



Vlaams
Parlement

vergadering **C132**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

van 7 februari 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 de anomalie met betrekking tot de jaarlijkse verkeersbelasting voor hybride voertuigen
– 978 (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 de anomalie met betrekking tot de jaarlijkse verkeersbelasting voor hybride voertuigen – 978 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Paul Van Miert

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

Matthias Diependaele (N-VA): Na de vraag van een paar weken geleden over 'compressed natural gas' (CNG), hebben we redelijk wat reacties gekregen over verschillende onderdelen van de verkeersfiscaliteit waar toch een paar opmerkingen over te maken zijn. Laat het duidelijk zijn dat onze vragen vooral bedoeld zijn om samen na te denken over hoe we dat het best kunnen aanpakken en er het best op reageren. We beseffen allemaal dat regelgeving op een bepaald moment wordt gemaakt, maar in een snel evoluerende maatschappij is regelgeving al snel achterhaald en moeten we ons aanpassen. Daarom wil ik een tweede punt met betrekking tot verkeersfiscaliteit ter sprake brengen om er eens over na te denken.

Waar gaat het precies over? In 2012 hebben we de belasting op de inverkeerstelling (BIV) hervormd. Dat richtte zich vooral op CO₂-uitstoot, uitstoot van fijn stof, brandstoftype, euronorm en de al dan niet aanwezigheid van een roetfilter. De jaarlijkse verkeersbelasting hebben we op 1 januari 2016 hervormd. Dan ging het voornamelijk over CO₂-uitstoot, euronorm en brandstofsoort. Daar blijft voornamelijk de fiscale PK doorwegen. Dat is voor een deel te verantwoorden. We zetten dat niet volledig weg als fout. Het omvat echter niet alle parameters waarnaar zou moeten worden gekeken om de milieu-impact van een voertuig te kunnen beoordelen. De ecoscore is er een die dat wel probeert te doen, al zeg ik er onmiddellijk bij dat ook die niet totaal is. Mooi aan de ecoscore is dat het een Vlaams product is, maar ook daar wordt bijvoorbeeld de hele productie en het vervoer niet meegerekend.

In het bijzonder voor hybride voertuigen valt de onvolkomenheid van de fiscale PK op. Door de aanwezigheid van een elektrische motor worden opvallende milieuwinsten geboekt: de CO₂-uitstoot ligt gemakkelijk tientallen procenten lager dan gelijkaardige modellen zonder hybride techniek. De NO_x-uitstoot is vijftien tot dertig keer lager dan bij een dieselmotor met dezelfde kracht. De uitstoot van fijn stof is zo goed als nul. In de verrekening van de jaarlijkse verkeersbelasting komen deze milieuwinsten echter niet tot uiting indien we gelijkaardige modellen vergelijken.

Ik geef het voorbeeld van de Toyota Auris Full Hybrid. Ik zet een paar zaken naast elkaar. De Full Hybrid heeft een 1.8 litermotor met daarnaast ook een elektrische motor. De gewone versie van die wagen, dus zonder de fullhybrid-techniek, heeft een 1.33 litermotor. De Full Hybrid heeft een uitstoot van 79 gram CO₂ per kilometer, en de benzineversie heeft een uitstoot van 128 gram CO₂ per kilometer. De ecoscore is voor de Full Hybrid 79 en voor de benzineversie 71. Wie de ecoscore kent, weet dat hoe hoger die is, hoe beter. Dat geeft een jaarlijkse verkeersbelasting voor de Full Hybrid van 229,93 euro en voor de benzine van 162,8 euro. Dat is dus een kleine 70 euro goedkoper voor de benzineversie terwijl de milieuwinsten voor de Full Hybrid een pak beter zijn.

Het is alleszins de betrachting van de minister om milieuvriendelijke mobiliteitstechnieken te stimuleren. Wij staan daar ook volledig achter. Met ingang van 2016 gelden er bijvoorbeeld al vrijstellingen op de jaarlijkse verkeersbelasting voor CNG-voertuigen en plug-inhybriden met een CO₂-uitstoot die lager ligt dan 50 gram per

kilometer. Het wegwerken van de geschetste anomalie voor hybride voertuigen, bijvoorbeeld door de implementatie van de parameters van de ecoscore, kan hierop een aanvulling betekenen. Daarenboven bereidt het onze jaarlijkse verkeersbelasting beter voor op toekomstige vormen van milieuvriendelijker vervoer.

Minister, collega Wilfried Vandaele heeft een vraag gesteld aan minister Schauvliege in de commissie Leefmilieu. Uit het antwoord dat de minister gaf, leiden we af dat u reeds in kennis bent van de geschetste problematiek. Hoe schat u die precies in? Minister Schauvliege heeft toen gezegd dat Febiac dat blijkbaar niet zou steunen. Wij hebben ondertussen de opmerking gekregen dat dat wel het geval zou zijn. Bent u bereid te remediëren door meer milieukeurmerken, in de lijn van de ecoscore of misschien nog iets beter, te betrekken bij de berekening van de jaarlijkse verkeersbelasting en BIV? Indien ja, hoe en binnen welke termijn zouden we dat kunnen doen? Mocht er een reden zijn om dat niet te doen, zijn we daarin geïnteresseerd. Voor overheidsaankopen wordt vandaag ook reeds de ecoscore gebruikt, zoals blijkt uit een omzendbrief uit 2013. Nochtans werd gezegd door minister Schauvliege dat de ecoscore niet decretaal gedekt zou zijn. Kunt u het eventueel ontbreken van de juridische basis toelichten? Hoe valt dit te rijmen met het wel invoeren van de ecoscore bij bijvoorbeeld overheidsaankopen? Op welke manier kan de ecoscore alsnog worden betrokken bij een vergroening van de jaarlijkse verkeersbelasting en BIV, of een andere techniek?

De voorzitter: Minister Tommelein heeft het woord.

Minister Bart Tommelein: Mijnheer Diependaele, dank u wel voor de vraag. Het dossier is mij inderdaad bekend. De vraag komt uiteraard ook van het automerk Toyota zelf. De beleidscel van de minister van Leefmilieu, van de minister-president en mensen van mijn kabinet zelf hebben de vertegenwoordigers daarvan ontvangen.

De eerste nota die daarover verspreid is, ook naar een aantal andere parlementsleden, ging wel uit van de verkeerde informatie dat de hogere taxatie zou liggen aan de taxatie van de elektromotor. Dat was niet verkeerd. Dat is ook zo aan de delegatie toegelicht.

Het grote verschil zit hem in het feit dat het automerk zijn full hybrid uitrust met een zwaardere benzinemotor dan hetzelfde model in de gewone benzineversie. De hybride versie wordt uitgerust met een motor die voor de Yaris 2 fiscale pk zwaarder is en voor de Auris zelfs 3 fiscale pk zwaarder is dan de gewone benzineversie. Doordat de jaarlijkse verkeersbelasting een ecobonus- en een ecomalusstelsel toepast op de sokkel van de fiscale pk, wordt voor het hybride model een hogere ecobonus toegepast, maar dat moet worden afgetrokken van een hoger basisbedrag door de zwaardere benzinemotor. Een anomalie in de taxatie is dit absoluut niet.

Het behoud van de component fiscale pk is een bewuste keuze geweest en is ook sociaal verantwoord. Doordat de ecobonus-malus procentueel berekend wordt op de fiscale pk, worden eigenaars van de doorgaans zwaardere en duurdere wagens zwaarder bestraft in vergelijking met eigenaars van kleinere en goedkopere wagens, ofschoon die even vervuilend zijn. Laat men de component van de fiscale pk weg, dan zal voor eenzelfde ecomalus iemand die zich maar een kleine wagen kan veroorloven even hard gestraft worden als iemand die zich een grotere wagen kan veroorloven. Ik weet niet of dat de weg is die we als regering willen inslaan. De fiscale pk heeft dus een bestaansreden en dat blijft zo. We hebben hiermee een evenwicht gezocht tussen de groene component en de sociale component.

De opmerking van Toyota is terecht als je enkel zou taxeren op groene componenten. We hebben er echt bewust voor gekozen om een sociaal corrigerende factor toe te passen.

Wat betreft de subsidiaire vraag over een punctuele wijziging aan de verkeersbelasting zoals voor de cleanpowertechnologieën, is het zo dat deze gunstregimes voortvloeien uit de implementatie van de 'Clean power for transport'-richtlijn 2014/94/EU. Deze richtlijn legt de lidstaten op om nationale beleidskaders uit te werken voor de marktontwikkeling van milieuvriendelijke energie en/of brandstoffen voor voertuigen en voor bijhorende infrastructuur. Artikel 2 van deze richtlijn somt waterstof, zuiver elektrisch, plug-inhybride en CNG op als alternatieve brandstoffen. Full hybrid staat daar niet bij, omdat de batterijen niet extern kunnen worden opgeladen. Strikt gezien verbiedt niemand ons om verder te gaan dan de richtlijn, maar dan is de vraag waar de nieuwe grens komt te liggen. Dat zal ongetwijfeld leiden tot vragen van andere merken die ook hun groene technologie willen promoten en in verband met gewone hybrids, dual fuel, waarbij CNG wordt vermengd met diesel, en het debat over biobrandstoffen en of dit ten koste gaat van de voedselprijzen.

Persoonlijk ben ik ervoor gewonnen om de bakens die de Europese Commissie uitgezet heeft met betrekking tot de cleanpowerrichtlijn zoveel mogelijk te respecteren. Er zijn steeds minder merken die full hybrids produceren. De nieuwe hybride modellen worden meestal ook als plug-in geproduceerd. Dat brengt de opstart naar volledig elektrisch wat dichterbij en dat ligt ook in de lijn van de Europese cleanpowerrichtlijn. De plug-inhybriden liggen onder vuur, maar dat vind ik niet terecht. Ik heb toch nog een aantal voorbeelden kunnen vinden van fullhybridvoertuigen en daaruit blijkt dat een zwaardere benzinemotor, zoals die welke Toyota gebruikt, helemaal niet noodzakelijk blijkt voor de andere fullhybridversies. Bij de Honda Jazz heeft zowel de benzineversie als de fullhybridversie een benzinemotor van 7 fiscale pk. Ook bij de VW Jetta heeft zowel de benzineversie als de fullhybridversie een benzinemotor van 8 fiscale pk.

Mijnheer Diependaele, als alle andere merken hybride versies op de markt kunnen brengen met dezelfde pk als de benzinemotor, waarom zou Toyota dat dan niet kunnen? Dat moet de overheid toch niet oplossen. Dat is het werk van ingenieurs.

Een punctuele aanpassing enkel en alleen voor deze situatie zou overigens gebaseerd zijn op inzichten die waarschijnlijk over enkele maanden alweer achterhaald zijn. De evolutie gaat enorm snel, hopelijk eindigt dat bij waterstof, zoals u dat wenst, mijnheer Diependaele.

In september 2017 zal de nieuwe Europese testcyclus in werking treden. De Europese Commissie stapt over van de NEDC-cyclus naar de WLPT-cyclus, waarmee de emissies in labo-omstandigheden met een nieuwe testcyclus worden gemeten.

Er wordt verwacht dat het verschil tussen reële emissies en de homologatiewaarden zal afnemen. Verwacht wordt ook dat de CO₂-verschillen tussen een benzineversie en een full hybrideversie van modellen hierdoor kleiner zal worden.

Samengevat: wie pleit voor het schrappen van de fiscale PK, moet bereid zijn daar ook de nefaste gevolgen van te verdedigen. Wie pleit voor punctuele aanpassingen voor sommige technologieën, moet op een bepaald moment bepalen waar de grens ligt. Ik herhaal het: de Europese Clean Powerrichtlijn biedt voor mij een houvast. Als ik verder moet gaan, dan zal ik een nieuwe grens moeten trekken en zal ik die arbitrair moeten trekken, zonder houvast aan een bestaande richtlijn.

U vraagt wat de verklaring van de minister van Leefmilieu dat de ecoscore niet decretaal is gedekt, betekent. De heer Vandaele kan natuurlijk altijd vragen stellen aan minister Schauvliege. Hij mag dat doen, zodat hij wat meer duidelijkheid krijgt. Maar goed, ik zal mijn medewerking eraan verlenen. Ik denk dat mijn

collega Schauvliege waarschijnlijk verwijst naar het legaliteitsbeginsel. Zoals u weet, zegt de Grondwet in fiscale zaken dat essentiële elementen van de belasting decretaal vastgelegd zijn, zoals de berekeningsmethode. Het zou bijgevolg in dat kader zeker niet volstaan om in de fiscale codex louter te verwijzen naar de ecoscore vermeld in de omzendbrief BZ 2013/3 om hierop dan de aanslag te baseren. De wiskundige formule zelf zal dan in de codex moeten worden opgenomen. De wiskundige formule achter de ecoscore kunt u ook online vinden. Die is veel complexer dan de BIV-formule doordat bijvoorbeeld ook parameters als decibels mee wegen in die score.

Het is niet de bedoeling dat we de verkeersfiscaliteit opnieuw helemaal omgooien en herwerken naar een ecoscore. We hebben een aanpassing gedaan in 2012, we hebben dat nog eens gedaan in 2016. Twee keer opnieuw werd deze keuze bewust niet gemaakt, wat niet betekent dat ik tegen een evaluatie ben. Ik ben er een enorm grote voorstander van om een bestaande wetgeving regelmatig te evalueren en eventueel aan te passen waar nodig. U hebt twee weken geleden een opmerking gemaakt over de CNG-voertuigen. Ik heb daarop onmiddellijk actie genomen. We zijn bezig om dat aan te passen. In dat kader moeten we regelmatig evalueren of we niet verkeerd zijn en of er geen zware anomalieën zijn.

We hebben de verkeersfiscaliteit, na grondig overleg overigens, hervormd. Als we een volgende verregaande hervorming willen doen, dan moet die gericht zijn op wat nu al in het regeerakkoord staat, zijnde dat wij in het volgende regeerakkoord zullen moeten overgaan tot een verruiming van de kilometerheffing en van het rekeningrijden. We moeten in dat kader die beweging maken of naar een vignet gaan, zoals in het regeerakkoord staat. Het zijn hervormingen die voor een volgende legislatuur moeten worden voorbereid, zoals ook deze zaken, om naar een volledig aanpassing te gaan.

Ik overloop nog eens wat ik heb gezegd. Ik zie dat op dit moment een aanpassing door de overheid absoluut niet noodzakelijk is. Het is eerder het merk zelf dat zijn ingenieurs aan het werk moet zetten om ervoor te zorgen dat zaken kunnen, zoals ze in realiteit blijkbaar ook bij andere merken kunnen.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

Matthias Diependaele (N-VA): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik probeer mijn gedachten te ordenen. Wat de decretale basis betreft, is uw antwoord zeer verhelderend. Het klopt dat als in de omzendbrief de ecoscore gebruikt wordt voor het aankoopbeleid van de overheid, die grondwettelijke regel met betrekking tot fiscaliteit niet speelt. Dat is zeker juist.

De kilometerheffing is inderdaad iets dat we zullen moeten uitwerken. Ik ben wel eerder voor een kilometerheffing dan een vignet, want een vignet is niet slim als je ook de fileproblematiek en dergelijke wilt aanpakken. Maar dat is inderdaad een discussie voor later. Mijn grootste bekommernis met betrekking tot fiscaliteit is dat we als overheid een incentive geven aan de consument om een bepaalde technologie te kiezen en die krijgt daar een voordeel voor. Maar de achterliggende reden is milieuwinst boeken. Daar zit het vreemde, namelijk dat je bij het ene type wagen milieuwinst boekt, maar je krijgt niet het voordeel omdat dat merk beslist om daar een andere motor in te steken. Wat mij betreft, is het de markt, die je vrij laat, die ervoor kiest om dat te doen. Wij als overheid moeten alleen een voordeel geven als we milieuwinst krijgen. Ook al kiest dat merk voor een zwaardere motor, toch hebben we een hogere milieuwinst, en we geven er niet het voordeel aan. Dat vecht met mijn gevoel van fiscale rechtvaardigheid. We willen dat doen voor groene winst. Op één technologie krijgen we die groene winst, maar we ondersteunen dat niet; een andere technologie, waar we minder groene winst hebben, ondersteunen we wel. Dat klopt niet helemaal. Eigenlijk moet je gaan naar een

technologieneutraal systeem. Die term is hier al verschillende keren gevallen. Daarbij kijk je outputgedreven wat de milieuwinst is en op basis daarvan ga je taxeren. Dat lijkt me een beter systeem, maar dat is nog niet voor morgen. Ik begrijp dat er op Europees niveau nog een en ander verandert.

Als je daar de sociaal verantwoorde manieren tegenover zet, voert de markt ook al een deel sociale correcties door. Je kunt dat er ook in betrekken. Het is niet onmogelijk om je milieuwinst te koppelen aan de prijs van een wagen. Het voordeel dat je krijgt voor groene winst, verlaagt dan naarmate de auto duurder wordt. Dat is in theorie perfect mogelijk; dan ga je mensen die genoeg centen hebben om een dure wagen te kopen, minder voordeel geven. Het is allemaal wat technisch en breed om te bespreken in het kader van een vraag om uitleg, maar het is zeker iets om over na te denken.

Wat het laatste punt betreft: ik had het nog niet eens over de hybride. Zoals ik het zie, moet de fiscaliteit inzetten op het scenario waar we de meeste groene winst hebben. Daarnaast is er de discussie, die veel moeilijker is, zoals blijkt uit het CNG-verhaal en de plug-inhybride, niet over wat in de wagen aanwezig is, maar over hoe de consument het gebruikt. Bij plug-inhybrides, die maar een actieradius hebben van 30 of 40 kilometer, en wagens met een CNG-tank, is de technologie aanwezig en krijgt men het voordeel, maar we hebben als overheid helemaal niet de zekerheid dat die technologie ook gebruikt wordt en dat we die milieuwinst boeken. Dat is moeilijker op te lossen, want we hebben niet de capaciteit om dat te controleren.

Bij het eerste punt hoop ik dat, blijkbaar op aangeven van Europa, die weg ten dele wordt ingeslagen en dat we kunnen gaan naar een systeem waarin de fiscaliteit gericht is op de milieuwinst die we boeken. De grootste milieuwinst krijgt dan het grootste voordeel, al dan niet sociaal gecorrigeerd.

De voorzitter: Minister Tommelein heeft het woord.

Minister Bart Tommelein: Wat we daarover denken ligt niet zo ver uit elkaar. Ik wil zoveel mogelijk sturen, maar ik herhaal mijn standpunt dat ik merk dat pure hybrides er steeds meer uit gaan en dat plug-inhybrides veel milieuvriendelijker zullen zijn. Ze vormen ook al een overgangssysteem naar een volledig neutrale energiebron, zoals waterstof of volledig elektrisch rijden. Ik kijk voornamelijk in die richting. In de resolutie van het Vlaams Parlement staat ook dat we op termijn naar volledig fossielvrije brandstoffen moeten gaan. Af en toe kunnen we wat aanpassingen doorvoeren, maar we moeten de basis behouden. Dat moet zijn dat we zoveel mogelijk in de richting sturen van fossielvrij rijden. Wie een plug-inhybride kan vinden met een CO₂-uitstoot die is lager dan 50 gram, doet daar vandaag meer voordeel mee dan door een zuivere hybride te kopen. Dat is interessanter en veel milieuvriendelijker dan een pure hybride.

De voorzitter: De heer Diependaele heeft het woord.

Matthias Diependaele (N-VA): Minister, op lange termijn zijn we die doelstelling van de waterstof inderdaad genegen. Het punt is dat de fiscaliteit nu al beter zo ontworpen kan worden dat we op lange termijn al die nieuwe technologieën kunnen meenemen zonder dat we telkens de fiscaliteit moeten veranderen. Dat is mijn oproep: laten we gaan naar een outputgedreven fiscaliteit die kijkt naar de milieuwinst en die op basis daarvan een voordeel geeft. Dan hebben we een systeem dat op langere termijn veel duurzamer is en volgens mij ook rechtvaardiger.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.