



Vlaams  
Parlement

vergadering **C110**  
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

### **Commissievergadering**

Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

van 24 januari 2017

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Matthias Diependaele aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het misbruik van de vrijstelling van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting voor CNG-voertuigen  
– 891 (2016-2017)

3

**VRAAG OM UITLEG van Matthias Diependaele aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het misbruik van de vrijstelling van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting voor CNG-voertuigen – 891 (2016-2017)**

**Voorzitter: de heer Jan Bertels**

**De voorzitter:** De heer Diependaele heeft het woord.

**Matthias Diependaele (N-VA):** Minister, als je een wagen koopt, moet je daar belasting op de inverkeerstelling (BIV) op betalen. We hebben die in 2012 ingrijpend aangepast. Daardoor worden onder andere de CO<sub>2</sub>-uitstoot, de uitstoot van fijn stof, het brandstoftype, de euronorm en de aanwezigheid van een roetfilter in overweging genomen voor de berekening van die BIV. Met ingang van januari hebben we nog een kleine aanpassing doorgevoerd, namelijk dat er op voertuigen op aardgas – cng (compressed natural gas) of lng (liquid natural gas) – een tijdelijke vrijstelling komt tot en met 31 december 2020. We hebben dat ook gedaan voor de verkeersbelasting. Ook daar hebben we voor wagens op aardgas een vrijstelling tot 31 december 2020 ingevoerd.

Laat het duidelijk zijn: mijn partij ziet cng als een zeer nuttige overgangsbrandstof. Wij willen dat wel degelijk ondersteunen. Op zich steunen we de maatregel dus om cng ook fiscaal te bevoordelen.

In de praktijk betekent dit dat zowel omgebouwde benzine­wagens als fabrieks­originele aardgaswagens daarvoor in aanmerking komen. Originele cng-wagens beschikken meestal over een betrekkelijk grote aardgastank van gemiddeld 15 kilogram, goed voor een aardgasactieradius van 400 à 500 kilometer. Daarnaast beschikken ze over een kleinere benzinetank om verder te kunnen rijden indien het aardgas uitgeput raakt. Naar aardgas omgebouwde benzine­wagens beschikken in veel gevallen echter over een veel kleinere aardgastank, van 3 à 5 kilogram, waardoor ze minder op die groenere brandstof kunnen rijden en er ook niet op hoeven te rijden, omdat de veel grotere originele benzinetank nog steeds aanwezig is en ook gebruikt kan worden. Dat is typisch voor die wagens, dat je op de twee brandstoffen kunt rijden. Bij de meeste systemen wordt er zelfs automatisch omgeschakeld, althans bij de fabrieks­originele systemen.

In sommige gevallen kan zelfs gesteld worden dat om fiscale redenen een kleine aardgastank in een zwaar benzine­model ingebouwd wordt omwille van de geldende vrijstellingen op de BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting. Gezien de benodigde investering voor het ombouwen naar een cng-wagen, gaat hier veelal over de duurdere modellen.

Ik heb dat niet zelf ontdekt, want mijn geest is niet ingesteld op een dergelijke zoektocht naar fraude. We hebben dat gevonden op een website over auto's. Ik citeer een paragraaf uit een artikel op die website: "Een cng-installatie installeren op een recente performante auto is echter geen sinecure. Je rijbereik zakt drastisch en er galopperen heel wat paarden de heuvels in. Maar ook daar heeft de sector een antwoord op: je hoeft er immers niet op te rijden. De complete standaardinstallatie blijft immers gewoon present en functioneel. Dus even met je subsidiecheque op zak langs de cng-installeateur en je schrijft je Mercedes AMG, Audi RS, BMW M, Nissan GT-R, Range Rover SVX of god weet welk ander pk-monster in voor de prijs van het telefoontje waarmee je je verzekeringsagent op de hoogte brengt. Een aardgas-installatie kost je (geen rekening houdend met de tegemoetkoming) tussen 4000 en 6000 euro. Voor veel van de hierboven aangehaalde voorbeeldmodellen is dat slechts een deel van de BIV, laat staan de wegentaks."

Dat wijst wel degelijk op een reëel probleem. Het wordt ook gepromoot via een website. We zijn ook zelf eens gaan kijken hoe die verhoudingen precies liggen. Er zijn op dit moment elf door de FOD Mobiliteit erkende installateurs van cng-installaties in België. Op de websites van op zijn minst twee daarvan wordt wel degelijk gezegd dat zulke merken kunnen worden omgebouwd. Ik heb hier een heel lijstje bij, waar ik er een paar uit haal. Het gaat om zwaardere wagens, maar ook voor minder zware wagens kan het een voordeel geven. Voor Aston Martin is de verkeersbelasting 2300 euro, voor Corvette 3455 euro, voor Rolls-Royce 3200 euro. Maar er zijn ook de meer 'gewone' merken, zoals een Ford Mustang of een Mercedes AMG, waarvoor dat ook al een groot voordeel kan hebben.

Als je het berekent van de kleinste tot de zwaarste, kan het voordeel op vier jaar tijd tussen 8533 en 13.800 euro liggen. Dat is enkel het voordeel op de verkeersbelasting, dus niet op de BIV. Daar moet je dan natuurlijk de kost van de installatie van aftrekken, maar dat gaat van 2000 euro tot een maximum van 6000 euro. Als je dat van dat voordeel aftrekt, gaat het al snel om 8000 euro die je zuiver in je zak steekt. Dat is zonder de BIV.

Niemand zegt dat dit zeer veel gebeurt. En dat denk ik ook niet. Ik heb daar geen cijfers over, misschien heeft de minister daar meer informatie over. Ik wil ook onderstrepen dat wij de voordelen van cng niet onderuit willen halen. Wij denken wel degelijk dat dat een overgangsbrandstof is, die we moeten aanmoedigen en dus moeten ondersteunen. En de beste manier om dat te doen, is wel degelijk fiscaal.

Minister, bent u op de hoogte van de situatie? Hoe schat u ze precies in? Over welke grootteorde spreken we? Hoeveel cng-wagens zijn er momenteel op de Vlaamse wegen en in hoeveel gevallen gaat het om omgebouwde benzinewagens? De originele wagens van de fabriek hebben dat probleem veel minder, ook al kosten die al snel 2000 euro meer. Daar zit het systeem om over te schakelen, meestal automatisch op. Op zich kan het daar ook, maar ik denk dat het daar veel minder gebeurt, omdat mensen die wagens met de juiste intentie kopen.

Overweegt u om de vrijstellingen voor aardgaswagens met betrekking tot de BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting bij te sturen? Ik zeg niet dat we dat voordeel moeten afnemen, maar wordt daar eventueel een voorwaarde aan gekoppeld? We moeten daar zeer goed over nadenken. Ik durf ook niet te zeggen dat ik de kant-en-klare oplossing heb. Wat je eventueel zou kunnen doen, is verplichten dat er ook bij die omgebouwde cng-wagens een minimumzwaarte moet zijn. Dat zou een denkpiste kunnen zijn om hieraan tegemoet te komen. Maar ik beweer dus niet dat ik de kant-en-klare oplossing heb, vandaar dat we het aan u vragen, minister.

**De voorzitter:** Minister Tommelein heeft het woord.

**Minister Bart Tommelein:** Mijnheer Diependaele, ik dank u voor uw vraag. Het is een uitwas van een situatie die niet de bedoeling was en die men vooraf niet had ingeschat.

Cng-voertuigen zijn bi-fuelvoertuigen - ik leer ook bij met zulke vragen. De motor is dus een benzinemotor, maar de aangevoerde brandstof is aardgas, waarvan de uitstoot duidelijk gunstiger is dan van benzine. Het is dus zonder enige twijfel milieuvriendelijker. Het is trouwens een misverstand dat de benzinetank enkel als back-up dient. Men zegt vaak dat men overschakelt als de aardgastank leeg is, maar een cng-voertuig wordt bijna altijd gestart op benzine. Nadien schakelt men opnieuw over op cng. Dat is niet zo bij alle voertuigen, maar wel bij de meeste. Bij enkele recente modellen kan ook met cng worden gestart.

Er zijn fabrieks-cng-modellen. U kunt die vinden op de Vlaamse website [www.milieuvriendelijkevoertuigen.be](http://www.milieuvriendelijkevoertuigen.be). Ik heb de stand ook bezocht op het

Autosalon in Brussel. Het is wel jammer dat de categorie momenteel nog relatief beperkt is, zoals ook elektrische en waterstofwagens, tegenover het aanbod van de traditionele, fossiele brandstofmodellen. Het aanbod wordt door de constructeurs wel stelselmatig uitgebreid, wat mij verheugt.

Sommige bestaande benzinevoertuigen kunnen worden omgebouwd naar cng-wagens. De tank is doorgaans iets kleiner dan bij de fabrieks-cng maar wel groter dan u in uw vraag formuleert. Doorgaans is ze 4,5 tot 10 kilogram, goed voor een cng-reikwijdte van 150 tot 300 kilometer, afhankelijk van het gewicht van het voertuig. Meestal wordt de tank ingebouwd op de plaats van het reserve-wiel om de kofferruimte van de personenwagen vrij te houden. Bij lichte vracht is de kofferruimte minder van tel en wordt soms ook een extra cng-tank ingebouwd om de cng-reikwijdte van het fabrieksmodel nog verder te vergroten.

Ombouwen tot cng is duurder dan een fabrieksmodel. Een fabrieksmodel zal doorgaans 2000 euro meer kosten dan een benzinemodel. Een ombouw van benzine tot cng – en u hebt goed opzoekingswerk verricht want u hebt zelfs uitschieters gevonden tot 6000 euro – is duurder dan de ombouw tot lpg omdat de opslag in de tank bij 200 bar moet gebeuren in plaats van 8 bar voor lpg. Er zijn ook nog kosten voor de extra autokeuring van de ombouw voor de aanpassing van het certificaat van conformiteit en voor een jaarlijkse keuring van de tank na vier jaar. Het automeerk zal ook zijn fabrieksgarantie van twee jaar intrekken als er nadien nog problemen zijn met de motor.

Het versturen van de aanslagen van de gewestelijke verkeersfiscaliteit gebeurt volautomatisch op basis van de gegevens in de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV). In de DIV wordt het brandstoftype geregistreerd maar niet of het een oorspronkelijke fabrieks-cng is of een ombouw-cng. Ook de verandering van het brandstoftype bij een latere herinschrijving kan niet op een accurate manier worden gedetecteerd. Als een klant bij een garagehouder de interesse voor cng uitdrukt en als het model niet in fabrieks-cng beschikbaar is, gebeurt de ombouw tot cng meteen na de levering van het voertuig bij de concessiehouder, maar nog voor het voertuig aan de klant wordt geleverd en ingeschreven. Ik vind dat een goede zaak.

Zoals u zei, is bij de vergroening van de verkeersbelasting ook in een vrijstelling van cng voorzien tot 2020. Het gaat dus om een uitdovend fiscaal voordeel dat volgt uit de omzetting van de Europese 'Clean power'-richtlijn 2014/94/EU. Deze richtlijn legt de lidstaten op om de nationale beleidskaders uit te werken voor de marktontwikkeling van milieuvriendelijke energie en/of brandstoffen voor voertuigen en bijhorende infrastructuur.

Wij beschouwen inderdaad cng als overgangstechnologie omdat die weliswaar nog fossiel is, maar toch duidelijk betere milieuprestaties levert dan bestaande fossiele brandstoffen. Ten opzichte van diesel heeft cng toch het voordeel dat de vervuilende emissies minstens even laag zijn als bij benzine en ten opzichte van benzine heeft cng duidelijk een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Ik ben er mij ook van bewust dat de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) kritisch is voor overgangstechnologie, evenals de Bond Beter Leefmilieu. Ze zouden liever hebben dat er vandaag enkel nog elektrische voertuigen zijn, wat niet zo evident is. Ze willen enkel inzetten op definitieve technologieën. Ik denk dat dit nog niet onmiddellijk haalbaar is als je ziet wat de meerprijs is voor een elektrisch voertuig: dat kan meer dan 10.000 euro zijn.

Een meerprijs van 2000 euro is voor de Vlamingen wel haalbaar. Dat is een alternatief voor de doorsnee Vlaming. Als je weet dat de gemiddelde levensduur van een wagen acht jaar is, dan zal dit al een zeer ruime milieuwinst toelaten.

Van 2016 tot 2024 heb je toch al reële resultaten zonder dat de definitieve technologieën gehypothekeerd zijn.

Mijnheer Diependaele, ik weet dat u een groot voorstander bent van de verdere ontwikkeling van de waterstofwagen. Ik ben dat ook, ik vind dat ook een heel boeiende technologie, maar we zullen intussen verdere prijsdalingen krijgen voor waterstof- en elektrische wagens door schaalvoordelen. De grote merken stellen hoge productieaantallen voorop. Hyundai wil het belangrijkste Japanse automerk worden en heeft net drie versies gelanceerd: elektrisch, hybride en plug-inhybride. Er zal de volgende jaren dus een enorme evolutie komen. Dit Autosalon kwam net iets te vroeg, maar het volgende zal veel nieuwe elektrische modellen brengen.

Het belangrijkste is dat cng een haalbaar en groen alternatief is. Ik ben zeker niet van plan om de stimulans voor iedereen te schrappen omdat enkelen mogelijk gebruik – misbruik is een groot woord – van bestaande regels hebben gemaakt, die hun een veel groter voordeel opleveren dan de decreetgever en de wetgever oorspronkelijk hadden bedoeld. Laat het ons daarop houden. De kostprijs van 4 tot 5000 euro zal voor de ombouw van gewone wagens niet efficiënt zijn omdat je dat er met de fiscale BIV en de verkeersbelasting niet meteen uit haalt.

Als je op benzine rijdt, is volgens mijn berekeningen voor een duurdere middenklassenwagen – bijvoorbeeld een Volvo 90 – de verhouding tussen de kostprijs van cng en benzine 2,5. Benzinerijden is 2,5 keer duurder dan cng-rijden. Als iemand dat om puur financiële redenen doet, heeft hij er belang bij om op cng te rijden. Dat is dezelfde discussie met plug-inhybride wagens, want elektriciteit rijdt zeker 2 keer goedkoper dan benzine. Het verhaal dat iedereen enkel en alleen op fossiele brandstoffen rijdt en zich van elektriciteit niets aantrekt, dat zal wel kloppen in een aantal gevallen, zeker voor mensen met een tankkaart, maar niet helemaal. Tenslotte is het nog altijd duurder om op fossiele brandstoffen te rijden.

Het oneigenlijk gebruik van de cng-vrijstelling, indien het voorkomt, is helemaal niet wenselijk. Het is goed dat er een stimulans is. Het is ook goed dat de zwaardere wagens die omslag doen. Soms hoor ik dat je het alleen maar moet doen voor de goedkope en kleine wagens. Neen, de grote wagens zijn meestal het meest vervuilend. Ze hebben de hoogste uitstoot en de hoogste vervuiling. Het is dus belangrijk dat ook de grotere wagens de omslag maken naar milieuvriendelijke voertuigen. Daar moeten we inspanningen voor leveren. Het gaat over de zwaardere fiscale modellen, niet alleen de heel dure voertuigen. Daar zitten ook minder dure voertuigen tussen. Maar dat is allemaal relatief.

In mijn opzoekingen zaten ook wagens van 40.000 euro. Dat zijn niet de superdure auto's. Het gaat over de fiscale pk. Voertuigen met een fiscale pk boven de 16 krijgen een voordeel dat niet meer in verhouding is. Ik heb in dat verband cijfers opgevraagd. Het zou gaan over 104 inschrijvingen boven de 16 pk in 2016. Dat gaat van 16 tot 35 pk.

Mijnheer Diependaele, u hebt gelijk: het is zeker niet de grote massa, maar in een bepaald segment dat wordt aangeraden, zou het kunnen dat de verhouding tussen de kostprijs om om te schakelen en de voordelen die men eruit haalt, niet meer correct is. Ik ben voor stimuleringsmaatregelen, dat doen we ook met de premies voor de elektrische wagens, maar het moet in verhouding zijn. Het is niet de bedoeling dat er in verhouding zware winsten worden opgeboekt op de kap van de belastingbetaler. We moeten niet afgunstig zijn. De mensen die de stap zetten, leveren ook een inspanning. Als ze daadwerkelijk met cng-voertuigen rijden, dan is dat een goede zaak voor het milieu. Ik kan toch niet controleren of ze dat wel of niet doen, ik kan er moeilijk naast gaan zitten. Ik vind wel dat we dat moeten blijven stimuleren, maar dat we uitwassen grondig moeten onderzoeken. Ik kondig dus een onderzoek aan en zal een bijsturing voorstellen.

Ik ben niet van plan om de regelgeving om de haverklap te veranderen. Ook transparantie en eenvoud zijn belangrijk. Waarschijnlijk heeft men dit met dat in het achterhoofd gedaan. Ik heb de vergroening en de vrijstelling van de personenwagens niet zelf gedaan, maar de bedoeling is om het gemakkelijk, simpel en begrijpbaar te houden en niet met een ingewikkelde structuur af te komen, wat wel het geval was voor de aanvraag van elektrische premies. Het simpel houden zorgt er nu wel voor dat wagens met een te hoge pk in verhouding veel meer voordeel doen. We moeten dat echt wel grondig onderzoeken. Ik wil er geen goede appels uit halen omdat er een paar rotte tussen zitten. Ik moet mikken op de slechte appels. We moeten beseffen dat we de omslag naar cng niet moeten afremmen en dat we dat moeten blijven stimuleren. Als je het niet kan controleren, dan is het altijd maar 'van horen zeggen' en een vermoeden. Het vraagt een bijsturing in de toekomst. Ik zal dat onderzoeken. Ik denk dat we op dezelfde golfengte zitten dat stimuleren goed is, maar dat oneigenlijk gebruik van gemeenschapsgelden niet aan de orde is. We moeten proberen dat te vermijden.

**De voorzitter:** De heer Diependaele heeft het woord.

**Matthias Diependaele (N-VA):** Minister, ik ben het eens met uw antwoord. Het gaat inderdaad om een uitwas die zeer moeilijk te controleren is en die nooit is bedoeld. Ik ben trouwens niet naar het Autosalon gegaan. Ik mocht niet van mijn vrouw. Ze heeft altijd schrik dat ik met een nieuwe auto naar huis zal komen.

Ik ben het ermee eens dat ook de ombouw ondersteund moet worden. Dat helpt milieutechnisch. We kunnen daar alleen maar positief tegenover staan. U zei dat het gaat om 104 voertuigen. Zijn dat 104 individuele voertuigen? Dat lijkt me wel heel weinig.

**Minister Bart Tommelein:** Het gaat om ingeschreven voertuigen in 2016 met cng of ombouw-cng. Ik veronderstel dat het om ombouw-cng gaat, want waarschijnlijk zijn dat geen traditionele fabrieksmodellen. Tussen 16 en 20 pk waren er dat 21. Tussen 21 en 25 pk waren er dat 47. Tussen 26 en 30 pk waren er dat 31. Tussen 31 en 35 pk waren er dat 4. Boven 35 pk was het er 1. In totaal zijn dat 104 voertuigen die ingeschreven zijn boven de 16 pk in 2016 op een totaal van 2776 ingeschreven cng-voertuigen.

**Matthias Diependaele (N-VA):** Minister, bedankt voor de bijkomende informatie. Het gaat natuurlijk niet alleen over de heel dure wagens. Dat zijn niet de enige die er voordeel uit halen. We zitten met een probleem en ik begrijp dat het niet zomaar oplosbaar is. Als in de zware auto's een cng-installatie wordt geplaatst en men er ook op rijdt, dan heb ik daar geen enkel probleem mee. Als er met de 3 tot 5 kilogram een bereik is van 100 kilometer en er na die 100 kilometer wordt getankt, dan heb ik daar geen enkel probleem mee. We kunnen echter aanvoelen dat men dit meer doet voor het fiscaal voordeel dan voor de milieuwinst en voor het voordeel aan de pomp.

Ik ben benieuwd hoe het onderzoek er zal uitzien. Bij elektrische wagens hebben we het voordeel proportioneel gemaakt. Bij een elektrische wagen is dat afhankelijk van de prijs van het voertuig. Hier kunnen we het voordeel groter maken naarmate de installatie zwaarder is. Dat gaat in tegen het principe dat regelgeving eenvoudig moet zijn, maar we zullen ergens moeten zorgen voor een oplossing om de geloofwaardigheid van de systemen niet onderuit te halen. Misbruik moet er maar zijn bij enkelen, maar dat kan voldoende zijn om het systeem wankel te maken en vatbaar voor kritiek. Ik heb begrepen dat u dat ook niet wenst.

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**Björn Rzoska (Groen):** Ik vind dit een zeer interessante vraag. Ik wist eigenlijk zelf niet dat het kon. De onderverdeling die u gaf, is interessant om te zien dat

het om behoorlijk zware wagens gaat. Ik vind het goed dat u een onderzoek aankondigt en een eventuele bijsturing. Helemaal op het einde was ik de heer Diependaele even kwijt over wat zijn pleidooi eigenlijk was. Nu heb je een stimulans voor elektrische voertuigen met een aankooppremie die afneemt naargelang de prijsklasse waarin de wagen speelt. Bij cng heb je dat niet. Bij cng is er enkel de fiscale stimulans BIV als het gaat om een nieuw voertuig of een omgebouwd voertuig door de concessiehouder en de verkeersbelasting.

Minister, uw medewerker naast u zal kunnen getuigen dat we hier zwaar over hebben gediscussieerd met uw voorganger op het moment dat het systeem werd ingevoerd. Als u de redenering hanteert – en ik volg die voor een stuk – dat er vooral op cng zou moeten worden gereden, dan wil ik het debat opentrekken naar de plug-inhybrides. Ik blijf daarmee een beetje in mijn maag zitten. Regelmatig duiken die artikels op in de pers. Eigenlijk vind ik dit een gelijkaardig probleem. Ik heb niets tegen een zero-emissievoertuig dat volledig elektrisch is of op cng of op waterstof als dat wordt gebruikt, maar je zit nu net met een categorie auto's waarvan ik nog steeds de indruk heb dat sommigen zo'n wagen aankopen met het fiscaal voordeel in het achterhoofd.

U kondigt een onderzoek aan over vooral de omgebouwde cng's en een eventuele bijsturing. Is er ook een bereidheid om de plug-inhybrides te bekijken? Ik vind dat eerlijk gezegd nog een grotere vorm van greenwashing. Je zit daar met een zeer beperkte elektromotor.

Technisch gezien hoef je die elektromotor niet eens op te laden om gewoon op benzine of zelfs op diesel – er zijn ook plug-inhybrides die op diesel rijden, waarbij er een zeer grote verbrandingsmotor naast ligt – te rijden. Ook dat wringt bij mij. Als je zegt: 'We openen die discussie', dan vraag ik aan u: kunnen we eventueel die discussie over het andere openen? In het huidige systeem, waarbij 50 gram CO<sub>2</sub> als grens wordt genomen, gaat het vaak om zeer zware voertuigen, die eigenlijk alleen al via het feit dat er een kleine elektromotor naast ligt, ook genieten van die voordelen. Ik heb dat indertijd ook regelmatig aangekaart in de commissie. Leg maar eens de websites van de verschillende autofabrikanten open. Ik heb indertijd merken genoemd en kan dat hier ook doen. Ik vraag mij af of dat niet eens moet worden bekeken en of die discussie niet eens moet worden heropend. Want ook dat levert wel degelijk een aantal negatieve effecten bij mensen die zien dat die auto's op het vlak van milieuprestatie toch niet de beste voertuigen zijn die rondrijden.

**Jan Bertels (sp.a):** Minister, ik ben blij dat u zegt dat die uitwas niet de bedoeling was. Ik geloof dat ook. Dat is ook zo. Oneigenlijk gebruik is niet wenselijk. We zullen na het onderzoek zien hoe we kunnen bijsturen.

Ik volg de heer Diependaele en voor een stuk ook de heer Rzoska met betrekking tot de plug-inhybrides. We moeten ervoor zorgen dat het oneigenlijk gebruik dat nu naar buiten komt, het draagvlak bij de modale burger – als ik het zo mag zeggen – niet ondergraaft. Ik neem aan dat u daarmee rekening houdt.

Minister, kunt u ook iets doen op het vlak van communicatie, bijvoorbeeld ten aanzien van die websites die dat oneigenlijke voordeel promoten? Hebt u de intentie om daar op communicatief vlak iets aan te doen?

**De voorzitter:** Minister Tommelein heeft het woord.

**Minister Bart Tommelein:** Ik ken het dossier voldoende wat de plug-ins betreft. Dat hoeft u mij niet te leren. Ik heb dat heel grondig bestudeerd, aangezien ik nu eenmaal in een situatie zit waarin ik keuzes moest maken.

Ik kom even terug op de cng's. Ik denk wel – en ik zal dat heel duidelijk stellen – dat ik niet zal tornen en niets zal veranderen aan de bestaande inschrijvingen. Ik



zal dat niet met terugwerkende kracht veranderen voor die mensen. We hebben een systeem uitgewerkt. Blijkbaar gaat het om een aantal mensen en is het niet de grote massa. Voor alle duidelijkheid: de grootste groep, 47 van de 104 inschrijvingsgen, dus bijna de helft, zit tussen 21 en 25 pk. Vaak zijn het geen dure wagens. Die van 40.000 euro zit daarbij. Met andere woorden: je krijgt een enorm voordeel, dat het zodanig aantrekkelijk maakt om die auto te kopen, dat je hem bijna niet kunt laten staan, tenminste als je het weet. En inderdaad, je kunt het de verkopers van die wagens, die op een bepaald moment zien dat er een systeem is dat hun wagen op cng enorm interessant maakt, niet kwalijk nemen dat zij dat dan promoten. Maar wij moeten dat natuurlijk wel heel grondig bekijken.

Het is wel de bedoeling om zoveel mogelijk wagens over te schakelen naar milieuvriendelijke voertuigen, of het nu cng, elektrische voertuigen of zelfs plug-in is. Ik ben daarvan een ongelooflijke voorstander. Ik geloof daarin. In dit verhaal is het veel 'van horen zeggen'. Ik ken andere voorbeelden, van mensen die mij spontaan getuigen dat zij een plug-inhybride hebben. Mijn overbuur heeft ook een plug-inhybride. Ik ben niet verschrikkelijk veel thuis, maar ik zie dat die stekker er altijd in zit. Hij legt mij dat ook uit.

De cijfers van het gebruik van voertuigen tonen heel duidelijk aan dat de meeste mensen dat wel degelijk gebruiken, zelfs al kun je er maar een heel korte afstand mee doen. De Vlaming rijdt gemiddeld 23 kilometer per dag met de auto. Het is heel belangrijk om te weten dat de elektrische motoren van die plug-ins dat zeker aankunnen. De meeste Vlamingen, zo'n 80 procent, rijden geen 50 kilometer per dag. Met andere woorden, mijnheer Rzoska, als je een plug-inhybride hebt en je werkt in de omgeving van je woning of je verplaatst je voornamelijk in je onmiddellijke omgeving, dan denk ik dat die plug-inhybrides zeer efficiënt zijn. Als je natuurlijk een situatie hebt waarbij je heel ver van je woning werkt, dan moet je bekijken op welke manier je daarmee omgaat en omschakelt. De meeste van mijn collega's in de Vlaamse Regering rijden met een plug-inhybride. Zij getuigen hoe zij daarmee omgaan, in de tunnels in Brussel, waar zij elektrisch rijden. Zodra zij op de autosnelweg zijn, schakelt die auto automatisch om naar benzine.

Ik ben dus niet zo negatief ten opzichte van plug-inhybrides. Het zijn meestal wagens die vroeger dieselwagens waren. Het zijn meestal wagens die vroeger zeer vervuילend waren. Een onderscheid dat je daarin moet maken, is de CO<sub>2</sub>-uitstoot van minder dan 50 gram. Wij hebben in Vlaanderen onszelf de norm opgelegd dat voor de verkeersbelasting en voor de belasting op inverkeerstelling die norm onder de 50 moet zijn. Zelfs al zijn het grote wagens, die CO<sub>2</sub>-uitstoot is zeer laag, ook van de benzine.

Er zijn wilde verhalen 'van horen zeggen'. Ik denk dat er altijd misbruik is. Er zijn een aantal mensen die dat niet doen. Ik haal nogmaals het argument erbij. Als iemand wegens financiële redenen zo'n plug-in koopt en dat verbrast door met brandstof te rijden die minstens twee keer zo duur is als de elektriciteit, waar is die dan mee bezig? Dat is dan, met andere woorden, een nonchalante houding.

Anders is het gesteld met dit dossier. Dit heeft helemaal niets te maken met de plug-ins. Het systeem zorgt ervoor dat men voor een beperkt aantal wagens met een hoge fiscale pk in verhouding veel te veel terugkrijgt. Zelfs al rijdt men – ik ga nog een stap verder dan u, mijnheer Diependaele – altijd op cng, dan nog vind ik de verhouding tussen de investering en de inspanning die men doet en wat men terugkrijgt door de vrijstelling, niet correct. Ik ga het bekijken, want ik voel aan dat er in een beperkt aantal gevallen iets moet worden gedaan, niet om de motivatie weg te halen, maar vooral om ervoor te zorgen dat de verhoudingen realistisch en correct blijven.

**De voorzitter:** De heer Diependaele heeft het woord.

**Matthias Diependaele (N-VA):** De overheid moet kiezen voor een technologie, een wagen die ze wil ondersteunen, maar het gebruik dat ervan wordt gemaakt, is altijd moeilijk te controleren. We zullen voortdurend met deze discussie worden geconfronteerd.

Mijnheer Bertels, u wilt de websites aanpakken, maar ik kan echt niet tolereren dat u de vrije meningsuiting aantast. Dat kunnen we echt niet maken. Het systeem is er gewoon en die mensen doen niets verkeerd. Ze communiceren gewoon.

Mijnheer Rzoska, misschien was ik wat onduidelijk, maar met 'proportioneel' bedoel ik dat we moeten kijken naar de verhouding tussen het voordeel dat we hebben en de kosten die we ervoor moeten maken. Die twee moeten met elkaar in relatie worden gebracht. Dat is inderdaad niet hetzelfde als de aankooppremie voor een elektrische wagen.

Niet met terugwerkende kracht, minister, daar ben ik het absoluut mee eens. Dat kunnen we niet maken. Ik ben het er echter niet mee eens dat het enkel en alleen over die 104 wagens gaat. Er zijn ook cng-systemen die voor 2.000 euro kunnen worden geplaatst. Koop je een nieuwe wagen van pakweg 20.000 euro met een veel lagere fiscale pk en investeer je die 2.000 euro voordat je hem inschrijft, dan kan dat een groot voordeel opleveren op de verkeersbelasting en de BIV. Het gaat dus niet enkel over de 104 zeer zware automodellen die een disproportioneel groot voordeel hebben. Iedereen moet dat maar berekenen, het verschilt per model, maar het is niet enkel van toepassing op die heel zware modellen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.