

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 4

van **ANNICK LAMBRECHT**

datum: 27 september 2023

aan **MATTHIAS DIEPENDAELE**

VLAAMS MINISTER VAN FINANCIËN EN BEGROTING, WONEN EN ONROEREND ERFGOED

Verkeersbelasting - Sports utility vehicles (SUV's)

De laatste jaren hebben we een sterke stijging gezien van het aantal zware en hoge wagens zoals pick-ups en sports utility vehicles. Enerzijds zijn bestuurders en passagiers in deze wagens beter beschermd, maar anderzijds geldt het tegenovergestelde voor bestuurders en passagiers van lichtere wagens én andere weggebruikers. Verkeersinstituut Vias institute spreekt daarom over een verkeersveiligheid op twee snelheden. Uit het onderzoek dat Vias voerde, bleek dat bijvoorbeeld een fietser of voetganger die aangereden wordt door een voertuig waarvan de motorkap 10 cm hoger is dan gemiddeld, 30% meer kans loopt op dodelijke verwondingen. Ook het gewicht van de wagen speelt een grote rol bij ongevallen.

Overweegt de minister het vermogen, de massa, de frontbreedte en -hoogte van het voertuig mee in de berekening van de verkeersbelasting te verwerken? Dat zou zowel via de jaarlijkse verkeersbelasting als de belasting op de inverkeerstelling (BIV) kunnen.



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 4 van 27 september 2023

van **ANNICK LAMBRECHT**

Tijdens de huidige legislatuur werd de fiscale regelgeving reeds aangepast en is die ook strenger geworden voor zwaardere voertuigen zoals SUV's en pick-up's. In dat licht heb ik dan ook geen plannen meer om de regelgeving ter zake nog verder aan te passen. Ik geef graag mee wat er de voorbije jaren is veranderd.

Ten eerste bestaat er sinds 1 januari 2023 nieuwe regelgeving voor voertuigen van het type pick up en chassis cabine. Waar dit type voertuigen vroeger steeds als lichte vracht kwalificeerde en daardoor kon genieten van een voordeliger regime in de jaarlijkse verkeerbelasting (hierna JVB) en de belasting op de inverkeerstelling (hierna BIV), is dit sinds deze wijziging enkel nog het geval wanneer het voertuig wordt gebruikt voor professionele doeleinden en is ingeschreven op naam van iemand die een inschrijving heeft bij de Kruispuntbank van Ondernemingen. Wanneer dergelijk voertuig louter voor privédoeleinden wordt gebruikt, worden de verkeersbelastingen dus berekend op de reguliere manier.

Ten tweede hebben de milieuparameters zoals de CO₂-uitstoot en de fiscale pk sinds de vergroende tarieven in de verkeersbelasting een grotere invloed op het te betalen belastingtarief. Bij pick up's en SUV's zijn deze parameters over het algemeen hoger dan bij andere types personenvoertuigen, waardoor zij een hogere belasting betalen.

Ten derde wordt dit verschil tussen zwaardere en lichtere voertuigen nog versterkt sinds de nieuwe meetmethode voor de CO₂-uitstoot (WLTP). Dit is voornamelijk voelbaar in de BIV.

Tenslotte wil ik benadrukken dat de matiging van de impact van SUV's en pick-up's op de verkeersveiligheid niet enkel een zaak is van fiscale regelgeving. Ook mijn collega Peeters erkent de impact van het stijgend aandeel van dit type voertuigen in het verkeer en heeft dit ook opgenomen in het [Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025](#).