



DIVERSE FISCALE BEPALINGEN

GRONDIG ONDERHOUD VERKEERSFISCALITEIT BETER DAN
QUICK FIX OLDTIMERS

Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel
W www.serv.be – T +32 2 209 01 11 – E info@serv.be

Adviesvraag	Voorontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013	
Adviesvrager	Matthias Diependaele - Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed	
Ontvangst adviesvraag	28 maart 2022	
Decretale opdracht	SERV-decreet 7 mei 2004 art. 20 (SAR-functie)	
Goedkeuring raad	25 april 2022	
Contactpersoon	Julien Matheys	jmatheys@serv.be
	Erwin Eysackers	eeysackers@serv.be

Meneer Matthias Diependaele
Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed
Koning Albert II-laan 7, 7^{de} verdieping
B-1210 BRUSSEL

Voorontwerp van decreet tot wijziging Vlaamse Codex Fiscaliteit

Mijnheer de minister

De SERV ontving op 28 maart 2022 uw adviesvraag over het Voorontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013.

De SERV stelt vast dat in Art. 5 van het Voorontwerp de Vlaamse Regering zich niet houdt aan de engagementsverklaring 'Naar een coherent logistiek beleid', die ze op 15 juli 2015 met de transportsector heeft afgesproken naar aanleiding van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens. De SERV adviseert dan ook om hierover voorafgaandelijk overleg te plegen met de betrokken sectoren.

In dit advies wordt enkel ingegaan op de wijzigingen van Art. 6 en 7 van het Voorontwerp, waar een aanpassing voorgesteld wordt van de forfaitaire jaarlijkse verkeersbelasting voor voertuigen waarvan de eerste inschrijving meer dan 30 jaar geleden plaatsvond (oldtimers). De andere voorgestelde wijzigingen worden in dit advies niet besproken.

Voorliggend advies geeft aan waarom de voorgestelde hervorming in Art. 6 te eng is. Deel 1 schetst de specifieke Vlaamse fiscale context voor oudere voertuigen en gaat in het bijzonder in op de te abrupte overgang tussen de algemene jaarlijkse verkeersbelasting en de forfaitaire verkeersbelasting voor oldtimers. Het maakt ook duidelijk dat de voorgestelde hervorming hier ten gronde geen verandering in zal brengen. Deel 2 vestigt de aandacht op andere eigenaardigheden van de Vlaamse verkeersfiscaliteit. In het bijzonder worden werkpunten naar voor geschoven wat betreft LPG-voertuigen en de inschrijving van voertuigen als lichte vracht door particulieren. Tenslotte geeft Deel 3 kort aan welke principes zouden moeten gelden bij een verbreding van de hervorming zodat de Vlaamse fiscaliteit eenvoudiger, transparanter, eerlijker en milieuvriendelijker kan worden.

Hoogachtend

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

Hans Maertens
voorzitter

Advies

1. Oldtimers en hun plaats in de Vlaamse verkeersfiscaliteit

Hoe zwaarder, krachtiger en vervuilerder de auto, hoe hoger de algemene Jaarlijkse Verkeersbelasting (JVB). In Vlaanderen steunt de JVB voor personenwagens op drie parameters: de fiscale pk, de gehomologeerde CO₂-emissiewaarde (in g/km) en de euronorm van het voertuig. Een hogere belasting naarmate de fiscale pk toeneemt zorgt ervoor dat eigenaars van zwaardere voertuigen en voertuigen met meer vermogen meer bijdragen. De parameters "CO₂-emissiewaarde" en "euronorm" zorgen ervoor dat er meer betaald wordt naarmate het voertuig vervuilerder is.

Verschil in fiscale behandeling van voertuigen jonger en ouder dan 30 jaar is zeer scherp. Voertuigen van meer dan 30 jaar oud zijn in Vlaanderen, ongeacht hun specifieke kenmerken, onderworpen aan een forfaitaire JVB. Die forfaitaire belasting wordt jaarlijks geïndexeerd en bedraagt op dit moment 38,08 euro¹. Dat is aanzienlijk lager dan de JVB van voertuigen die (net) minder dan 30 jaar oud zijn (Figuur 1). Ook voor de eenmalige belasting op inverterstelling (BIV) genieten eigenaars van voertuigen van meer dan 30 jaar oud van een gunstige, forfaitaire belasting ten opzichte van voertuigen die (soms net) niet aan die voorwaarde voldoen. Het voordeel is wat de BIV betreft wel beperkter. Dat komt omdat de BIV, naast een beperkte invloed van de CO₂-uitstoot en de euronorm van het voertuig, sterk bepaald wordt door een leeftijdscorrectiefactor, die ervoor zorgt dat de belasting gedurende de eerste 9 jaar jaarlijks met 10% afneemt (Figuur 2).

Er is een groot belastingverschil t.o.v. auto's met vergelijkbare impact op infrastructuur en milieu. De belasting van personenwagens met een vergelijkbare impact op infrastructuur en luchtkwaliteit is dus sterk verschillend naargelang het voertuig net wel of net niet forfaitair belast wordt, bv. als het voertuig resp. 30 of 29 jaar geleden voor het eerst ingeschreven werd (Figuur 1).

O-nummerplaat houdt gebruiksbeperkingen in maar is niet nodig voor forfaitaire JVB. Oldtimers zijn, voor zover ze met een O-nummerplaat rijden, onderworpen aan een aantal gebruiksbeperkingen. Voertuigen met een O-nummerplaat mogen niet ingezet worden voor commercieel en professioneel gebruik, noch voor woon-werkverkeer of woon-schoolverkeer, voor bezoldigd vervoer of als werktuig of werkmiddel². Deze beperkingen zijn echter moeilijk handhaafbaar en

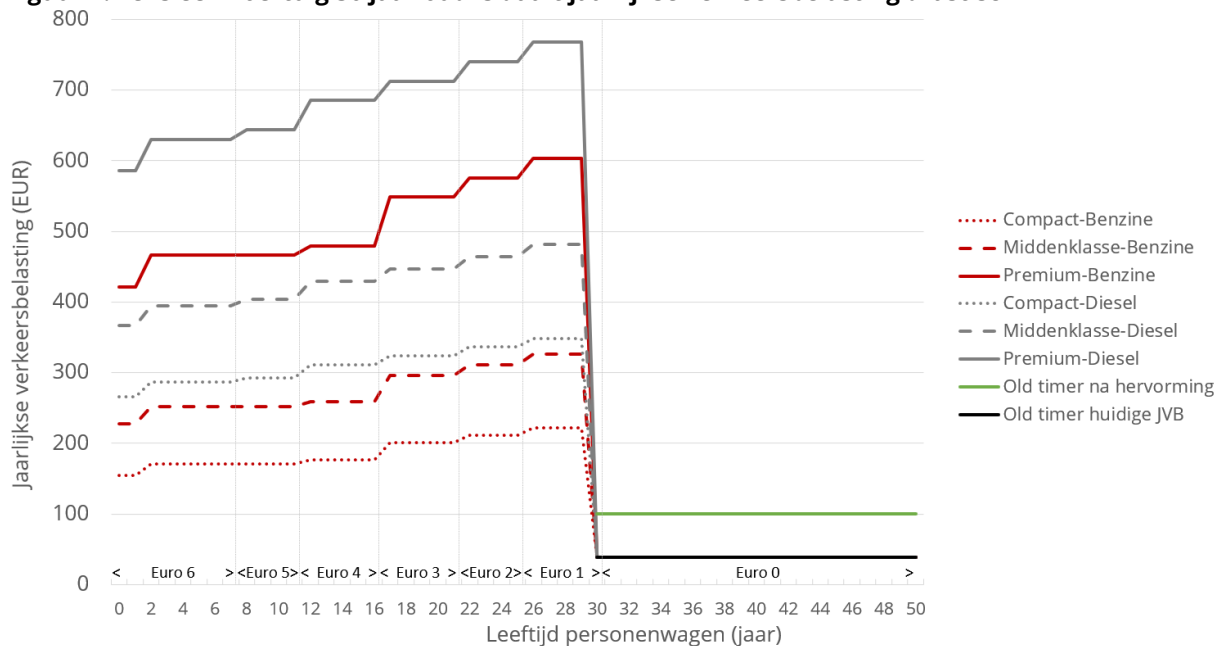
¹ Vlaamse overheid. Welke verkeersbelastingen betaal ik bij de aankoop van een oldtimer? <https://www.vlaanderen.be/welke-verkeersbelastingen-betaal-ik-bij-de-aankoop-van-een-oldtimer>

² Vlaamse overheid. Gebruik van een oldtimer. <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/auto-en-motor/oldtimers/gebruik-van-een-oldtimer>

er zijn dan ook aanwijzingen dat ze, in het bijzonder bij jonge oldtimers, vaak niet worden nageleefd (cf. infra). Bovendien is het niet nodig om een voertuig in te schrijven onder een O-nummerplaat om van de forfaitaire JVB te genieten aangezien het forfaitair tarief uitsluitend toegekend wordt op basis van de ouderdom van het voertuig³.

Voorgestelde aanpassing aan Vlaamse codex fiscaliteit wijzigt situatie niet ingrijpend. De aanpassing voorgesteld in artikel 6 van het Voorontwerp van decreet waarover advies gevraagd wordt, zou de forfaitaire jaarlijkse verkeersbelasting verhogen naar 100 euro, en zou daarmee de kloof tussen de forfaitaire en de algemene JVB enigszins beperken. Het absolute verschil zou echter groot blijven en de overgang tussen beiden zou abrupt blijven (Figuur 1).

Figuur 1: Eens een voertuig 30 jaar oud is daalt jaarlijkse verkeersbelasting drastisch⁴



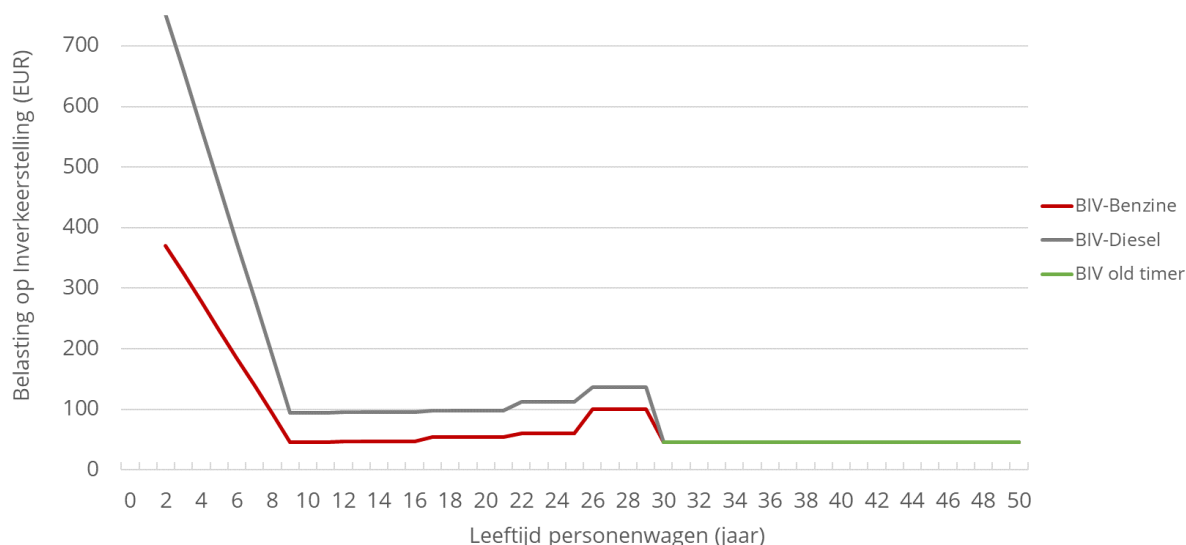
³ Vlaamse overheid. Welke verkeersbelastingen betaal ik bij de aankoop van een oldtimer? <https://www.vlaanderen.be/welke-verkeersbelastingen-betaal-ik-bij-de-aankoop-van-een-oldtimer>

⁴ Uitgangspunten:

Compact	Benzine	7 fiscale pk (1100 kg, 1000 cc)	Vergelijkbaar met: VW Polo, Peugeot 208, Opel Corsa, Renault Clio, Nissan Micra
	Diesel	8 fiscale pk (1100 kg, 1400 cc)	
Middenklasse	Benzine	9 fiscale pk (1300 kg, 1400 cc)	Vergelijkbaar met: Renault Megane, Opel Astra, Volvo V40, VW Golf VII, Peugeot 308, Audi A3
	Diesel	10 fiscale pk (1300 kg, 1600 cc)	
Premium	Benzine	12 fiscale pk (1600 kg, 2000cc)	Vergelijkbaar met: Mercedes E, BMW 520i/d, Volvo S90, Audi A6, Skoda Superb
	Diesel	12 fiscale pk (1600 kg, 2000cc)	

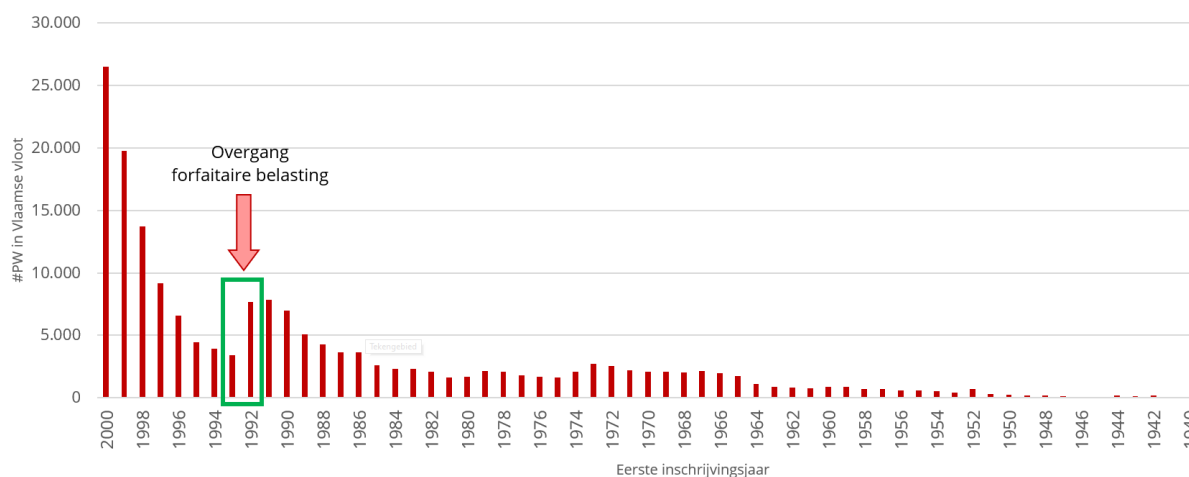
Om het zicht op de invloed van voertuigleeftijd op de JVB helder te houden werd er voor alle voertuigen een emissiewaarde van 122 g CO₂/km gehanteerd. Dat komt overeen met de referentiewaarde voor de berekening van de JVB. Verdeling Compact, Middenklasse en Premium o.b.v. <https://mow.vlaanderen.be/tco/>.

Figuur 2: Voor BIV is forfaitaire belasting na 30 jaar ook lager maar voordeel is beperkter



Fiscaal voordeel lijkt marktverstoring te werken. Een analyse van de samenstelling van de Vlaamse vloot in 2020 toont dat er een toename is in aantal voertuigen die net voldoen aan de voorwaarden om forfaitair belast te worden⁵ (Figuur 3). Deze stijging gaat in tegen het “natuurlijke” verloop van de voertuigvloot en is een indicatie dat deze voertuigen aantrekkelijker zijn dan voertuigen die net niet kunnen genieten van een forfaitaire belasting.

Figuur 3: Samenstelling Vlaamse vloot vertoont afwijking op leeftijdsgrens forfaitaire belasting (2020)⁶

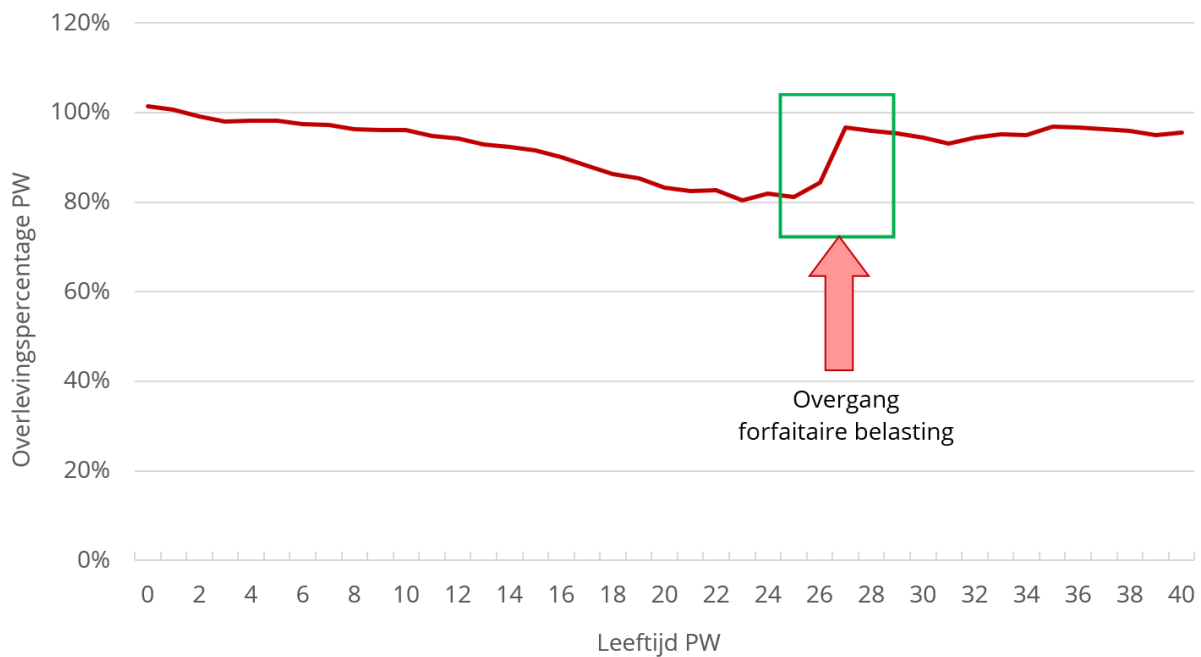


⁵ Naar aanleiding van Europese regelgeving werd de leeftijdsgrens voor oldtimers in Vlaanderen jaarlijks met 1 jaar verhoogd van 25 jaar in 2017 naar 30 jaar sinds aanslagjaar 2022. In 2020 was de leeftijdsgrens 28 jaar, wat overeenkomt met een eerste inschrijving rond het jaar 1992. Bron: Diependaele M. (26/6/2018). <https://www.matthiasdiependaele.be/nieuws/leeftijdsgrens-oldtimers-moet-omhoog> en Indicator-Larcier (5/9/2017). https://ondernemingsdata-bank.indicator.be/auto_varia/nieuwe_regels_voor_uw_oldtimer/VLTATEAR_EU07100601/7/related?src=3i&exceed=1.

⁶ Op basis van DIV-gegevens voor de Vlaamse voertuigvloot verwerkt door Transport & Mobility Leuven i.o.v. de Vlaamse Milieumaatschappij. Rechtstreekse uitwisseling met SERV-secretariaat.

Evolutie aantal “jonge” oldtimers in Vlaamse vloot is atypisch. De overlevingscurve⁷ van de Vlaamse vloot toont aan dat benzinevoertuigen waarvoor de algemene JVB betaald wordt stelselmatig in aantal afnemen (Figuur 4). De curve vertoont echter een discontinuïteit rond de leeftijdsgrens van de forfaitaire belasting. Het aantal voertuigen dat overleeft in een volgend jaar stijgt rond jaar 28⁵. Dat zou kunnen wijzen op de aantrekkelijkheid van dat voertuigprofiel voor sommige eigenaars. De knik in de overlevingscurve zou het gevolg kunnen zijn van verlengd behoud en/of import van voertuigen die net voldoen aan de criteria voor de forfaitaire belasting.

Figuur 4: Overlevingscurve vertoont knik op scharniermoment fiscale behandeling (benzine - 2020)⁸



Jonge oldtimers verlaten de vloot gestaag, terwijl “roerend erfgoed” langer bewaard blijft.

Nadat het aantal voertuigen met een leeftijd van ongeveer 30 jaar een piek vertoont neemt hun aantal stelselmatig af tot de voertuigen ongeveer 40 jaar oud worden (Figuur 5). Dat zou kunnen wijzen op een intensiever gebruik van de jonge oldtimers, bv. als dagelijks vervoermiddel, waarna een groot deel ervan hun levenseinde echt bereikt en verschroot wordt (of eventueel via export de Vlaamse vloot verlaat). Naarmate de voertuigen ouder worden en verder evolueren naar “roerend erfgoed” neemt hun aantal beduidend minder snel af. Rond de leeftijd van 40 jaar is de afname ongeveer gestabiliseerd en wordt er een plateau bereikt (Figuur 5). Dit alles leidt ertoe dat het jongste segment bijna de helft van de totale Vlaamse oldtimervloot vertegenwoordigt (Figuur 6).

Sommige buurlanden en Vlaamse steden met Lage Emissiezone (LEZ) hanteren hogere leeftijdsgrens. Op Europees niveau werd de minimumleeftijd op 30 jaar vastgesteld. In sommige

⁷ Een overlevingscurve geeft de verhouding weer van het aantal voertuigen met een bepaalde leeftijd in jaar x t.o.v. het aantal voertuigen die 1 jaar ouder zijn in jaar x+1.

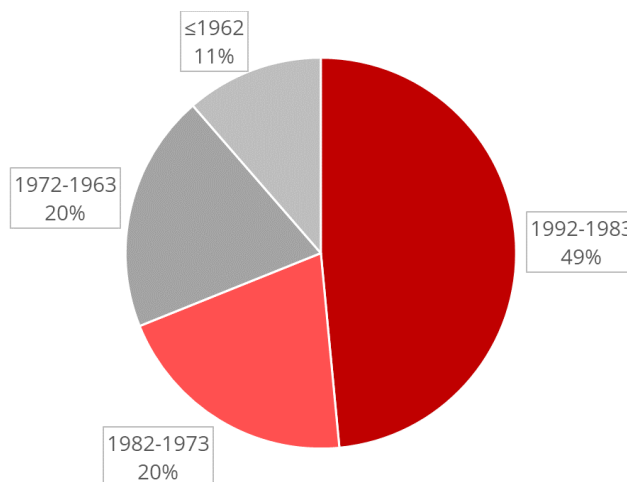
⁸ Op basis van DIV-gegevens voor de Vlaamse voertuigvloot verwerkt door Transport & Mobility Leuven i.o.v. de Vlaamse Milieumaatschappij. Rechtstreekse uitwisseling met SERV-secretariaat.

buurlanden, zoals Nederland en het Verenigd Koninkrijk, geldt de (gedeeltelijke) belastingvrijstelling echter pas voor voertuigen die minstens 40 jaar geleden voor het eerst in gebruik werden genomen⁹. Antwerpen¹⁰ en (tot recentelijk) Gent¹¹ passen een leeftijdsgrens van 40 jaar toe voor een soepelere toegang tot hun lage emissiezones.

Figuur 5: Aantal personenwagens neemt tussen 30 en 40 jaar oud snel af waarna het stabiliseert¹²



Figuur 6: Bijna helft van totale Vlaamse oldtimervloot is tussen 30 en 40 jaar oud¹³



⁹ Nederland: https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/belastingen_op_auto_en_motor/motorrijtuigenbelasting/vrijstelling_ander_andere_voor_oldtimers/oldtimers/ ; Verenigd Koninkrijk: <https://www.gov.uk/historic-vehicles/vehicles-exempt-from-vehicle-tax>.

¹⁰ Een voertuig ouder dan 40 jaar komt in aanmerking voor een tijdelijke toelating tot de Antwerpse LEZ tegen een verlaagd tarief. <https://www.slimnaarantwerpen.be/nl/lez/toegang-na-betaling/lez-betaling-voertuig-ouder-dan-40-jaar>

¹¹ Tot een recent arrest van de Raad van State voorzag de Stad Gent een uitzondering voor oldtimers ouder dan 40 jaar zodat ze tegen betaling toch toegang kregen tot de Gentse lage emissiezone: <https://stad.gent/nl/groen-milieu/nieuws-evenementen/niet-langer-uitzondering-gentse-lez-voor-oldtimers-ouder-dan-40-jaar>

¹² Op basis van DIV-gegevens voor de Vlaamse voertuigvloot verwerkt door Transport & Mobility Leuven i.o.v. de Vlaamse Milieumaatschappij. Rechtstreekse uitwisseling met SERV-secretariaat.

¹³ Op basis van DIV-gegevens voor de Vlaamse voertuigvloot verwerkt door Transport & Mobility Leuven i.o.v. de Vlaamse Milieumaatschappij. Rechtstreekse uitwisseling met SERV-secretariaat.

Hogere leeftijdsgrens en/of zachtere overgang hebben geen negatieve impact op begroting. Bij een ongewijzigde samenstelling van de Vlaamse voertuigvloot zou een hogere leeftijdsgrens, bv. op 40 jaar, automatisch leiden tot een daling van het aantal voertuigen die een forfaitaire belasting betalen. Verder zou de verminderde fiscale aantrekkelijkheid van voertuigen tussen 30 en 40 jaar ook een daling van het aandeel van die voertuigen in de vloot kunnen teweegbrengen. Het effect op de Vlaamse begroting kan niet nauwkeurig geraamd worden.

In de huidige voertuigvloot zijn 40-50.000 voertuigen tussen 30 en 40 jaar oud. Het verschil tussen forfaitaire en algemene JVB bedraagt doorgaans een paar honderd euro per jaar (Figuur 1). Bij een ongewijzigde vlootsamenstelling zou er in theorie een meeropbrengst voor de begroting kunnen zijn van maximaal enkele tientallen miljoenen euro¹⁴. Als de samenstelling van de vloot wel zou veranderen (bijvoorbeeld doordat oudere auto's sneller verschroot of geëxporteerd worden) zouden de inkomsten in beperktere mate stijgen.

Het optrekken van de minimumleeftijd voor oldtimers van 30 naar 40 jaar heeft naar onze verwachting geen negatieve impact op de begroting, en behoudt globaal de voorziene meerontvangsten (€ 9,1 mln) via de voorgestelde hervorming. De maatregel lijkt dus budgetneutraal te zijn, waardoor de globale belastingdruk ook niet zou toenemen. Ook een meer geleidelijke overgang, bv. door niet met een scherp drempeljaar te werken maar met een graduele transitie tussen algemene en forfaitaire JVB, zou een analoog effect hebben.

Een stapsgewijze aanpassing vermijdt impact op eigenaars met (zeer) laag inkomen. Het is vandaag niet mogelijk de eigenaars van oldtimers (>30 jaar) op te delen naar sociaaleconomisch profiel. In de praktijk kunnen eigenaars van oudere voertuigen wel in twee groepen opgedeeld worden: enerzijds personen met minstens een behoorlijk inkomen en anderzijds personen met een beperkt inkomen, die niet in staat zijn om een nieuwe of meer recente tweedehandswagen aan te schaffen. De verhoging van de minimumleeftijd voor oldtimers zou, indien ze te plots doorgevoerd wordt, ongetwijfeld een negatieve impact hebben op die tweede groep. De SERV kan echter niet nagaan hoe groot die groep is, en ook niet welke auto's zij bezitten.

Een gestage, zachte overgang, zoals die in het verleden reeds plaatsgevonden heeft, naar aanleiding van het optrekken van de minimumleeftijd van 25 naar 30 jaar¹⁵, kan de schok voor de huidige eigenaars van deze voertuigen in hoge mate opvangen. Voorts houdt de JVB ook rekening met het vermogen en het gewicht van het voertuig. De eigenaars van de meest bescheiden voertuigen zouden doorgaans dus, ook indien ze in de toekomst onderworpen zijn aan een algemene JVB, een eerder laag tarief behouden (Figuur 1).

¹⁴ Een meeropbrengst van ~400 euro/voertuig zou voor 40-50.000 voertuigen ongeveer 16-20 mio euro/jaar genereren.

¹⁵ Indicator-Larcier (5/9/2017) : https://ondernemingsdatabank.indicator.be/auto_varia/nieuwe_regels_voor_uw_oldtimer/VTATEAR_EU07100601/7/related?src=3i&exceed=1

2. Verkeersfiscaliteit kan ook nog op andere punten eerlijker en eenvoudiger

Ook andere uitzonderingsregels maken verkeersfiscaliteit onnodig complex en kunnen onrechtvaardig overkomen. De Vlaamse verkeersfiscaliteit bevat nog een aantal uitzonderingsregels en forfaitaire componenten. Die leiden tot een moeilijkere leesbaarheid en zorgen voor inconsistenties. Ze leiden ook soms tot ongelijke en misschien onfaire fiscale bijdragen van de verschillende Vlaamse autobezitters. Deze elementen komen niet aan bod in het voorgelegde ontwerpdecreet, maar de SERV wil hiermee aangeven dat een grondige en doordachte hervorming van de verkeersfiscaliteit ook andere elementen dan de oldtimers dient te betrekken. We wijzen ter illustratie op twee specifieke aspecten van de Vlaamse verkeersfiscaliteit, respectievelijk de mogelijkheid om als particulier een voertuig als lichte vrachtwagen in te schrijven en de meer complexe behandeling van LPG-voertuigen.

Inschrijving van voertuig als lichte vracht door particulieren. Niet alleen ondernemingen, maar ook particulieren kunnen een voertuig, al dan niet na een (lichte) ombouw, inschrijven als lichte vracht. Om een voertuig als lichte vrachtwagen in te schrijven moet het voldoen aan een aantal voorwaarden¹⁶:

- De maximum toegelaten massa (MTM) mag hoogstens 3.500 kg bedragen
- De laadruimte moet minstens 50% van de lengte van de wielbasis bedragen
- De laadruimte moet bovendien over haar hele oppervlakte bestaan uit een vaste of duurzaam bevestigde, horizontale laadvloer zonder verankeringsplaatsen voor extra banken, zetels of veiligheidsgordels, die deel uitmaakt van het koetswerk
- Een pick-up voldoet steeds aan de fiscale definitie van een lichte vrachtwagen.

Wanneer een voertuig ingeschreven is als lichte vracht geniet de eigenaar van een volledige vrijstelling op de BIV en van een sterk verlaagd tarief voor de JVB (Figuur 7). De JVB voor lichte vracht wordt in de eerste plaats gebaseerd op de massa van het voertuig¹⁷. Zelfs voor het zwaarste in aanmerking komende dieselveertuig (3.500 kg) betaalt de eigenaar van een voertuig dat als lichte vracht ingeschreven is een fractie van wat die voor een premium dieselwagen zou betalen volgens het standaardtarief van de JVB. Het tarief is zelfs systematisch lager of gelijk aan de standaard JVB van een compacte benzinewagen.

Het voordeel geldt ongeacht het vermogen of de milieuprestaties van het als lichte vracht ingeschreven voertuig. Bovendien kan de standaard JVB nog hoger uitvallen dan wat in Figuur 7 geïllustreerd wordt, bv. als het voertuig een hoger vermogen en dus een hogere fiscale PK vertoont dan het illustratieve Premium-Diesel voertuig.

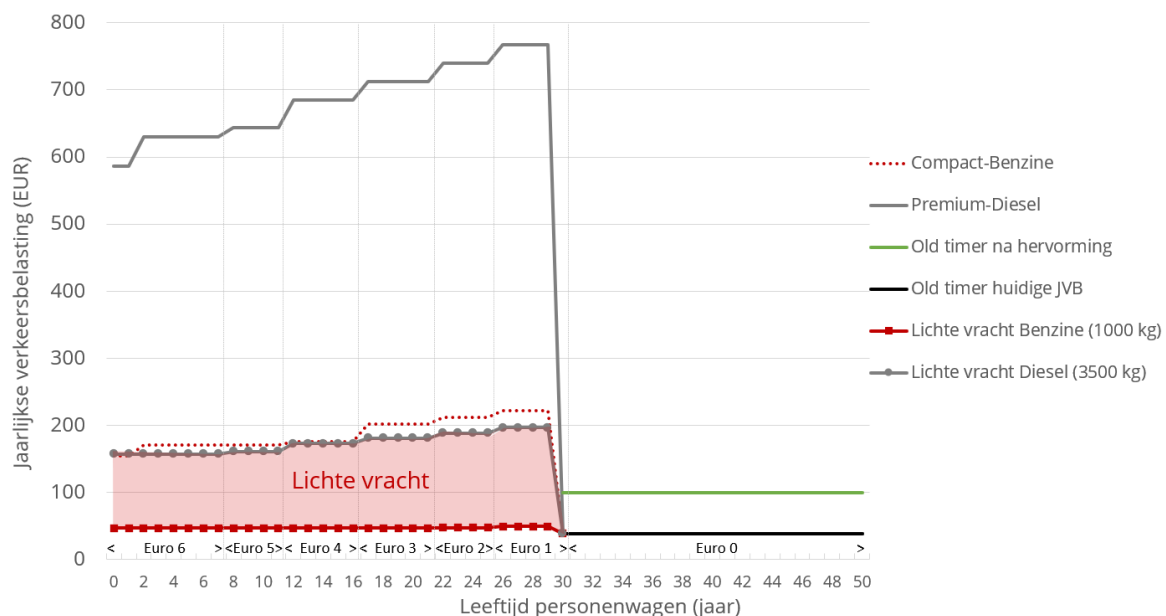
¹⁶ Vlaamse overheid. Tarief lichte vrachtwagen. <https://www.vlaanderen.be/tarief-lichte-vrachtwagen>

¹⁷ Er geldt ook een beperkte differentiatie op basis van de euronorm <https://www.vlaanderen.be/vergroende-tarieven-lichte-vrachtwagen#eptmbgd-2>

Pick-ups vormen het meest gekende voorbeeld van voertuigen die als lichte vracht ingeschreven kunnen worden, maar gezien het grote fiscale voordeel bieden specialisten aan om ook conventionele wagens, in de regel met hoge vermogens, om te bouwen tot een lichte vrachtwagen. De ingreep bestaat doorgaans uit het verwijderen van de achterbank en de gordels achteraan en het monteren van een laadbak. De kost van de ingreep (1.200 tot 2.500 euro) wordt voor dergelijke wagens relatief snel gecompenseerd door de lagere JVB en afwezige BIV¹⁸.

De Vlaamse regering lijkt ervan bewust te zijn dat de oneigenlijke inschrijving van een voertuig als lichte vracht door particulieren kan zorgen voor scheeftrekkingen en voor (een gevoel van) onrechtvaardigheid in de fiscale bijdragen. Ze kondigde in oktober 2020 aan te werken aan een oplossing via de aanpassing van een samenwerkingsakkoord tussen de Belgische entiteiten¹⁹. De aanpassing doorgevoerd in Wallonië²⁰ is volgens de Vlaamse regering niet geschikt²¹.

Figuur 7: Voertuig inschrijven als lichte vracht is fiscaal altijd voordelig



Forfaitaire korting en aanvullende verkeersbelasting voor LPG-persoonswagens zorgt voor overbodige complexiteit. De zogenaamde LPG-voertuigen zijn in de praktijk voertuigen met

¹⁸ Autonieuws (31/1/2022). <https://www.autonieuws.be/nieuws/7201-ombouw-lichte-vracht-mag-dat-nog-voor-particulieren-in-vlaanderen>

¹⁹ De Tijd (8/10/2020). Pick-ups voor privégebruik verliezen fiscaal voordeel. <https://www.tijd.be/politiek-economie/belgie/vlaanderen/pick-ups-voor-privegebruik-verliezen-fiscaal-voordeel/10256593.html>

²⁰ Vroom (9/11/2021). Wallonië: de autofiscaliteit evolueert! <https://www.vroom.be/nl/advies/wallonie-de-autofiscaliteit-evolueert-23053/> "Het nieuwe Waalse fiscale decreet wil een einde maken aan dit misbruik door dit fiscaal voordelige regime enkel nog van toepassing te maken voor voertuigen ingeschreven op naam van een zelfstandige (geregistreerd bij de Kruispuntbank voor Ondernemingen - KBO), of een bedrijf (ook ingeschreven bij de KBO). Het voertuig moet bovendien gebruikt worden voor de uitoefening van de beroepsactiviteit van de zelfstandige of voor de missie van de onderneming. Wanneer niet aan deze criteria voldaan wordt, zal het voertuig onderworpen zijn aan de conventionele voertuigbelasting".

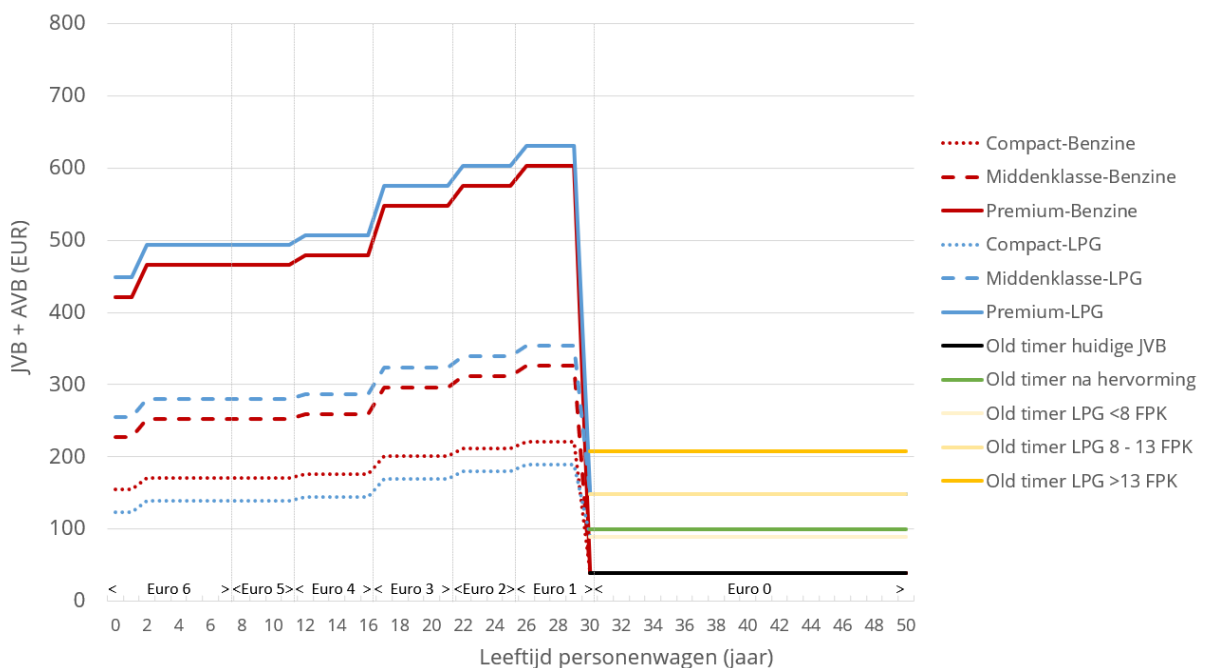
²¹ Knack (14/1/2022). Fiscaal voordeel voor pick-ups blijft overeind door communautair geharrewar. <https://www.knack.be/nieuws/belgie/fiscaal-voordeel-voor-pick-ups-blijft-overeind-door-communautair-geharrewar/article-news-1822211.html>

motoren die zowel LPG als benzine gebruiken. Voor die voertuigen geldt enerzijds een forfaitaire korting van 100 euro/jaar op de JVB en anderzijds een aanvullende verkeersbelasting (AVB) die afhangt van de fiscale PK van het voertuig (Figuur 8)²². Die aanvullende verkeersbelasting blijft overigens ook verschuldigd voor voertuigen die meer dan 30 jaar geleden voor het eerst ingeschreven werden. Dat leidt ertoe dat er voor LPG-voertuigen in totaal soms minder (compacte voertuigen) en soms meer (premium en middenklasse voertuigen) betaald wordt dan voor een equivalent benzinevoertuig. Na 30 jaar is enkel nog de AVB verschuldigd, wat leidt tot een forfaitair bedrag dat afhangt van de fiscale PK van het voertuig en verschilt van het forfaitaire bedrag voor andere oldtimers.

Tabel 1: De aanvullende verkeersbelasting voor LPG-voertuigen hangt af van de fiscale PK

	AVB LPG-voertuigen
<8 FPK	89,16 euro
8-13 FPK	148,68 euro
>13 FPK	208,20 euro

Figuur 8: Belasting LPG voertuigen soms hoger, soms lager dan benzinevoertuig en als oldtimer



²² Aanvullende verkeersbelasting: <https://www.vlaanderen.be/de-aanvullende-verkeersbelasting>

3. De weg vooruit

De SERV is op zich niet gekant tegen de voorgestelde aanpassing in het ontwerpdecreet, maar vindt ze te eng. De aanpassing zal niet zorgen voor het wegwerken van de abrupte overgang tussen de forfaitaire en de algemene JVB en zal de daaruit voortvloeiende marktverstoring dus ook niet wegwerken.

Daarom vraagt de SERV bredere aanpassingen aan de verkeersfiscaliteit te overwegen om bestaande onbillijkheden en inefficiënties weg te werken:

- een meer geleidelijke overgang tussen de algemene en de forfaitaire JVB en/of een beperking van de omvang van de marktverstoring door het drempeljaar geleidelijk te verhogen, bv. naar 40 jaar. Daarbij dient rekening gehouden te worden met mogelijke negatieve effecten voor voertuigeigenaars met een (zeer) laag inkomen.
- een aangepaste fiscale behandeling van voertuigen die door particulieren ingeschreven worden als lichte vracht zodat ze op een vergelijkbare manier belast worden als equivalente voertuigen die particulieren als personenwagen inschrijven.
- een vereenvoudiging van de fiscaliteit door de LPG-voertuigen op dezelfde manier en volgens dezelfde criteria te belasten als benzine- en diesellootvoertuigen.

Meer algemeen moet een voldoende differentiatie tussen echte zero-emissievoertuigen en de overige wagens de Vlaamse fiscaliteit directer en duidelijker laten bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen uit de Vlaamse Clean Power for Transport-visie, zoals ook bepleit in het SERV-advies 'Met "Fit for 55" naar een fit Vlaanderen'²³.

Tenslotte herhaalt de SERV de noodzaak om het beleid niet alleen te laten inspelen op de milieuprestaties van voertuigen en het bezit ervan maar ook op de verkeersvolumes en het gebruik van de voertuigen.

²³ SERV (14/10/2021). Met "Fit for 55" naar een fit Vlaanderen – Krachttoeren om de CO₂-trends snel om te keren.
https://www.serv.be/sites/default/files/documenten/SERV_20211014_Fitfor55_ADV.pdf