Vlaams Parlement

513 (2020-2021) – Nr. 7
ingediend op 3 december 2020 (2020-2021)

Verslag

namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie
uitgebracht door Philippe Muyters

over het ontwerp van programmadecreet

bij de begroting 2021

Hoofdstuk 1. Algemeen
Hoofdstuk 7. Financiën en Begroting
Hoofdstuk 9. Inwerkingtreding

verzendcode: BEG

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

Voorzitter: Steven Vandeput.

Vaste leden:
Arnout Coel, Maaike De Vreese, Philippe Muyters, Sarah Smeyers, Steven Vandeput;
Adeline Blancquaert, Anke Van dermeersch, Wim Verheyden;
Stijn De Roo, Peter Van Rompuy;
Willem-Frederik Schiltz, Maurits Vande Reyde;
Stijn Bex, Björn Rzoska;
Ludwig Vandenhove.

Plaatsvervangers:
Andries Gryffroy, Liesbeth Homans, Lorin Parys, Wilfried Vandaele, Paul Van Miert;
Filip Brusselmans, Yves Buysse, Johan Deckmyn;
Jo Brouns, Koen Van den Heuvel;
Marino Keulen, Gwendolyn Rutten;
Imade Annouri, Celia Groothedde;
Bruno Tobback.

Toegevoegde leden:
Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:
513 (2020-2021) – Nr. 1: Ontwerp van programmadecreet
– Nr. 2 t.e.m. 6: Amendementen

INHOUD

I. Bespreking op 10 november 2020: toelichting door Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed 4
1. Lagere sancties bij verzuim en tekortschatting in de erfbelasting 4
2. Nalatigheids- en moratoriumintresten 4
3. De verlenging van de woonbonus bij betalingsuitstel door corona 4
4. De overgang naar het WLTP-systeem in de verkeersbelasting en de BIV 4
II. Algemene bespreking op 17 november 2020 6
1. Tussenkomst van Anke Van dermeersch 6
1.1. Band met de begroting en inbreuken op begrotingsprincipes 6
2. Tussenkomst van Steven Vandeput 6
3. Tussenkomst van Björn Rzoska 7
3.1. Autofiscaliteit 7
4. Tussenkomst van Willem-Frederik Schiltz 7
5. Repliek van minister Matthias Diependaele 7
5.1. Band met de begroting en inbreuken op begrotingsprincipes 7
5.2. Hervorming van de verkeersbelasting en belasting op inverkeerstelling 7
III. Bespreking op 1 december 2020: artikelsgewijze bespreking en stemmingen 8
1. Inleiding 8
2. Hoofdstuk 1. Algemeen 8
3. Hoofdstuk 7. Financiën en Begroting 8
3.1. Afdeling 1. Aanpassing aan de belastingverhoging wegens verzuim en tekortschatting inzake de erfbelasting 8
3.2. Afdeling 2. Aanpassing van de nalatigheids- en moratoriuminteresten 9
3.3. Afdeling 3. Mildering van de gevolgen van de coronacrisis inzake de belastingverminderingen voor de eigen woning 9
3.4. Afdeling 4. Overgang naar WLTP in de verkeersbelasting (WLTP: Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) 9
4. Hoofdstuk 9. Inwerkingtreding 11

Bijlage: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be

Op 10 en 17 november en 1 december 2020 besprak de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie de aan de commissie toegewezen hoofdstukken uit het ontwerp van programmadecreet bij de begroting 2021 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2020-21, nr. 513/1).

Het betreft de hoofdstukken 1. Algemeen, 7. Financiën en Begroting en 9. Inwerkingtreding.

(De commissievergaderingen werden als videoconferentie georganiseerd.)

I. Bespreking op 10 november 2020: toelichting door Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed

In zijn algemene inleiding bij de tweede begrotingsaanpassing 2020 en de begrotingsopmaak 2021 gaf minister *Matthias Diependaele* een inleiding bij het aan de commissie toegewezen deel van het ontwerp van programmadecreet bij de begroting 2021. De presentatie van de minister vindt u op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Lagere sancties bij verzuim en tekortschatting in de erfbelasting

De eerste maatregel bestaat in lagere sancties bij verzuim en tekortschatting in de erfbelasting. Het huidige systeem is volgens de minister niet billijk. Altijd en overal zonder mogelijkheid om ervan af te wijken een sanctie opleggen van 10% binnen de 6 maanden na overlijden en 20% erna, is zwaar overdreven. Daarom wordt dat aangepast.

Voortaan krijgt men binnen 6 maanden na het einde van de aangiftetermijn de kans om spontane rechtzettingen te doen tegen een billijker tarief. Hoe sneller men rechtzet, hoe minder men betaalt. Het tarief begint met 1% en stijgt tot 10%.

2. Nalatigheids- en moratoriumintresten

De tweede aanpassing betreft nalatigheids- en moratoriumintresten, die worden verlaagd van 7% tot 4% in het licht van de huidige rentevoeten.

3. De verlenging van de woonbonus bij betalingsuitstel door corona

Gedurende de eerste lockdown werd door de Federale Regering met de banken een akkoord gesloten om mensen met een hypotheeklening 6 maanden betalingsuitstel te verlenen (indien ze dat wensen) waarbij hun lening met 6 maanden wordt verlengd. Deze maatregel zorgt ervoor dat het fiscale voordeel blijft doorlopen met die verlenging van 6 maanden.

4. De overgang naar het WLTP-systeem in de verkeersbelasting en de BIV

De jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling (BIV) worden berekend op basis van een formule waarbij de CO_2-uitstoot een belangrijke parameter is. De manier waarop die uitstoot gemeten wordt, is meermaals gewijzigd.

Er is een systeem van CO_2-meting op basis van de New European Driving Cycle (NEDC) en een systeem op basis van de Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP). Vanaf 1 januari 2021 zal door een Europese hervorming alleen nog CO_2-uitstoot op basis van de WLTP beschikbaar zijn. De maatregel komt erop neer dat discriminatie vermeden wordt door voortaan nog alleen van de WLTP-cijfers gebruik te maken.

Dieselgate en sjoemelsoftware toonden dat de NEDC-test onbetrouwbaar is, wat leidde tot de introductie van de WLTP-test, die een veel betere weergave biedt van de werkelijke CO_2-uitstoot van elke individuele auto. Die hangt ook af van de opties, wat wil zeggen dat eenzelfde model een verschillende jaarlijkse verkeersbelasting en BIV zal moeten betalen, afhankelijk van de gekozen opties. Het grootste onderscheid wordt gemaakt door de keuze van de motor.

Er wordt gekozen voor de voorliggende aanpassing, omdat niets doen tot een gigantische belastingverhoging zou geleid hebben. De door WTLP gemeten uitstoot is immers gemiddeld 25% hoger. De minister toont ter illustratie een tabel met de projectie voor een aantal willekeurige modellen (dia 38). Men ziet telkens hoeveel de jaarlijkse verkeersbelasting en BIV zouden stijgen door de nieuwe waarden in te vullen in de bestaande formule.

De regering is bij de hervorming uitgegaan van het principe van de budgetneutraliteit uit het regeerakkoord. Als overheid wil zij geen extra inkomsten verwerven uit de maatregel. Daarbij komt dat deze enkel geldt voor nieuw ingeschreven voertuigen in 2021. Wie destijds op basis van de toenmalige NEDC-procedure een keuze maakte, ook al was ze fout, krijgt daarvoor geen rekening gepresenteerd. Er is ook geen impact op de waarde op de tweedehandsmarkt.

De minister geeft een voorbeeld. Voor een auto ingeschreven in 2019 is er geen wijziging in de verkeersbelasting (buiten de jaarlijkse indexatie). Wordt die auto verkocht in 2021 en door nieuwe eigenaar opnieuw ingeschreven, dan blijft de huidige regeling van kracht. Bovendien hebben niet alle auto's die nu reeds rondrijden, een WLTP-waarde, vult hij nog aan.

Tot slot worden de fiscale gunstregimes voor CNG (compressed natural gas) en plug-inhybrides niet verlengd, die voor elektrische auto's en waterstof wel. Ook hier is er rechtszekerheid: voor wie nu al van een fiscaal gunstregime geniet, blijft dat zo.

Wat verandert er aan de formule voor de berekening van de BIV?

Bij het beantwoorden van die vraag toont de minister de oude en de nieuwe berekening op een dia. In de oude formule zou de x in 2021 gelijk zijn aan 40,5, waardoor de CO_2 van elke auto verhoogd zou worden met 40,5, ongeacht of die een hoge of een lage CO_2 heeft. In de nieuwe formule echter wordt de CO_2 van elke auto vermenigvuldigd met q=1,07: hoe hoger de CO_2, hoe nadeliger dus.

In de praktijk zorgt de aanpassing ervoor dat 70,84% van de auto's uit 2019 daalt, terwijl een kleine 30% stijgt. Belangrijker is echter dat het verschil tussen een vervuilende en een propere auto groter wordt. De gemiddelde daling is immers met 144 euro een pak minder dan de gemiddelde stijging van 348 euro.

Daarbij komt het verschil tussen autoconstructeurs in het oude systeem, waardoor het moeilijk is om te veralgemenen in de beoordeling van stijging en daling. Sommige constructeurs gaven de uitstoot in NEDC al correct weer. Andere knoeiden en sjoemelden om de uitstoot kunstmatig naar beneden te halen. Sommige auto's zullen daardoor in het nieuwe systeem dan ook weinig verschil vertonen omdat ze in het oude al correct waren ingeschat. Dat verschilt van merk tot merk en van type tot type. De grote lijn is dat er een hogere correctie komt voor de slechte leerlingen met een hoge uitstoot en dat de daling zich voornamelijk – maar niet uitsluitend – voordoet bij gezins- en stadswagens.

Daarop toont hij in de dia's 44 en 45 een tabel met de vijftig meest populaire automodellen in 2019, en het verschil dat de overgang van NEDC naar WLTP voor hen betekent. Voor de meeste stads- en gezinswagens gaat het om een daling. De

eerste wagens met een stijging zijn Volkswagen Tiguan op de zevende plaats, een Nissan op de negende, en Peugeot 3008 op de vijftiende. De overgrote meerderheid daalt echter. De minister vat samen dat het nieuwe systeem werkt met correctere gegevens over de uitstoot en dat het (met de q-waarde van 1,07) de CO_2-waarde iets zwaarder laat doorwegen.

De aanpassingen aan de jaarlijkse verkeersbelasting zijn veel kleiner. Hij is er dan ook van overtuigd dat het aankoopgedrag vooral met de BIV in de richting van minder uitstoot kan gestuurd worden. In de nieuwe formule wordt CO_2 anders aangepast en wordt 122 vervangen door 149. Dat laatste getal is gekozen met het oog op de budgetneutraliteit.

In de praktijk leidt dit tot ruim 60% dalers en ruim 35% stijgers. Ook hier is de gemiddelde daling lager dan de gemiddelde stijging, zij het op een heel andere schaal. Ook hierbij toont de minister twee dia's met de vijftig meest populaire modellen. In de eerste 25 zijn er slechts enkele die met meer dan 5 euro verschil te maken krijgen, en nooit meer dan 10.

De tool om de autobelastingen te berekenen komt binnenkort online.

II. Algemene bespreking op 17 november 2020

1. Tussenkomst van Anke Van dermeersch

1.1. Band met de begroting en inbreuken op begrotingsprincipes

Volgens *Anke Van dermeersch* bevat het ontwerp maatregelen die ten koste gaan van de parlementaire controle op de begroting. De spreekster zet ook een boom op over de band met de begroting.

Zo legt het ontwerp van programmadecreet door een begrotingsfonds Infrastructuur, Cultuur en Jeugd (artikel 5 van het ontwerp) op te richten, de decretale basis voor het verrichten van uitgaven. Zij dacht dat dit alleen kon bij gewoon decreet.

Bovendien is er niet alleen sprake van een uitzondering op het begrotingsprincipe van de eenjarigheid, maar wordt ook dat van de universaliteit met voeten getreden. Een gelijkaardige opmerking formuleert ze bij artikel 12: Toewijzen inkomsten van nieuwe vorm van bestuurlijke beboeting aan het Fonds voor de Wooninspectie.

Bij artikel 19 heeft ze een principiële opmerking van legistieke aard.

Zij dringt aan op een normale parlementaire behandeling, zeker als het gaat over de rechtspositieregeling van personeelsleden. Tijdsdruk is geen argument, want de regeling moet blijkbaar pas in juli volgend jaar ingaan.

2. Tussenkomst van Steven Vandeput

Commissievoorzitter *Steven Vandeput* wijst er op dat de door Anke Van dermeersch geformuleerde opmerkingen betrekking hebben op artikelen van het ontwerp van programmadecreet die niet voor behandeling zijn toegewezen aan deze commissie.

3. Tussenkomst van Björn Rzoska

3.1. Autofiscaliteit

Björn Rzoska legt de minister twee elementen uit het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) over de autofiscaliteit bij het programmadecreet voor, waarbij het gaat om de wens om bij een hervorming ook voor meer rechtvaardigheid te zorgen.

Hoe kan om te beginnen het achterpoortje gesloten worden waarlangs pick-ups voor privégebruik worden ingezet en ingeschreven worden als lichte vracht?

Verder bepleit de MORA een tijdspad om werk te maken van een meer rechtvaardige en sturende fiscaliteit. Algemeen wordt aangenomen dat in de toekomst moet gegaan worden van bezit naar gebruik, wat ook in de Visie 2050 van de regering-Bourgeois zat, die door de regering-Jambon wordt hernomen.

4. Tussenkomst van Willem-Frederik Schiltz

De fractie van *Willem-Frederik Schiltz* is zeer tevreden met de voorgestelde aanpassingen, die hij rechtvaardig noemt.

Hij vermeldt de noodzakelijke correctie van de moratoriumintresten en het milderen van de woonbonus.

Ook de hervorming van de verkeersbelasting en BIV zit goed, anders dan vergroeningsinitiatieven die mensen het gevoel geven dat ze financieel bedot worden. De overheid stelt zich betrouwbaar op en handhaaft aangegane tariefakkoorden. Het is dan ook logisch dat de nieuwe tarieven pas ingaan bij nieuwe voertuigen. De vrijstellingen voor wagens met een lage emissie duwen bovendien in de richting van vergroening. Ook voor uitbaters en gebruikers van deelsystemen dalen de aankoop- en inschrijvingskosten als ze groenere auto's inzetten. Het lid gewaagt van een gezond evenwicht.

5. Repliek van minister Matthias Diependaele

5.1. Band met de begroting en inbreuken op begrotingsprincipes

Matthias Diependaele verwijst Anke Van dermeersch met haar opmerkingen door naar zijn collega-ministers.

5.2. Hervorming van de verkeersbelasting en belasting op inverkeerstelling

Verder is hij blij met de verwijzing naar het MORA-advies, dat immers erkent dat de totale belastingdruk niet verhoogt en dat het principe dat de vervuiler betaalt, blijft gelden. Op p. 7 van het advies noemt ook de raad de voorgestelde aanpassing evenwichtig en rechtszekerheid biedend. De keuze voor de belasting van gebruik in de plaats van bezit heeft de regering bij de start van de legislatuur niet gemaakt (kilometerheffing), wat niet wegneemt dat de minister de discussie waardevol vindt.

Over de pick-ups heeft hij zich al uitgesproken in dezelfde zin als Björn Rzoska. Het is niet correct om het systeem van de lichte vracht erop toe te passen, dat immers als onderliggend idee had om de fiscaliteit op bedrijfsvoertuigen te verlichten.

De van oorsprong federale regeling was gebaseerd op de kenmerken van de wagen, zoals een brede wielbasis en dergelijke, wat er inmiddels heeft voor gezorgd dat een bepaald autotype dat alleen door particulieren en niet door bedrijven wordt

gebruikt, ook van het voordeel kan genieten. Dat was niet de bedoeling van de federale regeling. Dat heeft de verkoop ervan de laatste jaren ook doen toenemen. Hij heeft niets tegen de keuze voor dat type op zich maar dan moet men wel de belastingen ervoor betalen, net zoals wie een grote gezinswagen koopt. Het verschil met de belastingen voor particulieren is groot.

Hij is dan ook van plan dat standpunt te bepleiten in het overleg met de andere deelstaten. Een aanpassing moet immers via een aanpassing van een samenwerkingsakkoord tot stand gebracht worden. Zover is het echter nog niet. Vlaanderen heeft al een brief gestuurd naar de andere entiteiten om daarover samen te zitten, maar de minister kan niet bevestigen of al een afspraak vastligt. In elk geval blijft hetzelfde uitgangspunt als in de WLTP-hervorming behouden: wie er nu al mee rijdt, wordt niet gestraft en blijft genieten van de goedkopere fiscaliteit.

Oldtimers vormen een ander verhaal. Onder druk van Europa is hun regeling aangepast. Ze worden als zodanig erkend vanaf de ouderdom van dertig jaar. Voor de minister valt het gebruik van oldtimers onder de uitoefening van een hobby en hij ziet daar dan ook geen onrechtvaardigheid in. Hij kan zich voorstellen dat sommige mensen er een gebruiken als dagelijks voertuig, maar die vormen een absolute minderheid.

Wat de hervorming wel oplost, is het probleem van de plug-inhybrides, die bij correct gebruik weliswaar een zekere milieuwinst opleveren, ook al rechtvaardigt die geen nultarief. Om duidelijkheid te scheppen, zijn de belastingvrijstellingen geschrapt. Dat hun korting hoe dan ook eind dit jaar afliep, net zoals die van CNG, was overigens bekend.

III. Bespreking op 1 december 2020: artikelsgewijze bespreking en stemmingen

1. Inleiding

Minister *Matthias Diependaele* vraagt tijdens deze bespreking enkele technische wijzigingen op basis van een legistiek advies van het Algemeen Secretariaat van het Vlaams Parlement.

De hierna vermelde amendementen 25 tot en met 27 zijn opgenomen in *Parl.St*. Vl.Parl. 2020-21, nr. 513/6.

2. Hoofdstuk 1. Algemeen

Artikel 1

Er worden geen opmerkingen geformuleerd bij artikel 1. Artikel 1 en hoofdstuk 1. Algemeen worden aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

3. Hoofdstuk 7. Financiën en Begroting

3.1. Afdeling 1. Aanpassing aan de belastingverhoging wegens verzuim en tekortschatting inzake de erfbelasting

Bij artikel 50 worden geen opmerkingen geformuleerd. Artikel 50 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

Bij artikel 51 vraagt *Matthias Diependaele* een technische wijziging door te voeren omdat in de wetshistoriek bij het ontworpen artikel 3.18.0.0.8 staat dat het artikel werd ‘gewijzigd’, maar dat dient volgens het legistiek advies ‘vervangen’ te zijn.

Oorspronkelijke tekst van artikel 51:

"Art. 51. In artikel 3.18.0.0.8 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 19 december 2014 en gewijzigd bij het decreet van 17 juli 2015, wordt het tweede lid vervangen door wat volgt: (…)".

Gewijzigde tekst van artikel 51:

"Art. 51. In artikel 3.18.0.0.8 van hetzelfde decreet, ingevoegd bij het decreet van 19 december 2014 en vervangen bij het decreet van 17 juli 2015, wordt het tweede lid vervangen door wat volgt: (…)".

Artikel 51 (met de technische correctie) wordt aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

3.2. Afdeling 2. Aanpassing van de nalatigheids- en moratoriuminteresten

Er worden geen opmerkingen geformuleerd bij artikel 52 en 53. Artikel 52 en 53 worden aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

3.3. Afdeling 3. Mildering van de gevolgen van de coronacrisis inzake de belastingverminderingen voor de eigen woning

Er wordt een amendement nr. 25 voorgesteld door Arnout Coel, Peter Van Rompuy, Willem-Frederik Schiltz, Paul Van Miert, Stijn De Roo en Philippe Muyters dat er toe strekt artikel 54 te vervangen door wat volgt:

"Art. 54. Aan artikel $145^{46/1}$ van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992, ingevoegd bij het decreet van 20 december 2019, wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

"In afwijking van het eerste lid wordt de verlenging van de duurtijd wel in aanmerking genomen in zoverre die het gevolg is van een betalingsuitstel dat aan de belastingplichtige op zijn verzoek is toegestaan omwille van de civiele noodsituatie met betrekking tot de volksgezondheid, vermeld in artikel 4, §1, eerste lid, 1°, van het decreet van 20 maart 2020 houdende maatregelen in geval van een civiele noodsituatie met betrekking tot de volksgezondheid.".".

In de verantwoording wordt gesteld dat met dit amendement twee wijzigingen worden aangebracht in artikel 54. In de eerste plaats wordt de wetshistoriek van het gewijzigde artikel van het WIB92 (Wetboek van de Inkomstenbelastingen) ingevoegd. Verder worden de woorden "ingevolge van" vervangen door de woorden "in zoverre die het gevolg is van". Daarmee wordt extra verduidelijkt dat enkel het deel van de duurtijdverlenging dat het gevolg is van het COVID-betalingsuitstel in aanmerking genomen kan worden voor de belastingvermindering.

Het amendement nr. 25 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

3.4. Afdeling 4. Overgang naar WLTP in de verkeersbelasting (WLTP: Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure)

Matthias Diependaele vraagt een technische wijziging aan de titel van afdeling 4.

Oorspronkelijke tekst:

"Afdeling 4. Overgang naar WLTP in de verkeersbelasting (WLTP: Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure)".

Gewijzigde tekst:

"Afdeling 4. Overgang naar Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure in de verkeersbelasting".

De technische wijziging wordt aanvaard.

3.4.1. Onderafdeling 1. Verkeersbelasting

Er worden geen opmerkingen geformuleerd bij artikel 55 en 56. Artikel 55 en 56 worden aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

3.4.2. Onderafdeling 2. Belasting op de inverkeerstelling

Er worden geen opmerkingen geformuleerd bij artikel 57 tot en met 62.

Artikel 57 tot en met 62 worden aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

3.4.3. Onderafdeling 3. Aanpassing van artikel 135 van het decreet van 18 december 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016 (nieuw)

Er wordt een amendement nr. 26 voorgesteld door Paul Van Miert, Peter Van Rompuy, Willem-Frederik Schiltz, Arnout Coel, Stijn De Roo en Philippe Muyters dat ertoe strekt in afdeling 4. Overgang naar WLTP in de verkeersbelasting (WLTP: Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) een onderafdeling 3, die bestaat uit artikel 62/1, toe te voegen, die luidt als volgt:

"Onderafdeling 3. Aanpassing van artikel 135 van het decreet van 18 december 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016

Art. 62/1. In artikel 135 van het decreet van 18 december 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016 worden punt 15° en 16° opgeheven.".

In de verantwoording wordt gesteld dat punt 15° en 16° in het artikel 135 van het decreet van 18 december 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016, bepalen dat de artikelen met betrekking tot de vrijstelling in de verkeersbelasting en de vrijstelling in de BIV voor voertuigen waarvan de motor, ook al is het maar gedeeltelijk of tijdelijk, aangedreven wordt met aardgas en van de plug-inhybridevoertuigen met een maximale CO_2-uitstoot van 50 gram per kilometer, ophouden uitwerking te hebben vanaf 1 januari 2021.

Onderhavig decreet bevat wijzigingen van de artikelen waarop de buitenwerkingtreding betrekking heeft (zie artikel 56 en 62). De wijziging bestaat er immers in dat de vrijstellingen zonder einddatum toegepast zullen worden voor de voertuigen die uiterlijk op 31 december 2020 ingeschreven zijn. Daardoor is een aanpassing via dit amendement noodzakelijk, zodat deze bepalingen na 31 december 2020 niet uit de rechtsorde zouden verdwijnen. Zonder de voorgestelde aanpassing, zou de verlenging van de vrijstellingen immers geen gevolg hebben.

Voor de vermindering in de BIV (waaraan in een wijziging is voorzien door artikel 61 van dit decreet) is zo'n aanpassing niet nodig daar er voor artikel 13 van het decreet van 16 juni 2017 houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers, niet in een datum van buitenwerkingtreding in een afzonderlijk artikel is voorzien.

Amendement nr. 26 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

4. Hoofdstuk 9. Inwerkingtreding

Artikel 76

Er wordt een amendement nr. 27 voorgesteld door Paul Van Miert, Peter Van Rompuy, Willem-Frederik Schiltz, Arnout Coel, Stijn De Roo en Philippe Muyters dat ertoe strekt artikel 76 te vervangen door wat volgt:

"Art. 76. Dit decreet treedt in werking op 1 januari 2021, met uitzondering van:
1° artikel 15 tot en met 20 die in werking treden 10 dagen na publicatie in het Belgisch Staatsblad;
2° artikel 28 en 29 die in werking treden op 1 september 2021;
3° artikel 38 en 39 die uitwerking hebben met ingang van 1 januari 2020;
4° artikel 62/1 dat in werking treedt op 31 december 2020.

Artikel 50 en 51 zijn van toepassing op nalatenschappen opengevallen vanaf 1 januari 2021.

Artikel 54 heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2020. Artikel 54 is van toepassing op de belastbare tijdperken die aanvangen na 31 december 2019.".

In de verantwoording wordt gesteld dat met dit amendement enerzijds een louter wetgevingstechnische herschikking wordt beoogd van de inwerkingtredingsbepaling voor artikel 54. In plaats van de inwerkingtreding en de uitwerking in de tijd van artikel 54 te spreiden over verschillende leden, worden beide bepalingen nu samengevoegd in een apart lid.

Verder wordt ook de inwerkingtreding van het nieuw ingevoegde artikel 62/1 geregeld. Aangezien punt 15° en 16° in het artikel 135 van het decreet van 18 december 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016 bepalen dat de artikelen met betrekking tot de vrijstelling in de verkeersbelasting en de vrijstelling in de BIV van voertuigen waarvan de motor, ook al is het maar gedeeltelijk of tijdelijk, aangedreven wordt met aardgas en van de plug-inhybridevoertuigen met een maximale CO_2-uitstoot van 50 gram per kilometer, ophouden uitwerking te hebben vanaf 1 januari 2021 en dit ontwerp van decreet pas in werking treedt op 1 januari 2021, dient de inwerkingtreding van artikel 62/1 te worden vervroegd naar 31 december 2020. Bij ontstentenis daarvan zouden de vrijstellingsartikelen uit de rechtsorde verdwijnen na 31 december 2020 en zouden zij bijgevolg niet meer gewijzigd kunnen worden.

Door niet in te grijpen zou de voorgestelde maatregel inzake de toepassing onder bepaalde voorwaarden van de vrijstellingen, voorzien in artikel 56 en 62, die een impact hebben op de begroting, zonder voorwerp worden.

Amendement nr. 27 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

Steven VANDEPUT,
voorzitter

Philippe MUYTERS,
verslaggever