



Vlaams
Parlement

vergadering **C191**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

van 28 maart 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de mogelijke vrijstelling van erfbelasting in het Vlaamse Gewest voor slachtoffers van terreur en extreem geweld – 1538 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het gebruik van overheids-garanties – 1548 (2016-2017)	9
VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de nieuwe federale maatregelen om investeringen in infrastructuur en vastgoed aan te trekken en de betrokkenheid hierin van de gewesten – 1656 (2016-2017)	10
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over verkeersbelasting op plug-inhybrides – 1654 (2016-2017)	13
Bijlage	17

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de mogelijke vrijstelling van erfbelasting in het Vlaamse Gewest voor slachtoffers van terreur en extreem geweld – 1538 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Paul Van Miert

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, het is iets meer dan een jaar na de gruwelijke, terroristische bomaanslagen in Brussel en Zaventem op 22 maart 2016 waarbij 32 doden vielen en tientallen gewonden. We hebben de voorbije week de herdenking gekend en hebben daarbij een aantal nabestaanden van overlevenden aan het woord gehoord. Hun boodschap was voor een stuk dat ze zich door de overheid in de steek gelaten voelen. Ze zijn kwaad, vinden dat er fouten zijn gebeurd en ze vinden dat hun leed niet als dusdanig wordt erkend. Over welke fouten er al dan niet zijn gebeurd, zal de federale onderzoekscommissie zich wel uitspreken. Er zijn echter ook elementen waarvoor de Vlaamse Regering bevoegd is.

Een van de aspecten die in de nasleep van de aanslagen aan bod kwam, was de mogelijke vrijstelling van erfbelasting voor slachtoffers van dergelijke terroristische aanslagen. Dat stond ook in een voorontwerp van decreet houdende diverse bepalingen van augustus vorig jaar, maar de desbetreffende bepalingen werden uiteindelijk na advies van de Raad van State geschrapt. Hoewel, de kritiek van de Raad van State ging vooral over de retroactiviteit, over het feit dat men de aanslagen mee in perspectief wilde nemen, dat men enkel wilde teruggaan tot 21 maart 2016. De Raad van State vroeg zich af waarom dit dan beperkt werd tot die datum en waarom er niet verder in de tijd werd teruggegaan en bijvoorbeeld ook de aanslagen in Parijs van november 2015 of de aanslag op het Joods Museum in Brussel niet in oenschouw werden genomen.

In Wallonië bestaat er wel al een vrijstelling van erfbelasting voor nabestaanden van slachtoffers van – wat daar decretaal wordt omschreven als – extreem geweld. Dat decreet dateert van juli 2013 en werd goedgekeurd naar aanleiding van de aanslag in Luik twee jaar eerder. Er is in een vrijstelling voorzien tot 250.000 euro. Die is niet beperkt tot terroristische aanslagen, maar heel algemeen tot elke daad van extreem geweld.

Uiteraard is er de autonomie van de gewesten, een autonomie die ik uiteraard ten zeerste wil onderschrijven. We zien wel dat we nu terecht komen in een bijzondere en bizarre situatie waarbij de aanslagen in Zaventem of Maalbeek ertoe kunnen leiden dat het ene slachtoffer voor een stuk vrijgesteld is van successierechten als hij of zij woont in Wallonië, terwijl het andere slachtoffer dat woont in Vlaanderen of Brussel geen recht heeft op welke vrijstelling dan ook. Dat is een bizarre situatie waarvan u vorig jaar al hebt gezegd dat er beter tot een uniforme aanpak wordt gekomen inzake het betalen van successierechten na zo'n aanslag.

De Vlaamse Regering moet begrip opbrengen voor de materiële en financiële problemen die nabestaanden van een dergelijke tragedie meemaken. Heel de samenleving deelt uitdrukkelijk de rouw voor de slachtoffers die er gevallen zijn. Er is voldoende empathie in de samenleving om vanuit de overheid te zeggen dat ze geen extra financieel leed bezorgt aan de nabestaanden door aan deze praktische kant van de zaak een oplossing te bieden.

Minister, ik denk dat de budgettaire impact van een dergelijke vrijstelling van successierechten voor nabestaanden van slachtoffers heel klein zou zijn voor de

overheid. Het signaal naar de nabestaanden zou echter heel groot zijn. Plant de Vlaamse Regering al dan niet een decretale aanpassing of een decretaal initiatief waarbij nabestaanden van terreurslachtoffers, extreem geweld of calamiteiten een vrijstelling van erfbelasting zouden genieten ?

De voorzitter: Minister Tommelein heeft het woord.

Minister Bart Tommelein: Dames en heren, vorige week hebben we in dit Vlaams Parlement de slachtoffers van de extreem gewelddadige aanslagen in Zaventem en Maalbeek van 22 maart 2016 herdacht, waarbij 32 doden en 340 gewonden vielen. De laatsten zijn pas recent uit het ziekenhuis ontslagen. Iedereen deelt in de rouw van de slachtoffers.

Na deze dramatische gebeurtenissen van een voor ons land tot nog toe nooit geziene omvang, heb ik de Vlaamse Regering voorgesteld een initiatief te nemen om het leed van de nabestaanden van de dodelijke slachtoffers niet bijkomend te verzwaren. We kunnen ons immers het verdriet van deze mensen nauwelijks voorstellen. U hebt wellicht de getuigenissen gelezen of gehoord vorige week, naar aanleiding van de trieste eerste verjaardag.

Persoonlijk vond ik een initiatief van de Vlaamse overheid zeer aangewezen, aangezien ook de federale overheid – waar ik toen nog deel van uitmaakte – enkele bijzondere maatregelen had genomen. De Federale Regering heeft een wetsontwerp ingediend over een statuut van nationale solidariteit voor de slachtoffers van terroristische daden. Dat is een statuut vergelijkbaar met dat van oorlogsslachtoffers. Ook wordt in een aangepaste tegemoetkoming voorzien vanuit het bijzonder Fonds tot hulp aan de slachtoffers van opzettelijke gewelddaden en aan de occasionele redders. De tegemoetkomingen vanuit dit fonds werden bij wet van 31 mei 2016 opgetrokken en bovendien werd de aanvraagprocedure vereenvoudigd.

Het Waalse Gewest had al eerder een initiatief genomen om het leed van de nabestaanden van de slachtoffers van extreme gewelddaden niet te verzwaren. De aanleiding hiertoe was de aanslag in Luik van 13 december 2011. U herinnert zich wellicht de gebeurtenissen aan de Place Saint-Lambert, waar een aanval met granaten het leven heeft gekost aan zes mensen en er talrijke gewonden te betreuren vielen. De Waalse overheid heeft toen in een vermindering van de successierechten voorzien die geheven wordt op de nalatenschap van een slachtoffer van extreme geweldplegingen. Mijnheer Janssens, het klopt dat daar een begrenzing aan is.

Er zijn ook buitenlandse voorbeelden. Na de aanslagen op het satirische magazine Charlie Hebdo in Parijs heeft ook Frankrijk een gunstige fiscale regeling ingevoerd voor kinderen van terreurslachtoffers.

Deze overwegingen hebben mij ertoe gebracht – ook de vraag van de Britse ambassadeur om die zaak te bespreken – om een tekstvoorstel aan de Vlaamse Regering voor te leggen dat in een vrijstelling voorziet van erf- en registratiebelasting in het voordeel van de nabestaanden van de dodelijke slachtoffers van de aanslagen van 22 maart 2016. Op 15 juli 2016 heeft de Vlaamse Regering dit tekstvoorstel principieel goedgekeurd.

Zoals u weet, formuleerde de Raad van State op 29 september 2016 in haar advies over dit voorontwerp van decreet houdende diverse fiscale bepalingen enkele randvoorwaarden en kanttekeningen. De voorgenomen maatregelen dienen voldoende juridisch te worden beargumenteerd en onderbouwd. De bepalingen moeten verzoenbaar zijn met het gelijkheids- en legaliteitsbeginsel.

Uiteindelijk heeft de Vlaamse Regering op 14 oktober 2016 het ontwerp van decreet definitief goedgekeurd. De bepalingen in verband met de vrijstelling van

erf- en registratiebelasting werden daarbij niet langer opgenomen. Deze beslissing was het resultaat van een grondige gedachteswisseling en een afweging van de bemerkingen van de Raad van State. Op dat moment was duidelijk dat ook het Brussels Parlement een initiatief zou nemen via een voorstel. Bij de besprekingen in het Vlaams Parlement werden de verwijderde passages niet hernomen.

Ik verneem, samen met u, dat de Vlaamse ombudsman in zijn jaarverslag een oproep formuleert om aan deze problematiek een parlementair debat te wijden. Het is aan het parlement om daartoe een initiatief te nemen. U weet dat ik een zeer sterke parlementaire reflex heb. Het is dan ook aan u om aan deze oproep al dan niet gevolg te geven.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, tijdens de bespreking van het verslag van de ombudsman zei u dat u het ermee eens bent dat er misschien een initiatief moet worden genomen, want dat u er begrip voor hebt dat het leed van de slachtoffers niet nog moet worden bezwaard vanuit de overheid. Toen u zei dat u een signaal aan de nabestaanden wilt geven, had ik eerlijk gezegd ook van u verwacht dat u ook een initiatief zou voorstellen, dat u namens de Vlaamse Regering en als bevoegd minister gebruik zou maken van de autonomie van de Vlaamse overheid om tegemoet te komen aan die vraag die we de voorbije week tijdens de vele herdenkingen van de slachtoffers hebben gehoord, om tot een dergelijke vrijstelling van successierechten te komen. Ik begrijp dat u dat nu niet doet, dat u vindt dat het parlement daarvoor zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Ik wil dat gerust doen, wij zullen namens onze partij een initiatief in die zin indienen omdat ik vind dat die mensen daar recht op hebben. Zij zijn niet zomaar slachtoffers of nabestaanden van slachtoffers die op een gruwelijk manier aan hun levenseind zijn gekomen. Men moet het leed van die mensen niet nog meer verzwaren door hen op te zadelen met successierechten, praktische besloomingen en dergelijke meer.

Ik had gehoopt dat de Vlaamse Regering diezelfde visie zou hebben, en dat u mijn mening zou delen, minister, en ook een initiatief in die zin zou nemen, maar u laat dat over aan het parlement. Dan kan ik u in elk geval aankondigen dat mijn partij alvast een initiatief zal nemen om hier decretaal aan tegemoet te komen.

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

Jan Bertels (sp.a): In alle sereniteit denk ik dat het effectief nuttig zou kunnen zijn om daar een parlementair debat aan te wijden, zoals ook de ombudsman heeft gezegd en de minister heeft beaamd. Ik denk dan ook dat we dit moeten agenderen, voorzitter.

Om een volwaardig intellectueel en juridisch debat te kunnen voeren, heb ik nog een vraag voor de minister. Tenzij ik me heb vergist, hebben wij nog geen kennis kunnen nemen van het advies van de Raad van State. *(Opmerkingen)*

Toch wel? Staat het op Doris? Dan heb ik het gemist en zal ik het gaan zoeken. Het zou goed zijn om te zien waar de exacte juridische bezwaren zitten om daar dan met kennis van zaken en zonder opbod een correct debat over te kunnen voeren.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, collega's, het is ook absoluut niet mijn bedoeling om in dit dossier in een opbod terecht te komen. Minister, ik heb begrepen dat u een initiatief hebt genomen, maar dat er een aantal juridische bezwaren waren. Collega's, ik denk dat we inderdaad moeten nagaan of we eventueel vanuit het parlement een initiatief kunnen nemen.

Minister, ik heb een bijkomende vraag, niet om in een opbod terecht te komen maar om het beter te begrijpen. Als ik het goed heb begrepen, is er in het Waals Parlement wel een initiatief genomen. Is dat vanuit het parlement gekomen of vanuit de regering? En dat is dan op een of andere manier wel kracht van wet kunnen worden? Spelen daar dan andere elementen? Is dat op een andere manier beoordeeld? Dat is me niet helemaal duidelijk. Voor het overige, minister, begrijp ik het parket waarin u zich nu bevindt. Ik denk dat we eens rustig moeten bekijken hoe we dit vanuit het parlement kunnen oplossen.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Vorige week zijn er opnieuw veel artikelen gewijd aan het leed van de slachtoffers. De foto's van het leed van die slachtoffers staan op het netvlies van ons allemaal gebrand. Onlangs was er ook het debat in het federale parlement over de manier waarop de schade en de zorgen van die mensen die zijn getroffen door die aanslagen onmiddellijk en volledig kunnen worden vergoed. Er is een federale wet in wording, als ik het goed heb begrepen op initiatief van federaal minister van Justitie Koen Geens, om die mensen te erkennen als oorlogsslachtoffers zodat zij kunnen rekenen op bijzondere bijdragen en op een bijzondere tegemoetkoming van het slachtofferfonds. En misschien het belangrijkste voor de slachtoffers is dat men het gesprek opstart om voldoende druk te zetten op de verzekeringsmaatschappijen opdat ook zij hun verantwoordelijkheid zouden nemen in dit dossier.

Wat de Vlaamse materie en de vrijstelling van de successierechten betreft, ben ik helemaal akkoord om een parlementair gesprek – ik wil het geen debat noemen – te hebben over de manier waarop we moeten omgaan met de opmerkingen van de Raad van State. Wij staan helemaal open om dat gesprek hier te voeren en na te gaan wat we daar precies mee zullen aanvangen.

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Mijnheer Janssens, ik dank u voor deze vraag. Voor alle duidelijkheid, wij delen het begrip voor die mensen in het onnoemelijke leed dat zij dragen. Ik heb aandacht voor het leed van de nabestaanden, maar ook voor het leed van diegenen die pas uit het ziekenhuis zijn ontslagen. Ook die mensen hebben zeer zwaar leed: we moeten dat erkennen en onder ogen zien. Als overheid moeten we nagaan hoe we dat leed kunnen verlichten. Een toespitsing op de erfbelasting zou op dit moment misschien iets te eng zijn. Dan kijken we naar diegenen die zijn overleden en niet naar diegenen die het hebben overleefd en met hun kwetsuren verder moeten gaan.

U hebt gelijk dat dit financieel weinig gevolgen heeft voor de begroting. Budgettair is dat dus niet zo zwaar. Maar wanneer we een oplossing uitwerken – en ik aanvaard elk voorstel om in gesprek te gaan en wil iedereen daartoe oproepen – moeten we daarin rekening houden met de opmerkingen van de Raad van State. De Raad van State heeft opmerkingen gemaakt over bijvoorbeeld de retroactiviteit. We moeten dan bekijken of het alleen gaat over de slachtoffers van die dag of bijvoorbeeld ook over de slachtoffers van de aanslagen in Parijs, de bende van Nijvel, de CCC enzovoort. Er zijn immers al heel wat feiten gepleegd en er zullen er – en ik wil geen doemdenker zijn – nog wel gepleegd worden.

We moeten begrip hebben voor het gelijkheidsbeginsel. Valt iemand die een maand later overlijdt, onder dezelfde toepassing als iemand die die dag is overleden? Valt iemand die vandaag slachtoffer wordt van een andere zinloze gewelddaad, ook onder die toepassing?

Als u verwijst naar het systeem dat Wallonië hanteert, dan kan ik u meedelen dat wij daar geen voorstander van zijn. Daar moet men gewoon een attest inbrengen

dat men het slachtoffer is of de nabestaande van een slachtoffer van een extreme gewelddaad waarbij een dokter een verklaring moet ondertekenen. Op dat moment is men vrijgesteld van erfbelasting. Vraag is of het goed zou zijn om dat systeem te kopiëren. Ik vind dat trouwens namens het Vlaams Belang een heel bizarre vraag.

We moeten ook kijken naar het voordeel. Waar is de gelijkheid wanneer iemand de nakomeling is van iemand die veel geld heeft terwijl iemand anders de nakomeling is van iemand die geen geld heeft? Wie dan erft van rijke ouders, heeft als voordeel een grote besparing op de erfbelasting terwijl de arme erfgenaam geen enkele tegemoetkoming krijgt. Ik denk niet dat we op die manier tegemoetkomen aan de wensen van de slachtoffers. We zullen dan ook met kennis van zaken moeten bekijken of we iedereen gelijk behandelen.

Ik heb alle begrip voor een oplossing maar ook voor de opmerkingen van de Raad van State. We moeten een oplossing vinden voor het probleem en het leed erkennen. We moeten nagaan wat we kunnen doen.

Is dat het op het Vlaams niveau, dan moeten we het op het Vlaamse niveau doen, maar wel op een goede en gedegen manier. Nogmaals, wij staan ook open voor enig gesprek, maar we hebben dus wel die opmerkingen te maken.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Collega's, er is duidelijk een heel breed draagvlak om iets te doen. Dat is begrijpelijk bij zulke dramatische evenementen. Het is inderdaad geen kwestie van opbod of van om ter stoerst, om ter vriendelijkst of om ter toegeeflijkst te zijn, maar het is nuttig om de koppen bij elkaar te steken en af te toetsen aan de hand van de adviezen die zijn binnengekomen wat er mogelijk is en binnen welke perken wij iets kunnen en willen doen.

Ik ben persoonlijk een beetje bezorgd over het voorbeeld van Wallonië omdat het heel breed is en het verschil tussen slachtoffers die gestorven zijn en die niet gestorven zijn, misschien vreemd overkomt. In die zin denk ik dat het weinig zin heeft om er nu op verder te gaan, maar dat het misschien nuttig is om vanuit de fracties de koppen bij elkaar te steken en een voorstel uit te werken.

De voorzitter: Het is niet helemaal volgens de regels van de kunst, maar ik wou de heer Weekers toch nog even het woord geven.

De heer Bart Weekers, Vlaams ombudsman: Ik ga gewoon spreken als burger van mijn land.

Het verheugt mij dat ik het parlementair debat, dat ik als ombudsman heb gevraagd, zich hier zie ontwikkelen, maar het verheugt me meer als burger dan als ombudsman.

De voorzitter: Minister Tommelein heeft het woord.

Minister Bart Tommelein: Ik deel de mening van collega Van Rompuy. Een parlementair debat is in feite geen juist woord, want er hoeft niet veel te worden gedebatteerd in de zin van het woord zoals wij dat kennen. Ik denk dat we in gesprek moeten gaan en een overleg moeten hebben met elkaar en nagaan wat we willen doen, hoever we willen gaan en op welke manier we toch wel een duidelijk signaal willen geven. Het laatste wat ik wil – ik geef dat eerlijk toe – is een opbod tussen politieke partijen om het beste voorstel te hebben. Dit doet hier voor mij niet ter zake.

Ik heb dat uit eigen overwegingen en vanuit mijn persoonlijk aanvoelen neergeschreven in het ontwerp van decreet Diverse Bepalingen dat voor het

zomerreces naar de regering ging. Het is goedgekeurd door de regering op 15 juli. De Raad van State heeft enkele bemerkingen. Het is losgekoppeld van het decreet Diverse Bepalingen, maar het advies van de Raad van State zat wel degelijk, mijnheer Bertels, bij het decreet Diverse Bepalingen.

Mijnheer Janssens, of er een ontwerp van decreet of een voorstel van decreet wordt gemaakt, is voor mij hetzelfde: het eindresultaat is een decreet. U weet nu van mij dat ik een initiatief had genomen. Op een bepaald moment heeft de Vlaamse Regering gezegd dat men verder ging met het decreet Diverse Bepalingen en dat de discussies die moeten worden gevoerd naar aanleiding van het advies van de Raad van State, door het parlement moeten gebeuren als het dat wil. Het was trouwens ook de bedoeling van het Brusselse Parlement dat het eigenaardig vond dat er in bepaalde landsdelen wel iets werd gedaan en in andere niet.

Mijnheer Lantmeeters, ik weet dat er bepaalde beschouwingen zijn, en vaak zijn het gevoelens van wat kan, wat kan niet. Ik vind ook niet dat wij klakkeloos het decreet van Wallonië moeten overnemen. Het heeft trouwens een totaal andere invulling. Het is gemaakt naar aanleiding van de gewelddaden in 2011 en het decreet dateert van 10 juli 2013, dus twee jaar na de feiten. Blijkbaar is er toen ook een discussie of een gesprek of een gedachtegang in Wallonië geweest, die aanleiding heeft gegeven om iets te doen voor mensen die in zo'n situatie terechtkomen. Ze hebben het heel breed gemaakt, voor alle toekomstige aanslagen of gewelddaden, ook in het buitenland. De Waalse inwoners die in het buitenland, ook in Vlaanderen, iets overkomt, komen in aanmerking voor deze tegemoetkoming met een maximum van 250.000 euro.

Ik denk dat we er eens goed moeten over nadenken. Mijnheer Van Rompuy, wat de federale overheid doet, moet ze doen. Ik vind het belangrijk dat ook daar het besef is dat men een aantal zaken moest doen voor de slachtoffers. In Vlaanderen moeten we zelf bepalen in welke mate wij daarop ingaan.

Niet alleen de ombudsman maar ook de parlementsvoorzitter, de heer Peumans, heeft gevraagd om er in de commissie een gesprek over te voeren. Ik heb hem dat toch horen zeggen bij de voorstelling van het jaarverslag. Ik geef het initiatief dus in handen van het parlement. U kent mijn standpunt, want ik heb al eens een voorstel ingediend dat is goedgekeurd door de regering in eerste lezing. U kent ook de bemerkingen van de Raad van State.

Mijnheer Janssens, als u mij nu vraagt of ik een initiatief neem, neen. We hebben het in handen van het parlement gelegd. Als het parlement een initiatief wil nemen, zal ik mij daar uiteraard niet tegen verzetten. Het is het parlement dat moet oordelen, na een grondig gesprek, op welke manier het daar verder mee gaat.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, de bemerkingen van de Raad van State gingen voornamelijk over de retroactiviteit, over het feit hoever men teruggaat in de tijd om slachtoffers of nabestaanden van slachtoffers van welke terroristische daad dan ook, hierin te betrekken. Het advies van de Raad van State dateert van 29 september 2016. Het is nu meer dan zes maanden later. Het is natuurlijk jammer dat er niet bewogen is. Ik denk dat de nabestaanden van de slachtoffers eens te meer het gevoel zullen hebben dat er te weinig naar hen wordt omgekeken, dat er te weinig rekening wordt gehouden met hen, ook gezien het feit dat, ondanks het voorstel dat u destijds hebt gedaan en dat tijdelijk uit het ontwerp van decreet is geschrapt, het nu zes maanden later is en er nog altijd niets is gebeurd.

In elk geval, ik zie bij een aantal collega's inschikkelijkheid om hierin mee te gaan en hier een decretale mouw aan te passen. Ik hoor nog wat voorbehoud bij

de N-VA, maar ik denk dat er vanuit de samenleving voldoende empathie is om hier decretaal iets aan te veranderen. Ik heb het voorbeeld van Wallonië niet gegeven omdat dat voor mij het ideale voorbeeld zou zijn, maar wel om aan te geven dat het kan en dat het ook juridisch kan. Het kan de toets van alle juridische elementen doorstaan.

Het lijkt dus belangrijk en zeker ook hoog tijd om als parlement in actie te schieten en voorstellen te doen om te komen tot een vrijstelling van successie- en registratierechten voor nabestaanden van dergelijke terroristische daden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over het gebruik van overheidsgaranties – 1548 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Paul Van Miert

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, het komt regelmatig voor dat overheden ter realisering van infrastructuurprojecten een garantie verlenen om op die manier publieke of private initiatiefnemers de toegang tot de financiële markt te begunstigen.

Uit cijfers van Assuralia blijkt dat de omvang van de overheidsgaranties die verstrekt worden door de Vlaamse overheid een stijgende trend vertonen. In 2011 was dat nog zo'n 8 miljard euro; in 2013 tot in 2015 liep dit bedrag al op tot 12 miljard euro.

Minister, wat zit er juist achter die 12 miljard euro? Voor welke projecten zijn er garanties verschaft? Vanwaar komt het de stijgende trend? Hoe schat u het risico in voor de belastingbetaler?

De voorzitter: Minister Tommelein heeft het woord.

Minister Bart Tommelein: Mijnheer Van Rompuy, ik dank u voor uw vraag. Ik wil er u op wijzen dat we als Vlaamse Regering jaarlijks tegen 15 mei aan het Vlaams Parlement rapporteren over de overheidsgaranties en dit via het kas, schuld- en waarborgrapport. Ingaand op uw vraag om een overzicht te krijgen aan wie de overheidsgaranties specifiek toekomen, heb ik een geüpdatet overzicht meegebracht voor de periode 2005-2015, dat kan worden rondgedeeld.

Dat overzicht deelt de waarborgen in vier categorieën in: waarborgen aan lokale overheden of overheden in het algemeen, waarborgen gedekt door activa, economische waarborgen en een restcategorie. De cijfers die u aanhaalt op basis van Assuralia, mijnheer Van Rompuy, komen overeen met de cijfers van de categorie 'waarborgen gedekt door activa'. Binnen die categorie zijn het vooral de waarborgen in de sociale huisvestingssector – de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (VMSW) en het Vlaams Woningfonds (VWF) – en in de welzijnssector – het Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Aangelegenheden (VIPA) – die sterk gestegen zijn in deze periode. De stijging was voornamelijk het gevolg van het uitvoering geven aan de doelstellingen in het kader van het Grond- en Panden-decreet wat betreft de sociale huisvestingssector en het invoeren van een systeem van alternatieve financiering bij het VIPA, waardoor er veel beleidsruimte ontstond.

Belangrijk om in dit kader mee te geven, is het feit dat de waarborgen bij zowel het VMSW en het VWF als het VIPA gedekt zijn door activa, waardoor het risico op uitwinning uiteraard zeer beperkt is. Eind 2015 was 87 procent van de totale

gewaarborgde schuld trouwens gedekt door activa, voornamelijk op basis van hypotheeken.

Naar aanleiding van het verstrengde ESR-matige begrotingstoezicht dat vanaf 2014 in werking is getreden en waarbij veel van de gewaarborgde schulden tevens als geconsolideerde schuld worden beschouwd, zijn er in de loop van 2015 belangrijke wijzigingen in de diverse financieringsschema's doorgevoerd. Zo heeft de Vlaamse Regering beslist om de schuldopnames bij de VMSW en het VWF niet langer te waarborgen, maar zelf in te staan voor de financiering van die twee entiteiten. Bij het VIPA werd enerzijds beslist om het kapitaalgedeelte dat vervat zit in de alternatief gefinancierde subsidies, vervroegd terug te betalen. Anderzijds werd zowel voor woonzorgcentra als voor ziekenhuizen een nieuw forfaitair subsidiesysteem uitgewerkt, waarbij er geen nieuwe waarborgverstrekking meer is toegestaan. Ook de langetermijnfinanciering van de DBFM Scholen van Morgen werd overgenomen. Er wordt in een rechtstreekse financiering van de nv BAM voorzien voor de bouw van de Oosterweelverbinding.

Als gevolg van die rechtstreekse financieringen en de forfaitarisering van de overheidssubsidiëring van deze belangrijkste drijvers in de evolutie van de waarborgen, is er sinds midden 2015 een beperktere stijging van de gewaarborgde schuld waarneembaar. Zoals eerder in deze commissie besproken, brengt de rechtstreekse financiering van de betrokken instellingen ook een substantiële rentebesparing met zich mee. De eerste opnames in 2015 en 2016 tonen dat de Vlaamse overheid zich effectief goedkoper op de kapitaalmarkt kan financieren dan wanneer de betrokken instellingen zelf de markt op gaan met een overheidswaarborg. Zoals eerder in deze commissie aangegeven naar aanleiding van een vraag om uitleg van onze goede collega Schiltz in het kader van het optimaliseren van het schuldbeheer, kan de Vlaamse Regering door dit actieve schuldbeheer op kruissnelheid dan ook zo'n 50 tot 110 miljoen euro per jaar uitsparen.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Bedankt voor uw antwoord, minister. Ik heb vroeger al dezelfde vraag gesteld, in de vorm van schriftelijke vragen. Zolang de stijging activa betreft, waarvan u terecht stelt dat die inwinbaar zijn, is dat geen problematische stijging. De omzetting naar directe financiering is wel degelijk een mooie besparing in het lagerenteklimaat. Ik ben op dit vlak meer dan gerustgesteld.

De voorzitter: Minister Tommelein heeft het woord.

Minister Bart Tommelein: Het is geen besparing, mijnheer Van Rompuy. Het is een uitwinning. *(Opmerkingen van Peter Van Rompuy)*

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de nieuwe federale maatregelen om investeringen in infrastructuur en vastgoed aan te trekken en de betrokkenheid hierin van de gewesten – 1656 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Paul Van Miert

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Recent, op 17 maart, heeft de federale minister-raad een aantal maatregelen goedgekeurd om langetermijninvesteringen in infrastructuur aan te trekken. Het gaat onder andere over de gereguleerde

vastgoedvennootschappen (GVV's). Er is een wijziging die ervoor moet zorgen dat men naast vastgoed vooral ook in infrastructuur zou kunnen investeren. Daardoor kan zowel institutioneel als particulier geld aangetrokken worden voor publieke infrastructuur, zoals tunnels, wegen en dergelijke meer.

Daarnaast wil de federale ministerraad een nieuwe categorie invoeren, namelijk de gereguleerde vastgoedvennootschap met sociaal oogmerk. Dat moet de financiering van vastgoedinfrastructuur op een ruimere basis en door het publiek mogelijk maken via toekenning van een fiscaal statuut, gelijkaardig aan dat van openbare en institutionele gereguleerde vastgoedvennootschappen. Daardoor kunnen coöperatieven die actief zijn in de vastgoed voor zorg, hetzelfde statuut krijgen als de klassieke spelers.

Minister, de bovenstaande wijzigingen aan de wetgeving bieden stimulansen voor vastgoed en infrastructuur die ook betrekking hebben op Vlaamse beleidsdomeinen, zoals Welzijn, Mobiliteit en dergelijke meer. Hoe schat u de impact van die wijzigingen op federaal vlak in voor Vlaanderen?

Ten tijde van de volkslening is er een soort al dan niet geformaliseerd akkoord gemaakt om te bekijken om het fiscale voordeel dat toegekend werd, toe te spitsen op investeringen die door de deelstaten beschouwd werden als zijnde prioritair. Is er over de nieuwe federale maatregel enig overleg geweest met Vlaanderen, om na te gaan of dat maximaal toegespitst kan worden op de investeringsagenda, die een gewestelijke bevoegdheid is, zoals dat in het verleden gebeurd is? Misschien zou het ook nuttig zijn dat dat hier zou gebeuren, zodanig dat de fiscale kortingen waar men op federaal niveau in voorziet voor investeringen, als het ware in de goede richting gekanaliseerd worden in Vlaanderen.

De voorzitter: Minister Tommelein heeft het woord.

Minister Bart Tommelein: Collega Van Rompuy, u geeft terecht aan dat de aanpassingen aan de regelgeving inzake de gereguleerde vastgoedvennootschappen een in hoofdlijnen driedig doel hebben. Eerst en vooral: het uitbreiden van de scope waarin een GVV kan investeren. Zo zal men nu ook, naast vastgoed, kunnen investeren in infrastructuur, zoals wegen en energie. Ten tweede: het versoepelen van de actuele beperking inzake de intrede van particulier kapitaal in een GVV en het versoepelen van de verplichting om als GVV een exclusieve of gezamenlijke controle te hebben over de vennootschappen waarin een GVV aandelen bezit. Ten derde: de sociale GVV wordt opgericht, waardoor coöperatieven die actief zijn in zorgvastgoed, het statuut van een GVV kunnen overnemen.

Ik zal niet ontkennen dat die uitbreidingen en versoepelingen aan de regelgeving, vooral als het over energie gaat, zeker een goede zaak zijn voor de financiering van investeringen in infrastructuur in het algemeen. Voor overheidsinvesteringen die op de balans van de overheid worden genomen, stelt er zich momenteel geen probleem voor de Vlaamse overheid om financiering te vinden op de internationale kapitaalmarkt. Door haar goede rating kan de Vlaamse overheid momenteel aan goedkope financiering raken door de uitgifte van obligaties. Er is dus niet echt behoefte aan andere oplossingen. Maar voor alternatief gefinancierde projecten die niet op de balans van de overheid staan, kan de wijziging in de federale wetgeving zeker nuttig zijn. Zo kunnen deze GVV's bijvoorbeeld deelnemen aan de financiering van een publiek-privaat gefinancierd infrastructuurproject of voor een zorg- of energieproject. Elke extra speler op het terrein kan uiteraard voor extra concurrentie zorgen in de aanbieders van financiering, wat zich vervolgens dan ook kan vertalen in lagere rentemarges. Dat is een goede zaak voor de verschillende initiatiefnemers ter zake.

Met betrekking tot uw vraag inzake de betrokkenheid van de gewesten, kan ik alvast meegeven dat er in de voorbereiding van de gewijzigde regelgeving inzake

de GVV's, voor zover ik weet, geen formeel overleg met gewesten of gemeenschappen heeft plaatsgevonden. Budgettaire gezien impacteert deze regelgeving sowieso enkel de federale overheid.

Inzake de besteding van de middelen, lijkt het me niet gewenst dat een overheid intervenueert in de risicoafweging die elke GVV zal dienen te maken om tot een investeringsbeslissing te komen. Uiteraard kunnen er op formele en informele wijze contacten worden gelegd met de sector van de GVV's om een bepaald project aan hen kenbaar te maken, maar verder dan dat lijkt een overheid mij niet te kunnen gaan.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Ik begrijp uw standpunt, minister.

Alleen, mijn laatste vraag is blijven liggen. In het verleden is er over die volkslening – maar ik kan me vergissen – toch een overleg geweest tussen de federale overheid en de deelstaten? Men heeft toen bekeken hoe men de middelen die het fiscale voordeel zouden genieten – en ik denk dat verschillende van die vehikels hier ook federale fiscale voordelen genieten – prioritair kon doen gaan naar investeringen die door Vlaanderen als belangrijk beschouwd zouden worden. Ik kan me vergissen, ik begrijp dat men dat openlaat. Dat is een verdedigbare beleidskeuze.

Mijn vraag was gewoon: waarom heeft men dat in het verleden wel gedaan en nu niet?

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): De vraag lijkt mij nogal eigenaardig. Eén, ik denk dat we het er allemaal over eens zijn, de minister heeft dat ook zo gezegd, dat het een heel goede zaak is dat die mogelijkheden van die GVV's uitgebreid zijn. Twee, zoals de minister het zegt: het volledige budgettaire gevolg is voor het federale niveau. Drie, de minister is zeer tevreden, terecht, over het feit dat er talrijke voordelen voor Vlaanderen zijn.

Ik begrijp eigenlijk niet dat men aandringt of zijn beklag maakt over het feit dat er geen formeel overleg met Vlaanderen is gebeurd. We zijn toch allemaal op de hoogte van het feit dat er informele contacten zijn geweest – en altijd zijn – als we te maken hebben met regeringen die een spiegel van elkaar zijn. Dat begrijp ik niet.

Namens mijn fractie kan ik hier wel zeggen dat wij ook zeer tevreden zijn, minister, met deze maatregel en met de voordelen voor Vlaanderen, terwijl de budgettaire gevolgen voor de federale overheid zijn.

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

Jan Bertels (sp.a): Ik wil met een positieve noot beginnen. Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat elk instrument dat de overheidsinvesteringen naar boven kan halen, welkom is. Dat is hier al een paar keer gezegd en iedereen vraagt meer overheidsinvesteringen. De maatregelen die daar federaal genomen zijn, zijn dus goede maatregelen.

Ik doe een vervolg op wat de minister-president hier vorige week heeft verteld, namelijk dat de federale premier eind deze maand een overheidspact voor investeringen zal indienen. Ik neem aan dat u daarbij dan betrokken gaat worden, wat ook wel een impact zal hebben op de Vlaamse bevoegdheden voor overheidsinvesteringen die Vlaanderen ook nodig heeft.

Ik had de vraag van de heer Van Rompuy niet zo negatief begrepen als de heer Lantmeeters, maar misschien heb ik ze verkeerd begrepen. Mijn oproep zou zijn dat u toch even overleg pleegt met uw federale collega's om te zien of dat Vlaamse spaargeld – en we weten allemaal dat er veel geld op de Vlaamse spaarboekjes staat – kan worden aangewend te nutte van overheidsinvesteringen die Vlaanderen ook ten goede kunnen komen. Ik wil u vragen om dat mee te nemen in uw discussies over het overheidspact dat al een paar keren is aangekondigd en eind deze maand zal landen voor de minister-president.

De voorzitter: Minister Tommelein heeft het woord.

Minister Bart Tommelein: De federale overheid doet aankondigingen, maar behalve een aankondiging in een overlegcomité heb ik daar niets meer over vernomen. Ik heb me ook de bedenking gemaakt dat investeringen, zeker in een aantal zaken, nu eenmaal in de gewesten moeten gebeuren. Dat zijn ook de bevoegdheden van de gewesten.

Ik denk dat het goed is om daar overleg over te hebben, maar ik heb alvast niets meer gehoord.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Ik had ook niet door dat ik mijn beklag aan het doen was.

De regering – ik heb even gebeld – waar we toch nog altijd deel van uitmaken, heeft de maatregel genomen en ik steun die maatregel. Ik wist niet dat ik zo negatief was overgekomen. Ik zal in de toekomst voorzichtiger zijn in mijn harde bewoordingen.

Ik ben alleen bezorgd over het feit dat Vlaanderen een gewestelijke investeringspolitiek wil voeren en dat we daarin autonoom moeten kunnen blijven. Maar ik ben gerustgesteld door uw antwoorden, minister, dat onze autonomie niet geschonden wordt, dat het ons alleen ten goede kan komen, en ons nog niets zal kosten ook. Daarmee kan ik met een gerust hart mijn vraag afsluiten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over verkeersbelasting op plug-inhybrides – 1654 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Paul Van Miert

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, collega's, voor alle duidelijkheid: ik zal wel een beetje mijn beklag doen, dan kan daar geen verkeerde indruk over ontstaan.

Ik ga door op een zeer terechte vraag van collega Diependaele op 24 januari omtrent het misbruik van de vrijstelling van de belasting op de inverteerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting voor CNG-wagens (compressed natural gas). Alles heeft te maken – toen door collega Diependaele bovengespit – met de ombouw van zware benzine-wagens naar zeer beperkte CNG-wagens om een fiscaal voordeel op te strijken. Het ging daarbij om wagens met een zeer beperkte actieradius op CNG. Ik heb er het verslag nog eens op na gelezen, dat ging toen over een tank tot maximum 10 kilogram waar dan, afhankelijk van het gewicht van de auto, tot 300 kilometer ver mee kan worden gereden.

Terecht – ik heb dat toen ook gesteund – kondigde u aan dat u het voordeel wil aftoppen, zodat niet alleen het fiscale voordeel maar ook het effectieve gebruik van de aardgastank een essentiële rol speelt in het overschakelen op een CNG-wagen of het ombouwen van een bestaande benzinewagen. U bent – terecht – dan wel streng tegenover CNG-wagens, maar de Vlaamse regelgeving is een pak minder streng als het gaat om plug-inhybrides.

We debatteren daar vaak over. Daarbij komen er soms argumenten vanuit het ongeïjmd: 'Ik heb horen zeggen dat de oplaadkabels niet worden meegegeven'. Dan wordt daar wel wat aan getwijfeld, maar deze keer heb ik een onverdachte bron gevonden, alleszins voor een groen politicus, dat is met name het fantastische tijdschrift *AutoWereld*. Ik heb de testen dus niet zelf gedaan, collega's, dat waren specialisten van *AutoWereld*. Ze hebben in november 2016 een vijftal plug-inhybrides getest, het artikel verscheen met de kop: 'SUV's met fiscaal attest. Excuuuustruzen'.

Het was een zeer uitgebreide test. Wat vooral opvalt, is het grote verschil tussen wat de autobouwers op papier beloven, dat is het 'hypothetisch elektrisch rijbereik', van de elektromotor en de rijafstand die de elektromotor in de praktijk haalt. Geen enkele geteste auto haalt het beloofde rijbereik. In één geval komt de auto niet verder dan de helft van wat op papier wordt beloofd – en dan heb ik het over afstanden die nog zeer ver liggen van de omgebouwde CNG-wagen – 30 kilometer op papier, 15 kilometer in de praktijk.

In de andere gevallen zit het elektrisch rijbereik in de praktijk tussen de 55,5 procent en 80 procent van het hypothetisch elektrisch rijbereik. Voor alle duidelijkheid: in echte kilometers gaat het over een bereik tussen 15 en maximum 37 kilometer met een elektromotor die dicht bij het beloofde kwam.

Op 24 januari deed u een aantal opvallende uitspraken over de plug-inhybrides: "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."

Uit de testresultaten blijkt dat heel wat elektrische motoren niet eens 23 kilometer halen, laat staan 50 kilometer.

De vraag is natuurlijk of in lijn met de gestelde problemen rond omgebouwde CNG-wagens, waar u toch vooral argumenten van een beperkt rijbereik gebruikt om een bijsturing aan te kondigen, ook in deze geen bijsturing nodig is. Zeker als het besluit van de test is dat verschillende modellen worden gekocht – nu citeer ik uit het fantastische tijdschrift *AutoWereld* – "enkel en alleen om Vadertje Staat een voet te lichten". Daarbij zijn elementen zoals zeer beperkt elektrisch rijbereik, maar ook een te minieme hybride wisselwerking en het finale verbruik – benzine of diesel op het moment dat de elektromotor is uitgespeeld – parameters om toch een hoop vraagtekens te plaatsen bij de fiscale ondersteuning van dit soort wagens. Bovendien bleken de plug-inhybrides bij de meest recente cijfers over de vergroening van het wagenpark in Vlaanderen toch aan een behoorlijke opmars bezig. Dat bleek ook uit een schriftelijke vraag van de heer Diependaele.

Aangezien de praktijktesten van plug-inhybrides uitwijzen dat het reële elektrisch rijbereik een pak lager ligt dan het theoretische, bent u zinnens ook voor deze groep de BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting bij te sturen? Zo ja, hoe? Zo neen, waarom niet?

In uw antwoord op de vraag om uitleg van de heer Diependaele op 24 januari stelde u dat de Vlaming gemiddeld 23 kilometer rijdt met de auto per dag. Gezien de

intenties van de Vlaamse Regering om het autogebruik terug te dringen – ik verwijs naar de discussie over de recente cijfers inzake verplaatsingsgedrag met minister Weyts die aandringt op een modal shift – vindt u het opportuun dit soort auto's vanuit de Vlaamse overheid fiscaal te stimuleren met geen of een verlaagde BIV en geen of verlaagde jaarlijkse verkeersbelasting tot 2020? Is het niet meer aangewezen om de automobilisten met een dergelijk laag autogebruik te stimuleren om op zoek te gaan naar alternatieven, bijvoorbeeld snelle elektrische fietsen?

U kondigde in januari een onderzoek aan naar de CNG-wagens in functie van een eventuele bijsturing. U vond dit niet nodig voor de plug-inhybrides. Blijft u hierbij, gezien de bovenvermelde testresultaten? Is het toch niet aangewezen ook de plug-inhybrides bij het aangekondigde onderzoek te betrekken en eventueel over te gaan naar een bijsturing?

De voorzitter: Minister Tommelein heeft het woord.

Minister Bart Tommelein: Mijnheer Rzoska, ik zal mijn antwoord opdelen in drie onderdelen. Ten eerste is er het onderscheid tussen een plug-in en plug-in zoals gedefinieerd in de Vlaamse fiscaliteit. Tweede onderdeel is de manier waarop plug-ins en andere auto's Europees worden getest en de discussie van real driving emissions. Ten slotte ga ik graag nog even in op het artikel in uw favoriete blad.

Ik ga eerst dieper in op de technologie plug-in en plug-ins zoals gedefinieerd in de Vlaamse fiscaliteit. Allereerst moeten we een onderscheid maken tussen een plug-in, de technologie – zeg maar een hybride met een stekker – en de plug-in in de Vlaamse fiscaliteit. De categorie plug-in in de Vlaamse fiscaliteit is enger. Wegens het probleem van de elektrische reikwijdte werd het criterium van CO₂ toegevoegd. De elektrische reikwijdte van plug-ins is immers niet aanwezig in de DIV-databank van de FOD Mobiliteit. Een maximale uitstoot van 50 gram CO₂ in de Europese homologatietest vereist dat een voldoende groot deel van de reistijd op de batterij en de elektromotor wordt afgelegd.

Pro memorie wens ik te herhalen dat deze Vlaamse Regering de definitie van plug-in in de verkeersfiscaliteit heeft verstrengd. In de vorige legislatuur stond er geen CO₂-criterium in de wetgeving. Het voordeel was onbeperkt in de tijd. De Vlaamse Regering heeft expliciet gesteld dat deze zullen uitdoven ten laatste na 2020. Hiermee zit Vlaanderen op hetzelfde tijdsfad als Nederland.

Zoals u in het antwoord op vraag nummer 102 kunt lezen, betreffen de cijfers voor (PHEV's) plug-in hybrid electric vehicles enkel de PHEV's met een CO₂-uitstoot van minder dan 50 gram. PHEV's met een hogere CO₂-uitstoot worden gecatalogeerd onder de gewone hybrides. De plug-ins of gewone hybrides met een uitstoot van meer dan 50 gram CO₂, worden getaxeerd volgens de technologie-neutrale formule.

Dit brengt me naadloos bij mijn tweede punt: de Europese homologatietesten en real driving. Voor alle voertuigen geldt dat er verschillen zijn in de emissies gemeten door de Europese homologatietest enerzijds en realdrivingtesten anderzijds. Voor hybrides en bij uitbreiding ook plug-inhybrides geldt dat het verschil in CO₂-meting nog iets verder uit elkaar ligt. Dit komt omdat hybrides in de EU-homologatietesten meer op batterij en elektromotor rijden dan in realdriving-situaties. Een deel van de labotest kan immers gestart worden met een volle batterij.

Zoals ook reeds in eerdere vragen werd aangehaald, is het ook niet mogelijk om de fiscaliteit te baseren op realdrivingtesten. Er bestaat nergens een volledige database van alle modellen die aan dezelfde test zijn onderworpen. In de realiteit worden deze testen uitgevoerd door onderzoekscentra van verschillende EU-lidstaten, telkens op een steekproef van gelijkaardige modellen maar vaak telkens

op een licht verschillende wijze. In het licht van het fiscaal gelijkheidsbeginsel bieden deze dus geen juridische basis om fiscaliteit op te baseren.

Wegens de kritiek op de grote verschillen tussen de klassieke Europese homologatietest, namelijk de NEDC-cyclus (New European Driving Cycle) en rollen en de steekproeven op basis van real driving, heeft de Europese Commissie besloten de testprocedures aan te passen. Vanaf september 2017 wordt de NEDC-testcyclus vervangen door de WLTP-cyclus (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure). Deze verloopt nog steeds op rollen, maar zal reeds beter de dagelijkse rijomstandigheden benaderen. Daarnaast wordt er voor de vervuulende emissies, bijvoorbeeld fijn stof of NO_x, eveneens een gestandaardiseerde realdrijvingstest uitgevoerd. Voor CO₂ laat de Europese Commissie deze voorlopig niet meetellen.

Dan kom ik bij het excuustruusartikel in AutoWereld. Met een aantal stellingen in het artikel kan ik akkoord gaan. De grote verschillen in taxatie worden inderdaad veroorzaakt door de introductie van CO₂ in de berekening. De Europese CO₂-metingen hebben hun imperfecties, maar geen CO₂ laten meetellen in de taxatieformule was mijns inziens ook geen alternatief, gezien dit ook geen vergroening zou teweegbrengen.

De realdrijvingstesten werden inderdaad afgelegd door verschillende testpersonen over een verschillend parcours en met verschillende afstanden. Het artikel geeft dus zelf aan dat de resultaten alvast te nuanceren zijn. Indien men wil verwijzen naar realdrijvingresultaten, dan verwijst men, in afwachting van de nieuwe gestandaardiseerde Europese realdrijvingstesten, best naar deze van erkende onderzoekscentra.

Wat dat betreft, kan ik u verwijzen naar de Nederlandse TNO-studie uit 2015 over plug-ins, die eveneens tot de vaststelling komt dat de Europese homologatietest tekortschiet op dit vlak. Wel komt TNO nog op een gemiddeld aantal van 29 procent elektrisch afgelegde kilometers voor hun geteste plug-inmodellen en de conclusie dat er een milieuvoordeel blijft ten opzichte van conventioneel aangedreven voertuigen.

Indien men de plug-in niet oplaadt, zoals hier en daar kwade tongen beweren, dan scheurt men zijn broek, niet alleen omdat benzine duurder is dan elektriciteit, maar ook omdat het voertuig meer zal verbruiken.

Wat de vijf concrete modellen betreft, hebben er twee, zijnde Volvo XC90 en Audi Q7, een uitstoot van minder dan 50 gram CO₂. Die vallen bijgevolg onder de Vlaamse vrijstelling voor plug-ins. Ik weet niet of het toeval is dat het gaat over merken die een assemblagefabriek hebben in België. Ik wijs erop dat beide ook het best presteren inzake de elektrische range, zowel in theorie als in praktijk, wat erop wijst dat het criterium van CO₂ nog steeds een relevantie heeft om de goede leerlingen van de slechte te onderscheiden. De overige drie modellen, BMW X5, Mercedes GLE 500 en Porsche Cayenne, zijn niet vrijgesteld in de Vlaamse fiscaliteit en vallen dus onder de technologie-neutrale taxatieformule.

In de jaarlijkse verkeersbelasting wordt een lagere taxatie afgeremd door het behoud van de factor fiscale pk, een bewijs dat het de juiste keuze was om deze factor te behouden als benadering voor de waarde van het voertuig. In een taxatie enkel op basis van groene parameters, zou het effect van de lage CO₂ immers nog zwaarder doorwegen. Overigens zult u met de ecoscore niet tot een fundamenteel verschillend resultaat komen. Ook de ecoscore is gebaseerd op de Europese testwaarden. Voor de genoemde modellen scoren de plug-inversies tussen de 9 en 12 punten beter dan ecoscore van de benzineversies.

U hebt verwezen naar de CNG-vraag. Ik ben dan ook nagegaan of er sprake kan zijn van oversubsidiëring en of wij als overheid de elektromotor als het ware cadeau doen met wat slagroom erbovenop.

Voor drie modellen, Volvo XC90, Audi Q7 en Mercedes GLE 500, bestaan er benzine-versies met gelijkwaardige motorisaties. Het extra voordeel in de Vlaamse fiscaliteit voor de plug-inversie op 5 jaar tijd kwam uit op 3000 à 5000 euro. De meerkost van de plug-inversie bedroeg echter 14.000 tot 22.000 euro. Ik zal u deze cijfers als [bijlage](#) bezorgen.

Voor twee andere modellen, BMW X5 en Porsche Cayenne, bestond geen gelijkwaardige benzineversie. De beschikbare benzineversies bestonden allen uit zwaardere motorisaties met een hogere fiscale pk dan de plug-inversie. Hierdoor loopt de vergelijking met de plug-in mank.

U vraagt of ik de taxatie van plug-ins zal herzien. Zoals ik eerder al zei, ligt het probleem niet zozeer in de taxatieformule, maar wel in de onderliggende Europese testwaarden. Verder wil ik ook geen defensief verhaal brengen over plug-ins. De drempel van benzine naar zuiver elektrisch is voor veel mensen te hoog vanwege de 'range anxiety'. Plug-ins zijn een onvermijdelijke overgangsfase daar naartoe.

Ik overloop nog eens beide situaties. De plug-ins die minder dan 50 gram CO₂ uitstoten, genieten een vrijstelling. In het licht van de CO₂-discussie zou u voor de toekomst kunnen voorstellen de grens te verlagen naar bijvoorbeeld 40 gram CO₂, waardoor pakweg enkel nog de Audi A3 en BMWi3 van een vrijstelling zouden genieten. De vraag is echter of dit veel meerwaarde biedt gezien de nieuwe Europese testen die in het najaar starten.

Door de nieuwe WLTP-cyclus (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures) verwacht men dat de CO₂-waarden tot 10 procent hoger zullen uitkomen dan onder de huidige NEDC-cyclus (New European Driving Cycle). In dat geval zouden er bijna geen nieuwe modellen meer instromen onder de plug-invrijstelling.

De plug-ins die 50 gram CO₂ of meer uitstoten, worden getaxeerd onder de technologie-neutrale formule. Voertuigen met een uitstoot tussen 50 en 100 gram CO₂ zwaarder taxeren zou absoluut ongewenst zijn, omdat zowat alle kleine benzine-wagens in deze categorie vallen.

Het probleem moet dus aan de bron worden aangepakt. De bron is niet de stad Oostende maar dat is Europa, en Europa heeft al heel wat stappen in de goede richting gezet.

Zelf ben ik zeker bereid om er met de minister van Leefmilieu voor te pleiten dat Europa ook CO₂ via de real driving test zou meten, en niet louter de vervuilende emissies. Dat zou een nog grotere verbetering zijn.

Wat uw vraag over het ontraden van het autogebruik voor korte afstanden betreft, weet u dat de Vlaamse Regering en minister Weyts een kilometerheffing voor personenwagens onderzoeken en voorbereiden. Ook u bent daar voorstander van, heb ik begrepen. Maar aangezien je dan betaalt in functie van de afstand, is dit vooral ontradend voor personen die veel en intensief rijden. Personen die weinig rijden, zullen mogelijks goedkoper af zijn met een kilometerheffing dan met een forfaitaire jaarlijkse taxatie zoals die vandaag nog bestaat.

Enerzijds pleit u voor een taxatie in functie van het reële verbruik, maar anderzijds ook voor een hoge taxatie voor mensen die weinig rijden. Af en toe hoor ik standpunten die mij moeilijk verzoenbaar lijken.

De elektrische fiets is niet belastbaar in de jaarlijkse verkeersbelasting omdat deze geen cilinderinhoud heeft. Fiscaal kan ik dus niets meer vrijstellen. Ik ben het natuurlijk wel met u eens – en dat zie ik ook aan mijn vrienden die intussen

hebben gekozen voor de elektrische fiets om mij te kunnen volgen – dat de elektrische fiets een groot potentieel heeft voor korte afstanden. Afgelopen weekend hingen twee fietsers met een elektrische fiets in mijn wiel.

U zou zich kunnen afvragen of deze vanuit energie-oogpunt moeten worden gesubsidieerd. Zoals u weet, is de subsidie voor zuiver elektrische en waterstofwagens gebaseerd op de 'Clean Power'-richtlijn van Europa opdat deze technologieën een marktaandeel van 3 procent in de nieuwverkoop zouden behalen. Volgens de cijfers van Bicycled zou de e-bike al bijna goed zijn voor 39 procent van de fietsverkoop. Met andere woorden, mijnheer Peumans, bijna vier op de tien Belgen kopen een elektrische fiets in plaats van een gewone fiets, ik ben daar niet bij, ik blijf trappen. Dit is dan ook een mature markt die geen overheidsinterventie meer nodig heeft. Iets wat al 40 procent heeft, hoef ik absoluut niet meer te stimuleren of te subsidiëren. De schaalvoordelen kunnen daar al volop spelen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. We zijn deze discussie al vaker aangegaan. Ik kijk ook uit naar uw prestaties in de Ronde van Vlaanderen. Ik heb begrepen dat u daar vooral op mikt. Als u ook al elektrofietzers in uw wiel houdt, dan zijn uw prestaties op de fiets wellicht indrukwekkend.

Minister, ik wil nog eens terugkomen op een aantal punten uit uw antwoord. Ik vond de vraag over de CNG-wagens wel degelijk een correcte vraag van de heer Diependaele. Daar bent u wel gedeeltelijk op ingegaan, en ik begrijp niet waarom u dat hier niet doet. Ik zal u zeggen waarom. U verwijst naar Europa waar wordt gewerkt aan een nieuwe test. Daar volg ik u in uw antwoord, maar de vraag is of een overheid de wagens waar ik het over heb, fiscaal moet stimuleren. U verwijst dan naar twee van de vijf wagens die minder dan 50 gram CO₂ uitstoten. Over die grens van 50 gram hebben we lang gediscussieerd. Ik heb uw voorgangster daar voortdurend over bevraagd.

Als je kijkt naar de test in het blad AutoWereld, dan zijn het de drie andere die niet onder die 50 gram CO₂ geraken. Ze zitten op dit moment op een belasting op inverkeerstelling van 42,91 euro. Dus voor 43 euro zet ik zo'n wagen op de baan. Dat is een verlaagd tarief gezien het feit dat ze flirten met die 50 gram. Ze zitten er vlak boven.

Ik ben blij dat u de cijfers bij het verslag van de vraag zult voegen. Ook de jaarlijkse verkeersbelasting is een verlaagd tarief. Het staat niet in het artikel maar ik weet van een aantal techniekers dat op het moment dat de elektromotor uitvalt omdat de batterij op dat moment op is, je wel met een zeer zware benzinewagen – en in één geval zelfs met een dieselwagen – aan het rijden bent die op dat moment geen gebruik meer maakt van de batterijtechnologie. Mijn fundamentele vraag blijft: moet je als Vlaamse overheid zo'n beleid stimuleren?

Ik heb ook de studie van TNO gelezen. Het is een van de redenen waarom de Nederlandse overheid in een afbouwscenario zit omdat men heeft vastgesteld – en ook dat was een weerkerende discussie – dat door de fiscaliteit die men daar een paar jaar geleden heeft ingevoerd, specifiek voor deze wagens, autobouwers specifieke wagens op de Nederlandse markt gingen neerzetten die net dat fiscale voordeel gingen opzoeken. Eigenlijk hebben wij een aantal jaren geleden net hetzelfde gedaan waar men in Nederland van aan het terugkomen was. Men had de idee dat deze plug-inhybrides de overgang zouden zijn naar elektrische auto's. Men stelde in Nederland vast dat dat niet het geval was en men bouwde weer af, terwijl wij het systeem hebben ingevoerd. Ik blijf mij daar fundamenteel vragen bij stellen.

Minister, ik heb niet gepleit voor het fiscaal stimuleren van elektrische fietsen. Ik zit eigenlijk op de lijn van collega Weyts, die aan minister Van Overtveldt heeft gevraagd om te zorgen dat elektrische fietsen een gewone fietsvergoeding krijgen, dus geen fiscale achterpoorten. Ik heb liever een echte vergoeding voor elke gereden kilometer. Mijn vraag was niet om dat fiscaal te stimuleren, maar wel of we niet autogebruikers die 20 tot 30 kilometer van het werk wonen, moeten stimuleren om een alternatief te nemen in plaats van gemakkelijks-halve de auto te nemen.

Ik ben blij dat u zegt dat u mij ergens tegemoetkomt, maar mijn fundamentele vragen blijven. U zegt dat bij CNG de actieradius voor u een rol speelt om te onderzoeken of we niet fiscaal moeten ingrijpen. Ik vind dan dat u dit ook moet doortrekken naar de SUV-wagens en de plug-inhybrides en dat u dit moet onderzoeken om eventueel bij te sturen. Het kan niet zijn van het een of het ander. Het heeft zelfs niets te maken met de kilometerheffing want wij zijn voor een gebruiksbelasting, niet voor een bezitsbelasting of een forfaitaire belasting. Ik dacht dat daarover kamerbreed wel een akkoord bestond, maar blijkbaar zijn er toch nog een aantal vragen bij een van de meerderheidspartners, als ik het goed heb begrepen.

De voorzitter: Minister Tommelein heeft het woord.

Minister Bart Tommelein: Mijnheer Rzoska, ik denk dat we niet zo verschrikkelijk ver van elkaar zitten. Ik denk dat we dezelfde doelstelling hebben. Ik zeg vanuit een iets andere benadering dat we mensen moeten aanzetten en stimuleren tot gedragsveranderingen en dat dat ook kan via plug-inhybrides, die ik eerder zie als een overgang naar andere, wel 100 procent, milieuvriendelijke voertuigen. U weet ook dat elektrische voertuigen bij de milieuvriendelijke voertuigen nog veel meer bevoordeeld worden, en dat is ook het geval voor CNG-wagens, waar u zelf mee rijdt.

Ik denk dat we in alle situaties moeten nagaan welke wagens het best geschikt zijn voor de mensen. In een aantal grensgevallen kunnen daar een aantal vragen zijn. Goed, maar de belasting op inverkeerstelling van 43 euro voor de drie plug-ins is gebeurd volgens een technologieneutrale formule. Dat is ook omdat de belasting op inverkeerstelling voor 100 procent op groene parameters is gebaseerd. Dan weegt de lage CO₂ uit de EU-homologatietest dus nog zwaarder door.

In de verkeersbelasting hebben we daarom deels fiscale pk en deels groene parameters genomen, wat te lage taxatie door enkel CO₂ afremt voor deze modellen.

Ik weet dat we voor een aantal voertuigen nog wat achterstand hebben ten opzichte van Nederland. Men staat er al wat verder. Tot mijn grote verbazing heb ik vastgesteld dat we voor elektrische voertuigen op een bepaald moment op de derde plaats in de Europese Unie stonden. Gisteren vroegen bij het project auto-delen en Green Deal de mensen mij om vooral bij mijn collega's in Wallonië en Brussel aan te dringen op initiatieven, want wij doen veel meer.

Maar wat betreft het afbouwen van de voordelen voor de plug-ins zitten we wel op hetzelfde tijdsfad als Nederland. De fiscale incentives voor plug-ins in Nederland zijn vele malen hoger door de hogere bijtelling op de inschrijvingstaks.

Ik denk dus dat we op een aantal vlakken effectief zouden kunnen nagaan waar we kunnen aanpassen. Aan de andere kant wil ik ook wel enige rechtszekerheid bieden en niet om de haverklap veranderen van systeem. We moeten natuurlijk ook het vertrouwen winnen van de mensen. Het is mijn grote ambitie om tegen 2020 het aantal milieuvriendelijke voertuigen in Vlaanderen te halen en ervoor te zorgen dat bepaalde types voertuigen worden verkozen boven zware diesels.

We kunnen een aantal discussies voeren rond onderzoeken en rond parameters, maar ik moet natuurlijk wel een degelijke, goede, onderbouwde database hebben

om mijn beleid te kunnen voeren. Ik zal een voorbeeld geven over CNG. Ik zal ingrijpen, maar het zullen een aantal manuele ingrepen zijn in een geautomatiseerd systeem. Je moet je dan ook de vraag stellen over hoeveel voertuigen het gaat, over welke voertuigen het gaat en of manuele ingrepen dan bereiken wat we willen. Maar principieel wil ik het wel doen, wat CNG betreft. Ik ben er trouwens mee bezig. Ik heb het ook aangekondigd, maar het vraagt een interventie die niet in het systeem zit. Goede onderbouwde databases zijn het belangrijkste om een beleid op te voeren en zeker een goed digitaal beleid.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik denk dat we inderdaad dezelfde finaliteit hebben. Het blijft voor mij een discussiepunt, maar ik weet ook wel dat tegen 2020 een aantal van die voordelen zullen wegvallen.

Ik rij inderdaad, tot mijn zeer grote tevredenheid, met een CNG-wagen. Ik gebruik die 95 procent van de tijd op aardgas. Ik weet dat u met een Volvo XC90 plug-in rijdt. Gelukkig kwam die zeer goed uit de test, minister.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.