

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 292
van **MATTHIAS DIEPENDAELE**
datum: 18 juni 2018

aan **BART TOMMELEIN**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

Verkeersbelasting - Lichte vrachtauto's

Op 1 juli 2017 werd de vergroening van de jaarlijkse verkeersbelasting uitgebreid naar de nieuwe inschrijvingen van lichte vrachtwagens, lijkwagens, alleenrijdende landbouwtractoren en alleenrijdende trekkers van minder dan 3.5 ton maximaal toegelaten totaalgewicht. Een lichte vrachtauto is een voertuig dat ontworpen en gebouwd werd voor het vervoer van goederen en waarvan de toegelaten massa niet meer is dan 3.500 kg.

De fiscale definitie bepaalt vooral de manier waarop de laadruimte afgesloten moet zijn van de passagiersruimte en de verhouding van de lengte van de laadruimte ten opzichte van die van de wielbasis. In de praktijk gaat het om bestelwagens of pick-ups met enkele of dubbele cabine met een bepaald soort laadruimte.

Voor de berekening van de jaarlijkse verkeersbelasting wordt het basistarief van 19,32 euro per 500 kilo gehanteerd. Dit tarief wordt jaarlijks geïndexeerd vanaf 1 juli 2018. De uiteindelijke som is het resultaat van een berekening van het gewicht, de brandstofsoort, de euronorm en de CO₂-uitstoot. In de praktijk valt de jaarlijkse verkeersbelasting voor lichte vrachtwagens behoorlijk gunstig uit, ook al kan hun impact op het milieu als hoog bestempeld worden.

Vanuit fiscaal oogpunt is er bovendien geen onderscheid tussen voertuigen die effectief gebouwd werden om dienst te doen als laadvoertuig, en voertuigen die omgebouwd worden om die functie uit te oefenen. In de praktijk is het mogelijk om de achterbank te verwijderen en in een laadruimte te voorzien in een hatchback, een break, een monovolume, een SUV of elk ander model met een achterklep om in aanmerking te komen voor de fiscale voordelen van die voertuigklasse.

Concreet gaat het om modellen met een hoge fiscale PK en derhalve een hoge jaarlijkse verkeersbelasting. Door een ombouw naar lichte vracht worden voor dergelijke voertuigen voor de eigenaar significante 'besparingen' gerealiseerd op de verkeersbelasting, terwijl het voertuig de beoogde functie niet vervult en bovendien een stevige impact heeft op het milieu. Daarenboven bestaan er ook zware pick-upmodellen die per definitie als lichte vracht worden ingeschreven, maar ook hier kan twijfel bestaan over de concrete functie die het voertuig vervult.

1. Kan de minister een overzicht bezorgen van het aantal nieuwe inschrijvingen (nieuw of tweedehands) van lichte vrachtauto's in Vlaanderen in de jaren 2015, 2016, 2017 en 2018 tot nu toe? Hierbij graag een verdere onderverdeling naar fiscale PK.
2. Graag ook een overzicht van de bestaande vloot van lichte vrachtauto's in Vlaanderen op 31 december van de jaren 2015, 2016 en 2017, opgedeeld naargelang het aantal fiscale PK van het voertuig.
3. Merkt men, sinds de vergroening van de verkeersbelasting voor lichte vrachtauto's op 1 juli 2017, een (relatieve) stijging van het aantal inschrijvingen van lichte vrachtauto's, eventueel in correlatie tot een stijging van de fiscale PK?
4. Is het mogelijk de cijfergegevens van nieuwe inschrijvingen (nieuw of tweedehands) en de bestaande vloot op te delen naargelang het voertuig in originele staat is, dan wel omgebouwd werd tot lichte vracht? Welke conclusies kan men hier eventueel uit trekken?
5. Ontvangt de minister zelf signalen dat de inschrijving voor bepaalde modellen als lichte vrachtauto niet strookt met het effectief gebruik van het model? Zijn er cijfergegevens over hoeveel voertuigen het zou gaan?

BART TOMMELEIN

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

ANTWOORD

op vraag nr. 292 van 18 juni 2018

van **MATTHIAS DIEPENDAELE**

1. Hierna vindt de Vlaamse volksvertegenwoordiger voor de jaren 2015, 2016, 2017 en 2018 (tot en met 31 mei) een overzicht van het aantal nieuwe inschrijvingen van lichte vrachtauto's in Vlaanderen. De cijfers zijn opgedeeld naargelang het aantal fiscale pk en het soort voertuig (nieuw of tweedehands).

De meeste nieuw ingeschreven lichte vrachtauto's hebben een fiscale pk tussen 11 en 20 (ca. 58%). Ook heel wat lichte vrachtauto's hebben maximum 10 fiscale pk (ca. 33%), wat zeker niet uitzonderlijk hoog is noch voor lichte vracht, noch voor personenwagens. Motorisaties tussen 10 en 20 fiscale pk komen iets vaker voor bij lichte vracht, maar zijn niet ongevoelen gezien de grotere massa (van goederen) die moet verplaatst worden bij lichte vracht, dan bij personenwagens. Lichte vrachtauto's met een fiscale pk boven 20 komen amper voor bij de nieuwe voertuigen.

	2015	2016	2017	jan-mei 2018
Nieuw				
1-10	14.747	15.799	17.977	8.074
11-20	22.631	26.020	28.774	12.979
21-30	74	130	22	10
31-40	3	6	2	0
onbekend*	44	102	89	51
Tweedehands				
1-10	14.628	16.067	16.710	7.404
11-20	28.140	29.100	30.511	13.547
21-30	1.769	1.751	1.782	823
31-40	56	47	55	20
onbekend*	9.004	7.513	6.172	2.100
Totaal	91.096	96.535	102.094	45.008

* de fiscale pk werd berekend a.d.h.v. de cilinderinhoud, onder deze categorie vallen bijgevolg de lichte vrachtauto's waarbij de cilinderinhoud niet wordt vermeld in het databestand van de Vlaamse Belastingdienst en de elektrische lichte vrachtauto's (waarbij er standaard geen cilinderinhoud is)

2. Hierna vindt de Vlaamse volksvertegenwoordiger een overzicht van de bestaande vloot van lichte vrachtauto's in Vlaanderen op 31 december van de jaren 2015, 2016 en 2017, opgedeeld naargelang het aantal fiscale pk.

	2015	2016	2017
1-10	126.011	133.084	140.765
11-20	259.512	269.494	279.635
21-30	7.014	7.333	7.634
31-40	236	234	242
onbekend*	27.360	27.274	25.975

Totaal	420.133	437.419	454.251
---------------	----------------	----------------	----------------

* de fiscale pk werd berekend a.d.h.v. de cilinderinhoud, onder deze categorie vallen bijgevolg de lichte vrachtauto's waarbij de cilinderinhoud niet wordt vermeld in het databestand van de Vlaamse Belastingdienst en de elektrische lichte vrachtauto's (waarbij er standaard geen cilinderinhoud is)

3. Hieronder vindt de Vlaamse volksvertegenwoordiger een overzicht van het aantal nieuwe inschrijvingen van lichte vrachtauto's in 2017, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen inschrijvingen in de eerste en de tweede helft van het jaar. Het hoogste aantal inschrijvingen deed zich voor in de periode januari t.e.m. juni bij de lichte vrachtauto's met 11 t.e.m. 20 fiscale pk, waar het aantal nieuwe inschrijvingen opliep tot 32.196 voertuigen. Het aantal inschrijvingen ligt lager in de tweede helft van 2017, maar dit is een tendens die ook merkbaar was in de voorgaande jaren. In 2015 was de verdeling namelijk 49.040 inschrijvingen in de eerste jaarhelft en 42.056 inschrijvingen in de tweede jaarhelft en voor 2016 betrof het respectievelijk 52.034 en 44.501 inschrijvingen. De verdeling naargelang de fiscale pk voor de periode juli – december is ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van de periode januari – juni.

	Jan-jun 2017	Jul-dec 2017
1-10	19.243	15.444
11-20	32.196	27.089
21-30	921	883
31-40	26	31
onbekend*	3.469	2.792
Totaal	55.855	46.239

* de fiscale pk werd berekend a.d.h.v. de cilinderinhoud, onder deze categorie vallen bijgevolg de lichte vrachtauto's waarbij de cilinderinhoud niet wordt vermeld in het databestand van de Vlaamse Belastingdienst en de elektrische lichte vrachtauto's (waarbij er standaard geen cilinderinhoud is)

4. Het is niet mogelijk voorgaande cijfers op te delen naargelang het voertuig in originele staat is, dan wel omgebouwd werd tot lichte vracht. De controle of een voertuig (al dan niet mits ombouw) voldoet aan de definitie van lichte vrachtauto gebeurt door de keuringsinstanties. Van zodra hieraan voldaan is, krijgt het voertuig de code "lichte vracht", evenwel zonder vermelding van een eventuele ombouw. Het is die code die aan de Vlaamse Belastingdienst wordt doorgegeven door de DIV.

De autokeuring meldde dat ze hierover echter geen concreet cijfermateriaal had, omdat het niet op basis van de databank kon uitgefilterd worden. Voor 2017 werd de rudimentaire 'inschatting' gemaakt dat het mogelijks om 1.500 voertuigen zou kunnen gaan.

Het Samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 tussen het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest legt de voorwaarden voor een kwalificatie als lichte vracht vast. Sindsdien wordt vereist dat de passagiersruimte volledig is afgescheiden van de laadruimte door een scheidingswand. De laadvloer moet horizontaal vlak zijn, vast bevestigd en zonder verankeringspunten voor banken, zetels of veiligheidsgordels. Tenslotte moet de laadruimte min. 50% bedragen van de lengte van de wielbasis. De autokeuring geeft een melding aan de DIV indien niet meer aan de voorwaarden voldaan is.

5. Zoals vermeld, is de huidige fiscale definitie van een lichte vrachtauto het resultaat van een gezamenlijk akkoord van de verschillende gewesten en is vastgelegd in het Samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 tussen het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De definitie bevat een aantal kenmerken waaraan het voertuig moet voldoen: het gewicht, het aantal zitplaatsen, de manier waarop de laadruimte afgesloten moet worden van de passagiersruimte en desgevallend de verhouding van de lengte van de laadruimte ten opzichte van die van de wielbasis. Het gaat hierbij, in tegenstelling tot het reële gebruik van een voertuig, om parameters waarop controle mogelijk is. Die controle gebeurt, zoals al aangehaald, door de keuringscentra. Over het effectieve gebruik van een voertuig als lichte

vrachtauto en over de grootteorde van eventueel oneigenlijk gebruik heb ik geen gegevens. De manier waarop een voertuig (hoofdzakelijk) wordt gebruikt is overigens onmogelijk te controleren, zelfs niet via gerichte controles op de weg. Het onderscheid tussen een 'voertuig voor dubbel gebruik' en een 'lichte vracht' kan daardoor in de praktijk soms moeilijk te maken zijn, ook al verschilt de categorie in de DIV. Een fiscale herkwalificatie van de type inschrijving in de DIV, vergt echter een wijziging van het samenwerkingsakkoord van 2005.