



## **ADVIES**

**8 september 2011**

**Over het voorontwerp van decreet betreffende de  
belasting op de inverkeerstelling (BI V)**

**[2011 | 48]**

Mevrouw Joke Schauvliege  
Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en  
Cultuur  
Koolstraat 35  
1000 Brussel

De heer Philippe Muyters  
Vlaams minister van Financiën, Begroting,  
Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport  
Koning Albert II Laan 19 bus 6  
1210 Brussel

datum 8 september 2011  
uw referentie K37-U-11-1419  
onze referentie 01/L17/2011/964

**betreft** Briefadvies over het voorontwerp van decreet betreffende de belasting op de  
inverkeerstelling

Mevrouw de minister,  
Mijnheer de minister,

## 1. Inleiding

De Minaraad ontving op 29 juli 2011 de adviesvraag over het ontwerpdecreet betreffende de belasting op de inverkeerstelling (hierna: "BIV").

De Boerenbond, VOKA en UNIZO onthouden zich bij dit advies.

## 2. Uitdagingen inzake transport

De Minaraad wenst van deze gelegenheid gebruik te maken om aandacht te vragen voor de bredere problematiek van particuliere automobilititeit en de milieuproblematiek.

### 2.1. Effecten van transport op het leefmilieu en de veiligheid

Transport is een vitale component van ons maatschappelijk systeem. Maar transport brengt ook specifieke problemen met zich mee. Volgende cijfers gelden voor 2009<sup>1</sup>. Wat betreft broeikasgassen is transport verantwoordelijk voor 16% van de emissies. Wat betreft verzurende emissies is transport verantwoordelijk voor 22% van de emissies. Wat betreft fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) is transport verantwoordelijk voor 32 % van de emissies. Wat betreft Polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) gaat het om 52% van de emissies. Dit is geen volledige lijst van de milieueffecten. Daarnaast brengt transport ook verkeersongevallen met zich mee. Van mei 2009 tot mei 2010 vielen er 413 doden op de Vlaamse wegen. Dat is een stagnatie ten opzichte van het jaar ervoor.

---

<sup>1</sup> MIRA-S (2010).

## 2.2. Uitdagende normen

**Broeikasgassen.** Transport valt onder het zgn. niet-ETS systeem. Ten gevolge van de toegenomen transportvraag is het onzeker of de doelstelling (tegen 2020 -15% t.o.v. 2015 voor niet-ETS-sectoren in België) zal bereikt worden. Extra inspanningen zijn dus noodzakelijk om de toename van de CO<sub>2</sub> uitstoot in de transportsector om te buigen. De beperking van de CO<sub>2</sub> uitstoot voor personenwagens wordt beschouwd als een belangrijke maatregel.<sup>2</sup>

**Luchtkwaliteit.** Voor het behalen van de Europese luchtkwaliteitsnormen op Vlaams niveau situeren de grootste knelpunten zich bij NO<sub>x</sub>, fijn stof en ozon. De NEC-doelstelling voor NO<sub>x</sub>-emissies zou noch in 2010 noch in 2020 (indicatieve doelstelling) gehaald worden en dit zowel voor stationaire als niet-stationaire bronnen. Daarnaast zijn er overschrijdingen van de jaargrenswaarde ter bescherming van de gezondheid van de mens voor NO<sub>2</sub> (2010). Bovendien verwacht men naar de toekomst toe verdere overschrijdingen langs drukke wegen ten gevolge van het toenemend aantal dieselwagens.

Knelpunten bij het behalen van de immissiedoelstellingen voor fijn stof hebben betrekking tot de daggemiddelde PM<sub>10</sub>-concentraties en de PM<sub>2,5</sub>-grenswaarde in stedelijk gebied voor 2015. Voorts zouden er ook in de toekomst overschrijdingen van deze grenswaarden voordoen in de zogenaamde hotspotgebieden.

Ten slotte is het behalen van de streefwaarde voor ozon (2010) onzeker daar het aantal overschrijdingsdagen sterk afhankelijk is van de meteorologische omstandigheden. Daarenboven leidt de reductie van de ozonprecursor NO<sub>x</sub> tot verhoogde ozonconcentraties op leefniveau waardoor de langetermijndoelstelling (geen enkele overschrijdingsdag) niet gehaald zou worden. Voorts zouden de toegenomen emissies in o.a. China en India aanleiding geven tot verhoogde achtergrondconcentraties in Vlaanderen met een stijging van de jaargemiddelde ozonconcentratie tot gevolg.

**Transport en productnormering.** Transport is de belangrijkste emissiebron van NO<sub>x</sub>, PAK's, PM<sub>2,5</sub> en ozonprecursoren; daarnaast levert ze een belangrijke bijdrage aan de emissies van broeikasgassen, PM<sub>10</sub> en potentieel verzurende stoffen. Dit toont het belang aan van maatregelen ter beperking van de transportemissies, niet enkel op Vlaams maar ook op Europees niveau.

De productnormering op Europees niveau kan hierbij een belangrijke insteek zijn, gezien het succes van de brandstofreglementering in het verleden enerzijds en de eigenheid van Vlaanderen als doorvoerland anderzijds. Daarenboven hebben verschillende EU-landen problemen met het behalen van de NO<sub>2</sub>-grenswaarden. Dit kan het draagvlak voor verdere productnormering ten goede komen.

**Transport en inbreukdossiers inzake luchtkwaliteit.** Vlaanderen is momenteel gevat door vier inbreukdossiers inzake luchtkwaliteit. Het belangrijkste knelpunt situeert zich bij de omzetting van de Richtlijn 1990/30/EG, die herzien werd door Richtlijn 2008/50/EG. De reden hiervoor is het niet behalen van de PM<sub>10</sub> grenswaarden. Daarnaast zou de overschrijding van NO<sub>2</sub> en het niet behalen van de NEC-doelstelling voor NO<sub>x</sub> in de nabije toekomst kunnen leiden tot een ingebrekestelling van België. Voor NO<sub>2</sub> zou momenteel een uitstelaanvraag met bijbehorende actieplannen in voorbereiding zijn.

---

<sup>2</sup> Zie Luchtstudie van de Minaraad, p. 83-84 (in voorbereiding).

**Verkeersveiligheid.** Wat betreft verkeersveiligheid streeft Vlaanderen naar maximaal 200 doden per jaar en 1500 zwaargewonden per jaar. Uit de indicatorenmeting van Pact 2020 in 2011 blijkt dat Vlaanderen hier nog steeds de doelstelling niet haalt.

### 3. Het ontwerpvoorstel BIV

**Bevoegdheidsverdeling.** De gewesten zijn exclusief bevoegd voor de heffingsgrondslag, de aanslagvoeten en de vrijstellingen. Wanneer de belastingsplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een v.z.w. met leasingsactiviteiten is, kunnen de gewesten hun bevoegdheid slechts uitoefenen door middel van een verplicht voorafgaandelijk af te sluiten samenwerkingsakkoord met de andere gewesten. De Vlaamse Regering kan naast de hervorming van BIV dus ook de jaarlijkse verkeersbelasting hervormen. Voor accijnzen is de federale overheid bevoegd.

**Beleidsdoelstelling.** Het Vlaamse mobiliteitssysteem staat voor meerdere uitdagingen, waarvan er hiervoor vier kort beschreven werden, met name (1) de uitstoot van broeikasgassen, (2) het effect op de luchtkwaliteit (3) de verkeersveiligheid en (4) geluidsoverlast.

De BIV kan in theorie op elk van deze factoren sturen. Het doel van de Vlaamse overheid is dan om het aankoopgedrag van individuele automobilisten te sturen in de richting van types voertuigen waarmee het halen van de CO<sub>2</sub>-norm en de normen inzake luchtkwaliteit en emissies beter gehaald zullen worden.

**Rekensleutel als hefboom.** Het voorliggende ontwerpdecreet omvat een rekensleutel waarin CO<sub>2</sub> en luchtkwaliteit centraal staan. In het voorstel wordt er niet voor gekozen om verkeersveiligheid en geluidsoverlast op te nemen.

De factor CO<sub>2</sub> krijgt een 5<sup>de</sup> macht toegewezen. Daarbij is een factor x toegevoegd die er voor zorgt dat de CO<sub>2</sub>-norm elk jaar strenger wordt. Op die manier wil de Vlaamse Regering voldoen aan de Europese verplichting om tegen 2020 de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het nieuwe wagenpark terug te brengen tot maximaal 95g/km.

De factor luchtkwaliteit wordt gevat op grond van de Euronorm. In de formule wordt een verschil gemaakt tussen diesel- en benzine-wagens waar de eerste zwaarder belast worden dan de tweede. Voor wagens van de Euronorm 5 gaat het om 32,37 euro verschil, voor wagens van Euronorm 4 (waar de diesel geen filter heeft) gaat het om een verschil van 122.63 euro, voor wagens van Euronorm 3 gaat het om een verschil van 447.11. Euro 3-wagens kwamen vanaf 2001 op de markt, Euro 4-wagens vanaf 2006, Euro 5-wagens komen vanaf 2011 op de markt.

In de praktijk blijkt dat dieselwagens in sommige gevallen zelfs minder BIV zullen moeten betalen dan benzine-wagens van exact hetzelfde type.

Om de afnemende waarde van tweehandswagens in de formule in te brengen, wordt de factor klimaat en lucht vermenigvuldigd met een leeftijdscorrectie. Voor een auto van 9 jaar oud bedraagt de BIV 10%.

In het huidige voorstel is er een vrijstelling voor elektrische en plug-inhybride wagens

**Simulatie en technologische evolutie.** Het voorliggende voorstel bevat geen simulaties waarbij de effecten van de rekensleutel voor een deel van het wagenpark nagegaan wordt. Evenmin is er een overzicht gegeven van waarschijnlijke en zekere technologische evoluties in de sector van het particulier autovervoer.

## 4. Aanbevelingen van de Minaraad

**Laat en ontransparant proces.** De Vlaamse Regering is reeds geruime tijd bevoegd, maar heeft de aanpassing van de BIV jaren laten aanslepen. Nu pas komt ze met een voorstel. Voor de Minaraad is vooral het ontransparant proces een kwalijke zaak. De Vlaamse Regering had reeds veel eerder met haar plannen naar buiten kunnen komen om het middenveld vroeger in het proces te raadplegen.

### 4.1. Milieuaspecten

**Goede stap, maar verbeteringen nodig.** De Minaraad erkent dat het voorliggende voorstel een eerste stap is in de vergroening van de fiscaliteit van het particuliere wagenpark. Aan de belasting op de inverkeerstelling wordt nu vormgegeven op basis van de milieukeurmerken van de in het verkeer te brengen wagens: dit is een belangrijke structurele beslissing, waarbij verhoopt mag worden dat deze basiskeuze voor lange tijd aangehouden zal worden. Toch is het voorliggende voorstel vatbaar voor verbeteringen.

**Nood aan monitoring en bijsturing.** Ten eerste is het door de afwezigheid van een uitgebreide effectensimulatie van de nieuwe BIV en de afwezigheid van een overzicht van technologische innovaties moeilijk 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 rekenaarsleutel bij te sturen.

De Minaraad wijst er ook op dat Europa de testcycli voor voertuigen nog meer in overeenstemming aan het brengen is met de reële emissies. Mogelijk dient in de toekomst de formule in overeenstemming gebracht te worden met deze nieuwe technische gegevens.

**Wenselijke accentverschuivingen in de rekenaarsleutel.** De Minaraad wenst een aantal accentverschuivingen te suggereren in de formule, met het oog op een verhoogde effectiviteit.

In de eerste plaats heeft de Minaraad de indruk dat, door de te lichte weging van de factor lucht, vooral voor fijn stof en NO<sub>x</sub> de problemen zullen aanhouden. Het huidige voorstel is vooral sturend voor sommige zware wagens en voor oude modellen op de tweedehandsmarkt. De Minaraad pleit er dan ook voor om de factor lucht zwaarder te laten doorwegen.

De Minaraad pleit er ook voor om sterker te sturen op de keuze tussen benzine- en dieselwagens, waarbij benzinewagens de voorkeur moeten krijgen. De BIV kan op die manier overigens ook een belangrijke informatieve waarde verkrijgen ten behoeve van de consument. De echte sturing van het aankoopgedrag zal immers vooral gebeuren via de aanpassing van de accijzen.<sup>3</sup>

De Minaraad pleit er, in de derde plaats, voor om met de BIV sterker te laten wegen op de auto's met een uitstoot tussen de 100-150g CO<sub>2</sub>. Hierdoor zal de BIV mogelijks meer effectiviteit hebben in verband met de klimaatproblematiek.

**Elektrische en hybride wagens.** In het voorliggende voorstel zijn hybride en elektrische wagens vrijgesteld. Volgens MIRA-S zal de toegenomen energie-efficiëntie in

---

<sup>3</sup> OESO, Economic Survey of Belgium 2011.

het particuliere wagenpark in 2030 immers voor een aanzienlijk deel toe te schrijven zijn aan de toename van elektrische wagens. Elektrische wagens die gevoed worden door windenergie hebben een energieverbruik van 0,125kWh/pkm. Voor hybride-benzinewagens en elektrische wagens op EU-mix liggen deze waarden respectievelijk op 0,319 en 0,349 kWh/pkm waar een gewone dieselmotor met een energieverbruik van 0.376 kWh/pkm nauwelijks slechter scoort. De Minaraad pleit voor een maatregel die enkel die wagens met een hoge energie-efficiëntie stimuleert. Vrijstellingen voor elektrische en hybride wagens zijn voor de Minaraad ook niet wenselijk aangezien zij ook bijdragen aan de fileproblemen, slijtage van de weginfrastructuur, etc.

Een tweede element is het kleine verschil tussen de onderdrempel van de nieuwe BIV (61 euro) en de vrijstelling voor elektrische wagens. Gegeven de hoge prijs voor elektrische wagens zal dit kleine verschil de keuze van de consument nauwelijks beïnvloeden. Het stimuleren van de verkoop van elektrische wagens kan beter via andere instrumenten verlopen.

#### **4.2. Andere aspecten**

**Verkeersveiligheid.** De Minaraad steunt de keuze om milieufactoren centraal te stellen. De Minaraad wijst er ook op dat een slimme snelheidsbegrenzer als voordeel heeft dat er enerzijds een bijdrage geleverd wordt aan verkeersveiligheid, en anderzijds ook gezorgd wordt voor een beperking van de uitstoot, aangezien overdreven snelheid gepaard gaat met hogere emissies.

**Ruimer kader.** De Minaraad vraagt dat er dringend werk gemaakt wordt van een ruimer fiscaal kader voor mobiliteit waarbij ook gekeken wordt naar o.a. de jaarlijkse verkeersbelasting, accijnzen, kilometerheffingen en bedrijfswagens. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met sociale aspecten (grote gezinnen, etc.) en verdelingsaspecten. Fiscale instrumenten sturen niet alleen op aankoopgedrag maar ook autogebruik. De Vlaamse Regering kan hiervoor - indien wettelijk noodzakelijk - de samenwerking met de federale overheid en de andere gewesten trachten te bespoedigen.

Marc Van den Bosch  
Voorzitter Minaraad