

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 50.365/1
VAN 6 OKTOBER 2011

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

DE RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, eerste kamer, op 23 september 2011 door de Vlaamse minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van decreet 'houdende de wijziging van diverse bepalingen van het wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukeurmerken', heeft het volgende advies gegeven:

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet bevat een reeks wijzigingen aan het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (WIGB), meer bepaald met betrekking tot de belasting op de inverkeerstelling (BIV). De hervorming houdt in dat de BIV voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die vanaf 1 januari 2012 "in gebruik worden genomen"¹ door een in het Vlaamse Gewest gevestigde natuurlijke persoon in hoofdzaak wordt gebaseerd op milieukeurmerken (klimaatcomponent: CO₂-uitstoot, luchtcomponent: euronorm² en roetfilter) in plaats van op het vermogen.

In de memorie van toelichting bij het ontwerp wordt gesteld dat de hervorming is bedoeld "om het wagenpark in Vlaanderen te vergroenen en de druk van het personenvervoer op het milieu te verlichten". Het daartoe gebruikte middel is "het sturen van de aankoopbeslissing van de consument weg van milieu- en klimaatbelastende personenwagens naar milieu- en klimaatvriendelijke wagens", door de hervorming van de BIV-regeling.

2. In de eerste plaats wordt de heffingsgrondslag, zoals omschreven in artikel 97 WIGB, aangepast (zie artikel 2 van het ontwerp).

Vervolgens wordt in titel V, hoofdstuk IV WIGB een afdeling (nl. "afdeling I") ingevoegd met de nieuwe regeling (artikel 3). Naast het toepassingsgebied (ontworpen artikel 97*bis*), wordt de wijze van berekening bepaald (ontworpen artikelen 97*quater*, 97*quinquies*, 97*octies* en 97*novies*). De verschuldigde belasting bedraagt minimum 40 euro en ten hoogste 10.000 euro (ontworpen artikel 97*sexies*). De tarieven worden jaarlijks geïndexeerd (ontworpen artikel 97*septies*). Er wordt in een zekere mate ook rekening gehouden met de aanwezigheid van een roetfilter (ontworpen artikel 97*decies*, doch ook ontworpen artikel 97*quinquies*, 5°). Voertuigen uitsluitend aangedreven door een elektrische motor of door waterstof en "hybride voertuigen" zijn vrijgesteld van belasting (ontworpen artikel 97*undecies*).

Ten slotte wordt de bestaande regeling, vervat in artikel 98 WIGB, ondergebracht in een aparte afdeling met als opschrift "Afdeling II. Bedrag van de belasting voor motorfietsen, luchtvoertuigen, boten en andere voertuigen, dan de voertuigen vermeld in afdeling I" (artikel 4).

De nieuwe regeling geldt in beginsel meteen voluit voor alle voertuigen ingeschreven vanaf het aanslagjaar 2012 (artikel 5), doch voor voertuigen die niet voor de eerste keer worden ingeschreven geldt tot eind 2013 een overgangsregime waarbij de nieuwe regeling

¹ D.w.z. ingeschreven worden of ingeschreven moeten zijn.

² Door de Europese Unie vastgelegde emissiestandaard voor voertuigen.

in 2012 slechts voor 33% wordt toegepast en in 2013 voor 67% (artikel 3, ontworpen artikel 97ter).

VOORAFGAANDE OPMERKING

Gelet op de zeer technische aard van de ontworpen regeling, is ze moeilijk te doorgronden. Om alle nuances ervan te begrijpen, is een doorgedreven technische kennis noodzakelijk waarover de Raad van State, afdeling Wetgeving, niet beschikt. Een aantal elementen van het ontwerp doen vragen rijzen, waarbij de Raad van State soms noodgedwongen niet meer kan doen dan die vragen te stellen. Het komt aan de Vlaamse Regering toe om een antwoord op die vragen te zoeken en zo nodig de tekst van het ontwerp en de memorie van toelichting aan te passen.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1. Bevoegdheid

De belasting op de inverkeerstelling is weliswaar krachtens artikel 3, eerste lid, 11°, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 ‘betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten’ (hierna: bijzondere financieringswet) een gewestelijke belasting, maar de bevoegdheid van de gewesten is beperkt tot het vaststellen van de heffingsgrondslag, de aanslagvoet en de vrijstellingen van de belasting (artikel 4, § 3, van de bijzondere financieringswet). Het Vlaamse Gewest is tevens bevoegd voor het vaststellen van de administratieve procedureregels met betrekking tot die belasting (artikel 5, § 4, van de bijzondere financieringswet).

De federale overheid is bevoegd gebleven om – bij bijzonderemeerderheidswet – de belastbare materie te bepalen. In artikel 94 WIGB wordt de belastbare materie omschreven als volgt:

“Er wordt ten bate van de Staat een met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting geheven op:

- 1° de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen, zoals deze voertuigen omschreven zijn in de reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens en zoals zij worden verstaan in de zin van artikel 4, § 3, voor zover deze voertuigen voorzien zijn of moeten zijn van een andere nummerplaat dan een in het kader van de bedoelde regeling uitgereikte “proefritten-”, “handelaars-” of tijdelijke plaat andere dan een internationale kentekenplaat;

- 2° de vliegtuigen, watervliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen, luchtballons of bestuurbare luchtschepen en andere luchtvaartuigen, zwaarder of lichter dan lucht, met of zonder motor, wanneer zij ingeschreven zijn of het moeten zijn;
- 3° de jachten en pleziervaartuigen langer dan 7,5 meter, wanneer voor deze een vlaggebrief is of moet zijn afgeleverd, wanneer de wegvoertuigen, luchtvaartuigen of boten, op de openbare weg in het verkeer worden gesteld of gebruikt in België.”

Het om advies voorgelegde ontwerp heeft betrekking op de BIV voor bepaalde van de in artikel 94, 1° WIGB bedoelde voertuigen.³

Krachtens artikel 99, § 1 WIGB ontstaat de belastingschuld wanneer die voertuigen moeten worden geacht “op de openbare weg in gebruik te zijn genomen”, d.w.z. “wanneer zij in het repertorium van de [federale] Dienst van het Wegverkeer ingeschreven zijn of het moeten zijn”. Voor het bepalen van de belastingschuld wordt derhalve gewerkt met gegevens die door de federale overheid worden beheerd en aangereikt, vermits die overheid bevoegd is gebleven voor het registreren van voertuigen.

³ Alhoewel in artikel 94, 1° WIGB wordt verwezen naar “personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen, zoals deze voertuigen omschreven zijn in de reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens” en de inschrijving van de motorvoertuigen thans wordt geregeld door het koninklijk besluit van 20 juli 2001 ‘betreffende de inschrijving van voertuigen’, komt in dat koninklijk besluit geen omschrijving van de termen “personenauto”, “auto voor dubbel gebruik” en “minibus” voor. In artikel 1, 6°, b), van dat besluit worden “motorfietsen” omschreven als “tweewielige voertuigen, al dan niet met zijspanwagens, met een motor waarvan de cilinderinhoud meer dan 50 cm³ bedraagt, indien het een motor met inwendige verbranding is, en/of met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 45 km/u”. Wel wordt “personenvoertuig” in artikel 1, 7°, van dat besluit gedefinieerd als “een motorvoertuig bestemd voor het vervoer van personen, met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend”. In het door het koninklijk besluit van 20 juli 2001 opgeheven koninklijk besluit van 31 december 1953 ‘houdende reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens’ – in de versie toen de BIV met de wet van 1 juni 1992 werd ingevoerd –, luidde artikel 1.1 als volgt: “Voor de toepassing van de bepalingen van dit besluit is de aard van de betrokken voertuigen omschreven door het algemeen reglement dat de technische eisen bepaalt waaraan auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen en het algemeen reglement dat de technische eisen bepaalt waaraan bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (...)”. Die technische vereisten zijn opgenomen in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ‘houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen’. Daarin komen volgende definities voor:

- “wagen voor dubbel gebruik”: “elk voertuig van de categorie M1 ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen en zaken dat, bij het gebruik voor het bezoldigde vervoer van personen, ten hoogste acht plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet meegerekend” (artikel 1, § 2, 47°);
- “minibus”: “elk voertuig van de categorie M1 ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen, dat bij gebruik voor het bezoldigde vervoer van personen, ten hoogste acht plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet meegerekend, en dat is voorzien van een koetswerk van hetzelfde type als dat van bestelwagens of autobussen” (artikel 1, § 2, 48°).

2. Nood aan duidelijke belastingregels

Uit artikel 170, § 2, eerste lid, van de Grondwet blijkt dat inzake belastingen een legaliteitsbeginsel geldt, zodat alle essentiële elementen van de belasting bij decreet moeten worden bepaald. Bovendien moeten wettelijke bepalingen inzake belastingen voldoende voorzienbaar en duidelijk zijn.⁴

Zowel in artikel 99, § 1 WIGB als in artikel 3 van het ontwerp is sprake van het “in gebruik nemen” van voertuigen: in artikel 99, § 1 WIGB gaat het om het “op de openbare weg in gebruik [nemen]” terwijl het in de ontworpen bepalingen gaat om “in gebruik [nemen] door een in het Vlaamse Gewest gevestigde natuurlijke persoon”. Uit het ontwerp blijkt dus niet dat het gaat om het in gebruik nemen op de openbare weg, terwijl telkens eigenlijk – in overeenstemming met de omschrijving van de belastbare materie in artikel 94, 1° WIGB – de inschrijving of het ingeschreven moeten zijn is bedoeld.

Deze hervorming is een gelegenheid om de terminologie op punt te stellen. De belasting heet “belasting op de inverkeerstelling”, zodat het logischer zou zijn in artikel 99, § 1 WIGB te schrijven “worden geacht in verkeer te zijn gesteld” in plaats van “worden geacht op de openbare weg in gebruik te zijn genomen”. De belastbare materie, d.w.z. het element dat aanleiding geeft tot de belasting, de situatie die of het feit dat leidt tot het verschuldigd zijn van de belasting,⁵ is het “voorzien zijn of moeten zijn van een andere nummerplaat dan een in het kader van de [reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens] uitgereikte ‘proefritten-’, ‘handelaars-’ of tijdelijke plaat andere dan een internationale kentekenplaat” (artikel 94, 1° WIGB). Artikel 2, § 1, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 stelt als principe voorop dat een voertuig slechts in het verkeer mag worden gebracht als het ingeschreven is en de nummerplaat draagt die bij de inschrijving werd toegekend. Uit artikel 1, 11°, van hetzelfde besluit blijkt dat onder “in het verkeer brengen” moet worden verstaan “rijden, stilstaan of parkeren op de openbare weg in België”. De personen die in België verblijven moeten de voertuigen die zij wensen in het verkeer te brengen inschrijven in het repertorium van de voertuigen, zelfs indien deze voertuigen reeds in het buitenland zijn ingeschreven (artikel 3, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001); de personen die in het buitenland verblijven mogen in België een voertuig in het verkeer brengen dat ingeschreven is in het buitenland, op voorwaarde dat die voertuigen ingeschreven zijn in een lidstaat van de Europese Unie of in een staat die partij is bij één der verdragen inzake het wegverkeer en voor zover zij de nummerplaten dragen voorgeschreven door de wetgeving van de staat waar zij ingeschreven zijn (artikel 4, § 1, eerste lid, van hetzelfde besluit).

⁴ Zie in dat verband EHRM 7 juli 2011, *Serkov v. Ukraine*, § 42.

⁵ Zie bijv. GwH 4 maart 2008, nr. 44/2008, B.6.

Ook de instanties die zijn aangewezen in de desbetreffende bepalingen van het wetboek, zijn niet meer correct benoemd.⁶ In artikel 99, § 1 WIGB dient te worden verwezen naar (het repertorium van) het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid, in plaats van naar de Dienst van het Wegverkeer.⁷ Een andere mogelijkheid is te schrijven “wanneer zij in het federale repertorium van de voertuigen ingeschreven zijn of het moeten zijn”.

3. Gelijkheidsbeginsel in belastingszaken

3.1. De ontworpen bepalingen bevatten allerlei onderscheiden behandelingen. Zo wordt de hervorming niet doorgevoerd voor alle belastbare voertuigen, maar slechts voor het personenvervoer (personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen).

Zoals bekend geldt het gelijkheids- en niet-discriminatiebeginsel ook in belastingzaken. Artikel 172 van de Grondwet bevestigt de toepasselijkheid van de grondwettelijke regels van gelijkheid en van niet-discriminatie (artikelen 10 en 11 van de Grondwet) in fiscale aangelegenheden. Deze bepaling is immers een precisering of een bijzondere toepassing van het in artikel 10 van de Grondwet geformuleerde algemene gelijkheidsbeginsel.

Volgens de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof is een verschil in behandeling slechts verenigbaar met de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, wanneer dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is. Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld, rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betrokken maatregel en met de aard van de terzake geldende beginselen; het gelijkheidsbeginsel is geschonden wanneer er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

Voor het verschillend behandelen van bepaalde categorieën in de ontworpen regeling, dient dan ook telkens een deugdelijke verantwoording voorhanden te zijn. Het verdient daarenboven aanbeveling om die verantwoordingen in de memorie van toelichting op te nemen.

3.2.1. In de eerste plaats dient erop gewezen te worden dat het doel van de regeling in de memorie van toelichting zeer algemeen is geformuleerd, terwijl de ontworpen regeling slechts geldt voor een deel van de voertuigen onderworpen aan de BIV. Als het effectief de bedoeling is

⁶ De vermelding in artikel 21 WIGB in verband met de verkeersbelasting zal op termijn eveneens moeten worden aangepast.

⁷ Zie artikel 6, § 1, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001. Het DG Mobiliteit en Verkeersveiligheid ressorteert onder de FOD Mobiliteit en Vervoer. Binnen de DG is de Directie Inschrijving & Homologaties Voertuigen verantwoordelijk voor het bijhouden van het repertorium. Wat gemeenzaam de “DIV” (Directie voor de Inschrijving van de Voertuigen) wordt genoemd, bestaat als zodanig niet meer.

om het wagenpark te vergroenen en de druk van het personenvervoer op het milieu te verlichten, dan is het niet logisch om de regeling te beperken tot de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen "die in gebruik genomen worden door een in het Vlaamse Gewest gevestigde natuurlijke persoon".

In de memorie van toelichting wordt er evenwel op gewezen dat wanneer de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw is met leasingactiviteiten, de gewesten hun bevoegdheid slechts kunnen uitoefenen door middel van een verplicht voorafgaandelijk af te sluiten samenwerkingsakkoord met de andere gewesten, zoals blijkt uit artikel 4, § 3, van de bijzondere financieringswet. Aangezien het Vlaamse Gewest in dat geval niet autonoom bevoegd is, kan worden aanvaard dat de thans voorliggende regeling wordt beperkt tot de BIV-reglementering waarvoor het gewest wel volledig autonoom kan optreden. Op middellange termijn zal echter ook het andere BIV-luik in dezelfde zin hervormd moeten worden, teneinde de gelijke behandeling van de belastingplichtigen niet in het gedrang te brengen. Een ongelijke behandeling in stand houden gedurende niet al te lange termijn is op grond van de gegeven verantwoording (voor een volledige hervorming is het noodzakelijk eerst een samenwerkingsakkoord met de andere gewesten te sluiten) aanvaardbaar. Uit de memorie van toelichting blijkt dat het inderdaad de bedoeling is om tot een volledige hervorming te komen.

Het is echter niet duidelijk waarom de voorliggende regeling niet van toepassing wordt gemaakt ingeval de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel is, evenwel zonder leasingactiviteiten. Uit artikel 4, § 3, van de bijzondere financieringswet volgt dat het gewest volledig autonoom bevoegd is als het gaat om belastingplichtigen in die zin. Het argument dat eerst een samenwerkingsakkoord met de gewesten moet worden gesloten, vooraleer die aangelegenheid kan worden geregeld, geldt bijgevolg niet voor een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw, zonder leasingactiviteiten.

3.2.2. Over het hanteren van een leeftijdscorrectie bij het berekenen van de belasting (zie de variabele LC in de formule vermeld in het ontworpen artikel 97^{quater}), heeft de gemachtigde volgende toelichting verstrekt:

"De leeftijdscorrectie is ingevoerd/behouden als sociale correctie voor mensen die niet vermogend genoeg zijn om een nieuwe wagen aan te schaffen. De beleidskeuze was dan ook dat iedereen financieel de mogelijkheid moet krijgen om zich een wagen aan te schaffen. Het betreft wel degelijk wagens die op termijn ook de markt zullen verlaten omdat deze te duur worden om te onderhouden.

Oudere wagens zijn wel degelijk niet milieuvriendelijker dan nieuwe wagens. De leeftijdscorrectie is inderdaad niet verenigbaar met het opzet van de vergroening maar werd behouden omwille van sociale redenen. De leeftijdscorrectie bestond bovendien reeds in de bestaande regelgeving."

In het licht van deze toelichting doet het hanteren van deze variabele vragen rijzen. Een sociale correctie voor wie niet vermogend genoeg is om zich een nieuwe wagen aan te schaffen, kan in beginsel worden aanvaard, maar het is evenwel niet zeker dat wie zich een tweedehandswagen aanschafft automatisch te beschouwen is als iemand die niet vermogend genoeg is om een nieuwe wagen te kopen. De vraag is dus of de gehanteerde sociale correctie voldoende adequaat is en niet op onevenredige wijze afbreuk doet aan het hoofddoel van de regeling, te weten de vergroening van het wagenpark. Er zijn immers andere criteria te bedenken, zoals de draagkracht (belastbaar inkomen), die als sociaal correctief gebruikt kunnen worden en in een meer redelijke verhouding staan tot het nagestreefde doel.

3.2.3. Ook op andere punten zal de verschillende behandeling van de gehanteerde categorieën verantwoord moeten kunnen worden. In dat verband dient er in het bijzonder nog op gewezen te worden dat de regeling niet geldt voor motorfietsen, dat wagens van 25 jaar of ouder aan een vast tarief van 40 euro onderworpen worden, en dat hybride wagens, ook als ze CO₂ kunnen uitstoten, zonder meer vrijgesteld zijn van belasting.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Indeling

Het ontwerp is ingedeeld in twee hoofdstukken, en het tweede hoofdstuk is ingedeeld in twee afdelingen. Aangezien het ontwerp slechts vijf artikelen telt en geen autonome bepalingen bevat, heeft een onderverdeling weinig zin. Voor zover de indeling van het ontwerp toch zou behouden worden, dient het laatste artikel, dat de inwerkingtreding regelt, in een afzonderlijk hoofdstuk ondergebracht te worden.

Artikel 2

Zoals het ontworpen artikel 97, eerste lid, is gesteld, is de BIV verschuldigd op grond van milieukeurmerken of op grond van het vermogen. Door het gebruik van het voegwoord “of” lijkt het alsof de keuze wordt gelaten voor het nieuwe belastingregime (afdeling I) dan wel voor het oude belastingregime (afdeling II). Weliswaar kan uit het ontworpen artikel 97^{ter} (artikel 3 van het ontwerp) worden afgeleid dat dit niet het geval is, doch dat artikel geldt niet voor alle wegvoertuigen, maar voor die welke “niet voor de eerste keer worden ingeschreven”. Ook uit het opschrift van afdeling II blijkt dat artikel 98 WIGB zou moeten gelden voor voertuigen die niet onder afdeling I vallen, maar daartegenover staat dat opschriften geen reglementaire waarde hebben.⁸ Voor voertuigen die onder afdeling I vallen doch wel voor de

⁸ Zie ook: J. VAN NIEUWENHOVE, “Slimme opschriften”, TvW 2010, 299.

eerste keer worden ingeschreven – dus niet onder artikel 97*bis* vallen –, zou de belastingplichtige zich derhalve kunnen beroepen op het beginsel van de mogelijkheid van keuze voor de minst belaste weg. Omdat dit niet in de lijn van het doel van deze hervorming ligt en kennelijk niet de bedoeling is, zullen de ontworpen bepalingen moeten worden aangepast.

Artikel 3

Artikel 97*bis*

Het ontworpen artikel 97*bis* verwijst naar “artikel 94, lid 1, punt 1^o” WIGB, terwijl dat artikel slechts uit één lid bestaat. Daarom dient verwezen te worden naar “artikel 94, 1^o”.

De woorden “met uitzondering van motorfietsen” zijn overbodig. Deze categorie behoort immers niet tot “[de] personenauto’s, [de] auto’s voor dubbel gebruik en de minibussen vermeld in artikel [94, 1^o WIGB]”.

Deze opmerkingen gelden trouwens evenzeer voor het opschrift van afdeling I.

Artikel 97*ter*

In de eerste plaats dient te worden opgemerkt dat de gemachtigde heeft laten weten dat in de tabel een fout is geslopen:

“Bij artikel 97*ter* had moeten staan ‘vanaf 1 januari 2014’, zoals oorspronkelijk het geval was in de vorige tekstversie. De versie waar nu staat ‘van 1 januari 2014 inbegrepen tot en met 31 december 2014’ is m.a.w. niet correct en moet worden rechtgezet.”

Het ontworpen artikel 97*ter* vertoont een aantal onvolkomenheden: er moet worden verwezen naar “artikel 94, 1^o”, en de woorden “van afdeling I van dit wetboek” zijn overbodig en kunnen dus beter geschrapt worden.

Maar bovenal is het artikel ongelukkig geconcipieerd. Het bevat een overgangsregeling voor de jaren 2012 en 2013 voor wegvoertuigen die tweedehands worden verhandeld. In plaats van als een zuivere overgangsbepaling te zijn opgevat, regelt het ook de toepasselijkheid van de regeling nà 2013.

Het ontworpen artikel zou zo moeten worden omgewerkt dat erin enkel wordt bepaald welke afwijkende regels voor 2012 en welke voor 2013 van toepassing zijn. Voor het overige (d.w.z. vanaf 1 januari 2014) geldt uiteraard de nieuwe regeling, onbeperkt.

Artikel 97^{quinquies}

1. In het ontworpen artikel 97^{quinquies}, 1°, wordt CO₂ gedefinieerd als “de CO₂-uitstoot van het voertuig zoals gemeten tijdens de homologatie van het voertuig volgens de geldende Europese regelgeving”. De gemachtigde verduidelijkt dat de volgende Europese regelgeving bedoeld is: richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 ‘inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen’ en richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 ‘tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd’. Het verdient aanbeveling om deze informatie op te nemen in de memorie van toelichting.

2. In het ontworpen artikel 97^{quinquies}, 4°, worden elf verschillende categorieën onderscheiden. De laatste twee categorieën (LC9: vanaf 108 volle maanden; LC10: vanaf 120 volle maanden en ouder), waarvoor de waarde van LC 10% bedraagt, worden best tot één categorie omgevormd (LC9: vanaf 108 volle maanden).

Artikel 97^{sexies}

Het ontworpen artikel 97^{sexies}, eerste lid, voert een minimum (40 euro) en een plafond in (10.000 euro) en bepaalt dat de BIV voor voertuigen die minstens 25 jaar oud zijn forfaitair 40 euro bedraagt. Vermits artikel 97^{undecies} voertuigen aangedreven door een elektrische motor of waterstof van BIV vrijstelt, is het tweede lid van artikel 97^{sexies}, waarin wordt bepaald dat het eerste lid niet van toepassing is op die voertuigen, overbodig. Het verdient dus aanbeveling om het tweede lid te schrappen.

Artikel 97^{novies}

1. Het ontworpen artikel 97^{novies} regelt onder meer het geval waarin de CO₂-uitstoot van het voertuig “ontbreekt”⁹. Aan de gemachtigde is de vraag gesteld waar die informatie dan wel ontbreekt, vermits in het ontworpen artikel 97^{quinquies} wordt gerefereerd aan de uitstoot gemeten tijdens de homologatie van het voertuig volgens de Europese regelgeving. Het antwoord was dat het om de gegevens vermeld in het repertorium van de Directie Inschrijvingen & Homologaties Voertuigen gaat, en dat geldt evenzeer voor de andere in artikel 97^{novies} vermelde

⁹ Vergelijk met het ontworpen artikel 97^{octies}: “niet gekend is”.

elementen (als de uitstoot minder dan 75 of meer dan 750 g/km CO₂ bedraagt). Dit zou duidelijker tot uiting moeten worden gebracht in de tekst van het ontwerp.

2. Als de CO₂-uitstoot van het voertuig zoals vermeld in het repertorium van de Directie Inschrijvingen & Homologaties Voertuigen buiten aanvaardbare grenzen ligt (minder dan 75 of meer dan 750 g/km bedraagt), wordt een forfaitaire waarde gebruikt, zoals vermeld in de tabel onder artikel 97*novies*. Daarover heeft de gemachtigde volgende toelichting gegeven:

“Eigenlijk is de in artikel 97*novies* voorgestelde regeling een pragmatische oplossing voor een praktisch probleem. De BIV baseert zich op de gegevens van DIV. Analyse heeft aangetoond dat hierin gegevens ontbreken, maar ook dat er fouten in staan. Om ontbrekende en foutieve gegevens op te vangen, werd de tabel opgenomen. Analyse uitgevoerd door Vito heeft aangetoond dat waarden onder 75 g/km of boven 750 g/km technisch niet mogelijk zijn (met benzine of dieseltechnologie). Als deze waarden voorkomen in de DIV-databank zijn het dus fouten. Om deze reden werd dan ook een tabel opgemaakt om te kunnen overgaan tot een correcte heffing op basis van objectieve gegevens.

Een waarde van minder dan 75 g/km kan wel voorkomen bij plug-in hybride voertuigen. Deze worden afzonderlijk gedefinieerd en zijn vrijgesteld van de BIV.”

Artikel 97*decies*

1. Luidens het eerste lid van het ontworpen artikel 97*decies* wordt de aanwezigheid van een roetfilter vastgesteld op basis van ofwel de “PM-gegevens” ofwel op grond van de gegevens m.b.t. de premie voor de aankoop en installatie van emissieverminderende voorzieningen in voertuigen met een dieselmotor.

Ook in de tekst zelf van het ontwerp dient te worden verduidelijkt dat “PM” staat voor de uitstoot van fijn stof. Bovendien blijkt uit de tekst niet welke PM-gegevens precies worden bedoeld. Gelet op het legaliteitsbeginsel inzake belastingen mag hierover geen twijfel worden gelaten.

2. Het derde lid van artikel 97*decies* – waarvan de tweede zin een overbodige herhaling is van de eerste zin – bevat een regeling i.v.m. een gesloten roetfilter bij voertuigen van euronorm 4. Aan de gemachtigde is gevraagd of er, gelet op artikel 97*quinqies*, 5°, waaruit blijkt dat niet enkel voor euro 4 doch ook voor euro 3 rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van een roetfilter, geen nood is aan een vergelijkbare regeling voor voertuigen van euronorm 3. De gemachtigde antwoordde:

“Technologisch gezien kan er een gesloten roetfilter geïnstalleerd zijn op een Euro 3 wagen. Dit zijn echter uitzonderingen. Bij Euro 4 wagens is de installatie van een gesloten roetfilter geen uitzondering meer. De aankoop van een Euro 4 wagen met roetfilter werd door een federale premie ondersteund. Vito heeft de kwaliteit van de DIV-data voor de PM-emissies geanalyseerd. De DIV-databank bevat te veel foute gegevens voor de PM-emissies voor Euro 3 wagens. Voor Euro 4 wagens zijn er minder fouten (de fouten worden opgevangen door de veronderstelling dat als zowel PM als CO₂ 0 zijn er geen roetfilter is). Indien de regeling ook voor Euro 3 wagens zou gelden zouden er te veel wagens onterecht minder BV moeten betalen.”

Het antwoord van de gemachtigde is niet erg overtuigend in het licht van het gelijkheids- en niet-discriminatiebeginsel.

3. In het vierde lid van het ontworpen artikel dient te worden verwezen naar het federale repertorium van de voertuigen in plaats van naar “de DIV-databank”.

4. Artikel 97*decies*, vijfde lid, stelt dat een halfopen roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij voertuigen indien de premieaanvraag voor de aankoop en installatie van de roetfilter door de Vlaamse overheid werd goedgekeurd. De betrokken subsidieregeling is opgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering van 6 februari 2009 ‘tot toekenning van premies voor de aankoop en installatie van emissieverminderende voorzieningen in voertuigen met een dieselmotor’. Artikel 3 van dat besluit bepaalt het volgende:

“§ 1. Er kan een premie worden toegekend voor de aankoop en installatie van een roetfilter die voldoet aan de voorwaarden, vermeld in artikel 4, in een voertuig waarvan de milieuklasse " Euro 3 " of " Euro 4 " is, voor zover die bij de eerste inschrijving niet al was uitgerust met een roetfilter en voor zover de eerste inschrijvingsdatum van het voertuig niet later valt dan de datum van de bekendmaking van dit besluit in het Belgisch Staatsblad, en waarvan de eigenaar hetzij in het Vlaamse Gewest gedomicilieerd is, hetzij in het Vlaams Gewest een exploitatiezetel heeft.

§ 2. Er kan eveneens een premie worden toegekend aan de autohandelaar of garagehouder die de roetfilter heeft geïnstalleerd en gevestigd is in het Vlaams Gewest, per installatie van een roetfilter die voldoet aan de voorwaarden, vermeld in artikel 4.”

Ook in het derde lid van het ontworpen artikel 97*decies* wordt een vermoeden in het leven roepen m.b.t. het aanwezig zijn van een gesloten roetfilter.

Gelet op het feit dat hier met vermoedens wordt gewerkt, rijst de vraag of de belastingplichtige die zich niet op deze vermoedens kan beroepen de mogelijkheid heeft om aan te tonen dat in haar of zijn voertuig toch een roetfilter werd geïnstalleerd.

Immers, enkel voor voertuigen ingeschreven vóór 3 maart 2009¹⁰ kan er een goedkeuring van de aankoop en installatie van een roetfilter zijn. Voor auto's die later zijn ingeschreven, kan dat niet.

Bovendien kan het gaan om auto's waarvan de toenmalige eigenaar bij het plaatsen van de roetfilter niet in het Vlaamse Gewest gedomicilieerd was zodat hij geen recht had op een premie vanwege de Vlaamse overheid, doch waarvan de nieuwe eigenaar wel in het Vlaamse Gewest gevestigd is, zodat hij BIV verschuldigd is aan het Vlaamse Gewest. In dat opzicht rijst ook de vraag of het ontwerp verenigbaar is met de Europeesrechtelijke voorschriften inzake het vrij verkeer van goederen, zoals deze zijn vervat in de artikelen 34 en 36 van het EU-werkingsverdrag.

Artikel 97undecies

In het tweede lid van artikel 97undecies is sprake van “hybride voertuigen”, die net als voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een elektrische motor of door waterstof, vrijgesteld zijn. Er dient in de tekst van het ontwerp duidelijker te worden aangegeven wat daarmee precies wordt bedoeld.

Artikel 4

Artikel 4 van het ontwerp brengt artikel 98 WIGB onder in een aparte afdeling. Uit het opschrift van die afdeling II, moet blijken dat artikel 98 van toepassing is “voor motorfietsen, luchtvoertuigen, boten en andere voertuigen, dan de voertuigen vermeld in afdeling I”. Hiervoor is reeds opmerkt dat een opschrift geen normatieve waarde heeft. Het ontwerp zal derhalve moeten worden aangevuld met een bepaling tot wijziging van artikel 98 WIGB, teneinde het toepassingsgebied ervan te bepalen.

Artikel 5

Luidens artikel 5 van het ontwerp zal het decreet in werking treden “voor alle voertuigen ingeschreven vanaf het aanslagjaar 2012”.

Aan de gemachtigde is gevraagd waarom aan een aanslagjaar en niet aan een bepaalde datum wordt gerefereerd. Hij antwoordde het volgende:

¹⁰ Volgens de gemachtigde is de correcte datum echter niet 3 maart 2009 (datum waarop het besluit van 6 februari 2009 in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt), doch 3 september 2010 (datum waarop het besluit van 9 juli 2010, dat artikel 3 van het besluit van 6 februari 2009 heeft gewijzigd, is bekendgemaakt).

“Voor Vlaamse belastingdienst is dit eenvoudiger om de dossiers verder op te volgen. Bij aanpassingen aan het WIB wordt eveneens bij de invoering van een maatregel met een aanslagjaar gewerkt en niet met een inwerkingtredingsdatum. Ik denk bijvoorbeeld aan artikel 2, 3 of 4 van WIB 1992. Zie Vlaams fiscale navigator (...) met haar uitgebreide wetshistorieken op basis van aanslagjaar of de voorbeelden hieruit hieronder.

De ratio is om geen ongelijkheid te creëren als er bijvoorbeeld een achterstand is bij de inkohieringen. Als iemand zich op 23 december 2011 inschrijft dan zal deze nog onder de oude regeling vallen en komt deze ook niet onder de nieuw regeling van de BIV te vallen. Alle rechtsonderhorigen krijgen dan een gelijke behandeling.

(...)”

De vergelijking met het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 gaat niet op vermits er in de inkomstenbelastingsregeling onderscheid wordt gemaakt tussen inkomstenjaar en aanslagjaar. Bij de BIV is er één handeling, nl. het in het verkeer brengen van een voertuig, die aanleiding geeft tot het verschuldigd zijn van de belasting.

Bovendien wordt in het ontworpen artikel 5 het regelen van de inwerkingtreding verward met het bepalen van het toepassingsgebied van de nieuwe regels.

Ten slotte lijkt de regeling ook van toepassing te moeten zijn op voertuigen die niet ingeschreven zijn, maar het wel moeten zijn.

Er wordt daarom ter overweging gegeven om artikel 5 als volgt te stellen:

“Dit decreet treedt in werking op 1 januari 2012 en is van toepassing op voertuigen die vanaf die datum worden ingeschreven in het repertorium van de voertuigen of ingeschreven moeten zijn.”

De kamer was samengesteld uit

de Heren	M. VAN DAMME,	kamervoorzitter,
	J. BAERT,	
	W. VAN VAERENBERGH,	staatsraden,
	M. RIGAUX,	assessoren van de
	L. DENYS,	afdeling Wetgeving,
Mevrouw	A. BECKERS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevrouw K. BAMS, eerste auditeur.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

A. BECKERS

M. VAN DAMME