoor het principe dat de vervuiler betaalt consequent kan worden toegepast.

Anderzijds wordt de rechtsonderhorige hierdoor geconfronteerd met een maatregel die mogelijks voor hem niet voorzienbaar is. Het is ook een realiteit dat de productie en inverkeerstelling van een voertuig (afhankelijk van de fabrikant tot fabrikant) enige tijd kan aanslepen. Rekening houdende met deze verschillende overwegingen is het wenselijk te voorzien in een beperkte overgangsregeling voor inschrijvingen die onder het toepassingsgebied van de nieuwe regeling zouden vallen maar waarvan de inschrijving plaatsvindt na 1 januari 2016, dit ter wille van de consument die niet in de gelegenheid is zijn reeds aangekochte auto in verkeer te brengen voor de inwerkingtreding van de nieuwe regeling.

Gevolg gevend aan het advies van de Raad van State is bijgevolg in een overgangsmaatregel voorzien die wordt ingevoerd met de bedoeling de omschakeling van de oude naar de nieuwe regeling te laten verlopen zonder nadelig gevolg voor de belastingplichtigen die bij hun aankoop van hun voertuig mogelijk zijn uitgegaan van de oude regeling. De overgangsmaatregel geldt voor nieuwe voertuigen die besteld zijn vóór 31 oktober 2015 (de dag na de definitieve goedkeuring van voorliggend amendement door de Vlaamse Regering) en voor zover het voertuig niet is ingeschreven vóór januari 2016 (bij inschrijving voor die datum geldt immers sowieso de oude regeling). Op aanvraag en mits bewijs van de bestelbon zal V LABEL voor deze voertuigen het oude tarief toepassen.

Artikel 98/18 en 98/19

Het gebruik van aardgas (cng/lng) als voertuigbrandstof impliceert nog steeds gebruik van fossiele brandstoffen, maar wordt ten gevolge van de betere milieukeurmerken gezien als een te stimuleren overgangstechnologie. Hetzelfde geldt voor PHEV's.

Om de klimaatdoelstellingen te bereiken en tegelijk de energiemix te bevorderen, wordt met ingang van 2016 voorzien in een tijdelijke vrijstelling in de BIV voor aardgas (cng/lng), ter compensatie van de meerkost bij aankoop die voor deze voertuigen bestaat. Deze maatregel is evenwel slechts tijdelijk. Vanaf 2021 zal geen vrijstelling meer worden toegekend voor aardgasvoertuigen en zal ook de bestaande vrijstellingsregeling voor PHEV's worden stopgezet.

De vrijstellingen voor aardgas en PHEV's zijn namelijk een stimulans om het marktaandeel van deze milieuvriendelijke technologieën te vergroten. Dit opzet kan voldoende worden bereikt tegen 2021, waardoor de extra fiscale stimulans dan ook geschrapt kan worden.

De zuiver elektrische voertuigen, waterstofvoertuigen en PHEV's waren reeds vrijgesteld bij de eerste vergroening van de BIV in 2012. De tijdelijke vrijstelling voor aardgas (cng/lng) is nieuw, evenals als de beperking in de tijd voor PHEV's.

De Europese richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen van 22 oktober 2014 legt de lidstaten op om nationale beleidskaders te maken voor de marktontwikkeling van milieuvriendelijke energie en/of brandstoffen voor voertuigen en de bijhorende infrastructuur.

De doelstelling van de richtlijn is meervoudig. Enerzijds wil zij deze alternatieve brandstoffen groeikanalen geven, zodat zij een marktaandeel van 3 procent kunnen bereiken waarna de technologie markt-economisch levensvatbaar wordt. Deze alternatieve brandstoffen worden gestimuleerd omwille van hun gunstige prestaties inzake milieuvriendelijke emissies en broeikasgassen.

Elektriciteit en waterstof worden hierbij gezien als definitieve technologieën, die leiden tot zeer beperkte emissies, naarmate het aandeel van de groenestroomproductie stijgt. Zij kunnen daarnaast dienen om groenestroompieken in de productie te bufferen in batterijen of de aanmaak van waterstof. Voertuigen aangedreven door aardgas (cng/lng) en PHEV's worden gezien als tijdelijke overgangstechnologieën die reeds betere milieuprestaties leveren op korte termijn, maar nog (deels) berusten op fossiele brandstoffen. PHEV's worden daarbij gezien als de opstap naar zuiver elektrische voertuigen, die momenteel nog een beperktere actieradius hebben. Omdat dit tijdelijke overgangstechnologieën betreft, en deze laatste technologieën sneller schaalvoordelen zullen kunnen boeken, dooft de vrijstelling uit na 2020.

Anderzijds maakt rijden op elektriciteit, aardgas of waterstof ons ook minder afhankelijk van de invoer van aardolieproducten.

Bovenstaande maatregelen kaderen binnen de huidige vergroende BIV, en zijn dus niet van toepassing op leasingvoertuigen. Om de wetgeving voor leasingvoertuigen te kunnen aanpassen is immers een intergewestelijk samenwerkingsakkoord vereist. In het kader van het intergewestelijk overleg in maart 2015 werd gepeild naar de bereidheid van de overige gewesten inzake een samenwerkingsakkoord inzake de vergroening van de leasingvoertuigen. Het Waalse Gewest liet daarop weten nog geen concrete stappen in het vooruitzicht te kunnen stellen. Het Vlaamse Gewest heeft daarom bewust gekozen om het autopark waar ze autonoom bevoegd voor is al te vergroenen. Daarnaast wordt verwezen naar het schrijven van de minister-president van 14 oktober 2015 om nogmaals uit te nodigen tot onderhandeling over deze materie.

Artikel 98/20

Zie de verantwoording bij de overgangsbepaling van artikel 98/17. Om ongewenst gedrag, dat erop gericht is de correcte berekening van de belasting onmogelijk te maken, tegen te gaan, wordt voorzien in een substantiële administratieve geldboete.



C-FIN

AMENDEMENT Nr. 3

voorgesteld door de Vlaamse Regering

Artikel 99

Aan de voorgestelde tekst de volgende punten toevoegen:

*"11° artikel 98/10 houdt op uitwerking te hebben vanaf 1 januari 2021;
12° artikel 98/19 houdt op uitwerking te hebben vanaf 1 januari 2021."*

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendementen nr. 1 en 2.



BIJLAGE 1:
Ontwerpen van amendement



Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016

Amendementen

Voorgesteld door de Vlaamse Regering

Amendement nr. X

Hoofdstuk 13. Vergroening van de verkeersbelasting (nieuw)

Een hoofdstuk 13. invoegen dat luidt als volgt:

“Hoofdstuk 13. Vergroening van de verkeersbelasting

Art. 122. *Aan artikel 2.24.0.1, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 wordt een paragraaf 2/1 toegevoegd, die luidt als volgt:*

“§2/1. Voor de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen die na 31 maart 2016 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid wordt de belasting berekend, op basis van de tabel, vermeld in paragraaf 2, met in acht name van volgende elementen:

- 1° *in functie van de CO₂-uitstoot van het voertuig, gemeten tijdens de homologatie ervan volgens de geldende Europese regelgeving, wordt het tarief*
- a) vermeerderd met 0,30 % voor iedere gram CO₂-uitstoot per kilometer boven 122 gram en niet hoger dan 500 g/km;*
 - b) verminderd met 0,30 % voor iedere gram CO₂-uitstoot per kilometer onder 122 gram maar hoger dan 24 gram;*
- 2° *in functie van de euronorm en de brandstofsoort van het voertuig en desgevallend de aanwezigheid van een roetfilter wordt het tarief met een percentage vermeerderd of verminderd overeenkomstig de volgende tabel:*

<i>euronorm</i>	<i>benzine en andere brandstoffen</i>	<i>diesel</i>
<i>euro 0</i>	<i>30 %</i>	<i>40 %</i>
<i>euro 1</i>	<i>5 %</i>	<i>35 %</i>
<i>euro 2</i>	<i>5 %</i>	<i>30 %</i>
<i>euro 3</i>	<i>0 %</i>	<i>25 %</i>
<i>euro 3 + roetfilter</i>	<i>/</i>	<i>25 %</i>
<i>euro 4</i>	<i>-15 %</i>	<i>25 %</i>
<i>euro 4 + roetfilter</i>	<i>/</i>	<i>15 %</i>
<i>euro 5 of EEV</i>	<i>-15 %</i>	<i>15 %</i>
<i>euro 6</i>	<i>-15 %</i>	<i>15 %</i>
<i>euro 6 RDE 1 (euro 6 ingeschreven vanaf 1 september 2019)</i>	<i>-15 %</i>	<i>10 %</i>
<i>euro 6 RDE 2 (euro 6 ingeschreven vanaf 1 september 2022)</i>	<i>-15 %</i>	<i>- 15 %</i>

De euronorm is de maximumdrempel voor de concentratie van bepaalde vervuilende stoffen in de uitlaatgassen van motorvoertuigen, bepaald in opeenvolgende Europese richtlijnen en verordeningen.

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

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

Art. 123. *In artikel 2.2.4.0.3 van dezelfde codex, wordt het eerste lid vervangen door wat volgt:*

“De belasting, vastgesteld volgens artikel 2.2.4.0.1, § 2 en § 4, de minimumbelastingen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, derde lid en artikel 2.2.4.0.1, § 5, de belastingen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, § 7, alsook de belasting, vermeld in artikel 2.2.4.0.2, § 1, en de minimumbelasting, vermeld in artikel 2.2.4.0.2, § 2, alsook het bedrag, vermeld in artikel 2.2.5.0.4, 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 van het Rijk, vastgesteld tussen de maand mei van het vorige jaar en de maand mei van het lopende jaar. De belastingbedragen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, met uitzondering van paragraaf 2/1, en artikel 2.2.4.0.2, zijn de bedragen die van toepassing waren op 1 juli 2013. De bedragen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, derde lid en artikel 2.2.5.0.4, zijn de bedragen die van toepassing zijn op 1 juli 2015.”

Art. 124. *Aan titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 4, van dezelfde codex wordt een artikel 2.2.4.0.6 toegevoegd dat luidt als volgt:*

“Art. 2.2.4.0.6. Als de euronorm van het wegvoertuig niet bekend is, wordt die parameter voor de toepassing van artikel 2.2.4.0.1, §2/1, 2°, bepaald aan de hand van de datum van de eerste inschrijving van het wegvoertuig, vermeld in de volgende tabel:

<i>datum van de eerste inschrijving van het wegvoertuig in het binnenland of in het buitenland</i>	<i>euronorm</i>
<i>tot en met 31 december 1993</i>	<i>euro 0</i>
<i>vanaf 1 januari 1994 tot en met 31 december 1996</i>	<i>euro 1</i>
<i>vanaf 1 januari 1997 tot en met 31 december 2000</i>	<i>euro 2</i>
<i>vanaf 1 januari 2001 tot en met 31 december 2005</i>	<i>euro 3</i>
<i>vanaf 1 januari 2006 tot en met 31 december 2010</i>	<i>euro 4</i>
<i>vanaf 1 januari 2011 tot en met 31 augustus 2015</i>	<i>euro 5</i>
<i>vanaf 1 september 2015</i>	<i>euro 6</i>

“

Art. 125. *Aan titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 4, van dezelfde codex wordt een artikel 2.2.4.0.7 toegevoegd dat luidt als volgt:*

“Art. 2.2.4.0.7. Als de CO₂-uitstoot van het wegvoertuig niet bekend is, wordt die parameter voor de toepassing van artikel 2.2.4.0.1, §2/1, 2°, bepaald aan de hand van de brandstofsoort, de cilinderinhoud en de euronorm, vermeld in de volgende tabel:

brandstofsoort	cilinderinhoud in cc	euronorm						
		6	5	4	3	2	1	0
		CO ₂ -emissies in g/km						
benzine en andere brandstoffen, met uitzondering van aardgas en diesel	minder dan 1400	117	125	140	150	164	173	175
	1400 tot en met 2000	150	159	172	185	200	211	213
	meer dan 2000	228	238	247	259	279	295	297
diesel	minder dan 1400	98	103	120	116	125	132	133
	1400 tot en met 2000	117	125	144	151	163	173	174
	meer dan 2000	159	169	201	199	214	226	228
aardgas	minder dan 1400	94	100	112	120	131	139	140
	1400 tot en met 2000	120	127	138	148	160	169	171
	meer dan 2000	182	190	198	207	223	236	238

“

Art. 126. Aan titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 4, van dezelfde codex wordt een artikel 2.2.4.0.8 toegevoegd dat luidt als volgt:

“Art. 2.2.4.0.8. De aanwezigheid van een roetfilter als vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §2/1, 2°, wordt vastgesteld op basis van de PM-gegevens of op basis van de gegevens over de premie voor de aankoop en installatie van emissieverminderende voorzieningen in wegvoertuigen met een dieselmotor. Onder PM wordt verstaan: de uitstoot van deeltjes, gemeten tijdens de homologatie van het wegvoertuig volgens de geldende Europese regelgeving.

Een roetfilter als vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §2/1, 2°, is een halfopen of een gesloten roetfilter.

Een gesloten roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij wegvoertuigen van euronorm 3 en 4 met een uitstoot kleiner dan of gelijk aan 10 mg/km PM. Als in de waarden de combinatie van 0 mg/km PM en 0 g/km CO₂ voorkomt, wordt er geacht geen gesloten roetfilter aanwezig te zijn.

Een halfopen roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij wegvoertuigen als de premie-aanvraag voor de aankoop en installatie van de roetfilter door de Vlaamse overheid is goedgekeurd.”.

Art. 127. Aan titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 5, van dezelfde codex wordt een artikel 2.2.5.0.4 toegevoegd dat luidt als volgt:

“Art. 2.2.5.0.4. Voor de wegvoertuigen waarvan de motor, ook al is het maar gedeeltelijk of tijdelijk, aangedreven wordt met vloeibaar petroleumgas of andere vloeibare koolwaterstofgassen, wordt de belasting verminderd met 100 euro, in voorkomend geval beperkt tot het bedrag van de belasting.

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

Art. 128. *Aan titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 6, van dezelfde codex wordt een artikel 2.2.6.0.6 toegevoegd dat luidt als volgt:*

“Art. 2.2.6.0.6. Op voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een elektrische motor of waterstof wordt geen belasting geheven.

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

Art. 129. *Aan titel 2, hoofdstuk 2, afdeling 6, van dezelfde codex wordt een artikel 2.2.6.0.7 toegevoegd dat luidt als volgt:*

*“Art. 2.2.6.0.7. Er wordt tot en met 31 december 2020 geen belasting geheven op
1° voertuigen waarvan de motor, ook al is het maar gedeeltelijk of tijdelijk, aangedreven wordt met aardgas;
2° plug-in hybride voertuigen met een maximale CO₂-uitstoot van 50 gram per kilometer.*

Een plug-in hybride voertuig is een voertuig dat aangedreven wordt door een elektrische motor en een verbrandingsmotor waarvoor de energie geleverd wordt aan de elektrische motor door batterijen die volledig opgeladen kunnen worden via een aansluiting aan een externe energiebron buiten het voertuig.

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

VERANTWOORDING:

Algemeen

Voorliggende artikelen realiseren een vergroening van de jaarlijkse verkeersbelasting. Zodoende wordt uitvoering gegeven aan het Vlaamse Regeerakkoord voor de periode 2014-2019.

Aangezien een intergewestelijk samenwerkingsakkoord vereist is om de wetgeving inzake VKB en BIV voor leasingvoertuigen te kunnen aanpassen, zijn bovengenoemde maatregelen enkel van toepassing op niet-leasing voertuigen.

Artikelsgewijze bespreking

Artikel 122

Dit artikel heeft voornamelijk betrekking op personenwagens (en daarnaast op de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen). Bovenop de huidige sokkel van fiscale paardenkracht voor de tariefbepaling worden nu ook milieuparameters (met name brandstoftype, aanwezigheid roetfilter, luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot) toegevoegd voor nieuw ingeschreven (al dan niet tweedehandse) voertuigen (met uitzondering van leasingsvoertuigen). Om eigenaars die al een voertuig hebben ingeschreven (en met name personen die niet in staat zijn (snel) een milieuvriendelijker voertuig aan te kopen) niet te penaliseren, worden de reeds ingeschreven voertuigen niet gevat door de nieuwe milieuparameters die worden ingevoerd bij deze hervorming.

De verminderingen of vermeerderingen in functie van milieuparameters (hierna: ecoboni en ecomali), worden uitgedrukt in percentages ten opzichte van de bedragen voorgeschreven op basis van de sokkel van fiscale pk. De Vlaamse Regering wenst de vergroening zodoende op een sociaal verantwoorde manier door te voeren. Vermeerderingen wegens milieuvervuilende aspecten die zouden worden uitgedrukt in absolute bedragen, zouden immers té penaliserend zijn voor de bezitters van een kleine wagen, en te weinig sturend voor bezitters van een grote wagen. Door met percentages te werken kan dit worden tegengegaan. Ook indexatie is overbodig, gezien er geen basisbedragen worden vermeld in de nieuw ingevoegde paragraaf.

Om de problematiek van de klimaatopwarming tegen te gaan, worden onder 122 gram **CO₂-uitstoot** ecoboni gegeven. Voor wat betreft de CO₂-uitstoot, worden de ecoboni en ecomali afgetopt op respectievelijk 24 g/ km en 500 g/ km, dit om mogelijke fouten in de CO₂ uitstoot die voorkomen in het DIV-register (dienst inschrijving voertuigen) te neutraliseren. Concreet betekent dit het volgende:

- voertuigen met een CO₂-emmissie van meer dan 500 g/km zullen dezelfde ecomalus verschuldigd zijn als voertuigen met een CO₂-emmissie van 500 g/km;
- voertuigen met een CO₂-emmissie van minder dan 24 g/km zullen recht hebben op eenzelfde ecobonus als voertuigen met een CO₂-emmissie van 24 g/km.

Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de vervuilende emissies op basis van de **euronorm** van het voertuig. De euronorm is een indicatie van zowel de nefaste effecten op het vlak van fijn stof (dat bijdraagt tot hart- en vaatzieken, en een goede ontwikkeling van de longen bij kinderen kan belemmeren), de stikstofoxiden of zogenaamde NO_x-en (die zowel bijdragen tot de verzuring van het milieu, als tot de vorming van ozon en smog), kankerverwekkende koolwaterstoffen en het giftige koolstofmonoxide. De Vlaamse Regering wenst de autobezitter hierin ook te responsabiliseren volgens het principe dat 'de vervuiler betaalt'.

RDE staat voor Real Driving Emissions. Momenteel wordt aan de bestaande wetgeving een nieuwe testprocedure toegevoegd die er voor moet zorgen dat de NOx emissies in werkelijk verkeer dichter aanleunen bij de normwaarde. De mate waarin volgens deze nieuwe testprocedure de norm mag overschreden worden in reële rijomstandigheden wordt in 2 fasen ingevoerd. In een eerste fase (RDE1) zal de norm nog een aantal keer mogen overschreden worden; in een tweede fase (RDE2) is enkel een onzekerheidsmarge van toepassing op de norm.

Hierbij wordt gedifferentieerd volgens brandstoftype. Diesels zijn hierbij zwaarder ingeschaald omwille van het feit dat hun vervuilende emissies hoger zijn dan bij benzine en andere brandstoffen (o.m. LPG, aardgas (CNG/LNG), bio-ethanol, ...).

In het licht van recente gebeurtenissen, dient benadrukt te worden dat het DIV-register (dienst inschrijving voertuigen) de enige authentieke bron is waarop we ons kunnen baseren voor de berekening van de verkeersbelasting. De Vlaamse Belastingdienst werkt dus op basis van labels zoals die werden toegekend op basis van de Europese homologatietesten, zoals vermeld op het inschrijvingsbewijs van het voertuig en geregistreerd in het DIV-register. Echter, net zoals bij de BIV (belasting op inverkeerstelling), bepaalt de Vlaamse Regering welk gewicht ze toekent aan een bepaalde euronorm, zij het weliswaar op basis van de mate waarin deze voertuigen bijdragen tot luchtverontreiniging.

De percentages ecoboni en ecomali in functie van CO₂ en euronorm dienen met elkaar te worden verrekend.

Enkele voorbeelden:

- 1) een benzinewagen [van het merk volkswagen Golf] met een CO₂-emissie van 114 g/km; euronorm 5 en fiscale pk van 7 heeft recht op een vermindering (ecobonus) van -16,80% (zijnde de som van -1,80% voor CO₂-uitstoot en -15% voor de luchtterm (euronorm));
- 2) Voor een dieselwagen [van het merk Audi A3] met een CO₂-emissie van 99 g/km; euronorm 6 en fiscale pk van 9 geldt een vermeerdering (ecomalus) van 8,10% (zijnde de som van -6,90% voor CO₂-uitstoot en 15% voor de luchtterm (euronorm)).
- 3) Voor een dieselwagen [van het merk BMW serie 5] met een CO₂-emissie van 144 g/km; euronorm 6 en fiscale pk van 11 geldt een vermeerdering (ecomalus) van 21,60% (zijnde de som van 6,60% voor CO₂-uitstoot en 15% voor de luchtterm (euronorm)).

Voor vergroende verkeersbelasting, waarbij op de sokkel van de fiscale paardenkracht ook de toepasselijke ecoboni en/ of ecomali zijn toegepast, wordt een minimum 40 euro ingevoerd.

Aan de opdecim, die voor de gemeenten geheven wordt op de verkeersbelasting, wordt niet geraakt. De gemeentelijke ontvangsten uit de verkeersbelasting zullen dus verhoudingsgewijs mee de budgettaire gevolgen ondervinden van de vergroening.

Artikel 123

In voorliggend artikel wordt de indexatie geregeld van 1^o het minimumbedrag (40 euro) voor de vergroende verkeersbelasting (artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, derde lid) en 2^o het bedrag (100 euro) aan (tijdelijke) belastingvermindering voor LPG-voertuigen (artikel 2.2.5.0.4).

Artikel 124-126

De Vlaamse Belastingdienst baseert zich voor de taxatie in de verkeersbelasting op de authentieke gegevens van het DIV-register (Dienst Inschrijvingen Voertuigen). Het kan evenwel voorkomen dat het DIV-register niet compleet is, om uiteenlopende redenen (ouderdom van het voertuig, onvolledige data-input). Daarom voeren deze artikels een aantal wettelijke vermoedens in. Indien de euronorm of CO₂ onbekend is, wordt deze afgeleid uit de overige gegevens. Er wordt ook vermeld hoe wordt omgegaan met de aanwezigheid van een roetfilter.

Deze bepalingen zijn naar analogie overgenomen uit de huidige belasting op de inverkeerstelling.

Artikel 127

We voorzien een forfaitaire belastingvermindering voor LPG-voertuigen ten belope van een forfaitair bedrag van 100 euro. Vloeibaar petroleumgas is namelijk een alternatieve, als restproduct bij aardgasverwerking en olieraffinage verkregen brandstof met een lagere koolstofvoetafdruk en een significant lagere uitstoot van verontreinigende stoffen dan conventionele brandstoffen (zie ook overweging 7 van richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen).

Artikel 128-129

Om de klimaatdoelstellingen te bereiken en tegelijk de energiemix te bevorderen, wordt – naar analogie met de vergroende BIV – met ingang van 2016 ook een vrijstelling van jaarlijkse verkeersbelasting verleend voor 1° voertuigen die op waterstof rijden en 2° zuiver elektrische voertuigen. Elektriciteit en waterstof zijn namelijk energiebronnen die erg aantrekkelijk zijn in steden en voorsteden en andere dichtbevolkte gebieden. Deze energiebronnen kunnen bijdragen tot een aanzienlijke vermindering van de CO₂-emissies in het verkeer, een betere luchtkwaliteit en minder geluidshinder in stedelijke en voorstedelijke agglomeraties en andere dichtbevolkte gebieden. Zo speelt de stimulering van deze voertuigen ook een belangrijke rol bij de verwezenlijking van de ambitieuze klimaat- en energiestreefcijfers van de Europese Unie voor 2020.

Tot slot wordt – eveneens naar analogie met de vergroende BIV – met ingang van 2016 en tot en met 2020 ook een tijdelijke vrijstelling verleend voor voertuigen op aardgas (CNG/LNG) en plugin hybride elektrische voertuigen (PHEV). Het gebruik van aardgas (CNG/LNG) als voertuigbrandstof impliceert nog steeds gebruik van fossiele brandstoffen, maar wordt ten gevolge van de betere milieukeurmerken gezien als een te stimuleren overgangstechnologie.

Ook PHEV wordt gezien als een overgangstechnologie richting zuiver elektrische voertuigen. Bij een PHEV wordt een verbrandingsmotor gecombineerd met een elektromotor met een batterijpak dat ook kan opgeladen worden via het stroomnet. Om er zeker van te zijn dat het aandeel van de elektrische aandrijving van betreffende PHEV voldoende groot is, wordt de voorwaarde toegevoegd dat de CO₂-uitstoot maximaal 50 gram mag bedragen.

De vrijstellingen voor aardgas en PHEV zijn een incentive om het marktaandeel van deze milieuvriendelijke technologieën te vergroten. Gezien de meerkost van deze voertuigen beperkter is, kan het opzet voldoende worden bereikt met een tijdelijke vrijstellingsregeling.

Amendement nr. X+1

Hoofdstuk 13. Inwerkingtreding (wijziging)

1° Hoofdstuk 13 vernummeren naar hoofdstuk 14;

2° Artikel 122 vernummeren naar artikel 130;

3° In de voorgestelde tekst van het artikel, vermeld in punt 2°, het volgende toevoegen:

“15° De artikelen van hoofdstuk 13 treden in werking vanaf 1 april 2016.

16° Artikel 129 houdt op uitwerking te hebben vanaf 1 januari 2021.”.

VERANTWOORDING:

Zie verantwoording bij amendement X.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie,

Annemie TURTELBOOM

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Joke SCHAUVLIEGE

BIJLAGE 2:

Advies van de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
op de ontwerpen van amendement



Briefadvies

Programmadecreet 2016

Voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016

Datum van goedkeuring	22 oktober 2015
Volgnummer	2015 025
Coördinator + e-mailadres	Francis Noyen, francis.noyen@minaraad.be

Mevrouw Annemie Turtelboom
Vlaams minister van Begroting,
Financiën en Energie
Koning Albert II-laan 19 bus 11
1210 Brussel

Datum	22 oktober 2015
Uw referentie	2015-00051
Onze referentie	01/L2/K1/2015/0589
Betreft	Voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016

Mevrouw de minister,

Op 14 oktober 2015 ontving de Minaraad uw adviesvraag over het vermelde voorontwerp van Programmadedcreet 2016. Op 19 oktober 2015 volgde de vraag om een spoedadvies over een amendement op het voorontwerp van decreet door de Vlaamse Regering.

Overeenkomstig artikel 16 van het Decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden worden de adviezen in de regel verstrekt binnen een termijn van dertig dagen na de datum van de ontvangst van de adviesaanvraag. In geval van spoed, die met redenen wordt omkleed, kan de Vlaamse regering de termijn inkorten zonder dat hij minder dan tien werkdagen mag bedragen.

Het verzoek om spoedbehandeling wordt in de brief, die de adviesvraag begeleidt, niet gemotiveerd.

De Minaraad wenst met dit advies in te gaan op de milieu- en natuur-gerelateerde onderwerpen in het programmadedcreet 2016, nl. de hervorming van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de vergroening van de verkeersbelasting.

Het programmadedcreet heeft als doel:

- De belasting op de inverkeerstelling (BIV) aan te passen in functie van de technologische evolutie sinds de invoering van de vergroende BIV voor niet-leasing voertuigen in 2011.
- De jaarlijkse verkeersbelasting aan te passen door bovenop de huidige sokkel van fiscale paardenkracht voor de tariefbepaling ook milieuparameters (met name brandstoftype, aanwezigheid roetfilter, luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot) toe te voegen voor nieuw ingeschreven (al dan niet tweedehandse) voertuigen (met uitzondering van leasingsvoertuigen).

Overleg en onderbouwing

De Minaraad betreurt dat de Vlaamse Regering een aanpassing van de BIV en de verkeersbelasting via een spoedprocedure behandelt. De Vlaamse Regering had reeds veel eerder met haar plannen naar buiten kunnen komen, ten einde het middenveld vroeger in het proces te kunnen raadplegen. Ook in een eerder advies¹ rond de BIV heeft de Minaraad gepleit voor tijdig overleg.

De Minaraad herhaalt zijn opmerking uit zijn eerder advies, nl. dat het, door de afwezigheid van een uitgebreide effectensimulatie en door de afwezigheid van een overzicht van technologische innovaties, moeilijk is om goed onderbouwde uitspraken te doen over de performantie van de hervormde BIV. In de toekomst is het dan ook belangrijk om met redelijke tijdsintervallen (bijvoorbeeld jaarlijks) een evaluatie te doen van de evolutie van het nieuwe wagenpark ten einde de rekensleutel bij te sturen. De Minaraad stelt vast dat ook voor de vergroening van de verkeersbelasting dergelijke uitgebreide effectensimulaties ontbreken.

Principe

De Minaraad vraagt dat bij de stimuli voor vervoersmodi rekening gehouden wordt met de eigenschappen van de verschillende brandstoffen/voertuigen op vlak van klimaat en luchtverontreiniging (inclusief gezondheidsaspecten).

Stap vooruit

De Minaraad gaat akkoord om de NO_x-term voor Euro 6 diesel in de formule voor de berekening van de BIV aan te passen². Immers een Euro 6 diesel stoot in praktijk meer NO_x uit dan wat testcycli laten uitschijnen.

De Minaraad vindt het ook positief dat de jaarlijkse verkeersbelasting ook rekening zal houden met milieuparameters (met name brandstoftype, aanwezigheid roetfilter, luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot).

Leasingwagens

De Minaraad betreurt dat de bijsturing niet van toepassing is op leasingwagens, waartoe het grootste deel van de bedrijfswagens behoren, en vraagt dan ook om dringend werk te maken van het samenwerkingsakkoord of van een andere maatregel zodat de onrechtvaardige situatie wordt rechtgetrokken.

¹ Briefadvies van 8 september 2011 over het voorontwerp van decreet betreffende de belasting op de inverkeerstelling.

² De luchtkwaliteitsterm in de berekeningsformule van de BIV voor Euronorm 6 diesels gaat hierdoor omhoog van 12,25 euro naar 454,07 euro.

Aardgasvoertuigen en *plug-in* hybrides

De Mineraad betreurt sterk het bevoordelen van aardgasvoertuigen en *plug-in* hybrides³. Het voordeel dat deze voertuigen hebben, nl. een iets lagere uitstoot bij eenzelfde model⁴, komt al tot zijn recht in een lagere BIV en verkeersbelasting – aangezien de berekening van de BIV/verkeersbelasting mede gebaseerd is op CO₂ en luchtvervuiling. Echter, door aardgas en *plug-in* hybride voertuigen helemaal vrij te stellen van BIV en verkeersbelasting creëert de overheid de situatie waarin voertuigen op aardgas of hybride aandrijving met een hogere CO₂ uitstoot en gelijke luchtvervuilende emissies minder belastingen verschuldigd zijn dan zuinige benzine wagens. Daarvoor valt geen goede reden te geven.

De Regering creëert hiermee een achterpoort waarbij voertuigen met hoge CO₂ emissies, zoals bepaalde SUV's⁵, door het inbouwen van een kleine elektromotor of aardgastank, de hogere belastingen kunnen omzeilen. Deze evolutie is nu reeds aan de gang. Ook Nederland kende een dergelijke evolutie⁶. In juni van dit jaar lanceerde de Nederlandse Regering een hervorming van het fiscaal systeem voor voertuigen, mede omdat deze achterpoort voor *plug-in* hybrides de Nederlandse belastingbetaler handen vol geld kostte.

³ Binnen deze elektrische voertuigen maakt men veelal een onderscheid tussen:

- *Battery Electric Vehicle* (BEV): een volledige elektrische auto rijdt alleen op elektriciteit en heeft geen verbrandingsmotor. Als de accu leeg is moet de auto opladen via het stopcontact of een snellaadvoorziening.
- *Plug-in Hybrids* (PHEV): zijn hybride voertuigen waarvan de batterij extern opgeladen kan worden via het elektriciteitsnet.

⁴ Uit onderzoek van TNO blijkt dat *plug-ins* in de praktijk een (veel) kleiner deel van hun kilometers elektrisch rijden dan het deel waarmee in de verbruiksmeting van de Europese typekeuring wordt gerekend. In 2015 reden *plug-ins* in Nederland gemiddeld ruim een kwart van hun kilometers elektrisch. Bij een voertuig met een elektrische actieradius van 25 km leidt een dergelijk aandeel tot 50% hogere praktijkemissies van CO₂, bij een actieradius van 75 km zelfs 200% hoger dan volgens de typekeuringstest. Het aandeel elektrische kilometers van *plug-ins* vergroten kan niet via de fiscaliteit.

⁵ SUV: *Sport Utility Vehicle*: een auto met een hoog laadvermogen en/of vervoerscapaciteit, veelal gecombineerd met *off-road*-techniek in de vorm van vierwielaandrijving (terreinwagen).

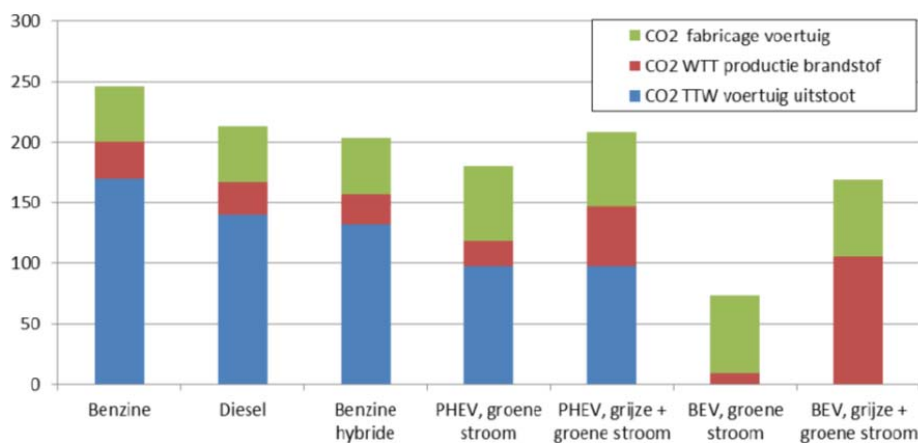
⁶ Deze vaststelling ligt mede aan de basis van een heroriëntering van het Nederlandse stimuleringsbeleid. Nederland heeft de laatste jaren een sterk stimulerend beleid gevoerd voor elektrische wagens (inclusief *plug-ins*). Volgens de Autobrief II van de Nederlandse Regering was de verwachting namelijk dat *plug-ins* zich zouden ontwikkelen tot "EV's-met-hulpmotor", een vehikel gericht op elektrisch rijden, maar zonder de beperking in actieradius. Die verwachting is niet helemaal uitgekomen. "De *plug-in*-wagen bleef groeien; [...]. De gemiddelde *plug-in* overstijgt de gemiddelde auto inmiddels in zowel formaat als in gewicht. En het werkelijke verbruik, zeker als ook het elektriciteitsverbruik in de beschouwing wordt meegenomen, is niet meer herkenbaar vergroenend. Die trend zet door. Wie de brochures bestudeert van nieuw te lanceren *plug-ins* ziet nóg grotere modellen, niet zelden groot formaat terreinauto met honderden pk's. De Nederlandse Regering is van mening dat een verdere fiscale stimulering na 2018 voor de *plug-in* steeds minder op zijn plaats is".

Helderheid nodig i.v.m. de notie “schone voertuigen”

Meer algemeen creëert de overheid verwarring over het begrip “schone voertuigen”. Voertuigen op gas rijden nog steeds op fossiele brandstoffen, hebben slechts een beperkt milieuvoordeel, dat ook slechts een beperkte steun rechtvaardigt, die al in de berekeningswijze van de BIV/verkeersbelastingen vervat zit.

Zoals eerder gesteld is de Minaraad er voorstander van dat het beleid rekening houdt met de eigenschappen van de verschillende brandstoffen/voertuigen op vlak van klimaat en luchtverontreiniging (inclusief gezondheidsaspecten).

Uit verschillende studies⁷ blijkt dat BEV gunstig zijn voor de terugdringing van de klimaatsverandering alsook voor de verbetering van de lokale luchtkwaliteit. De mate waarin wordt bepaald door de wijze waarop de elektriciteit wordt geproduceerd, de verhouding tussen volledig elektrisch rijden versus ondersteuning van de brandstofmotor (hybride of *all electric*) en het brandstofverbruik. De beste resultaten worden gehaald door BEV op groene elektriciteit. Het beleid moet dus de nodige *incentives* geven voor BEV en rijden op groene stroom.



Figuur 1: CO₂-emissies van conventionele en elektrische auto's op basis van 220.000 km. Fabricage voertuig is inclusief onderhoud en recycling (sloop)⁸⁹.

⁷ TNO, Energie- en milieuaspecten van elektrische personenauto's, april 2015.

TNO, CE DELFT, Brandstoffen voor het wegverkeer. Kenmerken en perspectief, juni 2014.

VUB, (Milieu)Potentieel van elektrisch rijden in Vlaanderen, 2011.

⁸ Bron: TNO, Energie- en milieuaspecten van elektrische personenauto's. April 2015.

⁹ Als de accu van het BEV tijdens de levensduur van het voertuig vervangen moet worden, leidt dat tot een extra CO₂-emissie van ca 20 g/km (in toekomst mogelijk lager door verbetering recycling).

Afsluitend

De Minaraad is er voorstander van dat het beleid en de daaraan gekoppelde maatregelen uit moeten gaan van kostenefficiëntie, kosteneffectiviteit en rechtvaardigheid. De Minaraad erkent wel dat in een beginfase bijkomende stimuli misschien nodig zijn om technologieën te laten doorbreken en kip-of-ei-situatie te doorbreken. Een regelmatige evaluatie is dan ook nodig om bv. over-subsidiëring te vermijden.

Boerenbond, UNIZO en VOKA onthouden zich bij het advies wegens werkzaamheden die in verband met dit dossier in SERV-verband worden verricht.

Met de meeste hoogachting,

Iris Penninckx

Voorzitter Minaraad

BIJLAGE 3:

Advies van de Mobiliteitsraad op de ontwerpen van amendement



Bijkomend advies

Programmadedcreet Amendement verkeersbelastingen

Brussel, 23 oktober 2015

MORA_ADV_20151023_amendement_programmadedcreet
Mobiliteitsraad Vlaanderen • Wetstraat 34-36, 1040 Brussel • T +32 2 209 01 11
info@mobiliteitsraad.be • www.mobiliteitsraad.be

Programmadecreet

Amendement verkeersbelastingen

Adviesvraag: Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016 – amendement voorgesteld door de Vlaamse Regering

Adviesvrager: Annemie Turtelboom - Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie

Ontvangst adviesvraag: 16 oktober 2015

Adviestermijn: bij hoogdringendheid

Goedkeuring raad: 23 oktober 2015



Inhoud

1	Inleiding.....	50
2	Samenvatting van het regeringsamendement.....	50
Advies	51
1	Onderbouwing van de maatregel nodig.....	51
2	Maatregel kaderen in een mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid.....	51
3	Opletten met vrijstellingen.....	52

1 Inleiding

Op 16 oktober 2015 keurde de Vlaamse Regering een regeringsamendement goed op het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016 dat reeds was goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 9 oktober 2015.

De MORA maakte zijn advies over het ontwerp van decreet over aan de bevoegde minister op 21 oktober 2015. Gezien de Mobiliteitsraad pas op 16 oktober 2015, bij hoogdringendheid, om advies is gevraagd over het amendement op het ontwerp van decreet, besliste de raad om hierover een apart advies te formuleren.

Beide adviezen zijn formeel goedgekeurd tijdens de MORA-raad van 23 oktober 2015.

2 Samenvatting van het regeringsamendement

Met het amendement wil de Vlaamse Regering een vergroening van de jaarlijkse verkeersbelastingen realiseren. Deze vergroening zal van toepassing zijn op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die na 31 december 2015 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Voertuigen die reeds zijn ingeschreven worden niet gevat door de hervorming.

De Vlaamse Regering wenst de autobezitter te responsabiliseren volgens het principe 'de vervuiler betaalt'.

Voor de verkeersbelasting zullen voor de tariefbepaling naast de huidige sokkel van fiscale paardenkracht ook milieuparameters in rekening gebracht worden zoals brandstoftype, aanwezigheid roetfilter, luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot. In functie van deze milieuparameters zullen procentuele verminderingen of vermeerderingen (ecoboni of ecomali) worden toegekend. Onder de grens van 122 gram CO₂-uitstoot zullen ecoboni worden gegeven. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de vervuilende emissies op basis van de euronorm van een voertuig.

Voor LPG-voertuigen is een forfaitaire belastingvermindering voorzien van maximaal 100 euro. Analoog aan de vergroende BIV verleent de Vlaamse Regering een vrijstelling van jaarlijkse verkeersbelasting aan voertuigen die op waterstof rijden en zuiver elektrische voertuigen. Ook analoog aan de BIV, is een tijdelijke vrijstelling van verkeersbelasting voorzien van 2016 tot en met 2020 voor voertuigen op aardgas (CNG/LNG) en plugin hybride voertuigen (PHEV) met een maximale CO₂-uitstoot van 50 gram.

Advies

De MORA heeft in het verleden reeds aangegeven dat hij een voorstander is van de vergroening van de verkeersbelastingen en een eerlijke beprijzing. Hij vindt het daarom positief dat de Vlaamse Regering de jaarlijkse verkeersbelastingen hervormt om het wagenpark te vergroenen. De Raad vraagt de Vlaamse regering om dringend werk te maken van een samenwerkingsakkoord teneinde ook de leasingvoertuigen te onderwerpen aan de aangepaste tarieven.

1 Onderbouwing van de maatregel nodig

Om het voorstel van de Vlaamse Regering goed te kunnen beoordelen, mist de MORA de onderbouwing van de maatregel onder de vorm van studies. Een evaluatie van de vergroening van de belasting op inverkeerstelling (BIV) en voorbereidende studies over de impact van de vergroening van de jaarlijkse verkeersbelasting zijn ontbrekende stukken in het voor advies voorgelegde dossier. Met deze studies had de Mobiliteitsraad een grondig en geobjectiveerd maatschappelijk debat kunnen voeren en concrete aanbevelingen kunnen formuleren. Het ontbreken van deze documenten en de adviesvraag bij hoogdringendheid maken dit maatschappelijk debat onmogelijk. De MORA vraagt dat deze documenten minstens worden bijgevoegd in het dossier zodat ze het debat in het Vlaams Parlement mee kunnen stofferen.

2 Maatregel kaderen in een mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid

In zijn vorige adviezen vroeg de Mobiliteitsraad om de vergroening te kaderen in een integrale visie op fiscaliteit en autogebruik en –bezit om op termijn de belastingen te verschuiven van het bezit van een voertuig naar het gebruik ervan, rekening houdend met de sociale en economische effecten. Door de hervorming op te nemen in het programmadecreet gaat het integrale aspect verloren.

Zo vroeg de Mobiliteitsraad in zijn Mobiliteitsverslag 2011 om de autofiscaliteit te hervormen met het oog op duurzame mobiliteit. De raad schoof daarbij volgende uitgangspunten naar voor:

- De autofiscaliteit moet meer gedifferentieerd worden om beter de milieudoelstellingen te dienen.
- Er moet een geleidelijke omslag komen van vaste autobelastingen (BIV, verkeersbelasting, eurovignet) naar variabele heffingen.
- Om het fiscaal kader om te vormen tot een eerlijker systeem dat zowel economische, sociale en ecologische aspecten in rekening brengt, is een integrale aanpak noodzakelijk.
- De hervormingen van de autofiscaliteit moeten kaderen in het geheel van prijsmaatregelen die de overheden (EU, Federale, Vlaamse en lokale) uitzetten voor de verschillende modi.

Door de vaststelling dat bij een aantal dieselwagens de werkelijke emissies hoger liggen dan de officieel vastgestelde emissies, is de nood aan vergroening nog groter dan aanvankelijk gedacht. De MORA kan zich vinden in de redenering van de Vlaamse Regering die voor benzine- en dieselveertuigen ecoboni en ecomali voorziet.

De MORA wil hier onmiddellijk bij stellen dat een groener wagenpark vooral impact zal hebben op de doelstelling om de milieu-impact van verkeer te verminderen en een beperkte, positieve impact op de verkeersleefbaarheid. De doelstellingen bereikbaarheid, toegankelijkheid en verkeersveiligheid worden door de vergroening niet geraakt. Hiervoor zullen andere maatregelen nodig zijn.

De Raad benadrukt opnieuw het belang van het inbedden van maatregelen in een langetermijnbeleid op mobiliteit en fiscaliteit. De MORA vraagt ook om de effecten van de nieuwe verkeersbelasting goed op te volgen en, indien nodig, het beleid bij te sturen.

3 Opletten met vrijstellingen

De MORA stelt vast dat het regeringsamendement vrijstellingen bevat voor voertuigen die op waterstof rijden en zuiver elektrische voertuigen. Tijdelijke vrijstellingen zijn voorzien voor LNG- en CNG-voertuigen en voor plugin hybride voertuigen met een maximale CO₂-uitstoot van 50 gram per kilometer. De MORA begrijpt de vrijstellingen als een signaal dat deze voertuigen om milieuredenen te verkiezen zijn boven benzine en diesel. De vrijstellingen kunnen leiden tot een snellere adaptatie van voertuigen met alternatieve brandstoffen in het wagenpark. De MORA stelt vast dat er nog een groot maatschappelijk debat gevoerd wordt over de vraag of voertuigen op aardgas als overgangmaatregel al dan niet tijdelijk moeten vrijgesteld worden van verkeersbelastingen.

De MORA heeft echter steeds gesteld dat er een verschuiving van belasting op bezit naar belasting op gebruik moet plaatsvinden. Voor deze vrijgestelde voertuigen geldt dat ze noch op bezit, noch op gebruik worden belast. De MORA benadrukt dat deze maatregel moet worden ingepast in een volledig mobiliteitsbeleid en dat deze fiscale maatregel andere doelstellingen van het beleid niet mag tegenwerken.

In het regeerakkoord is opgenomen dat voor personenvervoer zal onderzocht worden op welke wijze een kilometerheffing budgetneutraal kan ingevoerd worden. De Mobiliteitsraad vindt dat door het vrijstellen van een verkeersbelasting ook een signaal wordt gegeven dat het bezit en gebruik van een voertuig kostenloos is voor de maatschappij. Evenwel gaan de maatschappelijke kosten verder dan enkel emissies. Dit signaal kan het debat over een toekomstig wegbeprijzingsinstrument voor personenvervoer bemoeilijken.

BIJLAGE 4:

Advies van de Raad van State op de ontwerpen van amendement



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 58.323/3
van 26 oktober 2015

over

amendementen op het voorontwerp van decreet van de Vlaamse
Gemeenschap en het Vlaamse Gewest ‘houdende bepalingen tot
begeleiding van de begroting van 2016’

Op 19 oktober 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie verzocht binnen een termijn van vijf werkdagen een advies te verstrekken over amendementen op het voorontwerp van decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest ‘houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting van 2016’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 22 oktober 2015. De kamer was samengesteld uit Jo BAERT, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Kristine BAMS, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 26 oktober 2015.

*

1. Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 3^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, moeten in de adviesaanvraag de redenen worden opgegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval wordt het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door

“het feit dat het programmadecreet wegens de nauwe band met de begrotingsdecreten en de gelijktijdige behandeling in het Vlaams Parlement in dezelfde periode ingediend moet worden”.

*

2. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State heeft de afdeling Wetgeving zich moeten beperken tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN DE AMENDEMENTEN

3. De voor advies voorgelegde amendementen strekken ertoe de regeling inzake de verkeersbelasting aan te passen door meer rekening te houden met milieuparameters. Bij de berekening van die belasting wordt, naast de fiscale paardenkracht (pk), rekening gehouden met de euronorm, het brandstoftype, het uitgerust zijn met een roetfilter en de CO₂-uitstoot (amendement X). De aan te nemen regeling treedt in werking op 1 januari 2016 (amendement X + 1).

VORMVEREISTEN

4. Uit de notulen van de vergadering van de Vlaamse Regering van 16 oktober 2015 blijkt dat de Vlaamse minister bevoegd voor de financiën en de begroting wordt gelast om over de voor advies voorgelegde amendementen het spoedadvies in te winnen van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, de Mobiliteitsraad en de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen.

Indien de amendementen wijzigingen zouden ondergaan als gevolg van het vervullen van deze vormvereisten, dienen de gewijzigde bepalingen opnieuw voor advies aan de Raad van State te worden voorgelegd.

¹ Aangezien het om amendementen op een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

ALGEMENE OPMERKING

5. Zoals bekend, geldt het grondwettelijke beginsel van gelijkheid- en niet-discriminatie ook in belastingzaken. Artikel 172, eerste lid, van de Grondwet bepaalt dienaangaande:

“Inzake belastingen kunnen geen voorrechten worden ingevoerd.”

Deze bepaling is een bijzondere toepassing van het bij de artikelen 10 en 11 van de Grondwet gewaarborgde beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie.² Het Grondwettelijk Hof past in fiscale aangelegenheden dan ook dezelfde criteria toe om na te gaan of het gelijkheidsbeginsel is geëerbiedigd.

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

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

5.1. De nieuwe regels gelden niet voor leasingvoertuigen, zoals blijkt uit de ontworpen artikelen 2.2.4.0.1, § 2/1, vierde lid, 2.2.5.0.4, tweede lid, 2.2.6.0.6, tweede lid en 2.2.6.0.7, derde lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit (de ontworpen artikelen 122 en 127 tot 129).

De ongelijke behandeling die daaruit voortvloeit, gaat echter terug op een bevoegdheidsrechtelijk onderscheid dat volgt uit artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 ‘betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten’. Zoals de andere gewesten is ook het Vlaamse Gewest immers bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting op de autovoertuigen te wijzigen. Ingeval de belastingplichtige van deze belasting echter een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten is, is de uitoefening van deze bevoegdheden afhankelijk van een voorafgaandelijk tussen de drie gewesten te sluiten samenwerkingsakkoord. Dat betekent dat, wat die laatste categorie van belastingplichtigen betreft, het Vlaamse Gewest afhankelijk is van het akkoord van de twee andere gewesten.

² Zie o.m. GwH 20 april 2005, nr. 72/2005, B.15; GwH 22 december 2010, nr. 160/2010, B.6; GwH 10 februari 2011, nr. 27/2011, B.6; GwH 20 september 2012, nr. 109/2012, B.2; GwH 25 oktober 2012, nr. 127/2012, B.4; GwH 28 maart 2013, nr. 45/2013, B.3; GwH 20 maart 2014, nr. 47/2014, B.5.

³ Vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof. Zie bv. GwH 17 juli 2014, nr. 107/2014, B.12; GwH 25 september 2014, nr. 141/2014, B.4.1.

Een verschillende behandeling door het Vlaamse Gewest – tenzij dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is, in welk geval er sowieso geen discriminatie bestaat – kan derhalve worden verantwoord door het gegeven dat de andere gewesten niet akkoord gaan met een hervorming in de aangegeven zin. Dat belet evenwel niet dat het Vlaamse Gewest er alles moet aan doen om tot een samenwerkingsakkoord te komen waarbij discriminaties zo veel mogelijk worden voorkomen of toch beperkt. Gelet op de artikelen 10 en 11 van de Grondwet heeft het Vlaamse Gewest derhalve de plicht om ter zake initiatieven te nemen, voor zover dat al niet zou zijn gebeurd.

Het verdient aanbeveling om in de memorie van toelichting op dit punt meer verduidelijking te geven.

5.2. Het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit is enkel van toepassing op “de personenauto’s, de auto’s voor dubbel gebruik en de minibussen” die na 31 december 2015 worden ingeschreven. Zodoende geldt de aan te nemen regeling enkel voor de in paragraaf 2 van artikel 2.2.4.0.1 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit bedoelde voertuigen, maar niet voor de in de paragrafen 3 tot 7 van datzelfde artikel bedoelde voertuigen, die eveneens aan de verkeersbelasting zijn onderworpen. Nochtans lijkt het aannemelijk dat de CO₂-uitstoot van een aantal van die voertuigen eenzelfde weerslag zal hebben op het milieu als die van de voertuigen die het voorwerp uitmaken van de ontworpen regeling en waarop ecoboni en ecomali worden toegepast.

Het verschil in behandeling dat hieruit voortvloeit dient redelijk te kunnen worden verantwoord, inzonderheid rekening houdend met het door de stellers van het ontwerp nagestreefde doel, namelijk “een vergroening van de jaarlijkse verkeersbelasting [realiseren]”.

5.3. De in artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit ontworpen regeling is niet afgestemd op de in de artikelen 116 tot 121 van het voorontwerp van decreet ‘houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016’ ontworpen regeling voor de belasting op de inverkeerstelling, waaromtrent de Raad van State, afdeling Wetgeving, op 19 oktober 2015 advies 58.291/1/3 heeft gegeven.

Zo wordt, volgens het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, eerste lid, 1^o, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit, bij de berekening van de verkeersbelasting een onderscheid gemaakt naargelang de CO₂-uitstoot per kilometer minder, dan wel meer dan 122 gram bedraagt. In de ontworpen regeling voor de belasting op de inverkeerstelling wordt weliswaar de CO₂-referentie in de tariefformule bijgesteld, maar die wijziging geldt op uniforme wijze. Ook worden voertuigen die, wat de belasting op de inverkeerstelling betreft, in de tabel met luchtcomponent ‘c’ aan eenzelfde bedrag worden onderworpen, in de tabel in het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, eerste lid, 2^o, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit, niet noodzakelijkerwijs aan eenzelfde vermeerdering of vermindering van de verkeersbelasting onderworpen.⁴

⁴ Zo worden bv. dieselwagens met een euronorm 3 wat de verkeersbelasting betreft aan eenzelfde vermeerdering van 25% onderworpen als dieselwagens met een euronorm 3 + roetfilter en dieselwagens met een euronorm 4, terwijl, wat de belasting op de inverkeerstelling betreft, het bedrag in de tabel met de luchtterm ‘c’ voor dieselwagens met een euronorm 3 hoger is dan het bedrag voor dieselwagens met een euronorm 3 + roetfilter en dieselwagens met een euronorm 4.

De Inspectie van Financiën merkt op dat door de gebrekkige afstemming van de belasting op de inverkeerstelling op de verkeersbelasting “benzineauto’s met een hoge CO₂-uitstoot onderworpen kunnen worden aan dezelfde BIV als dieselauto’s met een lagere CO₂-uitstoot (...) maar in de (voorgestelde) verkeersbelasting een korting kunnen bekomen terwijl voor de dieselauto’s een verhoging zal gelden”.

De afstemming van de ontworpen regeling op die voor de belasting op de inverkeerstelling dient bijgevolg opnieuw te worden bekeken in het licht van het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie.

5.4. Luidens het ontworpen artikel 2.2.6.0.6 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit worden voertuigen die uitsluitend worden aangedreven door een elektrische motor of door waterstof vrijgesteld van de verkeersbelasting. Voertuigen waarvan de motor, ook al is het maar gedeeltelijk of tijdelijk, wordt aangedreven met aardgas en plug-in hybride voertuigen met een maximale CO₂-uitstoot van 50 gram per kilometer worden eveneens, maar tijdelijk (tot 31 december 2020), vrijgesteld van de verkeersbelasting (het ontworpen artikel 2.2.6.0.7 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit).

Volgens het Grondwettelijk Hof komt het de bevoegde wetgever toe de vrijstellingen te bepalen van de belastingen waarin hij voorziet. Hij beschikt ter zake over een ruime beoordelingsbevoegdheid. Wanneer de wetgever vrijstellingen vaststelt, moet hij gebruik kunnen maken van categorieën die, noodzakelijkerwijs, de verscheidenheid van toestanden slechts met een zekere graad van benadering opvangen. Het beroep op dat procedé is niet onredelijk op zich; niettemin moet worden onderzocht of hetzelfde geldt voor de wijze waarop het wordt aangewend.⁵

Te dien aanzien valt niet uit te sluiten dat de in de ontworpen artikelen 2.2.6.0.6 en 2.2.6.0.7 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit bedoelde voertuigen een CO₂-uitstoot hebben die hoger kan zijn dan de voertuigen die op grond van het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, eerste lid, 1°, b), van de Vlaamse Codex Fiscaliteit weliswaar een vermindering van die verkeersbelasting genieten, maar niet ervan worden vrijgesteld. Dat lijkt alleszins het geval te zijn voor vrijstelling ten voordele van de plug-in hybride voertuigen met een maximale CO₂-uitstoot van 50 gram per kilometer, die worden vrijgesteld van de verkeersbelasting, terwijl benzine- en dieselvoertuigen met eenzelfde CO₂-uitstoot van 50 gram per kilometer, of een lagere CO₂-uitstoot, een vermindering van ten hoogste 29,4%⁶ genieten, maar niet worden vrijgesteld.

Het verschil in behandeling dat hieruit voortvloeit, dient nader te worden verantwoord.

⁵ GwH 17 september 2009, nr. 145/2009, B.5 en B.6; GwH 13 oktober 2011, nr. 157/2011, B.4.

⁶ Luidens het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, eerste lid, 1°, b), wordt het tarief van de belasting “verminderd met 0,30% voor iedere gram CO₂-uitstoot per kilometer onder 122 gram maar hoger dan 24 gram”. De vermindering bedraagt dus maximum $98 (122-24) \times 0.30\% = 29,4\%$.

ONDERZOEK VAN DE TEKSTOntworpen artikel 123

6. Het ontworpen artikel 2.2.4.0.3, eerste lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit, bepaalt *in fine*:

“De belastingbedragen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, met uitzondering van paragraaf 2/1, en artikel 2.2.4.0.2, zijn de bedragen die van toepassing waren op 1 juli 2013. De bedragen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, derde lid en artikel 2.2.5.0.4, zijn de bedragen die van toepassing zijn op 1 juli 2015.”

Het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, derde lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit waarnaar wordt verwezen, bepaalt dat de verkeersbelasting minimum 40 euro bedraagt. Luidens het ontworpen artikel 2.2.5.0.4 van diezelfde Codex wordt de verkeersbelasting voor wegvoertuigen waarvan de motor wordt aangedreven met vloeibaar petroleumgas of andere vloeibare koolwaterstofgassen verminderd met 100 euro, in voorkomend geval beperkt tot het bedrag van de belasting.

Gevraagd waarom in het ontworpen artikel 2.2.4.0.3, eerste lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit wordt verwezen naar “bedragen die van toepassing zijn op 1 juli 2015” terwijl het gaat om bedragen waarin wordt voorzien door bepalingen die in werking treden op 1 januari 2016, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“De bepaling stelt dat de nieuwe bedragen van toepassing waren op 1 juli 2015. Dit zou betekenen dat ze op 1 juli 2016 voor de eerste keer geïndexeerd worden.

De Raad van State merkt terecht op dat ze pas in werking treden op 1 januari 2016. De datum van 1 juli werd echter bewust gekozen omdat art. 2.2.4.0.3 stelt dat de belastingbedragen worden aangepast op 1 juli van elk jaar op grond van de schommelingen van het algemeen indexcijfer van de consumptieprijzen van het Rijk, vastgesteld tussen de maand mei van het vorige jaar en de maand mei van het lopende jaar.

De bedragen van toepassing verklaren vanaf 1 januari leek ons tot verwarring te kunnen leiden over de manier waarop de indexatie zou moeten worden toegepast (op basis van de index van de maand mei dan wel van de maand december?) Om geen afbreuk te doen aan de bestaande indexatiebepalingen, werd daarom verduidelijkt dat de bedragen geacht werden van toepassing te zijn op 1 juli 2015. Deze bepaling heeft geen gevolgen voor het verleden, maar enkel voor de toekomst, zij laat nl. de indexatie toe vanaf 1 juli 2016.”

Aangezien de aan te nemen artikelen 2.2.4.0.1, § 2/1, derde lid, en 2.2.5.0.4 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit slechts in werking treden op 1 januari 2016, kunnen de in die bepalingen vermelde bedragen (40 en 100 euro) onmogelijk van toepassing *zijn* op 1 juli 2015. Door het anders te bepalen, kan het ontworpen artikel 2.2.4.0.3, eerste lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit verwarring creëren. Er moet dan ook worden verwezen naar die bedragen *alsof, voor de toepassing van de indexatie*, de in de ontworpen artikelen 2.2.4.0.1, § 2/1, derde lid, en 2.2.5.0.4 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit vermelde bedragen van toepassing waren op 1 juli 2015.

Ontworpen artikel 125

7. In het ontworpen artikel 2.2.4.0.7 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit moet worden verwezen naar “artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, *eerste lid, 1^o*”, van diezelfde Codex (niet “artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, 2^o”).

Ontworpen artikel 126

8. In het derde en vierde lid van het ontworpen artikel 2.2.4.0.8. van de Vlaamse Codex Fiscaliteit wordt bepaald wanneer een wagen geacht wordt uitgerust te zijn met een (gesloten of halfopen) roetfilter.

Er dient op te worden gewezen dat die bepalingen door de woorden “wordt geacht aanwezig te zijn” als een vermoeden worden geformuleerd. Een wettelijk vermoeden is in beginsel steeds weerlegbaar. Als het om een onweerlegbaar vermoeden gaat, moet dit met andere woorden uitdrukkelijk worden bepaald. Het is echter ook mogelijk om geen gewag te maken van een vermoeden en meteen de rechtsregel te poneren.

Gevraagd of de vermoedens waarin die bepalingen voorzien weerlegbaar zijn, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“De Raad van State stelt (...) terecht de vraag of het gaat om weerlegbare of onweerlegbare vermoedens.

Er kan verwezen worden naar de toelichting bij de artikelen bij het ontwerpdecreet houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverterstelling op grond van milieukeurmerken - 1375 (2011-2012) nr. 1, blz. 9.

“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.”

Het antwoord van de gemachtigde maakt duidelijk dat het om een weerlegbaar vermoeden gaat. Bijgevolg moet dit niet nader in de tekst worden gepreciseerd.

Ontworpen artikel 127

9. Luidens het ontworpen artikel 2.2.5.0.4 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit wordt voor de wegvoertuigen waarvan de motor wordt aangedreven met vloeibaar petroleumgas of andere vloeibare koolwaterstofgassen, “de belasting verminderd met 100 euro, in voorkomend geval beperkt tot het bedrag van de belasting”.

Gevraagd wat wordt bedoeld met de woorden “in voorkomend geval beperkt tot het bedrag van de belasting” en welke de verhouding is tussen de ontworpen regeling en het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, derde lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit luidens welke

bepaling de belasting minimum 40 euro bedraagt, heeft de gemachtigde het volgende geantwoord:

“Hieronder vindt u de huidige tarieven in functie van fiscale pk.

aantal pk	totaalbedrag van de belasting in euro
4 en minder	69,72
5	87,24
6	126,12

In geval van een vermindering met 100 [euro] op een voertuig van 4 fiscale pk, zal de taxatie van de gewone VKB tot nul euro herleid worden. (De beperking tot het bedrag van de belasting, betekent met andere woorden dat men niet onder nul kan zakken) In geval van een vermindering met 100 [euro] op een voertuig met 6 fiscale pk, zal de taxatie van de gewone VKB herleid worden tot het residu, namelijk 26,12 euro.”

en

“Net als in de BIV wordt een minimum van 40 euro ingevoerd. Aanslagen van kleinere bedragen zijn immers niet meer doelmatig om te versturen, gezien de vele administratieve kosten die er mee gepaard gaan.

Voor LPG-voertuigen wordt echter ook tegelijkertijd een aanslag verstuurd voor de aanvullende verkeersbelasting in artikel 2.2.4.0.4, eerste lid, VFC waardoor de totale taxatie nooit onder de grens van 40 euro zal vallen. In de praktijk zal dit minimumbedrag dus niet van toepassing zijn op deze categorie van voertuigen. Mogelijks wordt dit best uitdrukkelijk vermeld in de formulering van het artikel.”

Uit het antwoord van de gemachtigde blijkt dat het ontworpen artikel 2.2.5.0.4 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit moet worden gelezen in samenhang met artikel 2.2.4.0.4 van diezelfde Codex. Luidens die laatste bepaling zijn personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen, met inbegrip van de lichte vrachtauto's, waarvan de motor aangedreven wordt met vloeibaar petroleumgas of andere vloeibare koolwaterstoffen, onderworpen aan een *aanvullende* verkeersbelasting van 89,16 euro, 148,68 euro of 208,30 euro.

Het in de artikelen 170, § 2, en 172, tweede lid, van de Grondwet gewaarborgde fiscale wettigheidsbeginsel vereist dat het decreet nauwkeurige, ondubbelzinnige en duidelijke criteria bevat aan de hand waarvan kan worden uitgemaakt welke belastingvermindering een belastingplichtige kan genieten.

In dit geval is niet aan die vereiste voldaan. Zo dient te worden gepreciseerd ten aanzien van welke belasting de belastingvermindering van 100 euro geldt: de verkeersbelasting vastgesteld volgens artikel 2.2.4.0.1 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit, de aanvullende verkeersbelasting waarin artikel 2.2.4.0.4 van diezelfde Codex voorziet, of beide belastingen samen? Hetzelfde geldt voor de beperking van de vermindering “tot het bedrag van de belasting”. Tevens dient de verhouding te worden verduidelijkt tussen het minimumbedrag van 40 euro waarin het ontworpen artikel 2.2.4.0.1, § 2/1, derde lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit voorziet en, desgevallend, het minimumbedrag van 23,16 euro waarin artikel 2.2.4.0.4, derde lid, van diezelfde Codex voorziet.

Het ontworpen artikel 2.2.5.0.4 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit dient derhalve te worden herzien in het licht van het voorgaande.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jo BAERT

BIJLAGE 5:

Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
op de ontwerpen van amendement



Advies

Programmadecreet Begroting 2016

Brussel, 26 oktober 2015

SERV_20151026_programmadecreet_ADV

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

Adviesvraag: Voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016
Adviesvrager: Annemie Turtelboom - Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie
Ontvangst adviesvraag: 9 oktober 2015
Adviestermijn: 10 werkdagen
Decretale opdracht: SERV-decreet 7 mei 2004 art. 11 (overlegfunctie)
Goedkeuring raad: 26 oktober 2015



Mevrouw Annemie TURTELBOOM
Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie
Phoenixgebouw,
Koning Albert II-laan 19 bus 11
1210 BRUSSEL

contactpersoon
Annick Lamote
alamote@serv.be

ons kenmerk
SERV_20151026_programmadecreet_BR_alit

Brussel
26 oktober 2015

Adviesvragen programmadecreet en amendement vergroening verkeersbelasting

Mevrouw de minister

U vroeg de SERV bij hoogdringendheid om advies over het voorontwerp van decreet houdende maatregelen tot begeleiding van de begroting 2016 en over het amendement bij dit voorontwerp over de vergroening van de verkeersbelasting.

Hierna formuleert de SERV een aantal bemerkingen bij de hoofdstukken 2, 5, 8, 9, 11 en 12 van het programmadecreet.

Vooraleer in te gaan op de inhoud van het voorontwerp van decreet, vestigt de SERV de aandacht op de **adviesprocedure**. Ten eerste – en de raad heeft dit al meermaals opgemerkt – is een programmadecreet of amendering van een programmadecreet niet geschikt om grondige fiscale hervormingen door te voeren. Dit is nu geval met de vergroening van de verkeersbelastingen en bij de twee vorige programmacedreten zijn de woonbonus en de schenkingsrechten hervormd. Volgens de raad is er nood aan een globale visie op regionale fiscaliteit. De raad vraagt de Vlaamse regering om fiscale hervormingen tijdig en grondig voor te bereiden. Experts kunnen in een taskforce de contouren van een fiscale hervorming uittekenen. De Vlaamse regering kan op basis daarvan een conceptnota uitwerken die ze voorlegt ter advisering aan de sociale partners waarover vervolgens in het parlement wordt gedebatteerd. De SERV merkt verder op dat een hervorming van de lerarenopleiding niet thuishoort in een programmadecreet.

Ten tweede laat een adviesvraag bij hoogdringendheid de raad niet toe om een gefundeerd inhoudelijk advies uit te werken.

Ten derde oppert de raad bezwaar bij het feit dat de Raad van State gelijktijdig met de adviesraden om advies wordt gevraagd omdat de Raad van State hierdoor geen advies kan geven over de wijzigingen die eventueel nog na de adviezen van de strategische adviesraden worden aangebracht.

Tenslotte wijst de raad erop dat hij pas een week na de beslissing van de Vlaamse regering de formele adviesvraag heeft ontvangen.

Project – en conceptsubsiëring

De SERV wijst erop dat deze subsidies in het verleden steeds als een belangrijke hefboom hebben gediend voor de ontwikkeling van stadsprojecten in centrumsteden. De raad vraagt dan ook dat de budgetten voorzien voor project- en conceptsubsiëring minstens behouden blijven.

Welzijn volksgezondheid en gezin

De SERV stelt vast dat de Vlaamse regering opnieuw haar toevlucht neemt tot de besparingstechniek van het bevriezen van de werkingsmiddelen voor welzijn zonder te onderzoeken waar efficiëntiewinsten kunnen geboekt worden. De raad vraagt om monitoring van de impact van deze maatregel zowel op het aanbod van de dienstverlening als op de gebruikers.

Ten aanzien van de uitbreiding van de toekenning van animatiesubsidies aan commerciële woonzorgcentra en centra voor kortverblijf stelt de SERV dat de hiervoor ter beschikking gestelde middelen in hun totaliteit moeten aangewend worden voor de voorziene activiteit.

De SERV neemt akte van het opnemen van de investeringsuitgaven van ziekenhuizen in het Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Aangelegenheden (VIPA), waarover de SERV geen bemerkingen formuleert. De SERV vraagt wel dat de Vlaamse regering snel een duidelijk toekomstperspectief biedt over het VIPA in zijn geheel, in het bijzonder ten aanzien van de vele organisaties die hier beroep op doen in de diverse sectoren binnen het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin.

Woonbeleid

De eerder voorziene afbouw van de ondersteuning van sociale koopwoningen wordt versneld. De SERV heeft geen principiële bezwaren hierbij, maar stelt wel dat de vrijgekomen middelen binnen het sociale huisvestingsbeleid moeten aangewend worden.

Indieningstermijn betaald educatief verlof

De SERV onderschrijft de inkorting van de indieningstermijn voor het betaald educatief verlof. Dit bevordert een snellere correcte raming van het nodige budget en maakt een goed budgettair beheer mogelijk alsook een snellere terugbetaling van de onkosten.

De raad merkt op dat werkgevers en desgevallend ook sectorfondsen voor een vroegere indiening van de terugbetalingsaanvragen afhankelijk zijn van de gegevens die de opleidingsverstreckers en werknemers moeten aanleveren. De raad wijst op het belang van initiatieven ten aanzien van de opleidingsverstreckers en werknemers voor de tijdige indiening van de nodige gegevens. Zolang dit niet gebeurt moet de mogelijkheid geboden worden om later – wanneer alle opleidingsgegevens ter beschikking zijn - een terugbetalingsaanvraag in te

dienen. De raad verwijst voor het overige naar de principes die omtrent BEV en meer algemeen rond opleiding en vorming opgenomen zijn in het Banenpact en de komende maanden verder worden geconcretiseerd.

Onderwijs

De SERV stelt vast dat de Vlaamse regering bespaart op verschillende aspecten van de werking van het hoger onderwijs. Deze besparing komt bovenop eerdere besparingen in het hoger onderwijs die leidden tot hogere inschrijvingsgelden. De raad stelt zich vragen bij de ongelijke verdeling van de besparingen over de verschillende instellingen. De raad stelt vast dat er ook wordt bespaard op de aanvullende onderzoeksmiddelen alsook op de sociale toelagen. De raad vraagt om monitoring van de impact van de besparingen op de sociale toelagen zowel op het aanbod als op de kwaliteit.

De SERV onderschrijft de extra middelen die voorzien worden voor het aanbieden van onderwijs aan vluchtelingen (uitbreiding van het aanbod Nederlands Tweede Taal, lesinfrastructuur en lesmateriaal).

Financiën en begroting

De SERV ziet de **opheffing** van het **Financieringsfonds voor schuldafbouw en eenmalige uitgaven** (FFEU) en de integratie ervan in de reguliere werking van de Vlaamse gemeenschap als een administratieve vereenvoudiging. Het mechanisme om niet-benutte kredieten integraal om te zetten in investeringsdossiers moet volgens de raad behouden blijven zodat het volume aan investeringskredieten gegarandeerd blijft.

De SERV stelt vast dat de compensaties aan provincies en gemeenten voor de gederfde opcentiemen op de **onroerende voorheffing op materieel en outillage** in belangrijke mate geschrapt worden. De SERV is voorstander van een fiscale aanmoediging van investeringen in materieel en outillage, als een stimulans ter ondersteuning van het ondernemingsklimaat waardoor ook het behoud en de uitbreiding van werkgelegenheid in Vlaanderen ondersteund wordt. De SERV zou het betreuren mocht het verschuiven van de kost van deze maatregel naar de gemeenten aanleiding geven tot verminderde overheidsinvesteringen of een hogere fiscale druk in gemeenten met een hoge industriële tewerkstelling.

Voor de **kilometerheffing** voor vrachtwagens, de **vergroening van de BIV en van de jaarlijkse verkeersbelasting** verwijst de SERV naar het advies van de MORA. De raad vraagt de Vlaamse regering om dringend werk te maken van een samenwerkingsakkoord teneinde ook de leasingvoertuigen te onderwerpen aan de aangepaste tarieven.

Hoogachtend

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

Caroline Copers
voorzitter