



koan

NEWS

AUTOMOTIVE

June 2010

- Nieuwe mededingingsregels in de motorvoertuigensector
- Le nouveau régime relatif aux offres conjointes
- Fiscale aandachtspunten voor de autosport
- Actualités du droit de l'environnement et des marchés publics en relation avec le secteur automobile
- Wegwijs in de reglementering rond oldtimers: een kort overzicht

1. NIEUWE MEDEDINGINGSREGELS IN DE MOTORVOERTUIGENSECTOR

De Europese Commissie bekijkt de sector van de motorvoertuigen reeds een 30 tal jaar met argusogen, vooral op het vlak van de mededinging. Sedert 1985 heeft de Europese Commissie dan ook drie opeenvolgende groepsvrijstellingsverordeningen¹ goedgekeurd met betrekking tot deze sector. Hieronder vallen zowel de nieuwe personenwagens als de nieuwe bedrijfsvoertuigen en vrachtwagens; tweedehandsvoertuigen zijn uitgesloten uit het toepassingsgebied. De distributieovereenkomsten die beantwoorden aan de voorwaarden vooropgesteld door de verordening worden vermoed vrijgesteld te zijn van het kartelverbod.

De laatste groepsvrijstelling voor de sector dateerde van 31 juli 2002 en verstrijkt op 31 mei 2010. Op 27 mei 2010, net op de valreep, heeft de Commissie de nieuwe groepsvrijstellingsverordening voor de motorvoertuigensector ("verordening 461/2010") goedgekeurd, dewelke op 1 juni 2010 in werking treedt.² Tevens werden er door de Commissie aanvullende richtsnoeren bekendgemaakt met betrekking tot de toepassing van de nieuwe tekst.³

Verordening 461/2010 bepaalt dat de algemene groepsvrijstelling voor verticale overeenkomsten⁴ voortaan van toepassing zal zijn op de autosector, daar er geen redenen meer voorhanden zijn om deze sector te onderscheiden van andere economische sectoren. Op basis van verschillende studies kwam de commissie tot de conclusie dat er geen aanzienlijke tekortkomingen op het vlak van de mededinging inzake verkoop van nieuwe voertuigen konden vastgesteld worden: er is een toenemende concurrentie tussen

de merken ontstaan hetgeen zich heeft vertaald in een bijzonder concurrerend prijspeil. De Commissie beschouwde de specifieke regels van verordening 1400/2002 als te ingewikkeld en te strikt en ook niet langer noodzakelijk. Om alle betrokken partijen toe te laten zich aan te passen en bepaalde investeringen in de mate van het mogelijke af te schrijven, zullen de bepalingen van de groepsvrijstellingsverordening 1400/2002 tot 31 mei 2013 van toepassing blijven op verticale overeenkomsten betreffende de aankoop, verkoop of wederverkoop van nieuwe voertuigen.

De Commissie stelde geen positieve evolutie vast op de markt van de herstelling en het onderhoud van voertuigen: de concurrentie bleek op die markt minder scherp en de prijzen voor de individuele reparaties bleken zelfs gestegen te zijn. Vermits de herstelling en het onderhoud voor de consument zeer belangrijk zijn, niet alleen qua veiligheid, maar ook omdat het budget ervan ongeveer 40% uitmaakt van de totale kostprijs van het voertuig, zal de nieuwe regeling op 1 juni 2010 toepasselijk worden. Er zal dus tijdelijk een onderscheid bestaan tussen de markt van de verkoop van nieuwe voertuigen enerzijds en de markt van de reparatie- en onderhoudsdiensten en de verkoop van reserveonderdelen anderzijds.

De overeenkomsten voor reparatie- en onderhoudsdiensten en distributie van onderdelen vallen dus vanaf 1 juni 2010 onder de algemene vrijstelling voor verticale overeenkomsten. Eén van de gevolgen hiervan is echter dat deze vrijstelling

.../...

¹ Verordening (EG) nr 123/85 van 12 december 1984 (Pb. nr L.15 van 18 januari 1985, p. 16), Verordening (EG) nr 1475/95 van 28 juni 1995 (Pb. nr L.145 van 29 juni 1995) en de Verordening (EG) nr 1400/2002 van 31 juli 2002 betreffende de toepassing van artikel 81, lid 3 van het Verdrag op groepen afzet- en klantenserviceovereenkomsten inzake motorvoertuigen (Pb. nr L. 230/30 van 1 augustus 2002).

² Verordening (EU) Nr. 461/2010 van de Commissie van 27 mei 2010 betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigensector (Pb. (2010) L 129/52).

³ Pb. (2010) C 138/16.

⁴ Verordening (EU) nr 330/2010 van 20 april 2010 betreffende de toepassing van artikel 101, lid 3 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen.



slechts automatisch geldt, indien het marktaandeel van zowel de leverancier als dat van de afnemer niet hoger is dan 30%. Welnu, vele automerken bezitten zelf meer dan 30% van hun eigen naverkoopmarkt, zodat de overeenkomsten die zij afsluiten met hun distributeurs en erkende herstellere niet van de vrijstelling kunnen genieten. Zij zullen dus moeten aantonen dat eventuele concurrentiebeperkingen die rechtstreeks of onrechtstreeks worden opgelegd, tot een efficiëntieverbetering leiden en de consument ten goede komen. Dit is verre van evident. Zo benadrukt de Commissie dat de weigering om onafhankelijke herstellere toegang te verlenen tot technische informatie en garanties die de eindgebruiker zouden verplichten zich enkel te wenden tot erkende herstellere, rechtstreeks onder het kartelverbod zullen vallen.

De nieuwe specifieke verordening behoudt daarenboven uitdrukkelijk drie beperkingen als *hardcore* beperkingen, zijnde concurrentiebeperkingen die absoluut niet mogen voorkomen in de overeenkomsten:

1. elke beperking van de verkoop van reserveonderdelen voor motorvoertuigen door erkende distributeurs aan onafhankelijke herstellere welke deze gebruiken voor de reparatie en het onderhoud
2. elke beperking van de mogelijkheid van onafhankelijke fabrikanten van reserveonderdelen om deze zelf te verkopen aan erkende of onafhankelijke distributeurs of reparateurs of aan eindgebruikers
3. elke beperking van de mogelijkheden van de leverancier van onderdelen gebruikt voor de initiële assemblage van motorvoertuigen om zijn merk of logo daadwerkelijk en op een duidelijk zichtbare wijze op de geleverde onderdelen aan te brengen.

Deze drie *hardcore* clausules stonden reeds in de vorige specifieke groepsvrijstelling. De Commissie wil immers bekomen dat de fabrikanten van reserveonderdelen betere toegang krijgen tot de markt naverkoop en benadrukt tevens dat de aanwezigheid van onafhankelijke herstellere op de markt van vitaal belang is. De achterliggende beweegreden is dat enkel dergelijke concurrentiedruk kan leiden tot goedkopere prijzen voor de consument. In de praktijk zullen zich dus op dit vlak geen noemenswaardige wijzigingen voordoen ten opzichte van het vorige systeem.

Welke veranderingen kunnen zich dan wel concreet voordoen?

1. Het multimerkensysteem,
Sedert 2002 kon de autoconstructeur de distributeur slechts aan zich binden via een niet-concurrentiebeding voor maximum 30%. In de praktijk betekende dit dat de distributeur er nog twee andere merken kon bijnemen voor ook telkens 30%. De algemene groepsvrijstelling voor verticale overeenkomsten laat niet-concurrentiebedingen toe tot een maximum van 80%, wat niet veel plaats overlaat voor een bijkomend merk. De voorwaarde is wel dat de duur van een dergelijk beding van merkexclusiviteit

beperkt blijft tot 5 jaar of minder. De mogelijkheid bestaat derhalve dat het multimerkensysteem in de autosector opnieuw geleidelijk gaat afgebouwd worden.

2. Afschaffing van de mogelijkheid van een erkende distributeur om zijn distributieovereenkomst aan een andere distributeur van het erkende netwerk over te dragen.

3. De locatieclausule of de mogelijkheid om bijkomende verkoop- of leveringspunten te vestigen op andere plaatsen in de gemeenschappelijke markt valt weg.

4. Het verbod om de activiteit van verkoop aan de activiteit van naverkoop te koppelen, eveneens een nieuwigheid in 2002, valt opnieuw weg. In de richtsnoeren stelt de Commissie echter dat het opleggen aan een Erkende Hersteller van de verplichting om eveneens nieuwe voertuigen te verkopen de toegang tot het erkende netwerk ernstig zou kunnen beperken en dus verboden zou zijn, tenzij het gaat om het lanceren van een nieuw merk en de koppeling slechts geldt voor een beperkte termijn.

5. Het uitoefenen van herstellings- en onderhoudsdiensten of de verkoop van reserveonderdelen vanuit een niet erkende vestigingsplaats kan opnieuw verboden worden.

6. De contractuele bescherming van de dealer op het vlak van de duur van de overeenkomsten, de minimumduur van opzeggingstermijnen, de motivering van de opzeg en de mogelijkheid beroep te doen op een onafhankelijke deskundige of scheidsrechter komt niet meer voor in de groepsvrijstellingen, zodat er in principe opnieuw een volledige contractuele vrijheid heerst. De meeste autoconstructeurs hebben weliswaar in een door hen onderschreven gedragscode toegezegd dat ze enkele van de hierboven vermelde contractuele bepalingen zullen blijven toepassen in hun contractuele relatie met de erkende distributeurs en herstellere. Enkel de verplichting tot motivering van de beëindiging van een overeenkomst door de leverancier komt niet voor in de gedragscode.

Voormelde veranderingen kunnen slechts doorgevoerd worden door het wijzigen van de bestaande distributiecontracten en dit kan in beginsel enkel met het akkoord van de beide partijen. De huidige overeenkomsten blijven intussen volkomen geldig. De Commissie kondigt van haar kant aan dat zij de sector permanent zal blijven in de gaten houden.

ARIANE DESTRYCKER
AD@KOAN.EU

2. «LE NOUVEAU REGIME RELATIF AUX OFFRES CONJOINTES»

Du neuf en matière de pratiques commerciales: la Belgique a finalement adapté sa législation relative aux offres conjointes.

Jusqu'il y a peu, la législation belge interdisait encore de manière formelle les offres conjointes, à quelques exceptions près. La nouvelle loi du 6 avril 2010 relative aux pratiques du marché et à la protection du consommateur - publiée au Moniteur Belge du 12 avril 2010 - autorise désormais ce type d'offres au consommateur (article 71).

Tout est parti d'un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) du 23 avril 2009 statuant sur une question préjudicielle du tribunal de commerce d'Anvers. Dans cette affaire (C-261/07), la société VTB-VAB, active en matière de services d'assistance en cas de panne ou d'accident de voiture, avait introduit une plainte contre Total Belgium. En effet, depuis janvier 2007, Total Belgium offrait, aux détenteurs d'une carte Total Club trois semaines gratuites d'assistance au dépannage pour chaque remplissage du réservoir. Or, VTB-VAB estimait que cette pratique commerciale était constitutive d'une offre conjointe interdite. Au contraire, la CJCE a estimé que la législation belge ne pouvait interdire *ab initio* les offres conjointes sans tenir compte des circonstances spécifiques du cas d'espèce.

Or, l'interdiction de principe des offres conjointes faisait partie des plus anciennes règles relatives aux pratiques du commerce en Belgique. La nouvelle législation, désormais en vigueur, est plus en phase avec les pratiques commerciales modernes et s'inscrit dans la ligne des règles appliquées par les autres Etats membres de l'Union Européenne. En outre, elle bénéficie tant aux entreprises qu'aux consommateurs.

Les entreprises pourront ainsi proposer aux consommateurs l'achat simultané de deux produits ou services sans que ceux-ci ne constituent nécessairement un ensemble (dépannage gratuit pendant une certaine période, livraison, placement, réglage, entretien des produits vendus, etc.).

Cependant, toute offre conjointe n'est pas pour autant conforme *ipso facto*. Chaque offre doit au préalable faire l'objet d'un examen concret afin de déterminer si celle-ci n'est pas susceptible de tromper le consommateur, de l'induire en erreur et, le cas échéant, d'être considérée comme une pratique commerciale déloyale.

Certaines pratiques sont considérées comme déloyales en tout état de cause et sont par conséquent interdites. Il s'agit par exemple de déclarer faussetment qu'un produit ne sera disponible que pendant une période très limitée afin d'obtenir une décision immédiate et priver les consommateurs d'une possibilité ou d'un délai suffisant pour opérer un choix en connaissance de cause.

Pour les autres pratiques, le caractère déloyal est notamment examiné au regard des éléments suivants : si elle est contraire à la diligence professionnelle ; si elle altère ou est susceptible d'altérer de manière substantielle le comportement économique du consommateur moyen qu'elle touche ou auquel elle s'adresse ; si elle contient des informations fausses quant aux caractéristiques principales du produit ou du service ou si elle omet des informations essentielles à cet égard.

Les caractéristiques principales du produit ou du service sont notamment le prix ou le mode de calcul du prix, sa disponibilité, ses avantages, les risques qu'il présente, son exécution, sa composition, ses accessoires, le service après-vente, le mode et la date de fabrication ou de prestation, sa livraison, son utilisation, sa quantité, ses spécifications, son origine géographique ou commerciale, etc.

Dans le secteur automobile plus spécifiquement, une pratique commerciale pourrait être considérée comme déloyale si elle contient des informations fausses quant à la nécessité d'un service, d'une pièce détachée, d'un remplacement ou d'une réparation.

En résumé, une offre conjointe constitue une offre commerciale autorisée pour autant que toutes les informations utiles et les conditions d'application entourant l'offre soient clairement communiquées aux consommateurs sur les documents publicitaires ou documents d'information liés à l'offre.

La seule exception qui subsiste relève des offres conjointes en matière de services financiers (crédits, hypothèques, assurances, etc.). Celles-ci sont toujours interdites sauf exceptions limitativement énumérées par la loi. Au rang de ces exceptions figurent notamment les offres conjointes portant sur des services financiers qui constituent un ensemble.

A titre d'exemple, la jurisprudence considère que «l'offre conjointe de services d'assistance voiture et d'assurance assistance voyage est exemptée de l'interdiction d'offre conjointe¹», dès lors qu'il s'agit précisément de produits qui constituent un ensemble.

En revanche, on considère que «bien qu'une voiture ne puisse ou ne pourrait être utilisée sans assurance, il est totalement inhabituel que le consommateur se procure en même temps auprès du concessionnaire automobile une voiture et une assurance omnium, de telle sorte que l'offre conjointe d'une voiture et d'une assurance omnium ne peut être considérée comme un ensemble et n'entre donc pas en considération pour l'exception²».

.../...

¹ Prés. Comm. Anvers 20 juillet 1995, Annuaire Pratiques du commerce & Concurrence 1995, 813.

² Prés. Comm. Anvers 21 décembre 2006, Annuaire Pratiques du commerce & Concurrence 2006, 319.

Il pourrait néanmoins être intéressant et ce, également pour le consommateur, de pouvoir bénéficier d'offres conjointes attractives en matière de services financiers, telle que l'offre d'un crédit pour l'achat d'une voiture et d'une assurance omnium offerte la première année par exemple.

A cet égard, les offres conjointes portant sur des services financiers qui constituent un ensemble devraient être identifiées de manière

plus large en fonction des nouvelles habitudes du secteur. En ce sens, la nouvelle loi laisse l'opportunité au Roi de déterminer par Arrêté Royal et sur proposition des ministres compétents les services qui constituent un ensemble dans le secteur financier.

OLIVIA BATTARD
OBA@KOAN.EU

AGNÈS MAQUA
AM@KOAN.EU

3. FISCALE AANDACHTSPUNTEN VOOR DE AUTOSPORT

Een rallywagen is geen vervoermiddel...

... Althans niet voor btw doeleinden. Uit recente en minder recente rechtspraak is gebleken dat een rallyauto (of elk ander racevoertuig) geen vervoermiddel is. Een "vervoermiddel" dient te worden begrepen als "een goed waarmee men van land tot land kan reizen" dit is niet het geval voor een voertuig dat is omgebouwd tot rallywagen, dergelijk voertuig "neemt per definitie deel aan rally's die verlopen op voorbehouden trajecten" en kan "materieel niet worden gebruikt om zich over de grenzen heen te verplaatsen". Het is duidelijk dat dit des te meer geldt voor een circuitwagen.

Hierdoor is de specifieke lokalisatieregeling voor de verhuur van roerende goederen van toepassing op de verhuur van een rallywagen en niet deze van de verhuur van vervoermiddelen.

De btw consequenties zijn dat de verhuur van een rallywagen door een Belgische onderneming aan een btw-plichtige uit een andere E.U.-lidstaat niet onderworpen zal zijn aan de Belgische btw.

Of toch wel

Het Hof van Beroep te Brussel heeft in een recent arrest, omtrent de toepassing van de vennootschapsbelasting, de argumentatie van een belastingplichtige van tafel geveegd als zou een rallyvoertuig (in casu ging het om een voertuig uit de rallycross) geen vervoermiddel zijn. Indien het rallyvoertuig wordt gekwalificeerd als een vervoermiddel, is de aftrek als bedrijfsuitgave slechts beperkt tot 75%. De belastingplichtige had er dus alle baat bij te argumenteren dat het voertuig geen vervoermiddel meer was. De belastingplichtige verwees hiervoor nadrukkelijk naar het feit dat het voertuig volledig leeg gehaald was en omgebouwd was om aan wedstrijden deel te nemen. Het Hof verwerpt deze argumentatie en stelt "dat het een auto blijft, opgevat en gebouwd voor het vervoer van personen, ook al neemt deze in voorkomend geval deel aan rallywedstrijden".

Dit arrest is niet zonder kritiek. Na de ombouw is het voertuig niet meer toegelaten op de openbare weg en kan het dan ook

bezaarlijk beschouwd worden als opgevat voor het vervoer van personen. Kunnen we er op basis van dit arrest dan ook van uitgaan dat de aftrek wel voor 100% kan toegestaan worden indien het gaat om "voertuigen" uitsluitend gebouwd om deel te nemen aan wedstrijden, denken we maar aan de zelfbouwwagen uit de autocross en de eenzitters uit de racerij?

Als we beide arresten naast elkaar leggen kunnen we besluiten dat een rallyvoertuig voor btw doeleinden geen vervoermiddel is, maar voor de vennootschapsbelasting wel wordt gekwalificeerd als een vervoermiddel.

Belasting op spelen en weddenschappen

De Minister van Financiën heeft in een antwoord op een parlementaire vraag duidelijk gesteld dat een rally, of enige andere autosport manifestatie, aan de belasting op spelen en weddenschappen onderworpen is indien er "kans op winst" bestaat in hoofde van de deelnemers van de rally. Wordt er aan de winnaar of de best geplaatste in het klassement een beloning uitgereikt (geldprijs of prijs in natura) dan is er sprake van een kanscontract en is de rally onderworpen aan de belasting op spelen en weddenschappen. De bijdragen die betaald dienen te worden om te kunnen deelnemen, zullen dan beschouwd worden als de inzetten.

Het is op deze inzetten dat men de belasting zal berekenen. De belasting bedraagt 15% in het Vlaams Gewest en Brussels Gewest en 11% in het Waals Gewest. Kunnen de deelnemers niets winnen of hoogstens een beker of een herdenkingstrofee dan is er geen sprake van een kanscontract en is de belasting niet verschuldigd. De Administratie zal zich bij haar controle laten leiden door een analyse van het wedstrijdreglement en alle andere mogelijke publicitaire aankondigingen en informatie op internetsites.

DIRK BOGAERTS
DBO@KOAN.EU

4. ACTUALITÉS DU DROIT DE L'ENVIRONNEMENT ET DES MARCHÉS PUBLICS EN RELATION AVEC LE SECTEUR AUTOMOBILE

Le secteur automobile n'échappe pas à l'emprise grandissante du droit de l'environnement. Deux évolutions récentes de cette législation le touchent particulièrement et méritent donc d'être soulignées.

La première évolution notable concerne la modification récente de la législation relative aux sols pollués en Région bruxelloise. Le domaine de la pollution des sols n'est certes pas spécifique au secteur automobile, mais il le rencontre avec acuité en ce qu'il considère que certaines activités liées aux véhicules automobiles constituent des «activités à risque».

La seconde évolution notable du droit de l'environnement qui doit être mise en lumière concerne le secteur automobile de façon plus exclusive. Il s'agit de l'élaboration en cours de la prochaine Convention environnementale relative à la reprise des véhicules hors d'usage.

Par ailleurs, il semble que la législation relative aux marchés publics pourrait être bientôt modifiée en ce qu'elle encadre l'achat de véhicules automobiles par les pouvoirs publics.

La modification de la législation relative à l'assainissement des sols à Bruxelles

En Région bruxelloise, est entrée en vigueur ce 1^{er} janvier 2010, l'ordonnance du 5 mars 2009 «relative à la gestion et à l'assainissement des sols pollués». Elle abroge et remplace l'ordonnance du 13 mai 2004 «relative à la gestion des sols pollués» dont elle a pour objectifs annoncés de corriger les imperfections et de modifier la philosophie sur certains points fondamentaux.

Ainsi, s'agissant des corrections attendues, l'on relèvera notamment que l'identification des débiteurs des obligations de réaliser les études et mesures de gestion du risque ou d'assainissement devrait désormais être plus aisée. En outre, l'ordonnance officialise et organise la procédure de modification des projets d'assainissement en cours d'exécution.

Sur le plan des principes, il faut relever que l'établissement de l'Inventaire des sols sera poursuivi. Tout le territoire bruxellois y sera repris et les parcelles seront classées en différentes catégories en fonction de leur degré de pollution présumé ou connu. Sans être exhaustif, l'on relèvera encore que le principe du « pollueur-payeur » est affirmé avec davantage de force dans la nouvelle législation, car dès qu'il pourra être identifié, l'auteur de la pollution devra assainir, même en l'absence de risque pour la santé ou l'environnement.

Une nouvelle Convention environnementale en projet relative à la gestion des véhicules hors d'usage (VHU)

Ce 19 janvier 2010, un préaccord est intervenu entre les Ministres régionaux de l'Environnement et les représentants du secteur sur le texte d'un projet de Convention environnementale remplaçant celle qui avait été conclue le 19 avril 2004 concernant la gestion des véhicules hors d'usage. Cet accord était nécessaire car les effets de la Convention initiale avaient pris fin le 30 juin 2009.

La nouvelle convention vise apparemment à voir augmenter le pourcentage des VHU recyclés et tend par ailleurs à modifier les conditions de récolte des pneus, des huiles de vidange et des batteries usagées. Le régime des sanctions serait également rendu plus sévère.

Le projet de Convention environnementale sera prochainement soumis à une enquête publique. Dans la mesure où le texte finalement approuvé sera applicable à tous, il est plus que recommandé d'y être attentif et de faire valoir ses observations dans les délais qui seront impartis.

La mise à jour du «Guide des achats durables»

L'Etat belge a demandé à la plupart des constructeurs de répondre à un questionnaire relatif aux performances écologiques de leurs véhicules, et ce dans le cadre de la mise à jour du «Guide des achats durables».

Ce document constitue un instrument mis à la disposition des pouvoirs adjudicateurs dans le cadre de la passation des marchés publics « durables » portant sur l'achat de certaines fournitures, tels les véhicules automobiles. À cet égard, l'Etat belge semble envisager de revoir la circulaire 307quinquies du 13 juillet 2009 relative aux «acquisitions de véhicule de personnes destinés aux services de l'Etat et à certains organismes d'intérêt public», qui impose des « Ecoscore » en dessous desquels les véhicules ne peuvent pas être acquis par les autorités publiques.

Là encore, il conviendra de rester attentif à l'évolution des textes en vigueur et, le cas échéant, de faire valoir son point de vue dans le cadre de l'enquête en cours. Pour autant bien entendu que la mise à jour du « Guide des achats durables » soit poursuivie par le prochain Gouvernement...

EMMANUELLE GONTHIER
EGO@KOAN.EU

5. WEGWIJS IN DE REGLEMENTERING ROND OLDTIMERS: EEN KORT OVERZICHT

De laatste jaren is er een sterke opmars van de verkoop van oldtimers en 'classic cars'. Naast de passie van menigeneen voor deze vierwielers van weleer zijn er ook andere meer rationele argumenten die deze opmars kunnen verklaren: een lagere B.I.V., lagere jaarlijkse verkeersbelasting, recht op de wettelijke garantie voor tweedehandsvoertuigen, en de mogelijkheid tot vrijstelling van jaarlijkse keuring.

Verleidelijk, maar een en ander is onderworpen aan bepaalde keuzes van de koper en aan een aantal criteria waaraan het voertuig moet voldoen. Hierbij een kort overzicht van het wettelijk kader vooraleer u met zo'n ervaren beauty de baan opgaat...

Minder belastingen?

Ja! Het wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen voorziet aanzienlijke belastingverminderingen voor wagens die sinds meer dan 25 jaar in het verkeer gebracht werden.

De forfaitaire belasting voor auto's van meer dan 25 jaar oud bedraagt ongeveer 30,00 € (dit bedrag wordt jaarlijks in juli aangepast), de B.I.V. bedraagt 61,50 €.

Voor tweedehandswagens die minder dan 25 jaar oud zijn wordt de B.I.V. berekend volgens een degressieve tabel in functie van de leeftijd en het vermogen van het voertuig.

Wat met de keuring?

Als uw wagen meer dan 25 jaar oud is, kunt u dankzij het K.B. van 15 maart 1968 er voor kiezen uw voertuig in te schrijven onder vrijstelling van technische keuring (u rijdt dan rond met de zgn. "O"-plaat). Hoewel u dan van deze vrijstelling kan genieten, bent u echter wel gebonden aan belangrijke beperkingen. Zo mag uw voertuig dan enkel de openbare weg op ter gelegenheid van manifestaties, ofwel voor proefritten en binnen een straal van 25km. Deze beperkingen worden dan wel weer ruim geïnterpreteerd.

Indien u die beperkingen niet ziet zitten kunt u het voertuig altijd inschrijven onder een gewone nummerplaat, waarbij u uw classic car of oldtimer wel jaarlijks zult moeten laten keuren.

Recht op garantie?

De op 1 januari 2005 in werking getreden wet op consumptiegoederen van 1 september 2004 voorziet dat een professionele verkoper op tweedehandsvoertuigen een verplichte garantie moet geven van 2 jaar, die contractueel echter wel kan ingekort worden tot 1 jaar.

De verkoper garandeert daarmee de overeenstemming van het voertuig – aangekocht vanaf 1 januari 2005 – met de beschrijving of de reclame.

Concreet is een oldtimer in overeenstemming met de overeenkomst indien :

- 1° de oldtimer in overeenstemming is met de door de verkoper gegeven beschrijving
- 2° de oldtimer geschikt is voor elk bijzonder door de consument gewenst gebruik dat deze aan de verkoper bij het sluiten van de overeenkomst heeft medegedeeld en dat de verkoper heeft aanvaard;
- 3° de oldtimer geschikt is voor het gebruik waartoe oldtimers gewoonlijk dienen;
- 4° de oldtimer de kwaliteit en prestaties biedt die voor oldtimers van dezelfde soort normaal zijn en die de consument redelijkerwijs mag verwachten.

Verborgen gebreken die zich manifesteren binnen een termijn van 6 maanden vanaf de levering worden verondersteld te bestaan op het ogenblik van de levering. Na die zes maanden is het aan de koper om te bewijzen dat het gebrek bestond vóór de levering.

Ter besluit kunnen we stellen dat de wetgever wel degelijk (bewust of onbewust?) enige moeite heeft gedaan voor het instandhouden van het vierwielerspatrimonium en er wel degelijk goede redenen voorhanden zijn om een oldtimer aan te schaffen. Rest u enkel nog een goede verzekering en een goede garagist!

BENOIT CARRE

BCA@KOAN.EU

KOAN PARIS

66, avenue Victor Hugo
FR - 75116 Paris
Tél +33 (0)1 45 00 36 60 - Fax +33 (0)1 45 00 32 83
www.koan.eu

KOAN LAW FIRM

100 Boulevard du Souverain
BE 1170 Brussels
Tel. +32 (0)2 566 90 00 - Fax +32 (0)2 566 90 10
www.koan.eu

