



Vlaams  
Parlement

vergadering **C317**  
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

van 19 september 2017

## INHOUD

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 impact van het federale pact voor investeringen op de Vlaamse (meerjaren)begroting – 2746 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de nieuwe emissie- en verbruikstest voor auto's en de eventuele gevolgen voor de verkeersfiscaliteit – 2750 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Jenne De Potter aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de mogelijke verhoging van de verkeersbelasting – 2760 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de nieuwe CO2-metingen en de gevolgen op de verkeersfiscaliteit – 2816 (2016-2017)	9
VRAAG OM UITLEG van Valerie Taeldeman aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over een eventuele btw-verlaging voor afbraak- en bouwwerken – 2779 (2016-2017)	14

**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 impact van het federale pact voor investeringen op de Vlaamse (meerjaren)begroting – 2746 (2016-2017)**

**Voorzitter: de heer Paul Van Miert**

**De voorzitter:** De heer Van Rompuy heeft het woord.

**Peter Van Rompuy (CD&V):** Minister, ik was tijdens de zomermaanden door de powerpointpresentatie over het zomerakkoord aan het bladeren. Ik zag daar 60 miljard euro investeringen staan en dacht: daarover moet ik een vraag om uitleg stellen. Zoals u natuurlijk weet, worden de investeringen in ons land in het bijzonder waargemaakt door de deelstaten. Ik denk dat bijna 80 of 90 procent van de investeringsbudgetten van de deelstaten komt. Ik zal niet zeggen dat ons land het de afgelopen jaren in globa relatief goed heeft gedaan, maar het investeringspeil in ons land is tijdens de crisisjaren niet gedaald. De ambitie is om de volgende jaren een tandje bij te steken. Daarom is dat investeringspact in de steigers gezet. Daar is nu ook een bedrag op geplakt, namelijk 60 miljard euro tegen 2030. Minister, hebt u daar al overleg over gehad met de andere entiteiten van dit land? Wat is daar besproken en wat zal het standpunt van de Vlaamse Regering zijn als die besprekingen eenmaal echt op kruissnelheid komen?

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

**Minister Bart Tommelein:** Voorzitter, mijnheer van Rompuy, dank u wel voor uw vraag. Het is inderdaad zo dat het principe van het nationaal pact voor strategische investeringen reeds werd goedgekeurd op de vergadering van het Overlegcomité van 28 september 2016. Aangezien ik, met uitzondering van vorige week, alle vergaderingen van het Overlegcomité heb bijgewoond, was ik daar dan ook zelf bij betrokken. Op de vergadering van het Overlegcomité van 26 april 2017, waarop ik dus ook was, werd vervolgens een interfederale werkgroep belast met de identificatie van concrete investeringsprojecten die een interfederale samenwerking met zich meebrengen. De vergadering van het Overlegcomité van twee dagen later, van 28 april 2017, handelde over het stabiliteitsprogramma 2017-2020, en daarnaast werd gesteld dat de Federale Regering, in samenwerking met de gemeenschappen en de gewesten, een dialoog zal aangaan met de Europese Commissie over de begrotingsmatige behandeling van de investeringen die strategisch zijn.

Om aan de eerder vermelde dubbele doelstelling van het investeringspact tegemoet te komen, besliste het Overlegcomité op 28 juni 2017 om de volgende methodologie en timing te volgen. Medio september 2017 – dat is dus nu – stelt elke entiteit haar lijst met projecten samen, hetzij strikt publieke investeringen die de entiteit beschouwt als strategisch en die het voorwerp moeten uitmaken van een specifieke budgettaire behandeling, hetzij publieke, private of gemengde investeringen waarvoor interfederale samenwerking nodig is. Eind september 2017, dus binnenkort, is er de voorstelling van de lijst met investeringsprojecten aan het Overlegcomité en dan de verzending naar het strategisch comité, dat bestaat uit leden uit de private, de publieke, de financiële en de academische sector. Dat strategisch comité zal ten laatste tegen de bijeenkomst van het Overlegcomité van oktober advies geven over het budgettaire onderdeel en het onderdeel van de samenwerking. Dat is dus volgende maand. In oktober 2017 zal het Overlegcomité dan de definitieve lijst goedkeuren met openbare strategische investeringen en aan het Planbureau de vraag stellen om een analyse te maken van de macro-economische impact van de lijst met investeringen. Tegelijkertijd zal het strategisch comité zijn aanbevelingswerkzaamheden voortzetten voor het onderdeel van de samenwerking.

In november of december 2017 – daar durf ik dus niet onmiddellijk een uitspraak over te doen, het zal dus op het einde van het jaar zijn – zal er een bijzonder Overlegcomité zijn dat zich zal buigen over de resultaten van de impactstudie van het Planbureau, een ontwerpargumentatie van de overheden ter attentie van de Europese Commissie en het advies van het strategisch comité over het onderdeel van de samenwerking. Wat de strikt publieke investeringen betreft die als strategisch moeten worden beschouwd en die het voorwerp moeten uitmaken van een specifieke budgettaire behandeling, wordt vanuit Vlaanderen uiteraard op de Oosterweelverbinding ingezet. Een mogelijke oplossing in de discussie met Europa over de budgettaire inkanteling van strategische investeringen kan erin bestaan om de actueel geldende investeringsclausule te herbekijken. De lijst met projecten waarvoor interfederale samenwerking is vereist, wordt momenteel opgemaakt. De domeinen Mobiliteit en Openbare Werken, met onder andere de Vliegwet en de spoorinvesteringen, Energie, met onder andere de ombouw van laag- naar hoogcalorisch gas, en Digitale Agenda, met het versterken van de infrastructuur en het toenemen van de datacapaciteit, werden sowieso nu al als relevant voor het investeringspact geïdentificeerd.

De twee andere beslissingen van de Federale Regering met betrekking tot de financiering van groeibedrijven en het uitgeven van 'green bonds' hebben geen directe impact op de Vlaamse begroting van 2018, noch op de meerjarenraming. Het betreft dan ook louter federale initiatieven, die uiteraard wel de bedoeling hebben om het Vlaamse economische weefsel verder te versterken.

**De voorzitter:** De heer Van Rompuy heeft het woord.

**Peter Van Rompuy (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw uiteenzetting. Het is de eerste maal dat het iet of wat concreet wordt. Wat dat betreft, vond ik het wel interessant. Er is ook een strakke agenda opgesteld, om het deze keer vooruit te doen gaan.

Het enige waarbij ik een beetje op mijn honger blijft zitten, is het volgende. Ik heb begrepen dat er 60 miljard euro extra zou komen. Volgens de oplijsting die u geeft, zijn dat bestaande projecten die naar voren worden geschoven. Ik vind die zinvol, begrijp me niet verkeerd, maar ik blijf me afvragen welke extra middelen we gaan mobiliseren voor dit pact. Hoe zullen we aan 60 miljard euro komen? Wat is in die 60 miljard euro het aandeel dat Vlaanderen op zich zal nemen? We moeten niet heel het debat over de budgettaire verhandeling van Oosterweel heropstarten, maar misschien kunt u nog wat dieper ingaan op hoe u dat juist ziet.

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

**Matthias Diependaele (N-VA):** Ik wil me aansluiten bij de vraag van collega Van Rompuy, want het is een heel terechte vraag. We delen allemaal de bezorgdheid over het feit dat we de investeringen de laatste tientallen jaren hebben zien dalen. Er wordt minder en minder geïnvesteerd in vaste activa, in infrastructuur en dergelijke meer. Die bezorgdheid delen we allemaal, ook samen met de federale overheid.

Ten eerste denk ik dat we vooral moeten inzetten op het aanknopen bij de Europese plannen, want daar probeert men wel een zekere multiplicator te vinden door extra investeringen te doen. Dat is ook niet altijd zo. In sommige projecten is het ook een dubbelop, en gaat men projecten die al bestonden, die men sowieso wou doen, daarin onderbrengen. Maar ik denk dat er daar meer zekerheid is dat we extra geld hebben.

Wat ten tweede opvalt aan het rapport dat aan de federale overheid is bezorgd, is dat men heel hard wil inzetten op pps. Dat is op zich geen slechte zaak. We hebben daar een commissie over gehad. Daar zijn al interessante dingen uit

gekomen. Een van de zaken die daaruit zijn gekomen, is dat men zich nooit mag focussen op een puur debudgetteringsverhaal. Uit het rapport van de Nationale Bank aan de federale overheid blijkt dat men zich daar toch wel redelijk op gaat focussen. En dat is natuurlijk een ontwikkeling die we goed in de gaten moeten houden. Als debudgettering de enige reden is om met pps te gaan werken, dan kom je jezelf vroeg of laat tegen. Dat is de les die we geleerd hebben uit de hoorzittingen en de debatten die we tot nu toe gehad hebben in de commissie over alternatieve financiering.

Daarom sluit ik me ook volledig aan bij collega Van Rompuy: als het niet de bedoeling om er extra aan toe te voegen, wordt misschien beter gewoon het pad gevolgd dat we nu al volgen. In die zin wil ik erop wijzen dat heel de doelstelling van deze Vlaamse Regering net is om meer te gaan investeren. We doen dat ook heel goed. Het begrotingsdebat komt later, maar we hebben al besparingen kunnen doen en nu kunnen we effectief gaan investeren. Dat is heel de doelstelling van deze regering. En dan hoop ik dat we als Vlaamse Regering ook gewoon op dat pad verder gaan, en onze boontjes niet te week leggen op wat op federaal niveau zou moeten komen, want er is naar mijn aanvoelen nog zeer veel onduidelijkheid over hoe dat er precies gaat uitzien. Laat ons dus vooral verder gaan op het pad waar we zelf op zitten.

Trouwens, de verdeling van welke overheid wat investeert, is: ongeveer 60 procent gemeenschappen en gewesten, 30 procent lokale besturen en 10 procent federale overheid. 60 procent zit bij de gemeenschappen en gewesten, dus laat ons daar ons ding doen als Vlaamse overheid. We waren daar goed bezig, dus laat ons verder gaan op dat pad. Al de rest is welkom, maar de focus moet blijven liggen op onze eigen investeringen.

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

**Björn Rzoska (Groen):** Minister, ik sluit me aan bij de vraagsteller, collega Van Rompuy, en ook bij een aantal bemerkings van collega Diependaele. In de powerpointpresentatie die door de Federale Regering zelf naar buiten is gebracht en die ook gehanteerd wordt bij de voorstelling van het Zomerakkoord, staat heel duidelijk dat men in 2018 647,5 miljoen euro extra investeringen voorziet. Men heeft die ook netjes uitgesplitst. Daar staat onder andere mobiliteit bij, voor 120 miljoen euro. Ook bij mij was de vraag: hoe zit het nu met het samenspel tussen de Vlaamse Regering en de plannen van de federale collega's? Ik ga er nog altijd van uit dat u daar heel goede contacten mee hebt.

Op een deel van de vraag van collega Van Rompuy bent u wat minder ingegaan. Mag ik uw woorden zo interpreteren dat er geen impact is op de Vlaamse begroting, ook in de volgende jaren, wat betreft het federale Zomerakkoord? In de powerpointpresentatie is er immers ook sprake van inspanningen, en inspanning is een ander woord voor sanering of besparing. Dan houd ik af en toe mijn hart vast, want er zijn een aantal middelen die vanuit de federale overheid naar de gewesten komen. De vraag is dan hoe groot de impact zal zijn op uw begroting. Aan 2018 wordt niet meer getornd, maar dan zit je bij de vraag van collega Van Rompuy: hebt u enigszins zicht op 2019 en de volgende jaren?

Er zijn hier in het verleden geregeld vragen gesteld over het feit dat op het moment dat men op federaal niveau iets beslist, wij dat hier gewoon in onze boot geduwd krijgen, zonder dat we daar veel impact op hebben. Daar zijn nog hevige debatten over geweest in de plenaire vergadering, onder meer met uw voorganger. In hoeverre bent u betrokken geweest bij en op de hoogte gehouden van wat er in het zomerakkoord werd beslist? Daar zit immers ook een budgettaire impact op de gewesten in.

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

**Joris Vandenbroucke (sp-a):** Minister, dank u voor uw antwoord op de interessante en pertinente vraag van de heer Van Rompuy. Bij een en ander dat al is gezegd, kan ik mij zeker aansluiten. Toen u ons de agenda van dat inter-federale investeringspact toelichtte, doemde bij mij in de eerste plaats een beeld op van een loutere inventarisatie van projecten. Daarvoor is een goede samenwerking tussen de gewesten en de staat aangewezen. Ik denk aan investeringen in het kader van het spoor. We weten allemaal dat bijna drie jaar geleden het meerjareninvesteringsplan voor het spoor werd verscheurd door toenmalig minister Galant, en dat er nog altijd geen nieuw investeringsplan op tafel ligt, terwijl de nood aan investeringen in mobiliteit en in het spoor in het bijzonder gigantisch is. Laat ons dus hopen dat die interfederale samenwerking daar de zaken vooruit kan helpen.

Ik noteer ook dat het de bedoeling is dat de gewesten en het federale niveau met één stem spreken in Europa, toch wat die strategische investeringsprojecten betreft waarvoor een specifieke behandeling in de begroting nodig is. Ik wens u daarbij veel succes. Ik onderschrijf de redenering, maar zolang de regels niet veranderd zijn, kunt u natuurlijk geen begroting in evenwicht indienen in dit parlement.

De heer Rzoska noemde een zeer concreet getal. In welke mate gaan die 60 miljard euro die worden gemobiliseerd over extra middelen bovenop wat je met ongewijzigd beleid kunt verwachten? Hoe creatief zal men daar te werk gaan? Er is in dit land inderdaad heel wat slapend spaargeld. Heel wat private ondernemingen willen mee op de boot springen om investeringen van publiek belang te doen. Ik hoop dat dat ook een belangrijke focus is.

Mijnheer Diependaele, we zullen volgende week weten of deze Vlaamse Regering doet wat ze heeft beloofd op het vlak van investeren na de besparingen. Ik zie enorme noden, bijvoorbeeld in de beleidsdomeinen Welzijn en Onderwijs. De wenslijstjes beginnen op te duiken in de kranten. Ik ben zeer benieuwd naar het antwoord volgende week maandag. Minister, daar hoeft u vandaag nog niet op in te gaan.

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

**Minister Bart Tommelein:** Mijnheer Vandenbroucke, dank u dat ik nog niet hoef in te gaan op de zaken die normaal gezien maandag in de September-verklaring van minister-president Bourgeois zullen staan.

Collega's, de meeste vragen zouden moeten worden beantwoord door de initiatiefnemers en door diegenen die het hebben aangekondigd: ofwel federaal minister van Financiën Van Overtveldt ofwel federaal minister van Begroting Wilmès of zelfs de eerste minister. Maar ik stel ook vast dat ik geen minister-president ben. Ik word hier ondervraagd als viceminister-president. Ik begrijp natuurlijk wel de vragen. Ik stel enkel vast dat het Vlaams Parlement eerder met de commissiewerkzaamheden begint dan het Federale Parlement.

Ik moet natuurlijk geen 60 miljard euro vrijmaken voor nieuwe investeringen, mijnheer Van Rompuy. Ik heb dat niet. Mijn begroting heeft zelfs niet eens 60 miljard euro op jaarbasis. Het is natuurlijk de bedoeling om geld te mobiliseren. Er is, zoals de heer Vandenbroucke al zei, heel wat slapend geld. Ik hoop dat heel wat van dat slapend geld de komende maanden en jaren in hernieuwbare-energieprojecten zal worden geïnvesteerd, zodat we onze doelstellingen kunnen halen. Daarom probeer ik de mensen warm te maken om die investeringen te doen. Ook de bedrijven zouden dat meer moeten doen. Uiteraard gaat het om een mobilisatie. En niet ik maar de eerste minister moet daarop antwoorden: het gaat om de mobilisatie van middelen, zowel uit de private sector als uit de publieke sector.

Mijnheer Diependaele, u hebt gelijk: wij zijn een investeringsregering. Wij hebben in de voorbije jaren hier en daar toch wel wat moeten besparen. Wij gaan nu inderdaad investeren. U zegt dat wij goed bezig waren. Ik zou zelfs zeggen dat wij goed bezig zijn en goed bezig zullen blijven. Maar het is juist: wij moeten kijken naar wat wij kunnen doen. Ik zeg nogmaals: als wij bovenop de Vlaamse middelen die wij vanuit de begroting willen investeren ook anderen kunnen overtuigen om via pps of zelfs in andere formules te investeren in toekomstgerichte projecten, dan hebben wij daarover op het Vlaamse niveau zeker geen lessen te krijgen. Integendeel, wij geven daar zeker het voorbeeld. De cijfers zijn duidelijk: 60 procent van de investeringen zijn van het gewest of de gemeenschap, waarbij dan nog eens een flink deel het Vlaamse niveau is. Er zijn ook investeringen op het lokale niveau, de steden en gemeenten. Wij zijn op dat vlak correct bezig.

Mijnheer Rzoska, wat men in het Zomerakkoord aankondigt, kan onmogelijk een directe impact hebben op een begroting. Ik ga daar niet flauw over doen. Ik was niet betrokken bij de bekendmaking van het Zomerakkoord. Men heeft mij ook niets gevraagd. Als de federale overheid een communicatie doet, is het uiteraard al op voorhand duidelijk dat de gewesten en gemeenschappen daarin een belangrijke rol zullen moeten spelen. Dat kan ook niet anders, aangezien wij de investeringsregeringen zijn. Maar heel concrete afspraken daarover werden op dat moment niet gemaakt. Ik heb de timing gegeven met betrekking tot wanneer er resultaten moeten zijn. We starten nu, om daarover dan tegen het eind van het jaar duidelijkheid te hebben. Het valt moeilijk te voorspellen of dat een directe impact zal hebben op de begroting. Ik denk het niet. Maar je kunt nooit uitsluiten dat er initiatieven worden genomen om elkaar te versterken.

Mijnheer Vandenbroucke, het lijkt mij duidelijk dat wij op een aantal terreinen absoluut een interfederale samenwerking nodig hebben. Als wij spreken over mobiliteit, energie en nog een aantal andere zaken, bijvoorbeeld digitale problemen, dan moet er samengewerkt worden. Het zou nogal raar zijn dat de regeringen elkaar daarin niet zouden kennen. Ik heb daar goede hoop in. Ik heb ondertussen in het Waalse Gewest een nieuwe collega van Energie, Financiën en Begroting gekregen, de heer Crucke, met wie ik zelfs in het Nederlands vlot kan overleggen. Zijn naam heeft niets te maken met de symboliek die ik vandaag meedraag.

Ik steek niet onder stoelen of banken dat het absoluut noodzakelijk is dat de federale en gewestelijke overheden heel duidelijk maken bij Europa waar het in verband met de strategische investeringen op staat en op welke manier zij de strategische investeringen die absoluut noodzakelijk zijn voor een regio als Vlaanderen en voor heel België en bij uitbreiding de hele euregio hier op een ordentelijke manier kunnen realiseren. Wij moeten die discussie niet blijven voeren: iedereen weet dat een project van 3,5 miljard euro in een begroting van iets meer dan 40 miljard euro in één jaar wegboeken onmogelijk is. Dat betekent dat we daarover toch afspraken zullen moeten maken. De begroting zal de komende dagen of toch zeker tegen volgende maandag duidelijk maken waar de belangrijkste investeringen voor Vlaanderen zullen plaatsvinden en waarin de extra middelen zullen worden geïnvesteerd. Dat maakt de komende dagen het voorwerp uit van de discussie.

**De voorzitter:** De heer Van Rompuy heeft het woord.

**Peter Van Rompuy (CD&V):** De vraag is hoe we die 60 miljard euro moeten zien. Terwijl u bezig was, heb ik een raming gemaakt. Als je 60 miljard euro neemt, waarvan 60 procent voor een gemeenschap en een gewest is, dan is dat 35 miljard euro. De helft of iets minder is voor Vlaanderen: 17,5 miljard euro. Als je dat over dertien jaar spreidt, tot 2030, kom je uit op een dik miljard euro per jaar. Maar waar spreken we over? Komt dat bovenop wat al gepland is? Is dat het algemene investeringskader? Is dat het mobiliseren van spaargeld? Dan

zullen we rap aan 1 miljard euro komen! Is het private aandeel erbij geteld? Het zou dus wel nuttig zijn voor het parlement om te weten wat nu in budgettaire termen de investeringsambitie is.

Als we een lijstje maken en daarover in het Overlegcomité akkoord gaan, dan wil ik ook dat alle bedragen die daaraan worden gekoppeld in de meerjarenbegroting komen. Ik volg daarin de redenering van de heer Diependaele. We moeten niet zeggen dat het nog onduidelijk is hoe we die gaan boeken of al dan niet debud-getteren. Als we zeggen dat we dat gaan doen, dan moeten we dat ook boeken in de meerjarenbegroting. Dat is de hoofdreden waarom ik de vraag heb gesteld: het moet een duidelijk engagement zijn, waaraan we ons zullen houden en dat we moeten kunnen waarmaken.

**De voorzitter:** Minister Tommelein heeft het woord. *(Opmerkingen van Peter Van Rompuy)*

Normaal is het slotwoord voor de volksvertegenwoordiger. Maar, mijnheer Van Rompuy, als u het toestaat?

**Peter Van Rompuy (CD&V):** Aan u wil ik dat nog afgeven, minister. *(Gelach)*

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

**Minister Bart Tommelein:** Ik begrijp natuurlijk wel dat de parlementsleden duidelijkheid willen. Ik heb dat Zomerakkoord niet gecommuniceerd. Maar wat mij betreft, als Vlaamse minister van Begroting en Financiën, is het duidelijk dat alle publieke middelen en engagementen voor publieke middelen mee in de meerjarenraming zullen moeten worden opgenomen. Dat lijkt mij toch logisch. Als ik in het Overlegcomité een engagement opneem om publieke middelen te investeren, inclusief Oosterweel, dan moet dat in de meerjarenraming. Alle private middelen vallen buiten de Vlaamse begroting. Ik heb een aantal ideeën over het aantrekken van spaargelden. Ik heb dat daarnet al aangekondigd. Dat moet sowieso niet in de Vlaamse begroting worden opgenomen. Wij moeten proberen om de slapende middelen – waarvan er vooral in Vlaanderen nogal wat zijn – wakker te maken, om deel te nemen aan investeringen. Maar dat zit natuurlijk niet in de begroting.

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



**VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de nieuwe emissie- en verbruikstest voor auto's en de eventuele gevolgen voor de verkeersfiscaliteit – 2750 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Jenne De Potter aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de mogelijke verhoging van de verkeersbelasting – 2760 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de nieuwe CO2-metingen en de gevolgen op de verkeersfiscaliteit – 2816 (2016-2017)**

**Voorzitter: de heer Paul Van Miert**

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

**Joris Vandenbroucke (sp·a):** Voorzitter, minister, collega's, vanaf 1 september moeten nieuwe automodellen worden onderworpen aan een nieuwe emissie- en verbruikstest. Dat zal gelden voor alle nieuwe voertuigen die worden verkocht. Die nieuwe test bootst veel beter de reële rijomstandigheden na. Naar verwachting zal dit ertoe leiden dat de gemeten emissies en het verbruik van die wagens hoger zal liggen dan met de huidige test, waarbij je met keihard opgepompte banden en auto's ontdaan van spiegels op een onrealistische manier op een circuit mag rijden.

Aangezien de inschrijvingstaks voor auto's (BIV) en de wegenbelasting voor een deel worden gekoppeld aan de schadelijke emissies – en wij juichen deze richting toe, die we al een tijdje geleden hebben ingezet – zullen de mensen in de toekomst allicht meer belasting moeten betalen voor hun wagen, zo berichtte De Standaard op 23 augustus. En volgens de simulaties van de Vlaamse Automobilisten Bond (VAB) zouden benzine-wagens in verhouding meer worden getroffen dan diesel-wagens. Dat is natuurlijk het omgekeerde van wat wij wensen: wij willen diesel van de weg en vervangen door properdere technologieën, zoals benzine-motoren maar uiteraard ook elektrische motoren.

Minister, u reageerde onmiddellijk. U zei dat het zo'n vaart niet hoefde te lopen en dat wij voorlopig de berekening van de BIV en de wegenbelasting blijven baseren op de emissieresultaten van de oude NEDC-test (New European Driving Cycle). U zou rustig bekijken wat de impact van de nieuwe test is en desgevallend de wetgeving aanpassen zodat de belastingdruk op voertuigen niet wordt verhoogd en dat onze vergroeningsagenda niet wordt doorkruist door ongewenste neveneffecten.

Febiac wees erop dat in een aantal Europese landen de huidige testprocedure blijft bestaan tot 2019, en dat dat ook in ons land zo zou zijn, maar dat daar nog geen formele beslissing over werd genomen.

Minister, blijft de NEDC-test, die zou moeten worden vervangen door de nieuwe test, inderdaad nog van kracht tot 2019 of tot een andere, nader te bepalen datum?

U zei dat u de zaak verder zou uitzoeken en dat u indien nodig onze wetgeving zou aanpassen. Wat is hiervoor de aanpassing en de timing? Weet u hoe de andere gewesten in ons land omgaan met deze problematiek?

Is er, gelet op het feit dat 1 september intussen achter ons ligt en er al nieuwe automodellen op de markt zijn gekomen, al enig inzicht in de reële effecten van de nieuwe testprocedure op de gemeten emissies en het verbruik van die wagens?

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

**Jenne De Potter (CD&V):** Minister, het was inderdaad VAB die in de media aan de alarmbel trok en waarschuwde voor een meer waarheidsgetrouwe berekening van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's. Dat is op het eerste zicht een wat raar verhaal, maar als je daar wat op studeert, blijkt het inderdaad zo dat de verkeersbelasting zou kunnen stijgen. We kunnen het er allemaal over eens zijn dat de huidige meetmethode verouderd is. De resultaten ervan liggen systematisch lager dan het reële verbruik. De nieuwe testprocedure, de Worldwide harmonised Light vehicle Test Procedure (WLTP), die vanaf 1 september zou worden gebruikt voor nieuwe modellen, voorspelt inderdaad een sterke toename van het gemeten verbruik. We zullen meer vertrouwen kunnen hechten aan die resultaten. Maar dit zal mogelijk een financiële keerzijde hebben, want zowel de inschrijvingstaks, de belasting op de inverkeerstelling (BIV), als de jaarlijkse verkeersbelasting is gekoppeld aan de gemeten CO<sub>2</sub>-uitstoot.

VAB heeft ook enkele voorbeelden gegeven. De heer Vandenbroucke verwees ernaar. Over een periode van acht jaar zouden benzinerijders een belastingfactuur kunnen krijgen die 16 procent (voor gezinswagens) tot 21 procent (voor zwaardere modellen) meer zou zijn. Voor dieselrijders zou dat maar 6 procent zijn, wat contradictorisch is. We kunnen dit moeilijk verklaren en verantwoorden.

In een reactie liet u weten dat de voorspellingen voorbarig zijn. U zei dat een algemene belastingverhoging niet aan de orde is en dat u de gevolgen van het nieuwe systeem nog volop aan het onderzoeken bent. U gaf mee dat in afwachting van een beslissing bij de berekening van de BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting de resultaten van het huidige systeem zullen worden gebruikt.

In Duitsland en Nederland werd hierover ook al een parlementair debat gevoerd. Nederland heeft al een overgangsregeling uitgewerkt en besliste om na 1 september 2017 auto's te belasten volgens de oude testprocedure, onder andere vanuit de motivatie dat het niet alleen de bedoeling is automobilisten te straffen als gevolg van een nieuwe testmethode.

Minister, is uw reactie van eind augustus nog steeds correct? Met andere woorden, verandert er voorlopig niets en blijft u voor de berekening van de BIV en verkeersbelasting het huidige systeem hanteren?

Wij steunen het principe 'de vervuiler betaalt'. Daar bestaat weinig discussie over. Maar het kan toch niet dat in dezen geen overgangperiode zou worden gehanteerd? We moeten de auto-industrie de kans geven om zich aan te passen.

Zijn er plannen om het systeem en de wetgeving aan te passen zodat het toepassen van die nieuwe methode toch geen directe verhoging van de verkeersbelasting met zich mee brengt?

**Paul Van Miert (N-VA):** Collega's, ik sluit mij ook aan bij de vorige vraagstellers. Zij hebben het meeste al gezegd. Ook mijn vragen sluiten bij hun vragen aan. Ook bij mij gaat het vooral om de timetable van een en ander. Minister, hoelang zullen wij nog de oude berekeningswijze gebruiken?

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

**Minister Bart Tommelein:** Collega's, VAB heeft op 31 juli 2017 het kabinet gecontacteerd met de vraag of WLTP een effect zou hebben op de fiscaliteit. Wij

hebben meegedeeld dat er geen effect zou zijn op 1 september 2017. Ik steek niet onder stoelen of banken dat wij verrast waren door de communicatie van VAB op 1 september, maar samen met een aantal mensen uit de autosector denk ik dat dit zou te wijten zijn aan de onderlinge concurrentie en communicatie tussen twee grote automobilistenverenigingen. Ik vind het nogal eigenaardig dat de automobilistenvereniging de publieke opinie op een bepaald been zet, terwijl men vanuit de interne contacten met het kabinet zeer goed weet dat er op 1 september 2017 geen veranderingen zouden zijn. Maar goed, dat even terzijde, wetende dat die contacten er wel degelijk geweest zijn.

Gezien het beperkte aantal WLTP-homologaties dat vandaag beschikbaar is, is het te vroeg om een algemene lijn te trekken in de verhouding ten opzichte van de NEDC-testcyclus en de precieze effecten op onze eigen mobiliteitsheffingen. Dit zal ten vroegste in 2018 mogelijk zijn, nadat er enkele maanden aan WLTP-data beschikbaar en geanalyseerd zijn. Voorlopig blijven we dus voor de jaarlijkse verkeersbelasting en de BIV verder taxeren op de oude NEDC-CO<sub>2</sub>-waarden en hebben de nieuwe WLTP-CO<sub>2</sub>-waarden dus nog geen impact op de tarieven. De NEDC-waarde blijft voor alle wagens minstens beschikbaar tot 2021. Ingevolge een bindende verordening van de Europese Commissie moeten fabrikanten in 2021 voldoen aan de Europese norm dat nieuwe voertuigen gemiddeld maximaal 95 gram CO<sub>2</sub> per kilometer uitstoten. Deze norm blijft gemeten volgens de oude NEDC-norm en niet volgens de nieuwe WLTP-norm.

Om na te gaan of de fabrikanten voldoen aan deze regelgeving werd het rekenmodel CO2MPAS ontwikkeld in opdracht van de Europese Commissie, teneinde een overeenkomstige NEDC-waarde te kunnen afleiden aan de hand van de gemeten WLTP-waarde. Door voorlopig voort te blijven werken met de al dan niet afgeleide NEDC-waarde, kunnen we alle wagens, ongeacht de testcyclus die ze hebben ondergaan, op eenzelfde manier blijven belasten en een plotse belastingverhoging met alle ongewenste effecten van dien voorkomen. Als we de WLTP-CO<sub>2</sub>-waarden zonder meer in aanmerking zouden nemen, mogen we aannemen dat dit de volgende effecten zou hebben.

Eerst en vooral zijn er effecten in de BIV. De BIV is volledig berekend op groene parameters, waarin CO<sub>2</sub> een belangrijke rol speelt. Door de progressieve curve kan de taxatie snel stijgen eenmaal een kantelpunt wordt overschreden. Door de technologiefactor in de formule wordt dit jaarlijks met 4,5 gram CO<sub>2</sub> bijgesteld. De jaarlijkse verkeersbelasting daarentegen houdt ook nog rekening met de fiscale pk, waardoor het effect van de CO<sub>2</sub> kleiner is.

Het tweede effect is dat de benzinemotoren verhoudingsgewijs zwaarder zouden zijn geïmpacteerd dan dieselmotoren. Benzinevoertuigen stoten meer CO<sub>2</sub> uit dan dieselmotoren. Het taxatieverschil tussen benzine en diesel zou dus wat kleiner worden. Dit gaat in tegen de ontdieseling die de Vlaamse Regering wil stimuleren. Hoewel mogelijk geen decretale wijziging vereist is om voor de berekening van de tarieven van de mobiliteitsbelastingen de WLTP-waarden in aanmerking te nemen in plaats van de NEDC-waarden, is de kans toch wel reëel dat alle parameters wel opnieuw gekalibreerd moeten worden in de Vlaamse Codex Fiscaliteit om ongewenste verschuivingen of scheeftrekkingen, bijvoorbeeld ten aanzien van de ontdieseling, te corrigeren en weer tot een coherent geheel te komen dat in lijn is met het regeerakkoord. Uiteraard, collega's, hebben jullie hierin het laatste woord want dit kan enkel gebeuren via een decretale wijziging. Ik denk dat wij wat betreft de ontdieseling goede resultaten aan het neerzetten zijn en dat wij daarop ook verder moeten inzetten.

De Vlaamse Regering heeft als voorloper niet alleen de vergroening van de BIV maar ook die van de verkeersbelasting uitgetekend, lang voordat er van WLTP sprake was. Ik ben geen voorstander om het systeem al twee of drie jaar na de

vergroening nog eens volledig om te gooien aangezien dit de stabiliteit van de regelgeving aantast en nefast is voor de rechtszekerheid. Bovendien moeten wij in dezen ook rekening houden met het voortschrijdend inzicht ingevolge het onderzoek om de bestaande mobiliteitsbelastingen met een taxatie op basis van het bezit van een voertuig te vervangen door een vernieuwde heffing op basis van het principe dat de gebruiker betaalt.

Mijnheer De Potter, zoals aangegeven, hebben we al verschillende onderhandelingen geïnitieerd om tot een samenwerkingsakkoord te komen teneinde ook de mobiliteitsfiscaliteit voor leasingwagens te vergroenen, maar we zijn nog niet tot de vereiste convergentie van standpunten gekomen. In dit verband is het nuttig om op te merken dat de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, bij monde van mijn collega Guy Vanhengel, recent een taskforce met zes experts uit de academische wereld en de mobiliteitssector heeft opgericht, met als bedoeling te komen tot een hervorming van de voertuigenfiscaliteit, die ook de leasingvoertuigen omvat. Ik zal de resultaten van deze taskforce analyseren en op basis daarvan het debat over een intergewestelijk samenwerkingsakkoord voor de vergroening van de mobiliteitsfiscaliteit voor leasingwagens opnieuw opstarten, en ik zal daarover ook met mijn goede collega Crucke praten. U ziet dat Wallonië Vlaanderen ook in zijn totaliteit volgt. Vroeger waren de ministers van Financiën niet gelijk aan de ministers van Energie, maar ondertussen is ook in Wallonië de minister van Financiën de minister van Energie geworden. We hebben dus dezelfde bevoegdheden.

Wat doen de andere gewesten en EU-lidstaten? Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest mikt dus op een vergroening die ten vroegste zou ingaan vanaf 2019. Ook de eerste signalen vanuit de nieuwe Waalse Regering wijzen erop dat zij op dat tijdsplan zitten. Doordat de overige gewesten tot nog toe niet of nauwelijks hun verkeersfiscaliteit vergroend hebben, is er ook minder belemmering om meteen van start te gaan met de nieuwe WLTP-waarden en daarbij een nieuw evenwicht met diesel uit te tekenen. Wij zijn dus pioniers, en dat heeft zijn gevolgen. Wij hebben niet getalmd met de vergroening. Wij zullen al drie jaar lang de effecten van de ontdieseling kunnen meenemen, maar anderzijds kunnen we WLTP niet zomaar invoeren zonder het hele systeem opnieuw te kalibreren.

Nederland zal voor 2017 en 2018 rekening blijven houden met de NEDC- of CO2MPAS-waarden, zoals blijkt uit het Kamerstuk 34 553 – 5 van de Tweede Kamer der Staten Generaal. Nadien zal de nieuwe regering, die bij onze noorderburen even op zich laat wachten, een initiatief moeten nemen. Duitsland, waar deze week verkiezingen plaatsvinden, zal WLTP toepassen op de nieuwe eerste inschrijvingen vanaf 1 september 2018. Er zijn geen correcties voorzien inzake ontdieseling. In Frankrijk is er nog geen gedetailleerde beleidslijn. De nieuwe Franse minister voor Ecologie, Nicolas Hulot, presenteerde op 6 juli 2017 het 'klimaatplan' voor Frankrijk. Daarin is wel sprake van fiscale maatregelen. Maar het blijft vrij vaag hoe deze vorm zullen krijgen. In een interview met de krant Libération van 17 september 2017 maakt mijn collega gewag van een ecomalus op de verkeersbelasting vanaf 120 gram CO<sub>2</sub>, waarbij hij vermeldt dat het Europese streefdoel in 2020 95 gram CO<sub>2</sub> is. Dat duidt dus eerder, mijnheer De Potter, op de berekening volgens de NEDC- of CO2MPAS-waarden.

Het Vehicle Certification Agency in het Verenigd Koninkrijk meldt dat de taxatie van voertuigen voorlopig verder loopt op basis van de CO2MPAS-modellen. Er is dus nog niet beslist wanneer er een omschakeling komt. De Britse regering heeft echter al CO<sub>2</sub>-tabellen gepubliceerd tot en met 2020 in functie van de Europese streefwaarde van 95 gram CO<sub>2</sub> in 2021, dus opnieuw op basis van de NEDC. Ze is minder geneigd om die vroegtijdig te herzien.

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

**Joris Vandenbroucke (sp-a):** Minister, ik dank u voor uw zeer helder antwoord. U hebt duidelijk gesteld dat er geen onmiddellijk effect zal zijn. U zegt dat terecht, aangezien die NEDC-waarden blijkbaar voor alle wagens beschikbaar blijven tot 2021. Dat wist ik niet. Ik wil er evenwel toch voor pleiten, maar u hebt dat ook niet uitgesloten, dat, zodra we duidelijkheid hebben over de impact van die nieuwe testcyclus, die de realiteit beter weergeeft, wat op zich beter is dan een testcyclus die de realiteit minder goed weergeeft, die parameters op basis waarvan het belastingmechanisme voor voertuigen draait inderdaad op zo'n manier worden geherkalibreerd dat we de realiteit incorporeren in ons systeem, evenwel zonder ongewenste neveneffecten die tegengesteld zijn aan wat we willen, namelijk zo snel mogelijk diesel van de weg en properdere technologieën in de plaats.

Er was een bijvraag van de heer De Potter die me interesseerde. Hij vroeg naar de stand van zaken met betrekking tot het samenwerkingsakkoord inzake leasingwagens en dergelijke meer die nu ontsnappen aan die vergroende fiscaliteit. Minister, ik heb daarover ook een aantal schriftelijke vragen aan u gesteld. Dat waren weinig hoopgevende antwoorden wat de vooruitgang betreft om daar een akkoord over te vinden. Ik neem aan dat u daar inspanningen voor wilt blijven doen, want ik denk ook dat ze nodig zijn. Collega's, ik heb hier interessante cijfers bij mij die ik als antwoord op een schriftelijke vraag heb gekregen van minister Tommelein. Dan zie ik dat bijvoorbeeld het aandeel van leasewagens die onderworpen zijn aan de BIV, tussen 2014 en 2016 met maar liefst 47 procent is gestegen. Van alle aan de BIV onderworpen wagens was in 2014 10,5 procent een leasewagen. In 2016 was dat opgelopen tot 14,8 procent. Dus een steeds groter aandeel van ons voertuigenpark lijkt te ontsnappen aan die vergroende fiscaliteit. Ik merk daar nog bij op, en u hebt dat al gezegd, minister, dat ook het fenomeen van de particuliere leasing opgang maakt, waarbij privépersonen en gezinnen gewoon een wagen leasen. Ook die wagens vallen niet onder onze vergroende fiscaliteit. Ik hoop echt dat de inspanningen blijvend gebeuren om tot een akkoord te komen met de andere gewesten, of we gaan hier een achterdeur zien opengaan om te ontsnappen aan onze vergroende fiscaliteit.

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

**Jenne De Potter (CD&V):** Minister, u geeft een zeer uitgebreid en volledig antwoord, waarvoor dank. Ik denk dat u ook de juiste conclusies hebt getrokken, namelijk geen effect vanaf 1 september. Het is nog te vroeg om conclusies te trekken over de nieuwe methode, want er zijn nog te weinig testresultaten. Het punt van de ontdieseling die we moeten blijven stimuleren, daar ga ik volledig mee akkoord. Als daar dus ongewenste scheeftrekkingen of neveneffecten zouden zijn, dan moeten we daar alert op reageren.

U hebt de opening gelaten om, indien het nodig zou blijken, op een bepaald moment toch de parameters te gaan herdefiniëren, om te vermijden dat er een scheeftrekking of ongewenste effecten zouden zijn. Ik denk dat we dat moeten opvolgen en ik denk dat het parlement daar wel aan wil meewerken, als dat nodig zou blijken. Zoals collega Vandenbroucke immers heeft gezegd, die nieuwe testmethode is inderdaad beter, want realistischer dan de oude. Ik denk dus dat we die wel zullen moeten incorporeren, maar met de suggestie of de oproep om dan ook alle parameters daarbij in rekening te brengen.

Voor het overige dank ik u ook voor uw inspanningen met betrekking tot de leasingwagens. U hebt een aantal nieuwe politieke situaties geschetst, met de taskforce in de Brusselse Regering die misschien tot enige vooruitgang kan leiden. We kunnen alleen maar hopen dat dat daadwerkelijk het geval zal zijn.

**Paul Van Miert (N-VA):** Minister, ik wil me ook nog heel kort aansluiten bij wat de heren Vandenbroucke en De Potter hebben gezegd. Ook voor onze fractie is

de weg die de regering heeft ingeslagen wat de vergroening van de verkeersfiscaliteit betreft, belangrijk. Zeker die ontdieseling van het wagenpark is toch ook iets waarvan we er toch heel veel voor voelen om dat door te voeren en voort te zetten. In die optiek zijn ook wij blij met het antwoord dat u hebt gegeven en blij dat het niet zo is dat alles op een hoopje zal worden gegooid en dat we daadwerkelijk die ingeslagen wegen verder zullen bewandelen.

Minister, in mijn laatste vraag had ik het over een definitieve oplossing, een definitief kader waarin zou kunnen worden gewerkt. U hebt aangegeven dat die oplossing zal worden gezocht binnen het intergewestelijke debat en de taskforce die daarvoor zal worden bijeengeroepen. Ik denk dus dat we ter zake even geduld moeten oefenen, en waarschijnlijk komen we dan te gepasten tijde met de nodige vragen naar u terug.

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

**Willem-Frederik Schiltz (Open Vld):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat het een uitgebalanceerde positie is. De nieuwe methoden komen eraan en uiteraard zullen die moeten worden geïncorporeerd. Uiteraard hebben we klimaatresoluties goedgekeurd. Er is een systeem van vergroening van de verkeersfiscaliteit door u geïnstalleerd. Het is de evidentie zelve dat die ingeslagen weg verder wordt bewandeld.

Ik wil er evenwel voor waarschuwen dat een nieuwe meetmethode volgens mij er natuurlijk niet toe mag leiden dat mensen die jarenlang een bepaalde fiscaliteit voor hun wagen hebben ondervonden en die wagen hebben gekocht met het oog op dat fiscaal regime, nu ineens een verdubbeling – ik zeg maar iets – van hun verkeersbelasting zouden zien. Dat is natuurlijk niet rechtvaardig. Vergroening van de fiscaliteit moet ook worden gedragen, en mensen moeten begrijpen wat er gebeurt en waarom. Mochten er dus aanpassingen komen, dan lijkt het me logisch dat die eerst op nieuwe wagens van toepassing worden en dat wordt bekeken hoe er met bestaande inschrijvingen wordt omgegaan.

Verder is er de bezorgdheid over de leasingwagens en bedrijfswagens in het algemeen. Leasingwagens zijn vaak bedrijfswagens, niet altijd. Ik wil de collega's ook attenderen op de initiatieven die mijn fractie heeft genomen in het federale parlement, waar een wetsvoorstel is ingediend om het fiscale voordeel enkel volledig toe te kennen voor vergroende wagens. Als die maatregel zou worden aangenomen, ook door de collega's van de meerderheid aldaar, dan denk ik dat de druk op de andere gewesten om verder het pad van de vergroening in te slaan kan worden opgevoerd en mogelijk tot een sneller resultaat kan leiden in het overleg waarnaar de minister heeft verwezen.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Valerie Taeldeman aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over een eventuele btw-verlaging voor afbraak- en bouwwerken – 2779 (2016-2017)**

**Voorzitter: de heer Paul Van Miert**

**De voorzitter:** Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

**Valerie Taeldeman (CD&V):** Minister, collega's, in het verleden heb ik in deze commissie al een aantal keren vragen gesteld inzake een mogelijke veralgemening van de btw-verlaging van 21 naar 6 procent bij afbraak en vervangingsbouw. U

weet allen dat deze maatregel nu enkel van toepassing is in de centrumsteden, dus de grotere steden.

Minister, in uw antwoorden op mijn vragen deelde u mee dat u omtrent het voorstel om dat te veralgemenen voor heel Vlaanderen contacten had met uw federale collega bevoegd voor Financiën. U hebt dan aan ons laten weten dat er toch wel een pleidooi is om omzichtig om te gaan met een dergelijk voorstel, wegens de budgettaire impact van een dergelijke maatregel, maar ook gezien het feit dat het gaat om Europese regelgeving. Een veralgemening van deze regel zou enkel kunnen op basis van een sociale benadering. U deelde echter mee overtuigd te zijn van het nut van een uitbreiding van die btw-verlaging, en u zou hierover blijven overleggen met uw federale collega.

U weet misschien dat een van de collega's, op federaal niveau dan, deze zomer in het federale parlement een wetsvoorstel heeft ingediend, dat dit najaar naar de bevoegde Kamercommissie zal gaan. Het gaat om een btw-verlaging voor afbraak en vervangingsbouw, en dat vanuit sociale overwegingen, dus dat komt tegemoet aan de vraag van Europa, en gekoppeld aan maximale oppervlaktebepalingen.

Minister, in de commissievergadering van 17 januari 2017 hebt u een idee gelanceerd dat ook wat inspeelt op de principes van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) met betrekking tot compacter wonen, bouwen in de kern enzovoort. U speelde met het idee om in die kerngebieden, in die gebieden waar het gaat om verdichting, eventueel een btw-tarief van 6 procent te laten gelden. Ik wou daar vandaag graag nog eens op terugkomen in deze commissie.

Kunt u toelichten wat de stand van zaken is met betrekking tot het overleg dat u met het federale niveau hebt opgestart in het kader van een mogelijke uitbreiding van die btw-verlaging? Is er al meer nieuws over uw voorstel over verdichting en compacter wonen, gekoppeld aan een verlaagd btw-percentages? Is dat voorstel al meer uitgewerkt? Verder maak ik ook graag de koppeling met het Renovatiepact, waarbij tal van actoren op zoek zijn naar manieren om renovatie te stimuleren in Vlaanderen. Zijn er nog andere denkpijpen op het vlak van het stimuleren van renovatie via fiscaliteit? Ik heb u, ik denk twee weken geleden, horen voorstellen de onroerende voorheffing te verminderen als er wordt gewoond en geleefd boven leegstaande panden. Ik meen me dat te herinneren, dus stel ik maar de vraag of er ook ideeën zijn inzake fiscaliteit of andere maatregelen die renovatie in Vlaanderen ten goede kunnen komen.

Ik weet niet of uw administratie daar een zicht op heeft, maar is berekend hoeveel Vlaamse eigenaars in aanmerking zouden komen voor zo'n verlaagd btw-tarief als er wordt afgebroken en een vervangingsbouw wordt geplaatst?

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

**Minister Bart Tommelein:** Voorzitter, mevrouw Taeldeman, geachte commissieleden, ik stel tot mijn grote tevredenheid vast dat het thema van de eventuele uitbreiding van het toepassingsgebied van het verlaagde btw-tarief voor afbraak en heropbouw van gebouwen de aandacht blijft wegdragen. Ik had daar al een vraag over op 5 oktober in de commissie Leefmilieu, en ook op 17 januari van dit jaar in deze commissie. Ik ga dan ook niet in herhaling vallen over de motieven die aan de grondslag liggen van mijn vragen daarover aan mijn federale collega, minister van Financiën Van Overtveldt. Ik verwijs daarvoor naar mijn antwoorden op de vorige vragen.

Welke acties heb ik ondernomen en wat is vandaag de stand van zaken? Op 30 augustus van vorig jaar richtte ik in het kader van het Energiearmoede-programma een brief aan de federale minister van Financiën met de vraag om

een overleg op te zetten over de mogelijke uitbreiding van het toepassingsgebied van het verlaagde btw-tarief van 6 procent voor de afbraak en heropbouw van gebouwen van de huidige 32 steden tot het volledige grondgebied. Het overleg dat daarover heeft plaatsgevonden, heeft uitgewezen dat de federale minister van Financiën niet alleen bezorgd is over de budgettaire implicaties van dat voorstel, maar dat ook wel rekening dient te worden gehouden met de restricties die door de Europese instanties worden opgelegd. Volgens de Europese regelgeving is de toepassing van het verlaagde btw-tarief immers maar mogelijk voor in het kader van sociaal beleid verstrekte huisvesting, en met een uitbreiding van de toepassing van het verlaagde btw-tarief tot het volledige grondgebied lopen we het gevaar dat de bestaande regeling zelf in vraag zou kunnen worden gesteld door Europa. Bijgevolg heb ik in mijn brief aan de federale minister van Financiën van 26 januari 2017 een alternatief voorstel geformuleerd, dat erin bestaat om in het kader van het witboek BRV de eigenaars of de kandidaat-eigenaars de kans te bieden een woning die niet aan de vereisten voldoet, die zich niet in een stedelijk gebied of een verdichte gemeentekern bevindt en die zich in dermate slechte staat bevindt dat renovatie op zich geen zin meer heeft, te laten slopen en een nieuwe woning te laten optrekken in een zone die wel degelijk in de toekomst voor bewoning is aangeduid, dan wel met toepassing van het verlaagde btw-tarief van 6 procent.

Ook dat voorstel heeft de federale collega onderzocht, en hij heeft mij bij brief van 2 juni zijn standpunt daarover medegedeeld. Ook wat dit voorstel betreft, drukt hij zijn bezorgdheid uit over de conformiteit ervan met de Europese regelgeving. Hij vreest dat er een onvoldoende expliciete of intrinsieke band is met de vereiste van in het kader van het sociaal beleid verstrekte huisvesting. Bovendien vreest de collega ook voor oneigenlijk gebruik, artificieel gebruik of misbruik van de voorgestelde maatregel ingevolge het gebrek aan territoriale uniciteit tussen afbraak en nieuwbouw. Het gevaar dreigt dat er enkel en alleen een oud gebouw zou worden afgebroken zonder een daaropvolgende gelieerde nieuwbouw, en de btw-richtlijn voorziet niet in de mogelijkheid om hiervoor een verlaagd btw-tarief toe te passen.

Ik stel evenwel met genoeg vast, mevrouw Taeldeman, dat dit ook leeft in het federale parlement. Momenteel is er in de federale commissie Financiën en Begroting een wetsvoorstel in bespreking dat voorziet in de uitbreiding van de toepassing van het verlaagde btw-tarief voor de afbraak en heropbouw van gebouwen tot het volledige grondgebied. Zowel het Rekenhof als de Raad van State heeft daarover advies uitgebracht, en de Raad van State wijst ook op de noodzaak van het inbouwen van een sociale dimensie in het voorstel, tenzij de Europese reglementering zelf zou worden aangepast. Ik heb ook begrepen dat uw fractie in het federale parlement ook een wetsvoorstel gaat indienen, waarbij de nodige waarborgen voor sociaal beleid zouden zijn ingebouwd. Ik zal dan ook met veel interesse de verdere parlementaire behandeling van die initiatieven blijven opvolgen, in de hoop dat er in het federale parlement een compromis zal komen waarvoor een meerderheid kan worden gevonden.

Wat uw volgende vraag betreft, u begrijpt dat ik niet kan blijven overleggen met mijn federale collega. Mijn federale collega heeft daar een standpunt over, en ik respecteer dat ook. Hij heeft bezorgdheden. Het is in het federale parlement dat daar dan verder over zal moeten worden gediscussieerd. Ik kan u wel antwoorden dat ik niet meteen andere denkpistes heb voor het stimuleren van renovatie via Vlaamse fiscale maatregelen. Ik wil wel uw aandacht erop vestigen dat ook vanuit een lokale beleidsvisie belangrijke impulsen kunnen worden gegeven om wooneigenaars aan te zetten tot sloop en vernieuwbouw. Voor zover mij bekend kennen vier Vlaamse gemeenten, met name Wervik, Blankenberge, Lokeren en Menen, op dit ogenblik een slooppremie toe.



Tot slot kan ik op uw laatste vraag antwoorden dat er op dit ogenblik geen inventaris bestaat die ons een gedetailleerd overzicht geeft van de toestand van het Vlaamse woningenpatrimonium. We weten dus niet hoeveel woningen in aanmerking zouden komen voor sloop. Het Grote Woononderzoek uit 2013 geeft ons wel een algemeen beeld, op basis van een steekproef bij 5000 Vlaamse woningen. De resultaten daarvan hebt u net aangehaald en heb ik zelf eerder in het antwoord op uw vorige vragen om uitleg toegelicht. Geëxtrapoleerd naar Vlaanderen zijn zo'n 350.000 woningen van structureel ontoereikende kwaliteit, waarbij het vooral gaat om woningen van voor 1960. Bij het interpreteren van die resultaten moeten we er wel rekening mee houden dat bij de screening enkel bewoonde woningen werden onderzocht. Indien men ook leegstaande woningen aan de steekproef zou toevoegen, zou het aantal structureel ontoereikende woningen waarschijnlijk wel nog hoger liggen. We kunnen gerust stellen dat voor een groot deel daarvan sloop meer aangewezen zal zijn dan renovatie, vanwege de complexe vereiste renovatiewerken en de hoge kosten die daarmee gepaard gaan. Sloop zal echter niet voor alle 350.000 woningen de meest aangewezen optie zijn – ik hoop het, want ik woon zelf in een huis van 1927. We moeten dus voorzichtig zijn bij het maken van concrete inschattingen.

**De voorzitter:** Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

**Valerie Taeldeman (CD&V):** Voorzitter, ik ga me alvast niet excuseren omdat ik mijn vragen blijkbaar blijf herhalen. Minister, ik kan alleen maar zeggen dat heel wat mensen toch zeer begaan zijn met deze materie. Heel wat jonge kopers stellen zich vragen, en u weet dat ook de bouwsector zelf pleit om een dergelijke maatregel uit te rollen in Vlaanderen.

Ik ben echter tevreden, want ik had eigenlijk nog geen terugkoppeling gehad van u over uw alternatief voorstel, waarbij u inspeelt op de principes van het BRV. U zegt nu dat ook dat voorstel is onderzocht en dat er opnieuw bezorgdheden zijn met betrekking tot Europese regelgeving en de vraag of alles wel past in het kader van een sociaal huisvestingsbeleid. Net als u zullen we de parlementaire besprekingen goed opvolgen van het voorstel dat in de Kamer werd gelanceerd. In elk geval is het voorstel van onze collega geïnspireerd op de bezorgdheden die er zijn met betrekking tot Europese regelgeving inzake het passen in het sociaal huisvestingsbeleid. Er is dus goed rekening gehouden met die opmerkingen in het wetsvoorstel dat werd ingediend.

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

**Willem-Frederik Schiltz (Open Vld):** Minister, uiteraard bent u niet bevoegd voor de btw. Dat is nog een federale bevoegdheid, en we hebben allemaal kennis genomen van de budgettaire bezorgdheden die er ook omtrent een algehele lastenverlaging zijn. Er is de 113 miljoen euro. De Federale Regering heeft best wel moeite om de begroting in evenwicht te krijgen, dus dat lijkt me niet zo evident, maar er is wel een zeker draagvlak om vooral wat sociale projecten betreft in ruimte te voorzien, en op die manier is er ook de mogelijkheid om binnen het Europese kader iets te doen. Een algehele btw-verlaging is immers verworpen door Europa en het Hof van Justitie als zijnde oneigenlijke staatssteun. Mijn vraag is dan echter de volgende. Vlaanderen beschikt over een aantal fiscale instrumenten. U hebt, als minister van Financiën en ook als minister van Energie, in het kader van het aansporen tot energierenovatie een korting op de onroerende voorheffing gelanceerd. We hebben via de pers en andere kanalen vernomen dat u werkt aan het herwerken of herbekijken van dat systeem. Is het mogelijk om ook via de onroerende voorheffing een en ander te doen aan een aantal van de bezorgdheden die de collega hanteert, met name zorgen voor een voldoende snelle renovatiegraad van ons woningenpatrimonium?

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

**Matthias Diependaele (N-VA):** Dat laatste is waarschijnlijk het interessantste om te weten. Minister, u hebt uw antwoord zeer duidelijk gegeven. Ik wil daar wel een nuance aan geven, in die zin dat het niet zomaar gaat om een standpunt van minister Van Overtveldt. Het gaat daadwerkelijk over het feit van een interpretatie van Europese regelgeving. Dat is niet zomaar een standpunt. De Raad van State heeft dat ook bevestigd. Ik weet niet of dat ook zo is voor het Hof van Justitie. De heer Schiltz zegt dat nu, maar de Raad van State zegt in elk geval dat dat niet zomaar kan. Ik denk dat iedereen goed genoeg weet dat de meeste mensen hier een belastingverlaging zullen doen als dat kan. Misschien niet iedereen, mijnheer Bertels. (*Gelach*)

Ik zal alleen voor mijn eigen fractie spreken. Mijn fractie zal in elk geval een belastingverlaging doen als we dat kunnen doen binnen een budgettair verantwoordelijk kader en binnen de Europese regels. Ik neem aan dat niemand hier ervoor pleit om die Europese regels te gaan schenden. In die zin is het dus niet zomaar een standpunt van minister Van Overtveldt, maar is het gewoon Europese regelgeving die moet worden toegepast. In die zin is het ook duidelijk dat mevrouw Smaers met haar voorstel net de poging doet om in te schakelen binnen die Europese reglementering. Ik weet niet hoe de gesprekken daarover lopen, maar dat lijkt me in elk geval de aangewezen weg als je ter zake iets wilt doen binnen een correct budgettair kader en met respect voor de Europese regels. We zullen zien of ze daar daadwerkelijk een meerderheid voor halen. Ik weet het niet.

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

**Jan Bertels (sp-a):** Mijnheer Diependaele, ik voel me aangesproken. Wij zijn voor goede belastingverlagingen. Het hangt ervan af welke men doet. Met betrekking tot de btw en het herstellen of opkalefateren en renoveren van woningen waar de woningkwaliteit ontbreekt: iedereen is daarvoor, denk ik. Ter zake zullen we daadwerkelijk moeten bekijken – daar hebt u wel een punt – hoe je dat kunt doen binnen een Europees kader waaraan we vanuit het Vlaams Parlement niet kunnen raken. Ik neem echter aan dat de minister die bekommernis meeneemt naar zijn federale collega, om dat ook mee te onderbouwen. We zijn voor een belastingverlaging voor sociale doeleinden die goed is, maar spijtig genoeg hebben we ook voorbeelden van belastingverlagingen die minder geslaagd zijn.

**De voorzitter:** Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

**Valerie Taeldeman (CD&V):** De vraag van collega Schiltz was natuurlijk zeer interessant, over de andere fiscale mogelijkheden die er eventueel in de pijplijn zouden kunnen zitten.

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

**Minister Bart Tommelein:** Mevrouw Taeldeman, u had het over de winkelpanden. Dat was wel nog maar een week geleden, geen twee weken geleden. De tijd gaat snel, gebruik hem wel. Dit past binnen de herziening van het decreet inzake de rationalisatie van de fiscaliteit waar ik mee bezig ben. Er bestaat een maatregel die het omzetten van winkelpanden in woningen al vrijstelt van onroerende voorheffing. Het enige dat ik heb gesuggereerd, is dat we bij de evaluatie van die maatregel toch eens zouden bekijken of die aan een aantal parameters voldoet. Ik heb al duidelijk vastgesteld dat dat niet zo is, want daar wordt te weinig gebruik van gemaakt of er wordt te weinig goedkeuring aan gegeven, volgens mij omdat de maatregelen te streng zijn. Meer bepaald, als 50 procent van het pand winkelruimte moet zijn, dan komt bijvoorbeeld al een winkelpand met drie appartementen erboven niet in aanmerking bij die maatregel. Dat zullen we dus toch eens moeten herbekijken, allemaal in het decreet inzake de rationalisatie.

Dan heb ik eraan toegevoegd dat het in het kader van de verdichting en de nood aan woningen in de stadskernen misschien ook wel eens interessant zou zijn om te bekijken of we het omvormen of verbeteren qua woonkwaliteit van de ruimtes boven bestaande winkels ook in aanmerking zouden kunnen nemen. Ook dat is echter iets waarover de regering nog moet beslissen. Dat zijn geen nieuwe maatregelen, zeker het eerste niet, maar gewoon een kwestie van het bekijken van een bestaand decreet. Heeft dat vandaag een impact of geen impact? Daar kunnen we twee dingen mee doen. Ofwel zeggen we dat het decreet niet voldoet omdat er geen gebruik van wordt gemaakt, en dan schrappen we dat beter. Ofwel bekijken we welke maatregelen we dan toch moeten nemen om resultaten te zien.

Uiteraard weet iedereen dat ook de registratierechten nog aan bod moeten komen in deze legislatuur. Het staat trouwens ook in het regeerakkoord. Ook dat kan een opportuniteit zijn om een aantal zaken aan te pakken. Ik sluit dat zeker niet uit. We hebben dat ook gedaan met de schenkbelastingen. Ook de erfbelastingen staan in principe nog op het programma volgens het regeerakkoord. Dus, ik denk dat er nog voldoende mogelijkheden zijn, bij de herziening van fiscaliteit of het rationaliseren van fiscaliteit, om een aantal zaken in de richting van vernieuwing, energiezuinigheid, energie-efficiëntie te sturen en ook andere doelstellingen te behalen, zoals het toch wel rationeler omspringen met beschikbare ruimte.

**De voorzitter:** Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

**Valerie Taeldeman (CD&V):** Minister, ik wil u danken voor uw antwoord. Met deze ploeg hechten wij aan een aantal thema's heel veel belang. Er wordt ook in kortingen voorzien op de onroerende voorheffing. We gebruiken dus een aantal eigen fiscale instrumenten op een zeer goede manier. Ik denk aan de korting die wordt gegeven als een bepaald E-peil wordt gehaald, omdat we willen inzetten op die duurzame, energiezuinige woningen. Er worden kortingen gegeven aan eigenaars die een tweede woning verhuren via het sociaal verhuurkantoor, omdat we willen inzetten op die kwetsbare huurmarkt. Er wordt ook een korting gegeven op de onroerende voorheffing aan die eigenaars die verhuren aan bepaalde doelgroepen van huurders. Ik denk dat u hier ook aangeeft dat u in elk geval bereid bent om andere mogelijkheden op het vlak van fiscaliteit te bekijken als het aankomt op het versnellen inzake ons verouderd woonpatrimonium.

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