



Vlaams
Parlement

ingediend op **927** (2016-2017) – Nr. 2
9 december (2016-2017)

Verslag

namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
uitgebracht door Jos Lantmeeters

over het ontwerp van decreet

betreffende de wijziging
van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013,
wat betreft de terugbetaling van de verkeersbelasting
voor gecombineerd vervoer

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

Voorzitter: Paul Van Miert.

Vaste leden:

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

Plaatsvervangers:

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

Documenten in het dossier:

927 (2016-2017) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

1. Toelichting door de minister	4
2. Bespreking	5
2.1. Tussenkomsten van Jos Lantmeeters, Koen Van den Heuvel en Jan Bertels	5
2.2. Antwoord van de minister	5
3. Stemming	6
Gebruikte afkortingen	7

De Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting besprak dit ontwerp van decreet op haar vergaderingen van 29 november en 6 december 2016.

1. Toelichting door de minister

Minister *Bart Tommelein* zegt dat met dit ontwerp een soepelere regeling wordt uitgewerkt voor gecombineerd vervoer, dat in het dagelijkse taalgebruik doorgaans multimodaal transport wordt genoemd. Vlaanderen wil met wat voorligt een fiscale incentive geven aan keuzes die de mobiliteit ten goede komen.

Wat wordt overeenkomstig de Europese richtlijn verstaan onder gecombineerd vervoer of multimodaal transport? Allereerst moet het gaan om goederenvervoer tussen de lidstaten. Vervoer naar derde landen valt dus niet onder de richtlijn. Voor het voor- of natraject wordt gebruikgemaakt van transport over de weg, voor het andere gedeelte van vervoer per spoor of per boot, zowel binnenvaart als zeevaart. Voor zeevaart geldt wel de beperking dat het moet gaan om intracommunautair vervoer tussen lidstaten, en dat het zeetraject minstens 150 kilometer moet bedragen. Voor- en natraject moeten gebeuren naar het meest dichtbij gelegen, geschikte station voor overslag.

Het moet bovendien gaan om de overslag van een transporteenheid. Het kan gaan om de overslag van ofwel een volledige vrachtwagen, ofwel een aanhangwagen, ofwel een oplegger (waarvan het gewicht deels op een trekker steunt, wat bij een aanhangwagen niet het geval is), ofwel een container, ofwel een wissellaadbak (een soort container die op pootjes kan worden gestald). Vertaald naar het meer courante taalgebruik gaat het dus om het multimodaal transport rail-road of road-boat, wat hij samen.

De huidige regeling betreffende de terugbetaling van verkeersbelasting voor gecombineerd vervoer werd geërfd van het federale niveau, dat de oorspronkelijke richtlijn in 1993 heeft omgezet. Die voorzag in een terugbetaling van de verkeersbelasting voor rail-roadtransport, indien aan bepaalde voorwaarden was voldaan. Voor een maximale terugbetaling van 80 percent van de verkeersbelasting, moest een transportonderneming 24 spoorschijven van 5500 kilometer bij elkaar sparen.

Voor alle duidelijkheid vermeldt de minister dat deze voorwaarde van spoorschijven geen vereiste was van de richtlijn, maar de manier waarop België begin jaren 90 de Europese richtlijn heeft omgezet in eigen regelgeving. Een spoorschijf werd weliswaar meegeteld van zodra men de helft (of 2750 kilometer) had overschreden, maar die afstand komt overeen met een spoortraject van Brussel naar Noord-Afrika of Siberië. Het spreekt voor zich dat het op die manier natuurlijk wel moeilijk was om aan de voorwaarde van vervoer tussen de EU-lidstaten te voldoen. Tot nog toe heeft dan ook geen enkele transportonderneming gebruikgemaakt van deze terugbetalingsregeling.

Na overleg met de transportsector is de regering dan ook gekomen tot een versoepeling van de voorwaarden. De maximale terugbetaling wordt opgetrokken tot 100 percent. Men kan de terugbetaling niet enkel voor rail-road verkrijgen, maar ook voor road-boat, zowel binnenvaart als zeevaart. Er wordt afgestapt van het criterium van spoorschijven met zijn onredelijk hoog aantal kilometers, dat in de praktijk ook moeilijk werkbaar is. Het aantal spoorkilometers staat immers niet vermeld op de vrachtbrief. Ook op courante routeplanners zoals Google Maps staat voor een treinrit tussen twee Europese steden niet de spoorafstand vermeld maar de reistijd. Routeplanners houden bovendien rekening met de kortste route, terwijl een goederentrein vaak een traject aflegt via verschillende overslagstations.

Voortaan wordt gekeken naar het aantal overslagverrichtingen. Vanaf 220 overslagverrichtingen komt men in aanmerking voor de maximale terugbetaling. Als dit ontwerp wordt aangenomen, zullen transportondernemingen vanaf januari 2017 terugbetaling kunnen vragen voor de overslagverrichtingen vanaf het afgelopen jaar 2016.

2. Bespreking

2.1. Tussenkomen van Jos Lantmeeters, Koen Van den Heuvel en Jan Bertels

Volgens *Jos Lantmeeters* maakt de toelichting zeer goed duidelijk waarom de reglementering moet worden aangepast. Wel wil hij weten hoe de administratie voortaan zal verlopen, waarbij hij wijst op het pleidooi van MORA voor een effectieve vereenvoudiging. Voorts peilt hij naar de stand van zaken in het overleg met de Europese Commissie, meer bepaald over de retroactiviteit.

Koen Van den Heuvel is ervan overtuigd dat na de noodzakelijke aanpassing meer ondernemingen zullen gebruikmaken van wat hij een goede ontwikkeling noemt. Ook zijn fractie pleit tegen rompslomp en voor een eenvoudige administratie.

Jan Bertels treedt bij dat de versoepeling van het fiscale voordeel voor het multimodaal vervoer een goede zaak is. Kan de minister in het licht van het genoemde MORA-advies schetsen welke administratieve vereenvoudiging mogelijk is?

2.2. Antwoord van de minister

Bart Tommelein legt uit dat in het uitvoeringsbesluit bepaald wordt dat transportondernemingen aan VLABEL een gedateerde lijst bezorgen van het aantal overslagverrichtingen. Een heel boek met bewijsstukken is niet nodig. Zoals bij de federale personenbelasting zal alleen gevraagd worden de overtuigingsstukken ter beschikking te houden, wat steekproeven ter plaatse mogelijk maakt.

Het overleg met DG Move had plaats op 5 september, waarbij ook de permanente vertegenwoordiging van MOW aanwezig was. Het verliep relatief constructief. De Commissie erkende dat de Belgische omzetting uit het begin van de jaren 90 'non-compliant' was met haar bedoelingen, omdat België de voorwaarden zo streng maakte dat geen enkel bedrijf in aanmerking kwam. DG Move maakt tegen eind 2017 zelf een nieuw voorstel van richtlijn voor gecombineerd vervoer op, waarin eveneens gefocust wordt op overslagverrichtingen, waarvan de kostprijs immers een hoge impact heeft op de keuze voor dat type van vervoer. Op 7 september vertrok een officiële adviesaanvraag. Ook na twee herinnerings-mails in dezelfde maand is er helaas nog altijd geen schriftelijk antwoord aangekomen.

De Raad van State formuleerde inderdaad een opmerking over de retroactiviteit maar aanvaardde haar finaal nadat uit het antwoord van de regering bleek dat zij de belastingplichtige zeker niet tot nadeel strekt, integendeel. Voor de overslagverrichtingen uit 2016 kunnen zij vanaf januari aanvragen doen.

Op vraag van *Jan Bertels* bevestigt *Bart Tommelein* dat ook het uitvoeringsbesluit retroactief werkt.

3. Stemming

Het ontwerp van decreet betreffende de wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de terugbetaling van de verkeersbelasting voor gecombineerd vervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr 927/1) werd eenparig met 13 stemmen voor aangenomen.

Paul VAN MIERT,
voorzitter

Jos LANTMEETERS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

DG Move	Directorate-General for Mobility and Transport (Europese Commissie)
EU	Europese Unie
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
VLABEL	Vlaamse Belastingdienst