

Programmadecreet 2016

Voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016

Datum van goedkeuring **22 oktober 2015**

Volgnummer **2015 | 025**

Coördinator + e-mailadres **Francis Noyen, francis.noyen@minaraad.be**

Mevrouw Annemie Turtelboom
Vlaams minister van Begroting,
Financiën en Energie
Koning Albert II-laan 19 bus 11
1210 Brussel

Datum	22 oktober 2015
Uw referentie	2015-00051
Onze referentie	01/L2/K1/2015/0589
Betreft	Voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016

Mevrouw de minister,

Op 14 oktober 2015 ontving de Minaraad uw adviesvraag over het vermelde voorontwerp van Programmadedcreet 2016. Op 19 oktober 2015 volgde de vraag om een spoedadvies over een amendement op het voorontwerp van decreet door de Vlaamse Regering.

Overeenkomstig artikel 16 van het Decreet van 18 juli 2003 tot regeling van strategische adviesraden worden de adviezen in de regel verstrekt binnen een termijn van dertig dagen na de datum van de ontvangst van de adviesaanvraag. In geval van spoed, die met redenen wordt omkleed, kan de Vlaamse regering de termijn inkorten zonder dat hij minder dan tien werkdagen mag bedragen.

Het verzoek om spoedbehandeling wordt in de brief, die de adviesvraag begeleidt, niet gemotiveerd.

De Minaraad wenst met dit advies in te gaan op de milieu- en natuur-gerelateerde onderwerpen in het programmadedcreet 2016, nl. de hervorming van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de vergroening van de verkeersbelasting.

Het programmadedcreet heeft als doel:

- De belasting op de inverkeerstelling (BIV) aan te passen in functie van de technologische evolutie sinds de invoering van de vergroende BIV voor niet-leasing voertuigen in 2011.
- De jaarlijkse verkeersbelasting aan te passen door bovenop de huidige sokkel van fiscale paardenkracht voor de tariefbepaling ook milieuparameters (met name brandstoftype, aanwezigheid roetfilter, luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot) toe te voegen voor nieuw ingeschreven (al dan niet tweedehandse) voertuigen (met uitzondering van leasingsvoertuigen).

Overleg en onderbouwing

De Minaraad betreurt dat de Vlaamse Regering een aanpassing van de BIV en de verkeersbelasting via een spoedprocedure behandelt. De Vlaamse Regering had reeds veel eerder met haar plannen naar buiten kunnen komen, ten einde het middenveld vroeger in het proces te kunnen raadplegen. Ook in een eerder advies¹ rond de BIV heeft de Minaraad gepleit voor tijdig overleg.

De Minaraad herhaalt zijn opmerking uit zijn eerder advies, nl. dat het, door de afwezigheid van een uitgebreide effectensimulatie en door de afwezigheid van een overzicht van technologische innovaties, moeilijk is om goed onderbouwde uitspraken te doen over de performantie van de hervormde BIV. In de toekomst is het dan ook belangrijk om met redelijke tijdsintervallen (bijvoorbeeld jaarlijks) een evaluatie te doen van de evolutie van het nieuwe wagenpark ten einde de rekenleutel bij te sturen. De Minaraad stelt vast dat ook voor de vergroening van de verkeersbelasting dergelijke uitgebreide effectensimulaties ontbreken.

Principe

De Minaraad vraagt dat bij de stimuli voor vervoersmodi rekening gehouden wordt met de eigenschappen van de verschillende brandstoffen/voertuigen op vlak van klimaat en luchtverontreiniging (inclusief gezondheidsaspecten).

Stap vooruit

De Minaraad gaat akkoord om de NO_x-term voor Euro 6 diesel in de formule voor de berekening van de BIV aan te passen². Immers een Euro 6 diesel stoot in praktijk meer NO_x uit dan wat testcycli laten uitschijnen.

De Minaraad vindt het ook positief dat de jaarlijkse verkeersbelasting ook rekening zal houden met milieuparameters (met name brandstoftype, aanwezigheid roetfilter, luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot).

Leasingwagens

De Minaraad betreurt dat de bijsturing niet van toepassing is op leasingwagens, waartoe het grootste deel van de bedrijfswagens behoren, en vraagt dan ook om dringend werk te maken van het samenwerkingsakkoord of van een andere maatregel zodat de onrechtvaardige situatie wordt rechtgetrokken.

¹ Briefadvies van 8 september 2011 over het voorontwerp van decreet betreffende de belasting op de inverkeerstelling.

² De luchtkwaliteitsterm in de berekeningsformule van de BIV voor Euronorm 6 diesels gaat hierdoor omhoog van 12,25 euro naar 454,07 euro.

Aardgasvoertuigen en *plug-in* hybrides

De Minaraad betreurt sterk het bevoordelen van aardgasvoertuigen en *plug-in* hybrides³. Het voordeel dat deze voertuigen hebben, nl. een iets lagere uitstoot bij eenzelfde model⁴, komt al tot zijn recht in een lagere BIV en verkeersbelasting – aangezien de berekening van de BIV/verkeersbelasting mede gebaseerd is op CO₂ en luchtvervuiling. Echter, door aardgas en *plug-in* hybride voertuigen helemaal vrij te stellen van BIV en verkeersbelasting creëert de overheid de situatie waarin voertuigen op aardgas of hybride aandrijving met een hogere CO₂ uitstoot en gelijke luchtvervuilende emissies minder belastingen verschuldigd zijn dan zuinige benzine wagens. Daarvoor valt geen goede reden te geven.

De Regering creëert hiermee een achterpoort waarbij voertuigen met hoge CO₂ emissies, zoals bepaalde SUV's⁵, door het inbouwen van een kleine elektromotor of aardgastank, de hogere belastingen kunnen omzeilen. Deze evolutie is nu reeds aan de gang. Ook Nederland kende een dergelijke evolutie⁶. In juni van dit jaar lanceerde de Nederlandse Regering een hervorming van het fiscaal systeem voor voertuigen, mede omdat deze achterpoort voor *plug-in* hybrides de Nederlandse belastingbetaler handen vol geld kostte.

³ Binnen deze elektrische voertuigen maakt men veelal een onderscheid tussen:

- *Battery Electric Vehicle* (BEV): een volledige elektrische auto rijdt alleen op elektriciteit en heeft geen verbrandingsmotor. Als de accu leeg is moet de auto opladen via het stopcontact of een snellaadvoorziening.
- *Plug-in Hybrids* (PHEV): zijn hybride voertuigen waarvan de batterij extern opgeladen kan worden via het elektriciteitsnet.

⁴ Uit onderzoek van TNO blijkt dat *plug-ins* in de praktijk een (veel) kleiner deel van hun kilometers elektrisch rijden dan het deel waarmee in de verbruiksmeting van de Europese typekeuring wordt gerekend. In 2015 reden *plug-ins* in Nederland gemiddeld ruim een kwart van hun kilometers elektrisch. Bij een voertuig met een elektrische actieradius van 25 km leidt een dergelijk aandeel tot 50% hogere praktijkemissies van CO₂, bij een actieradius van 75 km zelfs 200% hoger dan volgens de typekeuringstest. Het aandeel elektrische kilometers van *plug-ins* vergroten kan niet via de fiscaliteit.

⁵ SUV: *Sport Utility Vehicle*: een auto met een hoog laadvermogen en/of vervoerscapaciteit, veelal gecombineerd met *off-road*-techniek in de vorm van vierwielaandrijving (terreinwagen).

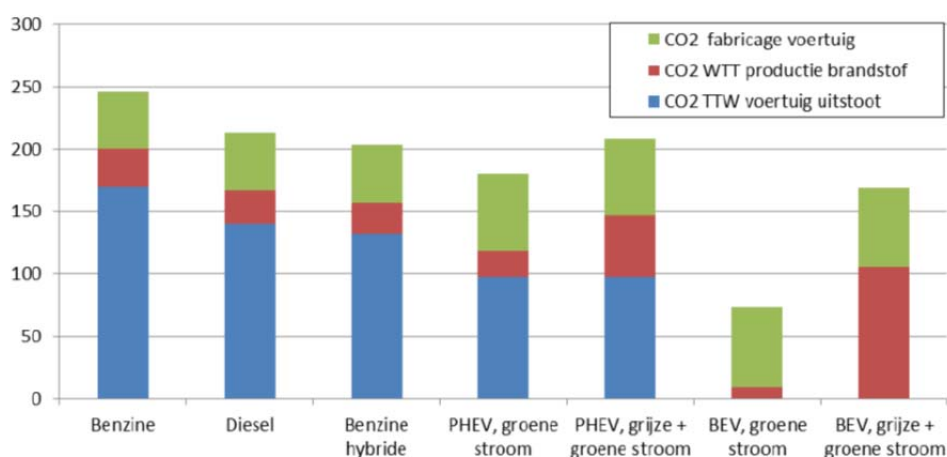
⁶ Deze vaststelling ligt mede aan de basis van een heroriëntering van het Nederlandse stimuleringsbeleid. Nederland heeft de laatste jaren een sterk stimulerend beleid gevoerd voor elektrische wagens (inclusief *plug-ins*). Volgens de Autobrief II van de Nederlandse Regering was de verwachting namelijk dat *plug-ins* zich zouden ontwikkelen tot "EV's-met-hulpmotor", een vehikel gericht op elektrisch rijden, maar zonder de beperking in actieradius. Die verwachting is niet helemaal uitgekomen. "De *plug-in*-wagen bleef groeien; [...]. De gemiddelde *plug-in* overstijgt de gemiddelde auto inmiddels in zowel formaat als in gewicht. En het werkelijke verbruik, zeker als ook het elektriciteitsverbruik in de beschouwing wordt meegenomen, is niet meer herkenbaar vergroenend. Die trend zet door. Wie de brochures bestudeert van nieuw te lanceren *plug-ins* ziet nóg grotere modellen, niet zelden groot formaat terreinauto met honderden pk's. De Nederlandse Regering is van mening dat een verdere fiscale stimulering na 2018 voor de *plug-in* steeds minder op zijn plaats is".

Helderheid nodig i.v.m. de notie “schone voertuigen”

Meer algemeen creëert de overheid verwarring over het begrip “schone voertuigen”. Voertuigen op gas rijden nog steeds op fossiele brandstoffen, hebben slechts een beperkt milieuvoordeel, dat ook slechts een beperkte steun rechtvaardigt, die al in de berekeningswijze van de BIV/verkeersbelastingen vervat zit.

Zoals eerder gesteld is de Minaraad er voorstander van dat het beleid rekening houdt met de eigenschappen van de verschillende brandstoffen/voertuigen op vlak van klimaat en luchtverontreiniging (inclusief gezondheidsaspecten).

Uit verschillende studies⁷ blijkt dat BEV gunstig zijn voor de terugdringing van de klimaatsverandering alsook voor de verbetering van de lokale luchtkwaliteit. De mate waarin wordt bepaald door de wijze waarop de elektriciteit wordt geproduceerd, de verhouding tussen volledig elektrisch rijden versus ondersteuning van de brandstofmotor (hybride of *all electric*) en het brandstofverbruik. De beste resultaten worden gehaald door BEV op groene elektriciteit. Het beleid moet dus de nodige *incentives* geven voor BEV en rijden op groene stroom.



Figuur 1: CO₂-emissies van conventionele en elektrische auto's op basis van 220.000 km. Fabricage voertuig is inclusief onderhoud en recycling (sloop)⁸⁹.

⁷ TNO, Energie- en milieuaspecten van elektrische personenauto's, april 2015.

TNO, CE DELFT, Brandstoffen voor het wegverkeer. Kenmerken en perspectief, juni 2014.

VUB, (Milieu)Potentieel van elektrisch rijden in Vlaanderen, 2011.

⁸ Bron: TNO, Energie- en milieuaspecten van elektrische personenauto's. April 2015.

⁹ Als de accu van het BEV tijdens de levensduur van het voertuig vervangen moet worden, leidt dat tot een extra CO₂-emissie van ca 20 g/km (in toekomst mogelijk lager door verbetering recycling).

Afsluitend

De Minaraad is er voorstander van dat het beleid en de daaraan gekoppelde maatregelen uit moeten gaan van kostenefficiëntie, kosteneffectiviteit en rechtvaardigheid. De Minaraad erkent wel dat in een beginfase bijkomende stimuli misschien nodig zijn om technologieën te laten doorbreken en kip-of-ei-situatie te doorbreken. Een regelmatige evaluatie is dan ook nodig om bv. over-subsidiëring te vermijden.

Boerenbond, UNIZO en VOKA onthouden zich bij het advies wegens werkzaamheden die in verband met dit dossier in SERV-verband worden verricht.

Met de meeste hoogachting,

Iris Penninckx

Voorzitter Minaraad