



Vlaams
Parlement

ingediend op **1160** (2016-2017) – Nr. 3
29 mei 2017 (2016-2017)

Verslag

namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
uitgebracht door Joris Vandenbroucke

over het ontwerp van decreet

houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit
van 13 december 2013,
wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit
voor lichte vracht en oldtimers

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:

- 1160** (2016-2017) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2: Amendementen

INHOUD

1. Toelichting door de minister	4
2. Algemene bespreking.....	5
3. Artikelsgewijze bespreking en stemming	7
4. Eindstemming.....	8
Gebruikte afkortingen	9
Tekst aangenomen door de commissie.....	10
Bijlage: zie dossierpagina van het document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting besprak op 23 mei 2017 het ontwerp van decreet houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 1165/1).

De presentatie die voor de toelichting werd gebruikt, is te vinden op de [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door de minister

Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, herinnert eraan dat de regering al maatregelen heeft genomen om de belangrijkste voertuigcategorieën te vergroenen. Begin 2016 ging het over de verstrengde BIV en vergroende jaarlijkse verkeersbelasting voor personenwagens. In april 2016 ging de kilometerheffing voor vrachtwagens eindelijk van start. Zoals aangekondigd, zou in een latere fase nog een vergroening volgen van de lichte vracht- of bestelwagens, naast die voor oldtimers. Zij wordt vandaag aan de commissie voorgesteld.

De minister wijst op de eerste resultaten van de eerstgenoemde vergroening. Er is een duidelijke knik in 2016 in de ontdieseling van het personenwagenpark. Indien die tendens zich voortzet, zal men in 2017 de omslag meemaken waarbij het aandeel van benzine voor de eerste keer groter wordt dan dat van diesel. De spreker presenteert een grafiek, waarin onderaan te zien is dat een aantal nieuwe technologieën vechten om de 3%-grens te doorbreken. Ze laten elk een vrij sterke groei optekenen, maar op de massa van het park blijft hun aandeel voorlopig te relatief.

Voor lichte vracht- of bestelwagens is er geen BIV of inschrijvingstaks. De vergroening dient dus te gebeuren via de jaarlijkse verkeersbelasting. Daarbij wordt voortgebouwd op de principes die reeds worden toegepast op personenwagens. De vergroende tarieven gelden enkel voor nieuwe inschrijvingen (zowel van eerste als van tweedehands). Mensen die al een voertuig gekocht hebben en mogelijks niet de middelen hebben om een nieuw voertuig te kopen, worden dus niet gepeenaliseerd. Mensen die een voertuig willen kopen, worden wel gesensibiliseerd.

Deze vergroeningsoperatie geldt enkel voor niet-leasing. Voor de categorie lichte vracht gaat dat om 95% van het park, aangezien slechts 5% leasingbestelwagens betreft. De heffing op bestelwagens is gebaseerd op het laadvermogen of de maximaal toelaatbare massa. Daarbovenop komt een groene laag met een ecobonus of ecomalus. De vrijstellingen voor brandstoftypes bij personenwagens worden doorgetrokken naar lichte vracht. Concreet gaat het om een vrijstelling voor zuiver elektrische bestelwagens en een vrijstelling voor CNG-bestelwagens tot en met 2020.

De lichte vracht kan grosso modo worden ingedeeld in drie subcategorieën. De kleinste modellen zijn eigenlijk louter een andere uitvoering van modellen die ook bestaan bij personenwagens. Er is dus ook altijd een benzineversie aanwezig, waardoor ontdieseling mogelijk is. Het tussenmodel en de grote modellen kennen amper een aanbod van benzinemodellen, waardoor ontdieseling voor deze categorie zeer moeilijk is. De vraag naar motoren met een hoog koppel is daar niet vreemd aan. Koppel is een indicator van de trekkracht van de motor. Een hoog koppel wil dus zeggen dat hij een zware lading kan trekken. De voertuigen in deze categorie worden ook vaak aangepast of omgebouwd voor specifieke noden, zoals een laadbak, koeling voor goederen, zijkantbelading voor ramenplaatsers of oranje zwaailichten, waardoor de CO₂-parameter uit de fabriek niet meer correct is, en voor een aantal oudere omgebouwde voertuigen zelfs ontbreekt.

Om die reden worden voor de kleinste modellen de groene parameters van de personenwagens toegepast. Als ijkpunt wordt 122 gram CO₂ genomen. Bij betere prestaties geniet men van een ecobonus, bij slechtere prestaties is er een ecomalus. Voor dieselmodellen geldt een ecomalus, voor benzinemodellen een ecobonus, zodat kan worden ingezet op ontdieseling. Omdat voor het tussen- en groot model ontdieseling moeilijk is door het ontbreken van een volwaardig benzineaanbod, wordt ingezet op de problematiek van de luchtvervuiling en voorzien in een sturing op euronorm. Dat sluit ook het best aan op de milieusturing die gebeurt bij grotere vrachtwagens.

Zoals gevraagd door de Raad van State, wordt het onderscheid extra gemotiveerd. Bij de zwaardere lichte vracht, is er weinig vraag naar benzinemotoren omdat een dieselmotor meer koppel genereert, wat zoals gezegd uitdrukt hoeveel trekkracht de motor ontwikkelt op de lading. Bij de lichte modellen lichte vracht speelt dat minder een rol gezien de lichtere lading die vervoerd moet worden.

De Vlaamse Regering wil de juiste keuzes stimuleren met een ecobonus, maar vervuilende keuzes ontraden met een ecomalus, besluit de minister, die daarop enkele voorbeelden geeft van de groene taxatie op populaire modellen. Voor een nieuwe Citroën Berlingo zal de benzineversie goedkoper worden voor elk jaar van de levensduur, en de dieserversie navenant duurder. Op de inschrijving van tweedehandsmodellen, die vaak vervuiler zijn omdat ze ouder zijn, is het aandeel ecomalus groter. Voor een groot model bestelwagen neemt hij het voorbeeld van de Ford Transit 2T. Een herinschrijving van een ouder model met slechtere euronorm, zal leiden tot een jaarlijkse hoger bedrag aan ecomalus.

De verkeersbelasting wordt op nul gezet voor CNG-bestelwagens, en dat tot en met 2020. Daarvan zijn zeven modellen op de markt. Bij zuiver elektrische bestelwagens is er voorlopig geen beperking in de tijd. Daarvan zijn drie modellen op de markt, maar de regering hoopt dat het aandeel verder groeit.

Ook voor oldtimers zijn er veranderingen op til. Om te beginnen verhoogt de leeftijdsgrens. Oldtimers genieten in de verkeersfiscaliteit van een forfait van ongeveer 30 tot 40 euro eenmaal ze 25 jaar of ouder zijn. In de meeste EU-landen ligt de leeftijd voor oldtimers echter op 30 jaar. Een EU-richtlijn inzake autokeuring definieert een oldtimer eveneens als een voertuig van 30 jaar of ouder. De Vlaamse Regering zal deze leeftijd dan ook geleidelijk optrekken. Voertuigen die al van het oldtimerforfait genieten (bijvoorbeeld een voertuig van 26 jaar oud), zullen dat dankzij een overgangsregeling niet verliezen, verzekert de minister. Voertuigen die nog geen 25 jaar oud zijn in 2017, zullen vijf jaar langer moeten wachten om van het oldtimerforfait te genieten. Zij zullen dan vijf jaar langer onder de gewone taxatie vallen. De leeftijdsgrens voor oldtimers wordt dus pas geleidelijk opgetrokken vanaf 2018. Ook dat past in de vergroeningsgedachte: voertuigen zullen minder snel buiten de vergroende tarieven voor personenwagens vallen.

Eenmaal 30 jaar oud wordt de categorie oldtimers ook verruimd. Momenteel vallen enkel personenwagens en militaire voertuigen onder het oldtimerforfait. Een aantal andere voertuigcategorieën, bijvoorbeeld een lichte vracht Citroën Mehari, vallen nog onder de gewone taxatie. Door de vergroening van die categorie zou dat leiden tot onevenredige ecomalussen voor die voertuigen. De oldtimercategorie wordt daarom verruimd naar andere voertuigen, zoals bijvoorbeeld lichte vracht.

2. Algemene bespreking

Joris Vandenbroucke meldt dat zijn fractie het ontwerp met enthousiasme zal goedkeuren. Hij deelt aanvullend aan de toelichting door de minister enkele cijfers mee die aantonen waarom het decreet zo dringend is, en die hij van de minister zelf kreeg in antwoord op een schriftelijke vraag. Er zijn om te beginnen steeds meer

lichte vrachtwagens op onze wegen, ondertussen meer dan 430.000. Zij rijden ook steeds meer kilometers, namelijk 53% van het totale aantal voertuigkilometers voor vrachtwagens (lichte en zware, de buitenlandse zelfs meegerekend). Ze zijn goed voor een kwart van de CO₂-uitstoot van de hele vrachtsector en 12% van de N-uitstoot. De gegevens stammen uit 2015 maar bij gebrek aan fiscale wijzigingen of prikkels tot nu toe, verwacht hij niet dat ze gewijzigd zijn. Frappant is dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van lichte vrachtwagens sinds 2011 niet verbeterd is, in tegenstelling tot die van personenwagens. Zeven op tien lichte vrachtwagens hebben een euronorm 4 of lager. Dat betekent dat die minstens 7 jaar oud zijn; meer dan één op drie is minstens 12 jaar oud. Vernieuwing en vergroening van het lichtevrachtwagenpark is dringend, concludeert hij.

Welke budgettaire impact verwacht de minister? Verwacht hij effectief een gedragsverandering? Gaat de nieuwe regeling voor nieuw ingeschreven voertuigen al in vanaf 1 juli 2017? Werd al communicatie gericht aan verdelers of anderen in de sector, of zijn er initiatieven gepland op dat vlak?

Ook *Björn Rzoska* kondigt aan dat zijn fractie het ontwerp steunt. De cijfers van de heer Vandenbroucke, die hem bekend zijn, tonen immers dat nog stappen vooruit mogelijk zijn. Dat de minister voortbouwt op de bestaande fiscaliteit is een goede zaak, al hoopt het lid dat men in de volgende stap naar een slimme kilometerheffing evolueert. Ook hij is geïnteresseerd in de schatting van de begrotingsimpact.

Matthias Diependaele sluit zich aan bij de uitgesproken steun, al waarschuwt hij meteen dat het effect minder groot zal zijn dan bij personenwagens. De aanpassing is immers kleiner en beperkt tot de verkeersbelasting, terwijl de aanschaftaks BIV een meer sturend effect heeft. Hij betreurt ook dat de nieuwe regeling beperkt is tot niet-leasing al is hij het ermee eens dat Vlaanderen niet moet wachten op de andere deelstaten om alvast dit in te voeren. Verder steunt zijn fractie de invoering van dezelfde regeling voor CNG- en elektrische wagens.

Ook *Jenne De Potter* meldt dat zijn fractie zich eveneens aansluit en concludeert dat er een kamerbrede steun is voor het ontwerp. Hij is blij dat de beloofde regeling vandaag voorligt. Naast de budgettaire impact peilt hij naar de stand van zaken in de onderhandelingen over een samenwerkingsakkoord om de regeling ook te kunnen toepassen op leasingwagens (zowel lichte vrachtwagens als personenwagens en wagens voor dubbel gebruik), ook al maken leasingwagens slechts 5% van het wagenpark van de lichte vrachtwagens uit.

Minister *Bart Tommelein* is blij met het brede draagvlak, dat hij ook nodig heeft om op een redelijke termijn de ontdieseling door te zetten. Verschillende elementen samen, waarvan fiscaliteit er een is, zij het niet het enige, zorgen ervoor dat de bevolking zich ervan bewust wordt dat andere types wagens kunnen gebruikt worden voor onze manier van leven en verplaatsen. Gemiddeld rijdt een Vlaming 23 kilometer per dag; geen 20% rijdt er meer dan 50. Voor het overgrote deel van de bevolking zijn andere types auto's noodzakelijk, maar die mentaliteitsverandering vraagt tijd. De minister is er echter van overtuigd dat dit kan, maar ook dat overgang producten nodig zijn zoals CNG en hybride voertuigen.

De budgettaire opbrengst schat hij bij ongewijzigd gedrag 3,258 miljoen euro. Hij hoopt echter dat het veel minder is doordat het gedrag effectief verandert. Het klopt dat de nieuwe regeling over enkele weken al ingaat, maar de Vlaming beseft ondertussen wel dat dieselwagens niet meer gestimuleerd zullen worden en zal volgens hem dan ook niet verrast zijn door de wijziging van de verkeersbelasting vanaf 1 juli. Hij heeft vastgesteld dat ondertussen een amendement werd ingediend over de mogelijkheid om zwaardere voertuigen naar CNG om te bouwen.

Minister Ben Weyts doet onderzoek naar de genoemde kilometerheffing in het perspectief van de volgende legislatuur, en rapporteert daarover op 13 juli 2017 in de commissie Mobiliteit. De leasingwagens, waarover hij al gesprekken voerde met zijn collega's uit de andere gewesten, vormen geen eenvoudige klus. De maatschappijen zijn immers gecentraliseerd op een heel kleine oppervlakte, voornamelijk in Vlaanderen. Het algemeen belang vereist niettemin dat men tot resultaten komt. Hij bevestigt wel dat het in de voorliggende voertuigcategorie slechts om 5% gaat. Belangrijker is dan ook een doorbraak in de categorie personenwagens, waaraan hij blijft werken, zo verzekert minister Bart Tommelein.

3. Artikelsgewijze bespreking en stemming

Artikel 1 tot en met 9 worden zonder opmerkingen aangenomen met 10 stemmen voor.

Bij artikel 10 werd amendement nr. 1 ingediend door Willem-Frederik Schiltz, Matthias Diependaele, Jenne De Potter, Paul Van Miert, Peter Van Rompuy en Paul Cordy ter vervanging van artikel 10; dezelfde indieners hebben ook amendement nr. 2 ingediend, tot invoeging van artikel 10/1, en voorts nog amendementen nrs. 3 en 4, tot invoeging van respectievelijk artikelen 11/1 en 11/2 (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 1160/2).

Matthias Diependaele licht de amendementen toe. Het eerste is een puur technische aanpassing. De andere drie bieden een oplossing voor het verkeerde gebruik van de vrijstelling voor CNG-wagens door een installatie met beperkte actieradius, voor 4000 tot 5000 euro, in te bouwen in luxewagens, met een opbrengst over de resterende drie jaar van 15.000 tot 20.000 euro op BIV en verkeersbelasting. Voortaan zou het voordeel door middel van de voorliggende amendementen beperkt worden tot auto's met maximum 11 fiscale pk.

Björn Rzoska steunt de amendementen, maar vindt dat men consequent hetzelfde moet doen bij plug-in hybrides. *Willem-Frederik Schiltz* legt als mede-indiener van de amendementen uit dat men heeft geopteerd voor CNG-wagens omdat die om te bouwen zijn, terwijl een auto ombouwen naar een plug-in hybride iets moeilijker is. Het is alvast een eerste stap. De plafonnering op 4000 euro noemt hij rechtvaardig. Er werd geopteerd voor de voorliggende regeling omdat andere pistes die eerst ook werden voorgesteld bij het opstellen van de amendementen, met name door Matthias Diependaele, minder werkbaar bleken te zijn.

Minister *Bart Tommelein* is heel tevreden met de amendementen en bevestigt zijn keuze voor CNG als overgangsbrandstof. De verstrenging voor CNG komt er omdat de initiële investering er zeer snel terugverdiend kan worden. Bij plug-ins worden de hogere kosten van elektromotor en batterij doorgaans niet gedekt door de fiscale vrijstelling. Het grootste probleem bij hybride auto's is dat de huidige Europese testcyclus hun CO₂-uitstoot artificieel laag inschaalt. De nieuwe WLTP-test, die in voege treedt in september 2017, zal leiden tot CO₂-waarden voor alle brandstoftypes die tot 20% hoger liggen. Plug-in hybride voertuigen zullen daarin nog moeilijk de grens van 50 gram CO₂ halen. De voorraad van bestaande modellen mag wel nog verkocht worden tot september 2019. De minister acht het raadzaam te kijken naar de effecten van de nieuwe Europese testprocedure. Hij stelt dat hij niet zo negatief staat ten opzichte van plug-in hybrides als dat soms wordt voorgesteld, maar hoe dan ook ziet hij CNG en plug-in hybride als overgangssituatie naar de verkoop van volledig fossielvrije voertuigen in 2035.

Amendement nr. 1 en het gewijzigde artikel 10 worden aangenomen met 10 stemmen voor.

Amendement nr. 2 en het ingevoegde artikel 10/1 (vernummerd tot artikel 11) worden aangenomen met 10 stemmen voor.

Artikel 11 (vernummerd tot artikel 12) wordt aangenomen met 10 stemmen voor.

Amendementen nrs. 3 en 4 en de ingevoegde artikelen 11/1 en 11/2 (vernummerd tot respectievelijk artikelen 13 en 14) worden aangenomen met 10 stemmen voor.

Artikel 12 (vernummerd tot artikel 15) wordt aangenomen met 10 stemmen voor.

4. Eindstemming

Het geamendeerde ontwerp van decreet houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers wordt aangenomen met 10 stemmen voor.

Paul VAN MIERT,
voorzitter

Joris VANDENBROUCKE,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

BIV	belasting op de inverkeerstelling
CNG	compressed natural gas (aardgas onder druk)
CO ₂	koolstofdioxide
EU	Europese Unie
N	stikstof
WLTP	Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures (wereldwijd geharmoniseerde standaard voor het bepalen van voertuigemissies, brandstofverbruik en elektrisch bereik van lichte voertuigen)

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In artikel 1.1.0.0.2 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, het laatst gewijzigd bij het decreet van 23 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° aan het derde lid wordt een punt 8° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“8° vennootschap: in afwijking van het eerste lid, 21°, een vennootschap als vermeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van Vennootschappen.”;

2° aan het vierde lid wordt een punt 5° toegevoegd, dat luidt als volgt:

“5° vennootschap: in afwijking van het eerste lid, 21°, een vennootschap als vermeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van Vennootschappen.”.

Art. 3. In artikel 2.2.4.0.1 van hetzelfde decreet, gewijzigd bij de decreten van 19 december 2014, 3 juli 2015 en 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de tabel in §2/1, eerste lid, 2°, wordt de rij

euro 3 + roetfilter	/	+ 30%
---------------------	---	-------

vervangen door de rij

euro 3 + roetfilter	/	+ 25%
---------------------	---	-------

2° er worden een paragraaf 3/1 en een paragraaf 3/2 ingevoegd, die luiden als volgt:

“§3/1. Voor de motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, de lijkwagens, de alleenrijdende landbouwtractoren en de alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in paragraaf 6, die na 30 juni 2017 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid en waarvan de maximaal toegelaten massa maximum 2500 kilogram bedraagt, bedraagt de belasting 19,32 euro per 500 kg maximaal toegelaten massa, met inachtneming 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, in voorkomend geval, de aanwezigheid van een roetfilter wordt het tarief met een percentage vermeerderd of verminderd conform de volgende tabel:

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

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 van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten.

§3/2. Voor de motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, de lijkwagens, de alleenrijdende landbouwtractoren en de alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in paragraaf 6, die na 30 juni 2017 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid en waarvan de maximaal toegelaten massa hoger is dan 2500 kilogram en 3500 kilogram niet overschrijdt, bedraagt de belasting 19,32 euro per 500 kg maximaal toegelaten massa.

In functie van de euronorm van het voertuig en, in voorkomend geval, de aanwezigheid van een roetfilter wordt het tarief, vermeld in het eerste lid, met een percentage vermeerderd of verminderd conform de volgende tabel:

euronorm	percentage
euro 0	+ 35%
euro 1	+ 25%
euro 2	+ 20%
euro 3	+ 15%
euro 3 met roetfilter	+ 10%
euro 4	+ 10%
euro 4 met roetfilter	+ 2,5%
euro 5 of EEV	+ 2,5%
euro 6	0%

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 van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten.”.

Art. 4. In artikel 2.2.4.0.2, §1, eerste lid, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 1° wordt vervangen door wat volgt:

“1° de voertuigen die bij het ontstaan van de belastingplicht sedert meer dan dertig jaar in het verkeer zijn gebracht;”;

2° er wordt een punt 1/1° ingevoegd, dat luidt als volgt:

“1/1° de voertuigen die voldoen aan een van de volgende voorwaarden:
a) in aanslagjaar 2017 sedert meer dan vijfentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
b) in aanslagjaar 2018 sedert meer dan zesentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
c) in aanslagjaar 2019 sedert meer dan zevenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
d) in aanslagjaar 2020 sedert meer dan achtentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
e) in aanslagjaar 2021 sedert meer dan negentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;”;

3° punt 3° wordt opgeheven.

Art. 5. In artikel 2.2.4.0.3, eerste lid, van hetzelfde decreet, gewijzigd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de eerste zin wordt tussen de zinsnede “artikel 2.2.4.0.1, §2” en de zinsnede “en §4” de zinsnede “, §3 voor zover het voertuigen betreft van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten, §3/1, eerste lid, §3/2, eerste lid,” ingevoegd;

2° in de eerste zin wordt tussen de zinsnede “artikel 2.2.4.0.1, §2/1, tweede lid,” en de zinsnede “en artikel 2.2.4.0.1, §5,” de zinsnede “, artikel 2.2.4.0.1, §3/1, tweede lid, artikel 2.2.4.0.1, §3/2, derde lid,” ingevoegd;

3° in de derde zin wordt tussen de zinsnede “De belastingbedragen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, met uitzondering van paragraaf 2/1,” en de zinsnede “en artikel 2.2.4.0.2,” de zinsnede “, §3 voor zover het voertuigen betreft van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten, §3/1 en §3/2,” ingevoegd;

4° er wordt een zin toegevoegd, die luidt als volgt:

“Voor de toepassing van de indexatie zijn de bedragen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §3, voor zover het voertuigen betreft van natuurlijke personen en van andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten, §3/1, eerste en tweede lid, en §3/2, eerste en derde lid, de bedragen die gelden alsof ze van toepassing waren op 1 juli 2017.”.

Art. 6. In artikel 2.2.4.0.6 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° het woord "wegvoertuig" wordt telkens vervangen door het woord "voertuig";
- 2° tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°," en de woorden "bepaald aan de hand van" wordt de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §3/1 en §3/2," ingevoegd.

Art. 7. In artikel 2.2.4.0.7 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° het woord "wegvoertuig" wordt vervangen door het woord "voertuig";
- 2° tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 1°," en de woorden "bepaald aan de hand van" wordt de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §3/2," ingevoegd.

Art. 8. In artikel 2.2.4.0.8 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° het woord "wegvoertuigen" wordt telkens vervangen door het woord "voertuigen" en het woord "wegvoertuig" wordt vervangen door het woord "voertuig";
- 2° in het eerste lid wordt tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°," en de woorden "wordt vastgesteld" de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §3/1 en §3/2," ingevoegd;
- 3° in het tweede lid wordt tussen de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §2/1, eerste lid, 2°," en de woorden "is een halfopen" de zinsnede "artikel 2.2.4.0.1, §3/1 en §3/2," ingevoegd.

Art. 9. In artikel 2.2.5.0.4, tweede lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, wordt tussen het woord "wegvoertuigen" en de woorden "van natuurlijke personen" de zinsnede ", de lichte vrachtauto's, vermeld in artikel 1.1.0.0.2, derde lid, 2°, laatste zin, lijkwagens, en alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §6," ingevoegd.

Art. 10. In artikel 2.2.6.0.6, tweede lid, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, wordt tussen het woord "wegvoertuigen" en de woorden "van natuurlijke personen" de zinsnede ", de lichte vrachtauto's, de lijkwagens, en de alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §6," ingevoegd.

Art. 11. In artikel 2.2.6.0.7 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° het derde lid wordt vervangen door wat volgt:

"Het eerste lid, 1°, is alleen van toepassing op de volgende voertuigen van natuurlijke personen en andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten:

- 1° de wegvoertuigen die vóór 1 juli 2017 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid;
- 2° de wegvoertuigen die na 30 juni 2017 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid en waarvan het belastbaar vermogen 11 fiscale paardenkracht niet te boven gaat;

3° de lichte vrachtauto's, de lijkwagens, en de alleenrijdende trekkers, als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen, vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §6.”;

2° er wordt een vierde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“Het eerste lid, 2°, is alleen van toepassing op de wegvoertuigen, de lichte vrachtauto's, de lijkwagens, en de alleenrijdende trekkers als het andere voertuigen zijn dan de voertuigen vermeld in artikel 2.2.4.0.1, §6, van natuurlijke personen en andere rechtspersonen dan vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten.”.

Art. 12. In artikel 2.3.4.1.3 van hetzelfde decreet wordt de zin “In afwijking van artikel 2.3.4.1.2 bedraagt de belasting op wegvoertuigen die een eerste keer in het verkeer zijn gesteld 25 jaar geleden of eerder 41,99 euro.” vervangen door de zin “In afwijking van artikel 2.3.4.1.2 bedraagt de belasting 41,99 euro voor de wegvoertuigen die een eerste keer in het verkeer zijn gesteld 30 jaar geleden of eerder en voor de wegvoertuigen die voldoen aan een van de volgende voorwaarden:

- 1° in aanslagjaar 2017 sedert meer dan vijftientig jaar in het verkeer zijn gebracht;
- 2° in aanslagjaar 2018 sedert meer dan zeventientig jaar in het verkeer zijn gebracht;
- 3° in aanslagjaar 2019 sedert meer dan achtenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht;
- 4° in aanslagjaar 2020 sedert meer dan negentientig jaar in het verkeer zijn gebracht;
- 5° in aanslagjaar 2021 sedert meer dan negentientig jaar in het verkeer zijn gebracht.”.

Art. 13. Artikel 2.3.5.0.1 van hetzelfde decreet wordt vervangen door wat volgt:

“Art. 2.3.5.0.1. Voor voertuigen waarvan het belastbaar vermogen 11 fiscale paardenkracht te boven gaat en waarvan de motor, ook al is het maar gedeeltelijk of tijdelijk, aangedreven wordt met aardgas, wordt de belasting verminderd met vierduizend euro, in voorkomend geval beperkt tot het bedrag van de belasting als berekend overeenkomstig artikel 2.3.4.1.2 tot en met 2.3.4.1.4, maar zonder toepassing van de minimumbelasting, vermeld in artikel 2.3.4.1.3.

Dit artikel is alleen van toepassing op de wegvoertuigen, vermeld in artikel 2.3.4.1.1.

De vermindering, vermeld in het eerste lid, wordt toegekend tot en met 31 december 2020.”.

Art. 14. In artikel 2.3.6.0.3, eerste lid, 1°, van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 18 december 2015, wordt tussen het woord “voertuigen” en de zinsnede “waarvan de motor, ook al is het maar gedeeltelijk of tijdelijk, aangedreven wordt met aardgas” de zinsnede “waarvan het belastbaar vermogen 11 fiscale paardenkracht niet te boven gaat en” ingevoegd.

Art. 15. De bepalingen van dit decreet zijn van toepassing op de belastbare tijdperken die starten vanaf 1 juli 2017, met uitzondering van artikel 12 dat in werking treedt op 1 juli 2017.