



Vlaams
Parlement

stuk **1375** (2011-2012) – Nr. 6
ingediend op 7 februari 2012 (2011-2012)

Ontwerp van decreet

houdende de wijziging van diverse bepalingen
van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen
gelijkgestelde belastingen
betreffende de belasting op de inverkeerstelling
op grond van milieukeurmerken

Verslag

namens de Verenigde Commissies voor Algemeen Beleid,
Financiën en Begroting
en voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
uitgebracht door de heren Wilfried Vandaele en Sas van Rouvoij

Samenstelling van de commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting:

Voorzitter: de heer Eric Van Rompuy.

Vaste leden:

de heer Ward Kennes, mevrouw Griet Smaers, de heren Koen Van den Heuvel, Eric Van Rompuy;
de heren Felix Strackx, Erik Tack, Christian Verougstraete;
de heren Dirk Van Mechelen, Sas van Rouveroi;
de heren Ludo Sannen, Bart Van Malderen;
de heren Matthias Diependaele, Kris Van Dijk;
de heer Lode Vereeck;
de heer Filip Watteeuw.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Dirk de Kort, Jan Durnez, Johan Sauwens;
de heer Joris Van Hauthem, mevrouw Linda Vissers, de heer Wim Wienen;
de heren Marino Keulen, Bart Tommelein;
de heren Patrick Janssens, Bart Martens;
de heren Marc Hendrickx, Jan Peumans;
de heer Ivan Sabbe;
de heer Bart Caron.

Samenstelling van de commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed:

Voorzitter: de heer Bart Martens.

Vaste leden:

de heren Robrecht Bothuyne, Lode Ceyskens, de dames Tinne Rombouts, Valerie Taeldeman;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Pieter Huybrechts, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de dames Gwenny De Vroe, Mercedes Van Volcem;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
mevrouw Tine Eerlingen, de heer Wilfried Vandaele;
de heer Ivan Sabbe;
de heer Hermes Sanctorum.

Plaatsvervangers:

de dames Karin Brouwers, Veerle Heeren, de heren Johan Sauwens, Jan Verfaillie;
mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijk, Wim Wienen;
de heren Karlos Callens, Dirk Van Mechelen;
de heer Philippe De Coene, mevrouw Els Robeyns;
de heer Mark Demesmaecker, mevrouw Liesbeth Homans;
de heer Boudewijn Bouckaert;
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

- 1375** (2011-2012) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2 t.e.m. 4: Amendementen
– Nr. 5: Verslag over hoorzittingen

INHOUD

I.	Toelichting op 13 december 2011.....	4
1.	Vergroening van de verkeersbelastingen.....	4
2.	De nieuwe BIV	6
II.	Algemene bespreking	9
1.	Bespreking op 13 december 2011	9
2.	Hoorzittingen op 11 en 18 januari 2012	10
3.	Algemene bespreking op dinsdag 31 januari 2012.....	10
III.	Artikelsgewijze bespreking	17
IV.	Eindstemming	21
	Gebruikte afkortingen	22
	Tekst aangenomen door de verenigde commissies.....	23
	Bijlage: PowerPointpresentatie	29

Op 29 november 2011 wees het Uitgebreid Bureau van het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukeurmerken (*Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 1375/1*) toe aan de Verenigde Commissies voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting en voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed.

De Verenigde Commissies voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting en voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed bespraken het ontwerp van decreet houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukeurmerken op 13 december 2011 en op 11, 18 en 31 januari 2012.

Op 11 en 18 januari 2012 werden hoorzittingen gehouden, waarvan verslag uitgebracht wordt in *Parl. St. Vl. Parl. 2011-12, nr. 1375/5*.

Op 11 en 18 januari 2012 werden hoorzittingen gehouden met de afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu en Gezondheid van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie; de afdeling Transport en Mobiliteit van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek; professor Joeri Van Mierlo, vakgroep Elektrotechniek en Energietechniek van de Vrije Universiteit Brussel; de Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie; de Vlaamse Automobilistenbond en de Bond Beter Leefmilieu.

I. TOELICHTING OP 13 DECEMBER 2011

Mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, en de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, geven toelichting bij het ontwerp van decreet. Bij de toelichting werd gebruik gemaakt van een PowerPointpresentatie die als bijlage te vinden is.

1. Vergroening van de verkeersbelastingen

Mevrouw *Joke Schauvliege* wijst op de gezondheidsproblematiek. De aanwezigheid van fijn stof (PM10 en PM2,5) en van NO₂ en NO_x hebben een negatieve impact op de luchtkwaliteit in Vlaanderen en veroorzaken gezondheidsproblemen.

Daarnaast is er de klimaatproblematiek. De uitstoot van CO₂ zorgt op langere termijn voor opwarming van de aarde en klimaatverschuivingen met onvoorziene effecten op onze leefomgeving.

Het is ook een grensoverschrijdende problematiek. Diverse Europese richtlijnen beogen de verbetering van de luchtkwaliteit. Voor de klimaatproblematiek zijn er zowel Europese als internationale initiatieven waarin reductiedoelstellingen worden vastgelegd.

De minister toont een figuur die de uitstoot van fijn stof per sector weergeeft (zie bijlage). Verkeer blijkt verantwoordelijk voor 20 percent van de uitstoot van fijn stof. Ook inzake de uitstoot van NO_x is het verkeer de grootste verantwoordelijke.

Wat betreft de uitstoot van CO₂ zijn er al aanzienlijke reducties gerealiseerd in de ETS-sectoren, de energie-intensieve bedrijven die onder het Europese emissiehandelssysteem vallen. In de niet-ETS-sectoren, waaronder transport, moeten nog bijkomende inspanningen gebeuren.

De minister wijst op de tendensen in de Europese Unie. Er bestaan reeds regelingen zoals het eurovignet voor vrachtwagens en er zijn ontwikkelingen in Frankrijk, Duitsland en

Oostenrijk. Ook voor personenwagens bestaan er in diverse Europese landen systemen zoals tolwegen en wegenvignetten. Er is ook een luchtbeleid dat door de lidstaten en de EU wordt gevoerd. De EU beperkt de CO₂-uitstoot door het opleggen van de zogenaamde euronormen voor vrachtwagens en personenwagens en vaardigde richtlijnen uit inzake nationale emissieplafonds en luchtkwaliteit.

Binnen België heeft Vlaanderen zich voorgenomen de verkeersfiscaliteit te vergroenen. De verkeersfiscaliteit betreft dan zowel de belasting op de inverkeerstelling als de jaarlijkse verkeersbelasting. Voor vrachtwagens zal er tegen 2013 een kilometerheffing in voege zijn. De haalbaarheid van een kilometerheffing voor personenwagens wordt nog onderzocht.

Minister Schauvliege wijst nog op de nieuwe wending die de vergroening van de BIV heeft genomen. Het Vlaamse Gewest ging ervan uit niet bevoegd te zijn voor de autofiscaliteit van vennootschappen. De Raad van State stelt in zijn advies over het voorontwerp van decreet echter uitdrukkelijk dat Vlaanderen autonoom bevoegd is, niet alleen voor natuurlijke personen, maar ook voor vennootschappen zonder leasingactiviteiten.

Waarom eerst de BIV?

De minister stelt dat niet wordt gewacht op de vergroening van de jaarlijkse verkeersbelasting omdat de Vlaamse Regering het belangrijk vindt om nu al de aankoopbeslissing van de consument te sturen. De bedoeling is dat de consument een wagen kiest die minder fijn stof en CO₂ uitstoot.

Die optie ligt volledig in de lijn van het Vlaamse regeerakkoord van 2009. De minister citeert: “De Vlaamse overheid zal de inning van de verkeersbelastingen vanaf 1 januari 2011 in eigen beheer nemen. We zullen zo snel mogelijk werk maken van een vergroening van de autofiscaliteit op basis van de milieuprestaties van de wagen. In afwachting van het nieuwe systeem voeren we op korte termijn al een bonus-malussysteem voor particuliere wagens in, waarbij er een korting of toeslag op de BIV doorgevoerd zal worden op basis van de milieukeurmerken van de wagen. Het bonus-malussysteem leidt niet tot minderingen voor de Vlaamse begroting. Sociaal verantwoorde correcties blijven mogelijk.”.

De huidige BIV is vooral gebaseerd op het vermogen van de motor, uitgedrukt in fiscale pk of kilowatt. Het probleem is dat de huidige BIV onvoldoende leidt tot gedragssturing. Binnen eenzelfde marktsegment is er geen stimulans voor een klimaat- of milieuvriendelijke type wagen.

Randvoorwaarden en uitgangspunten

Minister Schauvliege licht de randvoorwaarden toe op basis waarvan de hervorming van de BIV werd uitgewerkt.

Het was voor de Vlaamse Regering belangrijk om te werken met gegevens die gekend en aanvaard zijn en met data die beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen. Om die reden wordt met het Europees aanvaard systeem van de euronormen gewerkt. Ook de CO₂-uitstoot is gekend per type wagen en wordt daarom gebruikt.

Een tweede voorwaarde was dat de nieuwe BIV sturend moet zijn inzake milieu (de component luchtkwaliteit en de fijnstofproblematiek) als inzake klimaat (de klimaatcomponent).

De hervorming mag geen verdoken belastingverhoging zijn. Ze moet een budgetneutrale operatie worden. Uiteraard moet wel rekening worden gehouden met het verwachte gedragseffect.

Een volgende voorwaarde was dat de berekeningswijze geschikt was voor nieuwe en tweedehandse voertuigen.

De hervorming mag ook niet asociaal zijn. Burgers die zich geen nieuwe, milieuvriendelijkere wagen kunnen veroorloven, mogen niet de grote dupe worden van de vergroening.

Door deze randvoorwaarden is het volgens minister Schauvliege een moeilijke evenwichtsoefening geworden. Er wordt naar gestreefd binnen elk segment van de markt de consumenten aan te zetten tot een milieu- en klimaatbewuste keuze.

Het eerste uitgangspunt is dan ook dat de aankoop van schone nieuwe wagens wordt gestimuleerd. De meest vervuilende wagens moeten zo snel mogelijk worden vervangen.

Er wordt een stimulans gegeven aan de aankoop van wagens op aardgas en wagens op lpg en voor de aankoop van elektrische en 'plug-in' hybride wagens.

De leeftijd van de wagen wordt in rekening gebracht. Er is immers steeds evolutie in het wagenpark.

Tweedehandswagens uitgerust met een roetfilter krijgen een bonus.

2. De nieuwe BIV

Minister *Philippe Muyters* geeft toelichting bij de formule die wordt voorgesteld voor de berekening van de nieuwe BIV. De formule bevat de parameter CO_2 , een correctiefactor voor CNG en lpg (f), een correctieterm voor de evolutie van het nieuwe wagenpark, een exponent voor machtsverheffing (m), een term bepaald door de euronorm en type brandstof (c) en een leeftijdscorrectie voor tweedehandswagens (LC).

$$BIV = \left(\left(\frac{CO_2 * f + x}{CO_{2,ref}} \right)^m * refbedrag + c \right) * LC$$

Luchtcomponent

De term c betreft de luchtcomponent. De referentie is de Europese norm, die een onderscheid maakt naargelang van de brandstof (benzine of diesel). Er is een weging voor de parameters NO_x , fijn stof, HC (koolwaterstoffen) en CO. Dat leidt tot de berekening van een vaste term voor lucht naargelang de euronorm en de brandstof.

Uit de getoonde tabel blijkt dat de vaste term voor lucht voor dieselveertuigen varieert van 8521,27 euro (euronorm 0) naar 49,01 euro (euronorm 6). Voor benzine-wagens varieert de term van 3389,92 euro (euronorm 0) naar 61,35 euro (euronorm 6).

De wagens die nu op de markt worden gebracht, beantwoorden aan euronorm 5. De minister laat opmerken dat uit de tabel ook blijkt dat de PM-uitstoot van dieselwagens die aan deze norm beantwoorden quasi gelijk is aan die van benzine-wagens. De uitstoot van NO_x ligt hoger, maar die van HC en CO lager. De normen voor dieselwagens en benzine-wagens komen dus dicht bij elkaar te liggen. Dat blijkt uit de getoonde waarden voor euronorm 6.

Klimaatcomponent

De klimaatcomponent betreft de uitstoot van CO_2 . De getoonde curve vertoont een vrij vlak verloop tot een uitstoot van 150 g/km, maar gaat vanaf dat punt steil omhoog tot een

maximumbedrag van 10.000 euro. De minister benadrukt dat de uitstoot bepalend is voor deze term en niet de grootte van de wagen op zich.

Leeftijdscorrectie en gefaseerde invoering

De leeftijdscorrectie bedraagt 100 percent voor een nieuwe auto en vermindert tot en met het negende jaar met 10 percent. De Vlaamse Regering wil daarmee rekening houden met het feit dat wagens die een aantal jaren geleden milieuvriendelijk waren bij de aankoop, dit nu minder zijn in vergelijking met de nieuwe modellen op de markt.

Voor de tweedehandswagens is er bovendien een gefaseerde invoering over drie jaar voor natuurlijke personen. Zo telt het nieuwe tarief in 2012 slechts voor 33 percent mee in de berekening. Vanaf 2014 geldt het nieuwe tarief voor 100 percent. Deze sociale correctie geldt niet voor bedrijfswagens omdat ze daarvoor niet relevant wordt geacht.

Minimum en maximum

Het minimumbedrag van de nieuwe BIV bedraagt 40 euro (tegenover 61,5 euro vandaag) en het maximum 10.000 euro (tegenover 4957 euro vandaag).

De luchtcomponent wordt bovendien geïndexeerd op basis van de consumptieprijsindex.

Voor de klimaatcomponent wordt een indexering van 4,5 g/km per jaar toegepast. Minister Muyters legt uit hoe dit werd berekend. Op basis van cijfers van VITO bleek dat de gemiddelde uitstoot van het Vlaamse wagenpark 140 g/km bedroeg in 2010. De Europese verordening (EG) nr. 443/2009 van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken, legt voor 2020 een vereiste gemiddelde uitstoot van de modellen op van 95 g/km. De doelafstand van 45 g/km wordt door de jaarlijkse aanpassing van deze term gespreid over tien jaar.

Verminderingsen en vrijstellingen

De formule voor de nieuwe BIV bevat ook een aantal verminderingen. Voor lpg-wagens is de uitstoot gemiddeld 12 percent lager. Indien gehomologeerd als benzinewagen wordt voor lpg de CO₂-factor vermenigvuldigd met 0,88 (parameter f). Voor wagens gehomologeerd als CNG-voertuig is er een bijkomende correctie van x 0,93 omdat rekening wordt gehouden met het 'well-to-wheel'-voordeel, waarbij dus ook de productie in rekening wordt gebracht. Voor wagens zowel op CNG als benzine en gehomologeerd als benzine wordt een combinatie van beide factoren in rekening gebracht (CO₂-factor x 0,88 x 0,93).

Wagens ouder dan 25 jaar betalen het minimum van 40 euro, vergelijkbaar met de verkeersbelastingen. Indien een roetfilter werd geïnstalleerd, wordt de euronorm in de luchtcomponent met een eenheid verbeterd (bijvoorbeeld van euro 4 naar euro 5).

Er is een vrijstelling voor elektrische voertuigen, plug-in hybrides en voertuigen op waterstof.

Aanpassingen op vraag van de adviesraden

Er werd advies gevraagd aan de Minaraad, SERV en de Mobiliteitsraad van Vlaanderen en de Raad van State. De uitgebrachte adviezen hebben tot aanpassingen geleid.

Om ongewenste effecten te vermijden, werd het minimumbedrag van 61,50 euro, vergelijkbaar met het huidige bedrag, verminderd tot 40 euro.

In de formule werd de vijfde macht vervangen door een zesde macht. Daardoor is er een snellere daling van de BIV vanaf ongeveer 150 gram CO₂ per kilometer neerwaarts. Boven de 150 g CO₂/km stijgt het bedrag sneller naar 10.000 euro. Dit heeft volgens de minister een gunstig effect voor kleine en middenklassewagens.

De Raad van State heeft, zoals reeds vermeld, opgemerkt dat de gewesten ten volle bevoegd zijn voor wagens ingeschreven door vennootschappen en dergelijke zonder leasingactiviteiten. Het samenwerkingsakkoord is enkel nodig voor leasingwagens. Het ontwerp van decreet is daarom ook van toepassing op wagens ingeschreven door vennootschappen zonder leasingactiviteiten.

Toepassingsgebied

Minister Muyters verwijst naar artikel 4, paragrafen 3 en 4, van de Bijzondere Financieringswet: “De gewesten zijn bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de in artikel 3, eerste lid, 10° en 11°, bedoelde belastingen te wijzigen. Ingeval de belastingplichtige van deze belastingen een vennootschap, zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, is de uitoefening van deze bevoegdheden afhankelijk van een voorafgaandelijk tussen de drie gewesten te sluiten samenwerkingsakkoord zoals bedoeld in artikel 92bis, §2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.”. De minister verwijst nog eens naar de aanpassing die werd aangebracht naar aanleiding van het advies van de Raad van State.

Dit maakt de nieuwe BIV van toepassing:

- op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen;
- op voertuigen ingeschreven door in het Vlaamse Gewest gevestigde natuurlijke personen of ingeschreven door in het Vlaamse Gewest gevestigde vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en vzw's zonder leasingactiviteiten;
- op voertuigen ingeschreven vanaf 1 januari 2012. Dat was althans de vooropgestelde datum van inwerkingtreding in het ontwerp van decreet. Uit de parlementaire behandeling kan een andere datum voortvloeien;
- met een infasering voor particuliere tweedehandswagens.

Vergelijking met de huidige BIV

Het effect van de hervorming werd berekend op basis van de 3000 meest ingeschreven nieuwe modellen in 2011. Daarbij waren er 1602 dalers (53,4 percent), waarvoor dus minder BIV moet worden betaald, tegenover 1398 stijgers (46,6 percent).

De minister toont ook een tabel met het effect voor de twintig grootste CO₂-uitstoters (zie bijlage).

Informatie

De minister wijst ook op de rekenmodule die op de site van Vlaamse Belastingdienst is geplaatst. De burger die de euronorm en CO₂-uitstoot van de wagen kent, kan de nieuwe BIV berekenen. Bij de verkoop van tweedehandswagens moet de BIV worden geafficheerd.

De bedoeling van de Vlaamse Regering is dat mensen bij de aankoop van de wagen over de emissies van de wagen gaan nadenken en dat er door de BIV een gedragswijziging komt ten voordele van meer milieu- en klimaatvriendelijke wagens.

II. ALGEMENE BESPREKING

1. Bespreking op 13 december 2011

De heer *Dirk Van Mechelen* vraagt duidelijke communicatie naar de burger. Op het terrein heerst er complete chaos omdat men niet weet dat de BIV niet vanaf 1 januari 2012 zal ingaan. Hij stelt daarom voor dat de verenigde commissies hierover een mededeling zouden doen. De heer *Eric Van Rompuy* verwijst naar amendement nr. 1 van de heren Matthias Diependaele, Koen Van den Heuvel, Bart Martens en Wilfried Vandaele, mevrouw Griet Smaers en de heren Ludo Sannen en Eric Van Rompuy dat ertoe strekt de inwerkingtreding op 1 maart 2012 te brengen (*Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1375/2).

De heer *Joris Van Hauthem* merkt op dat de berekeningsformule al online staat, hetgeen bijzonder voorbarig is want het parlement moet zich nog uitspreken over het voorgelegde ontwerp van decreet. De heer *Philippe Muylers* repliceert dat dit er uitdrukkelijk bijstaat. Voor de heer *Joris Van Hauthem* is een dergelijke voorafname compleet ongepast.

Voor de heer *Dirk Van Mechelen* is de communicatie een chaos; mensen sluiten verkeerde contracten af. Er moet minstens worden gemeld dat het niet in werking treedt vóór 1 maart 2012. Het voorgelegde ontwerp van decreet is zeer laattijdig ingediend. Vlaanderen is meestal zeer zorgvuldig als het over fiscaliteit gaat. Hier is de communicatie echter zeer onzorgvuldig gebeurd. De heer *Eric Van Rompuy* stelt voor het ontwerp van decreet zo snel mogelijk te behandelen, zodat het in werking kan treden, en er dus klaarheid komt; de Vlaamse Regering heeft het ontwerp van decreet correct ingediend.

De heer *Kris Van Dijk* citeert hetgeen gepubliceerd is op het Belastingportaal Vlaanderen op de website van de Vlaamse overheid: “De Vlaamse Regering heeft de intentie om in de loop van 2012 een nieuwe regelgeving rond de belasting op de inverkeerstelling (BIV) in te voeren. Indien deze regeling ook effectief van kracht wordt na goedkeuring van het Vlaams Parlement zal de nieuwe vergroende BIV berekend worden op basis van de milieukennmerken: CO₂-uitstoot, brandstoftype en euronorm. Aangezien deze aangekondigde maatregel nog geen definitief goedgekeurde wetgeving betreft, heeft de informatie op deze site louter een informatieve waarde. De informatie heeft geen enkele juridische bewijskracht. De Vlaamse Belastingdienst kan dan ook niet verantwoordelijk gesteld worden indien de definitief goedgekeurde decreetteksten en bij afgeleide het resultaat van de toekomstige berekening van de BIV zou afwijken van de hier bekomen informatie.”.

De heer *Robrecht Bothuyne* wijst op het ruime maatschappelijke debat, dus de minister moet burgers voorlichten. Er is daarbij duidelijk aangegeven dat het een intentie is. Er is intussen ook het amendement nr. 1 van de meerderheid dat de datum van inwerkingtreding op 1 maart 2012 brengt. De heer *Sas van Rouveroy* verwijst naar de tweede pagina van dezelfde website: “nieuwe voertuigen: in de loop van 2012: de BIV wordt onmiddellijk voor de volle 100% op de nieuwe manier berekend voor nieuwe voertuigen, die voor de eerste maal in het verkeer gebracht worden vanaf 1 januari 2012”. De communicatie is dus zeer onduidelijk. De heer *Eric Van Rompuy* verwijst naar het amendement om de datum van inwerkingtreding op 1 maart 2012 te brengen. De heer *Marino Keulen* betreurt het gebrek aan transparantie. De wijziging van de regeling van de BIV door de meerderheid sleept al maanden aan, hetgeen ook bevestigd wordt door mevrouw *Marleen Van den Eynde*.

2. Hoorzittingen op 11 en 18 januari 2012

Zie *Parl. St.* Vl. Parl. 2011-12, nr. 1375/5.

3. Algemene bespreking op dinsdag 31 januari 2012

De heer *Marino Keulen* stelt dat Open Vld het voorgelegde ontwerp van decreet over de belasting op de inverkeerstelling als een belastingverhoging ziet die zeker geen milieuvoordeel oplevert. Het ontwerp van decreet hecht immers te weinig waarde aan de uitstoot van NO_x, stikstof, en fijn stof, wat dieselvoertuigen bevoordeelt. De sociale correctie zorgt er daarenboven voor dat oudere en vervuilende wagens langer zullen blijven rijden. De BIV is daarenboven marginaal ten opzichte van de andere belastingen, enkel een vergroening van de totale verkeersbelasting zal effect hebben. De BIV is niet berekend op basis van de Ecoscore en belast dus niet alle vervuilende componenten. De BIV bevoordeelt grote dieselwagens en is een strop voor de kleinere gezins- en stadswagens en om die reden asociaal. Tot slot wijst het lid erop dat de belasting de CO₂-uitstoot niet op gelijke wijze belast. Open Vld wenst een echte vergroening van de autofiscaliteit door enkel het gebruik en niet het bezit van de wagen te belasten via een slimme kilometerheffing afhankelijk van de milieuprestaties van het voertuig. Daarbij moeten niet alleen de BIV, maar ook de verkeersbelasting, de aankoop van de nummerplaat, en de accijnzen op de brandstof in de hervorming betrokken worden.

De heer *Felix Strackx* ziet de huidige BIV als een luxebelasting, in 1992 ingevoerd ter vervanging van de hogere btw op luxewagens. De belasting was gebaseerd op de cilinderinhoud en het motorvermogen, en bestond uit zeven schalen en wordt nu vervangen door een aankoopsturende milieubelasting gebaseerd op parameters van verbruik en uitstoot. Elke auto zal belast worden volgens een ingewikkelde formule met als resultaat een belasting van 40 tot 10.000 euro. Vlaams Belang is principieel tegen een BIV omdat de personenauto al de melkkoe van de staat is: btw, verkeersbelasting, taksen en accijnzen, en dus ook nog een aankoopbelasting. Ook Touring vindt dat de chauffeurs in opstand moeten komen omdat ze door de staat worden leeggemolken.

Daarenboven gaat de nieuwe BIV volledig voorbij aan het principe dat de vervuiler betaalt. De milieubelasting wordt immers geheven vóór de auto gereden heeft. Het bezit van een potentieel vervuilende auto zegt niets over de vervuiling. Die hangt af van het gebruik. De BIV kan dus even goed beschouwd worden als een boete voor een in de ogen van de overheid verkeerde aankoop.

De spreker laakt voorts de onbegrijpelijke tarifiering. Hij pleit voor een beperkt aantal belastingschalen, zodat ook particulieren, bijvoorbeeld bij de aan- of verkoop van een tweedehandsauto, gemakkelijk de belasting kunnen berekenen en niet voor verrassingen komen te staan.

Kleine en middenklassewagens, veruit de grootste groep, zullen meer dan voorheen betalen. Wagens met een inhoud groter dan 2000 cc (cilinderinhoud) betalen dan weer minder dan nu. De heer Strackx kreeg net amendementen voorgelegd om de formule aan te passen, maar kan daar onmogelijk zo snel de impact van beoordelen. De nieuwe BIV wordt enkel geheven op personenwagens, niet op vrachtwagens, bestelwagens, geleasede auto's; de gewone man wordt dus getroffen. Transitverkeer, buitenlandse voertuigen betalen evenmin. De Vlaamse Regering stuurt aan op een geavanceerd wegenvignet, maar neemt daar volgens de heer Strackx te veel tijd voor.

Een volgende kritiek is dat de BIV niet zal zorgen voor een vergroening van het wagenpark. Het is bewezen dat 65 percent van de schadelijkste uitstoot wordt veroorzaakt door 10 percent van de auto's. Het lid vreest dat eigenaars langer met die voertuigen zullen blijven rijden omdat de BIV de tweedehandsaankoop ervan minder aantrekkelijk maakt.

Vlaams Belang stelt voor een schrootpremie uit te keren om die meest vervuilende auto's van de weg te halen.

De heer Strackx is tegen de volledige vrijstelling voor elektrische auto's, de productie van elektriciteit is immers niet CO₂-neutraal. Het is onbegrijpelijk dat elektrisch verwarmen een boete oplevert en elektrisch rijden een premie. De Vlaamse overheid geeft een premie als een voertuig uitgerust wordt met een roetfilter, maar ingevoerde auto's met roetfilter krijgen die premie niet. Voor Vlaams Belang volstaat een vermelding in de memorie van toelichting niet, maar moet het ontwerp van decreet bepalen dat men op alle mogelijke manieren mag bewijzen dat een auto uitgerust is met een roetfilter. De heer Strackx dankt tot slot alle parlementsleden die zijn opmerking over de oldtimers in hun amendementen meenemen.

Voor de heer *Lode Vereeck* had de Vlaamse Regering er beter aan gedaan enkele opmerkingen van adviesorganen ter harte te nemen en de hervorming van de autofiscaliteit in haar geheel te beschouwen.

Dat zou de kritiek van een ordinaire belastingverhoging pareren en een echt effect op de vergroening hebben. De nieuwe BIV belast daarenboven het bezit en niet het gebruik van een voertuig. Uit verkeerskundig onderzoek blijkt dat naarmate de vaste kost stijgt, het aantal gereden kilometers ook toeneemt. Variabele kosten, ook een variabele fiscaliteit, leiden tot minder autogebruik en dus ook tot minder vervuiling. De hoorzittingen hebben geleerd dat de nieuwe BIV eveneens zijn doel als groene milieutaks bij de aankoop voorbijschiet door de berekeningswijze.

Mevrouw *Griet Smaers* onthoudt uit de hoorzittingen dat de NOx-factor in de nieuwe BIV zwaarder moet doorwegen, daarom hebben de meerderheidsfracties amendementen daartoe ingediend. Dat neemt niet weg dat de formule van de Vlaamse Regering evenwichtig is en een eerste stap in de vergroening van de verkeersfiscaliteit, conform het regeerakkoord. Daarenboven wijst de spreker op de sociale correcties en de budgettaire neutraliteit, die ervoor zorgt dat de BIV geen belastingverhoging is.

Naast de NOx-component passen de amendementen van de meerderheidsfracties enkele andere aspecten aan, precies om voornoemd evenwicht te behouden. De NOx-waarde van euro 3 tot euro 5-wagens wordt gelijkgesteld aan die van euro 2-wagens. Om de budgettaire neutraliteit te garanderen, wordt ook de constante 6000 gewijzigd, door een aanpassing van het referentiebedrag naar 4500. Voorts wordt verduidelijkt dat een oldtimer vanaf 25 jaar na inverterstelling wel degelijk kan genieten van een gunsttarief. Tot slot wordt een overgangsbepaling ingevoerd voor diegenen die recent een auto kochten en rekenden op de berekeningswijze van het ontwerp van decreet. Van 1 maart 2012, de datum van inwerkingtreding, tot 30 april 2012 zal de BIV berekend worden op de meest voordelige wijze voor de belastingplichtige, ofwel volgens de formule van de regering, ofwel volgens de formule van het parlement.

De heer *Hermes Sanctorum* wijst de ministers Muyters en Schauvliege erop dat ze een onafgewerkt ontwerp van decreet indienden: de vele amendementen, na de vele wijzigingen door de regering, bewijzen dat. De oppositiepartijen hebben hun amendementen tijdig ingediend, de regeringspartijen op het laatste nippertje wat de bespreking ervan bemoeilijkt.

De hoorzittingen en meer in het bijzonder de toelichtingen van VITO en professor Van Mierlo, hebben aangetoond dat de Ecoscore een betere basis is voor een groene BIV. De Ecoscore houdt rekening met tal van factoren gedurende de volledige levenscyclus van een auto. Het grote nadeel is dat hij berekend wordt op de theoretische uitstoot. VUB en VITO hadden beter de Ecoscore al eerder verfijnd tot een eigen en goede basis voor de BIV. Hij acht dat nog altijd zinvol en heeft daartoe een amendement nr. 3 ingediend (*Parl.*

St. VI. Parl. 2011-12, nr. 1375/2). Hij vermoedt dat het amendement in hoofddorde zal worden verworpen en vraagt daarom in het amendement in bijkomende orde nieuwe waarden voor stikstofoxide, die rekening houden met de reële uitstoot. In elk geval wordt op die manier een meer representatieve groene belasting geheven op de meer vervuilende dieselwagens. Dat geldt trouwens ook voor wagens met euronorm 6. Hij vraagt de meerderheid waarom zij die categorie zo laag belasten.

De budgetneutraliteit, een meerderheidsfetisj, is voor de spreker belangrijk maar extra inkomsten dankzij een groene belasting zijn voor hem zeker geen taboe. Voorts ziet hij de rationele redenering achter de tabel van het amendement van de meerderheidsfracties niet. Hij vraagt wat meer technische uitleg want vermoedt een politiek compromis en geen rationele beslissing.

De heer *Bart Martens* merkt op dat het becijferen van de totale kost van verkeer een puzzel is, waarvan een aankoopbelasting als BIV een stukje vormt. Daarnaast zijn de jaarlijkse verkeersbelastingen, en misschien later ook het wegenvignet in de plaats daarvan, daar een onderdeel van. De gewesten zijn sinds het Lambermontakkoord bevoegd voor de aankoopbelasting op wagens, behalve dan voor leasewagens die op de markt worden gebracht. Het lid vindt de poging tot vergroening een nobel idee van de Vlaamse Regering, want het oude systeem, dat gebaseerd is op fiscale pk's, had weinig te maken met de maatschappelijke impact. Met het voorgelegde ontwerp van decreet kan men de aankoop van auto's die zuiniger en schoner zijn, stimuleren, op voorwaarde dat de belasting hoog genoeg is, maar ook weer niet te hoog, want dan remt men de vernieuwing van het wagenpark af. Bovendien is er weinig maatschappelijke steun voor een gigantische opdrijving, want automobilisten voelen zich nu al uitgeperst, argumenteert het lid.

De Vlaamse Regering baseerde zich voor haar sturing op de Europese uitstootnormen. Tijdens de hoorzittingen bleek evenwel dat er wetenschappelijke consensus bestaat over het feit dat de werkelijke NOx-uitstoot van dieselwagens vier keer hoger is dan de norm-uitstoot, waardoor de vergroening een louter papieren operatie dreigde te worden. Het zijn immers juist dieselwagens die worden bevoordeeld doordat CO₂ voor 60 percent meetelt in de formule.

De spreker legt uit dat het amendement van de meerderheid dat verhelpt. De NOx-uitstoot van dieselwagens van euro 2 tot euro 5 wordt vastgeklemd op de parameter van euro 2, want sindsdien is de NOx-uitstoot in de praktijk niet meer gedaald. Dat gebeurde niet voor euro 6, omdat de eerste tests daarmee een NOx-uitstoot opleverden die wel de norm benadert. Als dat uiteindelijk toch niet het geval blijkt te zijn, kan de Vlaamse Regering nog altijd remediëren, en dat geldt trouwens ook voor de eventuele inkomstenvermindering.

Om te vermijden dat de aanpassing van de NOx-term voor dieselwagens tot een verhoging van de belastinginkomsten zou leiden, werden de referentiebedragen voor CO₂ en de luchtterm aangepast in het amendement van de meerderheid. De spreker is voorstander van budgetneutraliteit en herhaalt zijn argument van het gevaar op uitstel van vernieuwing, die hij gelijkstelt met vergroening. Verder blijft ook op ook de tweedehandsmarkt sturing aanwezig zonder dat die auto's onverkoopbaar worden. Bovendien wordt gezorgd voor een overgangsmaatregel om mensen die tijdens het autosalon een dieselauto kochten, niet te confronteren met een plotse verhoging. Gedurende twee maanden vanaf 1 maart zal de belastingdienst zich voor hen baseren op de oorspronkelijke formule uit het ontwerp van decreet.

De heer Martens besluit dat het ontwerp van decreet een perfect evenwicht biedt. Toch is bij amendement ook een NOx-correctie nodig, want Vlaanderen heeft moeite met het halen van de luchtkwaliteitsnormen op dat vlak, in het bijzonder in stedelijke agglomera-

ties. Bovendien zit de uitstoot ook boven het Europese plafond. Welnu, dieselwagens blijken 40 percent van die verantwoordelijkheid te dragen. Het lid hoopt dat de aanpassing in het amendement voor een echte vergroening zal zorgen. Dieselwagens worden iets duurder, benzinewagens iets goedkoper, waardoor het signaal wordt gekeerd. Het lid geeft wel toe dat mensen die veel rijden, belang blijven hebben bij de keuze voor diesel. Normale gebruikers in een stedelijk verkeer zullen echter goedkoper af zijn met die voor benzine.

Tot slot hoopt de sp.a-fractie op een snel samenwerkingsakkoord met de andere gewesten over de aanpak van leasewagens.

De heer *Wilfried Vandaele* vindt het een grote verdienste van het ontwerp dat het er is, ook al is het pas tien jaar na de regionalisering. Het is een belangrijke stap in de aanpak van CO₂, met haar effect op de opwarming van de aarde. Maar in de hoorzittingen bleek dat ook wat NOx betreft nog grote winst kon geboekt worden door het verkeer. De euronorm vindt het lid een goed, eenvormig systeem. Anderzijds blijkt de werkelijke uitstoot van NOx van euro 5 nog altijd even hoog te zijn als die van euro 2. De meerderheid heeft daarop een manier gezocht om de NOx-component correcter te wegen dan in het ontwerp van decreet zonder het systeem zelf te wijzigen. De heer Vandaele denkt in dat verband dat er onvoldoende steun is voor de Ecoscore als alternatief. Zelf vindt hij de bijgestuurde euronorm even goed. Hij onderstreept dat aan het financiële model niets verandert, alleen het milieuaspect wijzigt licht.

Over de overgangsmaatregel is lang overlegd binnen de meerderheid, omdat hij gedurende twee maanden voor een – beperkte – administratieve complicatie zorgt. Uiteindelijk werd er toch voor een amendement gekozen, ter wille van de consument die niet in de gelegenheid is zijn reeds aangekochte auto in verkeer te brengen voor de inwerkingtreding van de nieuwe regeling. Hij erkent dat op de website van de Vlaamse overheid duidelijk te lezen was dat de regeling nog niet definitief vastlag, maar men weet hoe de kopers reageren.

De N-VA-fractie is het er niet mee eens dat dit een belastingverhoging is. De gevolgen werden op allerlei manieren berekend en daaruit valt te concluderen dat de operatie al bij al vrij neutraal is. Er zijn natuurlijk wel verschuivingen, maar dat is ook de bedoeling. Het lid geeft wel toe dat de gewenste gedragsverandering niet precies te voorspellen valt, maar dat is onvermijdelijk. Verder werd afgesproken om de impact van euro 6 in 2015 in de gaten te houden, meer bepaald de inkomstenvermindering die hij tot gevolg zou kunnen hebben.

Het gaat hier om een eenmalige belasting, een klein maar belangrijk element in het geheel, waaraan de N-VA-fractie verder mee wil werken. Zo is zij het scenario van de kilometerheffing genegen, bevestigt hij tot slot.

De heer *Lode Vereeck* informeert naar het verschil tussen het amendement van Open Vld en dat van de meerderheid. Hij wijst verder op de consequenties ten aanzien van de gemeentelijke belastingen bij een (mogelijke) invoering van een wegenvignet.

De heer *Erik Tack* noemt de opdracht van minister Muyters schizofreen. Als minister van Financiën en Begroting is hij verantwoordelijk voor het financiële evenwicht, maar hier ligt een ontwerp van decreet voor dat tegelijk budgetneutraal en gedragssturend wenst te zijn. Het lid begrijpt niet hoe de regeling neutraal kan zijn, als zij de verminderde aankoop van vervuilende en dus hoger belaste wagens beoogt.

Verder noemt hij het streven naar gedragssturing een gevaarlijk precedent, dat in conflict is met de individuele vrijheid. Ook alcohol en vet bedreigen de gezondheid van de Vlaamse bevolking. Voor wanneer een taks op de aankoop van koelkasten? De oude regeling voor BIV vond hij socialer.

Het voorstel om gedurende twee maanden twee formules naast elkaar te laten bestaan, vindt hij aberrant. Hij spreekt tegen dat de maatregel wordt ingevoerd ter wille van mensen die op basis van een oude formule een keuze hebben gemaakt en ziet er veeleer een middel in om de klungelachtige communicatie van de Vlaamse administratie goed te maken.

Vervolgens roept hij de vraag op hoeveel mensen zich tijdelijk in Wallonië, waar andere bedragen gelden, zullen inschrijven, om na de inverkeerstelling van hun nieuwe auto terug te keren. Tot slot vindt hij dat het amendement van de meerderheid veel te laat is ingediend in de commissie om alle consequenties van de wijziging in te schatten. Hij wil daarom graag concrete voorbeelden.

De heer *Marino Keulen* herinnert eraan dat zijn fractie voorstander is van de Ecoscore. Wat de overgangsregeling betreft, pleit hij voor transparantie en rechtszekerheid door de voordeligste formule te hanteren, ongeacht of het nu gaat om een nieuw voertuig of een occasie.

De heer *Hermes Sanctorum* meent toch dat de Ecoscore een middel is om de berekeningen fijner af te stemmen en meer representatief te werken. De euronorm biedt grote categorieën terwijl de Ecoscore ook nog zaken als de levenscyclus en de reële uitstoot van een wagen in rekening brengt en verfijnder is.

Het lid wil graag weten wat de effecten zijn van de voorliggende meerderheidsamendementen, die nog niet in het model zitten, op de aankoop van een wagen.

Dat de vernieuwing van het wagenpark zou stilvallen als de bedragen van de nieuwe BIV te hoog uitvallen, lijkt de heer Sanctorum onzin. Hij leerde uit de hoorzittingen dat de BIV zeker niet het aankoopgedrag volledig stuurt of zou hertekenen. De sturing zit hem veeleer in het type wagen dat zal worden aangekocht en niet in het al dan niet aankopen van een voertuig.

De CO₂-term kent een aantal eigenaardige effecten, oppert het lid. In dat verband is niets te vinden in de amendementen van de meerderheid, merkt hij. De curve wordt zeer steil waar de CO₂-uitstoot theoretisch zeer hoog wordt. In dat hoog segment worden diesels gestimuleerd omdat hun theoretische uitstoot veel lager ligt dan bij benzinewagens.

De heer Sanctorum betreurt wel dat er van overgangsmaatregelen sprake moet zijn in plaats van een ruime periode vooraf de wijzigingen te kunnen aankondigen. Hij vreest dat men daardoor ook in de eerstvolgende maanden nog snel in groten getale wagens zal aanschaffen.

Sinds 1 januari 2011 is de Vlaamse overheid bevoegd voor het innen van de BIV. Het lid had dan ook verwacht, met N-VA in de Vlaamse Regering, dat de fiscale autonomie daarmee een vaart zou nemen. Het lid stelt dat het evenwel een knoeidossier is gebleken.

De heer *Bart Martens* weerlegt dat de Ecoscore een beter fundament zou bieden. Ze is net zo goed gebaseerd op foute homologatiewaarden die voortkomen uit testbankritten en niet op praktijkritten. De terugval op genormeerde uitstoot is daarom net zo goed een probleem bij de Ecoscore als bij de euronorm. De verschillende componenten in de Ecoscore worden wel op een andere manier gewogen: onder meer CO₂ telde voor 50 percent, terwijl de formule van de Vlaamse overheid dat voor ongeveer 60 percent meerekende. De CO₂-component is in het aangepaste amendement licht verlaagd, stipt het lid aan, precies om de luchtcomponent en de CO₂ in een andere verhouding te brengen. Er is een lichte verschuiving naar de verhouding tussen componenten zoals in de Ecoscore gehanteerd wordt. Desalniettemin mag de Ecoscore niet als het ultieme instrument

beschouwd worden aangezien ze dezelfde tekortkoming omvat als de euronorm. Het lijkt het lid ook goed dat de uiteindelijke formule ook terugverwijst naar normen en data die ook beschreven zijn in Europese richtlijnen en verordeningen.

De heer Martens laakt enigszins de opmerking dat de Vlaamse Regering haar werk niet naar behoren zou gedaan hebben omdat de meerderheid nog met amendementen moet komen. Het parlement moet zijn rol kunnen spelen en heeft na hoorzittingen bijstellingen voorgesteld. Dat was ook de gang van zaken, in elk geval voor wat de commissie voor Leefmilieu betreft, voor alle reeds goedgekeurde decreten.

Bij de opmerkingen van Open Vld over de transparantie van het werken met overgangsbepalingen en het feit dat er met twee formules zou worden gewerkt, wijst het lid erop dat dezelfde factoren ook terugkomen in het amendement van Open Vld. Hij merkt op dat men zelfs de idee van hun amendement heeft overgenomen en kiest voor de meest gunstige oplossing voor de consument in de overgangsfase. In de formule van Open Vld wordt ook gerekend met oude fiscale pk en een berekening op basis van de nieuwe formule uit het ontwerp van decreet.

Bij aankoop van een wagen duurt het ook al snel een tweetal maanden voor oplevering, merkt de heer Martens nog op. Hij betwijfelt dan ook dat er een aankoopgolf zou volgen op de beslissingen om nog van de meest gunstige formule te kunnen gebruikmaken.

Mevrouw *Griet Smaers* herhaalt dat de door de meerderheidsfracties bij amendement voorgelegde formule geen politiek akkoord behelst. De formule houdt volgens haar terdege rekening met vergroening, sociale correctie en budgetneutraliteit. Die laatste is geen fetisj, stelt het lid, maar wel een weloverwogen keuze om geen belastingverhoging aan de burger op te leggen. Het evenwicht wordt ermee bewaard, zij het met andere accenten. De vergroening uit zich bij aankoop van een al dan niet meer vervuilende wagen. De totaliteit aan inkomsten zou zo gelijk blijven.

Een ander beoogd evenwicht betrof het niet verstoren van de tweedehandsmarkt. Dat is nodig omdat men anders de oudere voertuigen veel langer op de weg zou houden om toch niet met een veel hogere BIV te verkopen.

Ook mevrouw Smaers ziet een duidelijk verschil met het amendement van Open Vld inzake de overgangsbepaling. Daarin wordt de formule fiscale pk opgenomen, terwijl de meerderheid de keuze voor het laagste tarief laat op basis van de formule ontworpen door de Vlaamse Regering of de formule na wijziging door het Vlaams Parlement. De meerderheid voorziet ook niet in een retroactieve werking.

De nieuwe BIV zal er concreet toe leiden dat een modaal gezin voor een nieuwe middenklasse dieselwagen gemiddeld 200 euro meer betaalt ten opzichte van de formule van de Vlaamse Regering. Voor benzinewagens komt het neer op een gemiddelde daling van de BIV met een gelijkaardig bedrag.

De heer *Wilfried Vandaele* bevestigt dat een milieuvriendelijker aankoopgedrag leidt tot minder inkomsten, maar stelt daartegenover dat met die factor rekening is gehouden door te voorzien in een marge van 15 percent. De kans is groot dat er minder inkomsten zullen zijn in 2015.

Het staat iedereen vrij om een dure auto te kopen, maar er dan ook de prijs voor te betalen. Het ontwerp tast de individuele vrijheid dus helemaal niet aan. Dat de onderhandelings tijd vergden, komt door de complexiteit, niet door het ontbreken van eensgezindheid onder de meerderheid. De regeringsexperts hebben de tijd genomen voor uitgebreide berekeningen.

Ten behoeve van de heer *Marino Keulen* legt mevrouw *Griet Smaers* uit dat het nieuwe systeem vanaf 1 maart 2012 start. Tot 30 april 2012 geldt echter het meest gunstige tarief voor diegenen die de voorbije weken een auto kochten: de regeling van het ontwerp van het decreet of die van het amendement van de meerderheid. Voor een dieselauto zal de regeling van de regering allicht voordeliger zijn, voor een benzineauto de berekening van het parlement. Waarop de heer *Marino Keulen* samenvat dat de meerderheid voor nieuwe auto's bepaalt dat van 1 januari tot 29 februari 2012 het oude systeem geldt, van 1 maart tot 30 april 2012 de voordeligste regeling en vanaf 1 mei 2012 het parlementaire systeem. Hij herhaalt dat Open Vld in zijn nieuwe amendement een retroactieve regeling laat vallen.

Volgens de heer *Wilfried Vandaele* is de overgangsmaatregel van Open Vld in ieder geval niet eenvoudiger dan die van de meerderheid.

De heer *Felix Strackx* vraagt om ook te beschikken over enkele simulaties van de regeling in het door de meerderheid ingediende amendement.

De heer *Lode Vereeck* acht het beter en eenvoudiger om de oude BIV-regeling in een overgangperiode aan te houden dan een niet-goedgekeurde berekeningswijze die ooit in een ontwerp van decreet is opgenomen. Hij blijft het vreemd vinden dat zowel de partijen van de meerderheid als Open Vld tot dezelfde formule gekomen zijn. De heer *Marino Keulen* legt uit dat volgens het Open Vld-amendement de burger van periode 1 maart tot 30 april 2012 het voordeligste tarief mag kiezen voor zowel nieuwe als tweedehandse auto's.

Minister *Philippe Muyters* wijst erop dat de Vlaamse Regering een marge heeft gehanteerd voor minderinkomsten die voortvloeien uit gedragswijzigingen. Het ontwerp van decreet wil het gedrag wijzigen, niet de belasting verhogen. Het zwaarder tellen van de NOx-uitstoot kan de inkomsten beïnvloeden als de euronorm 6 van kracht wordt in 2015. Hij ziet trouwens niet echt veel betwisting want Open Vld gebruikt dezelfde basisformule als de meerderheid. Werken met belastingschalen zou ingaan tegen het principe van de euronorm, aldus de minister. Op advies van de Raad van State heeft de Vlaamse Regering haar oorspronkelijke ontwerp gewijzigd zodat de belasting ook geldt voor firmawagens, als ze ten minste niet geleased zijn. De Vlaamse Regering heeft beslist om nu het bezit van de auto te belasten, maar dat betekent niet dat het gebruik later niet kan worden aangepakt. Aan de heer *Sanctorum* zegt de minister dat de Vlaamse Regering een ontwerp van decreet heeft ingediend maar dat het de parlementsleden vrijstaat om wijzigingen aan te brengen.

De minister is fier dat Vlaanderen sinds januari 2011 de verkeersbelasting zo int en controleert dat de pakkans groter geworden is. De BIV hervormen met respect voor de drie uitgangsprincipes is niet eenvoudig, zowel de Vlaamse Regering als de meerderheidspartijen hebben er heel wat tijd in geïnvesteerd.

Minister *Joke Schauvliege* vindt de overgang van fiscale pk naar gedragssturing een belangrijke stap, die past in het streven naar vergroening van de autofiscaliteit uit het regeerakkoord. Omdat met verschillende – ecologische maar ook sociale – elementen rekening moest worden gehouden, was het geen eenvoudige oefening. De Vlaamse Regering wist dat de euronorm een theoretisch model was dat afweek van de werkelijke uitstoot, maar vreesde anderzijds kritiek op de afwijking van een bestaande en bij de Vlaamse Belastingdienst bekende norm. De minister vindt dat zowel het model dat de regering indiende als de bijsturing van het parlement, waar de regering achter staat, perfect kunnen. Dat Vlaanderen niet bevoegd is voor productnormering, was een handicap.

De heer *Marino Keulen* herhaalt dat Open Vld achter het principe van de Ecoscore blijft staan. Toch diende zijn fractie een amendement in op het ontwerp van decreet, hoewel dat van een andere keuze uitgaat, maar die is nu eenmaal politieke realiteit. Motivering

is dat de burger niet de dupe mag worden van de verwarrende besluitvorming binnen de meerderheid.

De heer *Hermes Sanctorum* leidt uit het antwoord van minister Muylers af dat het amendement van de meerderheid eigenlijk gebaseerd is op dat van Open Vld. Voor het lid is de overgangsmaatregel een vorm van herstelbeleid na veel te vroege communicatie over de herziening. Gevolg is dat er nu drie systemen zijn: het oude, dat van de Vlaamse Regering en dat van het Vlaams Parlement. Hij heeft ernstige vragen over de duidelijkheid daarvan voor de burger.

Minister *Philippe Muylers* verwees naar het amendement van Open Vld om een andere reden, namelijk om de kritiek op de complexiteit van het meerderheidsvoorstel te pareren met het argument dat Open Vld dezelfde principes en formule hanteert.

Mevrouw *Griet Smaers* vult aan dat de meerderheid, na bespreking van de door de Vlaamse Regering aangereikte modellen, haar amendement door de Vlaamse Belastingdienst (VLABEL) heeft laten nakijken op uitvoerbaarheid.

De heer *Lode Vereeck* vraagt of de commissie de simulaties door VLABEL kan krijgen.

De heer *Bart Martens* erkent dat de overgangsregeling voor een deel gebaseerd is op de principes van een eerder amendement van Open Vld. Omgekeerd dient Open Vld nu een nieuw amendement in waarvan de formule identiek is aan deze van de meerderheid. Het verwondert hem dan ook dat Open Vld een onterecht persbericht de wereld instuurt waarin het de meerderheid beschuldigt van sluikse belastingverhoging, de bevoordeling van dieselwagens, het missen van een kans op vergroening van het wagenpark en het hanteren van een formule die geen rekening houdt met de correcte NOx-uitstoot. Van al die dingen is geen sprake meer na het meerderheidsamendement, dat slechts inzake de overgangperiode verschilt met dat van Open Vld.

Omdat het eerstgenoemde ervoor zorgt dat consumenten die de voorbije weken een aankoopbeslissing namen, nooit meer aankoopbelasting moeten betalen dan wat de verkopers en de website duidelijk maakten, terwijl dat in het voorstel van Open Vld wel kan, vraagt hij die fractie om zich bij dat van de meerderheid aan te sluiten en haar persbericht in te trekken.

Op vraag van de heer *Felix Strackx* geeft de heer *Wilfried Vandaele* twee voorbeelden voor de Volkswagen Golf. Volgens zijn berekeningen zou voor een nieuwe Golf 1900 diesel de BIV met 19 percent dalen tot 401 euro. Voor een nieuwe Golf 1400 benzine zou de BIV dalen met 71 percent tot 142 euro. De algemene tendens is dat de BIV stijgt voor de middencategorie van dieselvoertuigen en daalt voor de middencategorie van benzinewagens. De filosofie is dat bestuurders die niet veel kilometers doen, worden aangemoedigd om over te stappen naar een benzinewagen.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

De ingediende amendementen zijn gepubliceerd in *Parl. St.* Vl. Parl. 2011-12, nr. 1375/2 tot en met 1375/4.

De amendementen met de nummers 1, 2 en 4 werden door de indieners ingetrokken voor de artikelsgewijze bespreking.

Artikel 1

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 20 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 2

Amendement nr. 3A van de heren Hermes Sanctorum, Filip Watteeuw en Dirk Peeters (amendement in hoofdorde) strekt ertoe de in dit artikel voorgestelde tekst van artikel 97, §2, van het WIGB te vervangen. De indieners willen dat de BIV, die volgens het ontwerp van decreet verschuldigd is op grond van de milieukeurmerken van een voertuig, wordt uitgedrukt in functie van de Ecoscore. Daaronder wordt de totaliteit van de milieuprestaties van het voertuig verstaan, volgens het berekeningsmodel ontwikkeld door VITO. De berekening van de Ecoscore moet tevens rekening houden met de reële uitstoot van de verschillende pollutanten, dit wil zeggen de uitstoot die tot stand komt bij gebruik van het voertuig in het normale dagelijkse verkeer. De aanwezigheid van een roetfilter wordt eveneens in rekening gebracht.

Indien dit amendement niet wordt aangenomen, stellen de indieners in bijkomende orde een amendement op artikel 3 voor (amendement 3B).

Amendement nr. 3A wordt verworpen met 14 stemmen tegen 3 bij 5 onthoudingen.

Artikel 2 wordt aangenomen met 14 stemmen tegen 3 bij 5 onthoudingen.

Artikel 3

Amendement nr. 3B van de heren Hermes Sanctorum, Filip Watteeuw en Dirk Peeters strekt ertoe in de voorgestelde tekst van artikel 97quater, 5°, de eerste tabel te vervangen. Volgens de indieners blijkt de reële uitstoot van dieselmotoren, vooral van stikstofoxiden, bij motoren die voldoen aan euro 4, 5 of 6 niet beduidend lager te liggen dan bij euro 3-motoren. Daarom wordt in het amendement, in de berekening van het bedrag op basis van de luchtterm c, de uitstoot van NOx vanaf euro 3 constant gehouden.

Het amendement nr. 3B wordt verworpen met 14 stemmen tegen 1 bij 7 onthoudingen.

Amendement nr. 5 van de heren Felix Strackx, Erik Tack, Christian Verougstraete en Pieter Huybrechts en de dames Marleen Van den Eynde en Agnes Bruyninckx-Vandenhoude strekt ertoe in de voorgestelde tekst van artikel 97quinquies, de zinsnede “voertuigen die meer dan 25 jaar ingeschreven zijn geweest” te vervangen door de zinsnede “voertuigen die meer dan 25 jaar geleden voor het eerst in het verkeer werden gebracht”.

Het amendement betreft de regeling voor zogenaamde oldtimers. De huidige tekst zou volgens de indieners impliceren dat een auto gedurende minstens 25 jaar (al dan niet onderbroken) ingeschreven moet zijn geweest om in aanmerking te komen voor het forfaitaire tarief van 40 euro BIV. Talrijke oldtimers voldoen niet aan die voorwaarde. Daarom stellen de indieners voor om terug te keren naar een gebruikelijke omschrijving “voertuigen die meer dan 25 jaar geleden voor het eerst in het verkeer werden gebracht”.

Het amendement nr. 5 wordt verworpen met 15 stemmen tegen 6 bij 3 onthoudingen.

Amendement nr. 6 van de heer Marino Keulen, mevrouw Gwenny De Vroe en de heren Dirk Van Mechelen, Sas van Rouvoij en Bart Tommelein strekt ertoe in de voorgestelde tekst artikel 97ter, met daarin de formule op basis waarvan de belasting op de voertuigen wordt berekend, te vervangen. Hetzelfde amendement vervangt ook de voorgestelde tekst van artikel 97quater, 5°, die de luchtcomponent van de formule bepaalt. Het amendement vervangt ook artikel 97quinquies met de bepaling over oldtimers.

Amendement nr. 7 van mevrouw Griet Smaers, de heren Bart Martens, Wilfried Vandaele, Eric Van Rompuy, Bart Van Malderen, Kris Van Dijck en mevrouw Valerie Taeldeman wijzigd de tekst van het ontwerp van decreet op dezelfde punten.

De indieners van de amendementen nr. 6 en nr. 7 verwijzen naar de hoorzittingen die over het ontwerp van decreet werden gehouden. Daaruit is volgens hen gebleken dat het ontwerp van decreet te weinig rekening houdt met de reële NOx-emissies. Die liggen voor dieselwagens van euro 3 tot en met euro 5 aanzienlijk hoger dan op basis van de euronorm zou mogen worden verondersteld. Daarom wordt nu voorgesteld om de impact van de NOx-component voor euro 3 tot en met euro 5-wagens gelijk te stellen aan deze van euro 2-wagens.

De vervanging in artikel 97ter van de constante ‘6000’ in de formule door ‘4500’ moet er, in combinatie met de aangepaste tabel in artikel 97quater, 5°, voor zorgen dat de opbrengsten van de BIV in lijn liggen met de opbrengsten zoals deze bij de indiening van het ontwerp van decreet door de Vlaamse Regering werden geraamd.

De wijziging van artikel 97quinquies beoogt een correctere formulering van de bepalingen over oldtimers. Het gaat om “voertuigen die een eerste maal in verkeer zijn gesteld 25 jaar geleden of eerder”.

Het amendement nr. 6 wordt verworpen met 14 stemmen tegen 2 bij 8 onthoudingen.

Het amendement nr. 7 wordt aangenomen met 15 stemmen bij 9 onthoudingen.

Het gewijzigde artikel 3 wordt aangenomen met 15 stemmen bij 9 onthoudingen.

Artikelen 4 tot 6

De artikelen 4 tot 6 worden zonder opmerkingen aangenomen met 15 stemmen bij 9 onthoudingen.

Artikel 6/1 (nieuw)

Amendement nr. 8 van de heer Marino Keulen, mevrouw Gwenny De Vroe en de heren Dirk Van Mechelen, Sas van Rouveroj en Bart Tommelein strekt ertoe een nieuw artikel 6/1 in te voegen.

De indieners willen een bijkomende overgangsbepaling invoegen om de omschakeling van de oude naar de nieuwe regeling te laten verlopen zonder enig nadelig gevolg voor de belastingplichtigen die bij hun aankoop mogelijk zijn uitgegaan van hetzij de oude, hetzij de nieuwe regeling. Ze houden daarbij ook rekening met de gemiddelde levertijd van een nieuwe wagen. Gedurende een periode van twee maanden zou door de belastingadministratie ambtshalve het laagste tarief toegepast worden, zijnde hetzij het oude tarief op basis van fiscale pk/kw (artikel 98), hetzij het nieuwe tarief op basis van de nieuwe artikelen 97ter tot en met 97decies.

Amendement nr. 8 wordt verworpen met 15 stemmen tegen 3 bij 6 onthoudingen.

Artikel 7

Amendement nr. 9 van de heer Marino Keulen, mevrouw Gwenny De Vroe en de heren Dirk Van Mechelen, Sas van Rouveroj en Bart Tommelein strekt ertoe artikel 7 te vervangen. De indieners stellen voor dat voor tweedehandswagens gedurende de periode van 1 maart tot en met 30 april 2012 nog geen procentuele berekening zal gebeuren, maar dat het laagste tarief zal worden toegepast (cf. amendement nr. 8 van dezelfde indieners). Pas vanaf 1 mei 2012 zal de BIV voor tweedehandswagens voor natuurlijke personen gedeeltelijk berekend worden op basis van het oude tarief en gedeeltelijk op basis van het nieuwe tarief, en dit tot eind 2013.

Amendement nr. 9 wordt verworpen met 15 stemmen tegen 2 bij 7 onthoudingen.

Amendement nr. 10 van mevrouw Griet Smaers, de heren Bart Martens, Wilfried Vandaele, Eric Van Rompuy, Bart Van Malderen, Kris Van Dijck en mevrouw Valerie Taeldeman strekt er eveneens toe artikel 7 te vervangen.

Het amendement betreft een andere overgangsregeling dan die voorgesteld in de amendementen 8 en 9 van de Open Vld-fractie. Het moet samen met het amendement nr. 11 van de meerderheidsfracties betreffende een nieuw artikel 8/1 worden gelezen (cf. infra). Voor tweedehandswagens betekent dit dat gedurende de periode van 1 maart tot en met 30 april 2012 de procentuele berekening zal gebeuren, maar dat voor het deel op basis van de artikelen 97ter tot en met 97novies WIGB, het laagste bedrag zal genomen worden dat bekomen wordt na de berekening op basis van de berekeningswijze opgenomen in het ontwerp van decreet, zoals het door de Vlaamse Regering bij het Vlaams Parlement werd ingediend, en anderzijds de nieuwe berekeningswijze.

Amendement nr. 10 wordt aangenomen met 15 stemmen tegen 2 bij 7 onthoudingen.

Het gewijzigde artikel wordt aangenomen met 15 stemmen tegen 2 bij 7 onthoudingen.

Artikel 8

Dit artikel wordt zonder opmerkingen aangenomen met 15 stemmen tegen 2 bij 7 onthoudingen.

Artikel 8/1 (nieuw) (vernummerd artikel 9)

Amendement nr. 11 van mevrouw Griet Smaers, de heren Bart Martens, Wilfried Vandaele, Eric Van Rompuy, Bart Van Malderen, Kris Van Dijck en mevrouw Valerie Taeldeman strekt ertoe een nieuw artikel 8/1 in te voegen.

De indieners achten het niet onwaarschijnlijk dat de laatste maanden nogal wat aankopen van nieuwe wagens zijn gebeurd mede in functie van de nieuwe regeling zoals aangekondigd in het ontwerp van decreet. Omdat de belastingplichtige moeilijk kon inschatten dat de uiteindelijke regelgeving hiervan zou afwijken, wordt in de aangegeven periode (1 maart 2012 tot en met 30 april 2012) de belasting op de inverkeerstelling berekend als het laagste bedrag enerzijds bekomen door de berekening op basis van de berekeningswijze opgenomen in het ontwerp van decreet, zoals door de Vlaamse Regering bij het Vlaams Parlement ingediend, en anderzijds de nieuwe berekeningswijze na amendering.

Amendement nr. 11 wordt aangenomen met 15 stemmen tegen 2 bij 7 onthoudingen.

In de tekst aangenomen door de commissies wordt het artikel 8/1 vernummerd tot artikel 9.

Artikel 9 (vernummerd artikel 10)

Amendement nr. 12 van de heer Marino Keulen, mevrouw Gwenny De Vroe en de heren Dirk Van Mechelen, Sas van Rouveroij en Bart Tommelein strekt ertoe de datum van inwerkingtreding in artikel 9 te wijzigen.

Ook amendement nr. 13 van mevrouw Griet Smaers, de heren Bart Martens, Wilfried Vandaele, Eric Van Rompuy, Bart Van Malderen, Kris Van Dijck en mevrouw Valerie Taeldeman wijzigt eveneens de datum van inwerkingtreding in 1 maart 2012.

Amendement nr. 12 wordt verworpen met 15 stemmen tegen 3 bij 6 onthoudingen.

Amendement nr. 13 wordt aangenomen met 15 stemmen tegen 2 bij 7 onthoudingen.

Het gewijzigde artikel wordt aangenomen met 16 stemmen bij 8 onthoudingen.

VI. EINDSTEMMING

Reflectietermijn

Voor de eindstemming beslist de commissie bij tweederde meerderheid van de aanwezige leden, 16 tegen 8, dat er geen reflectietijd en reflectienota's zullen zijn, overeenkomstig artikel 56, 3, van het reglement van het Vlaams Parlement.

Het gewijzigde ontwerp van decreet houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverterstelling op grond van milieukeurmerken, wordt aangenomen met 16 stemmen tegen 8.

Bart MARTENS,
voorzitter

Wilfried VANDAELE
Sas VAN ROUVEROIJ,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

BIV	belasting op de inverkeerstelling
CNG	compressed natural gas
CO	koolstofmonoxide
CO ₂	koolstofdioxide
ETS	Emissions Trading System
EU	Europese Unie
HC	koolwaterstof
LC	leeftijdcorrectie
lpg	Liquefied Petroleum Gas
Minaraad	Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen
NO	stikstofmonoxide
NO ₂	stikstofdioxide
NO _x	stikstofoxiden
PM	particulate matter, determinator voor fijnstofdeeltjes
PM _{2,5}	deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 2,5 micrometer
PM ₁₀	deeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 10 micrometer
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
VLABEL	Vlaamse Belastingdienst
WIGB	Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen

TEKST AANGENOMEN DOOR DE VERENIGDE COMMISSIES

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Aan artikel 97 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, ingevoegd bij de wet van 1 juni 1992, waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 zal vormen, wordt een paragraaf 2 toegevoegd, die luidt als volgt:

“§2. De belasting op de voertuigen omschreven in artikel 97bis is verschuldigd op grond van milieukeurmerken.

De milieukeurmerken van het wegvoertuig worden uitgedrukt in functie van de CO₂-uitstoot en de milieuklasse euronorm 0, 1, 2, 3, 4, 5 of 6. De aanwezigheid van een roetfilter wordt eveneens in rekening gebracht.

Euronormen zijn de maximumdrempels voor de concentratie van bepaalde vervuilende stoffen in de uitlaatgassen van de autovoertuigen, zoals bepaald in opeenvolgende Europese richtlijnen en verordeningen.

Het vermogen van de motor wordt uitgedrukt in hetzij fiscale paardenkracht, hetzij in kilowatt.”.

Art. 3. In titel V, hoofdstuk IV, van hetzelfde wetboek wordt een afdeling I, die bestaat uit de artikelen 97bis tot en met 97decies, ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling I. Belasting op de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en de minibussen vermeld in artikel 94, punt 1°, die worden geacht in het verkeer te zijn gesteld in het Vlaamse Gewest

Art. 97bis. De belasting op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en de minibussen vermeld in artikel 94, punt 1°, die worden geacht in het verkeer te zijn gesteld in het Vlaamse Gewest, met uitzondering van personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en de minibussen vermeld in artikel 94, punt 1°, die worden geacht in het verkeer te zijn gesteld door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten, wordt berekend op de wijze vermeld in de artikelen 97ter tot en met 97decies.

Art. 97ter. De belasting op de voertuigen wordt berekend volgens de volgende formule:

$$BIV = \left(\left(\frac{CO_2 * f + x}{250} \right)^6 * 4500 + c \right) * LC$$

Art. 97quater. De variabelen, vermeld in artikel 97ter, worden als volgt gedefinieerd:

- 1° CO₂ = de CO₂-uitstoot van het voertuig zoals gemeten tijdens de homologatie van het voertuig volgens de geldende Europese regelgeving;
- 2° f = 0,88 voor voertuigen aangedreven door lpg;
 f = 0,93 voor voertuigen aangedreven door aardgas;
 f = 0,744 voor voertuigen aangedreven door zowel aardgas als benzine en voor zover ze als benzinewagen gehomologeerd zijn;
 f = 1 voor andere voertuigen;

- 3° $x = \text{CO}_2$ -correctieterm in functie van de technologische evolutie; x is gelijk aan $0 \text{ g CO}_2/\text{km}$ en wordt jaarlijks verhoogd met $4,5 \text{ g CO}_2/\text{km}$ vanaf het jaar 2013;
- 4° LC (leeftijdscorrectie). De leeftijdscorrectie wordt bepaald op basis van de ouderdom van het voertuig. De ouderdom van het voertuig wordt vastgesteld op grond van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig, in het binnenland of in het buitenland, en die is vermeld op het inschrijvingsbewijs. Het percentage in de onderstaande tabel wordt toegepast volgens de term LC in de formules vermeld in artikel 97quater;

Ouderdom van het voertuig	waarde LC
Minder dan 12 volle maanden	100%
Vanaf 12 volle maanden tot en met 23 volle maanden	90%
Vanaf 24 volle maanden tot en met 35 volle maanden	80%
Vanaf 36 volle maanden tot en met 47 volle maanden	70%
Vanaf 48 volle maanden tot en met 59 volle maanden	60%
Vanaf 60 volle maanden tot en met 71 volle maanden	50%
Vanaf 72 volle maanden tot en met 83 volle maanden	40%
Vanaf 84 volle maanden tot en met 95 volle maanden	30%
Vanaf 96 volle maanden tot en met 107 volle maanden	20%
Vanaf 108 volle maanden	10%

- 5° c = constante (luchtcomponent) die functie is van de euronorm en brandstofsoort van de wagen zoals vermeld in de volgende tabel:

Diesel	Euronorm	Bedragen in euro
	euro 0	2130,32
	euro 1	625,00
	euro 2	453,37
	euro 3	357,23
	euro 3 + roetfilter	337,66
	euro 4	337,66
	euro 4 + roetfilter	331,92
	euro 5	331,92
	euro 6	12,25

Benzine, lpg en aardgas	Euronorm	Bedragen in euro
	euro 0	847,31
	euro 1	378,93
	euro 2	113,31
	euro 3	71,08
	euro 4	17,06
	euro 5	15,34
	euro 6	15,34

Art. 97quinquies. De belasting bedraagt nooit minder dan 40 euro en nooit meer dan 10.000 euro. De belasting op voertuigen die een eerste maal in verkeer zijn gesteld 25 jaar geleden of eerder, wordt forfaitair bepaald en bedraagt 40 euro.

Art. 97sexies. De bedragen opgenomen in artikel 97quater, punt 5°, en de bedragen opgenomen in artikel 97quinquies zijn gekoppeld aan de schommelingen van het algemeen indexcijfer van de consumptieprijs van het rijk. De belastingbedragen worden aangepast op 1 juli van elk jaar op grond van de schommelingen van het algemeen indexcijfer van de consumptieprijs dat vastgesteld is tussen de maand mei van het vorig jaar en de maand mei van het lopende jaar.

Art. 97septies. Als de euronorm van het voertuig niet gekend is wordt die bepaald aan de hand van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig. De volgende data worden gebruikt om de normen te bepalen als die gegevens niet gekend zijn:

Datum van eerste inschrijving van het voertuig in het binnenland of in het buitenland	Euronorm
Tot en met 31 december 1993	euro 0
Vanaf 1 januari 1994 t/m 31 december 1996	euro 1
Vanaf 1 januari 1997 t/m 31 december 2000	euro 2
Vanaf 1 januari 2001 t/m 31 december 2005	euro 3
Vanaf 1 januari 2006 t/m 31 december 2010	euro 4
Vanaf 1 januari 2011 t/m 31 december 2014	euro 5
Vanaf 1 september 2015	euro 6

Art. 97octies. Als de gegevens inzake CO₂-uitstoot van het voertuig niet gekend zijn worden de standaardwaarden genomen voor de CO₂-uitstoot, vermeld in de onderstaande tabel:

Brandstof	Cilinderinhoud	Euronorm						
		6	5	4	3	2	1	0
		CO ₂ -emissies uitgedrukt in g/km						
Benzine en lpg	0 tot en met 1399 cc	117	125	140	150	164	173	175
	1400 tot en met 2000 cc	150	159	172	185	200	211	213
	hoger dan 2000 cc	228	238	247	259	279	295	297
Diesel	0 tot en met 1399 cc	98	103	120	116	125	132	133
	1400 tot en met 2000 cc	117	125	144	151	163	173	174
	hoger dan 2000 cc	159	169	201	199	214	226	228
Aardgas	0 tot en met 1399 cc	94	100	112	120	131	139	140
	1400 tot en met 2000 cc	120	127	138	148	160	169	171
	hoger dan 2000 cc	182	190	198	207	223	236	238

Art. 97novies. De aanwezigheid van een roetfilter zoals vermeld in artikel 97quater, punt 5°, wordt vastgesteld op basis van ofwel de PM-gegevens, ofwel op grond van de gegevens met betrekking tot de premie voor de aankoop en installatie van emissieverminderende voorzieningen in voertuigen met een dieselmotor. Onder PM wordt begrepen de uitstoot van deeltjes zoals gemeten tijdens de homologatie van het voertuig volgens de geldende Europese regelgeving.

Een roetfilter zoals vermeld in artikel 97quater, punt 5°, is ofwel een halfopen ofwel een gesloten roetfilter.

Een gesloten roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij voertuigen van euronorm 3 en 4 met een uitstoot kleiner of gelijk aan 10 mg/km PM. Als in de waarden evenwel de com-

binatie van 0 mg/km PM en 0 g/km CO₂ voorkomt, dan wordt er geacht geen gesloten roetfilter aanwezig te zijn.

Een halfopen roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij voertuigen indien de premie-aanvraag voor de aankoop en installatie van de roetfilter door de Vlaamse overheid werd goedgekeurd.

Art. 97decies. Op voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een elektrische motor of waterstof en op plug-in hybride voertuigen wordt geen belasting geheven. Een plug-in hybride voertuig is een voertuig aangedreven door een elektrische motor en een verbrandingsmotor waarvoor de energie geleverd wordt aan de elektrische motor door batterijen die volledig kunnen opgeladen worden via een aansluiting aan een externe energiebron buiten het voertuig.”.

Art. 4. In titel V, hoofdstuk IV, van het hetzelfde wetboek, wordt tussen artikel 97decies en artikel 98, het laatst gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, een afdeling II ingevoegd, die luidt als volgt:

“Afdeling II. Bedrag van de belasting voor motorfietsen, luchtvoertuigen, boten en andere voertuigen, dan de voertuigen vermeld in artikel 97bis”.

Art. 5. In artikel 98, §1, van hetzelfde wetboek, het laatst gewijzigd bij het decreet van 9 juli 2010, wordt de zin “De belasting wordt naar de volgende grondslagen en aanslagvoeten vastgesteld.” vervangen door de zin “De belasting wordt voor de voertuigen, die niet vermeld staan in artikel 97bis, naar de volgende grondslagen en aanslagvoeten vastgesteld.”.

Art. 6. In artikel 99, §1, van hetzelfde wetboek, ingevoegd door de wet van 1 juni 1992, worden de woorden “worden geacht op de openbare weg in gebruik te zijn genomen” vervangen door de woorden “worden geacht in het verkeer te zijn gesteld” en worden de woorden “repertorium van de dienst van het Wegverkeer” vervangen door de woorden “het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid”.

Art. 7. Onverminderd artikel 97decies van titel I van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, wordt de belasting op de wegvoertuigen, omschreven in artikel 94, punt 1°, van dit wetboek, die niet voor de eerste keer worden ingeschreven, gedeeltelijk vastgesteld op basis van de artikelen 97ter tot en met 97novies van dit wetboek, en op basis van artikel 98 van dit wetboek, volgens de verdeling weergegeven in de onderstaande tabel:

Periode tijdens dewelke een afzonderlijke verdeling wordt toegepast zowel op basis van de artikelen 97ter tot en met 97novies als artikel 98 WIGB	Percentage onderhevig aan de belasting van de artikelen 97ter tot en met 97novies WIGB	Percentage onderhevig aan de belasting van afdeling II (artikel 98 WIGB)
Voertuigen die ingeschreven zijn of moesten zijn in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid van 1 maart 2012 tot en met 31 december 2012	33%	67%
Voertuigen die ingeschreven zijn of moesten zijn in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid van 1 januari 2013 tot en met 31 december 2013	67%	33%

Art. 8. Artikel 7 is enkel van toepassing op de wegvoertuigen omschreven in artikel 94, punt 1°, die niet voor de eerste keer worden ingeschreven door een natuurlijke persoon.

Art. 9. Voor wegvoertuigen als bedoeld in titel V, hoofdstuk IV, afdeling I, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, die ingeschreven zijn of moesten zijn in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid vanaf 1 maart 2012 tot en met 30 april 2012, wordt de belasting vastgesteld op het laagste bedrag dat bekomen wordt enerzijds op basis van de artikelen 97ter tot en met 97decies, anderzijds op basis van dezelfde artikelen, waarbij evenwel in artikel 97ter de formule als volgt wordt gewijzigd:

$$BIV = \left(\left(\frac{CO_2 * f + x}{250} \right)^6 * 6000 + c \right) * LC$$

En waarbij anderzijds de eerste tabel in artikel 97quater, 5°, vervangen wordt door:

Diesel	Euronorm	Bedragen in euro
	euro 0	8521,27
	euro 1	2500,00
	euro 2	1813,47
	euro 3	731,42
	euro 3 + roetfilter	190,89
	euro 4	190,89
	euro 4 + roetfilter	93,72
	euro 5	93,72
	euro 6	49,01

Art. 10. Dit decreet treedt in werking op 1 maart 2012 en is van toepassing op voertuigen die vanaf die datum worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid of ingeschreven moeten zijn.

BIJLAGE

Vergroening van de belasting op de Inverkeerstelling (BIV)

Vlaams Parlement – 13 december 2011
Gemengde commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening,
Onroerend Erfgoed en Algemeen Beleid, Financiën en Begroting



Overzicht

1. Waarom 'groene' verkeersbelastingen?
2. Waarom eerst de BIV hervormen?
3. Randvoorwaarden en uitgangspunten
4. Hoe wordt de nieuw BIV berekend?
5. Toepassingsgebied
6. De nieuwe BIV in de praktijk



1.1 Gezondheidsproblematiek

- PM10 – PM2,5: fijn stof: dringt door in de longen en zorgt voor ontstekingen, astma, longkanker en hart- en vaatziekten. Bij mensen met luchtwegaandoeningen en hart- en vaatziekten verergert chronische blootstelling aan fijn stof hun symptomen en het belemmert de ontwikkeling van de longen bij kinderen
- NO₂/NO_x : beschadigt de longen en de rode bloedlichaampjes (wat leidt tot minder zuurstofopname) en zorgt voor zure regen

1 Waarom 'groene' verkeersbelastingen?

1.2 Klimaatproblematiek

Uitstoot van CO₂ zorgt voor opwarming van het klimaat en klimaatverschuivingen met onvoorziene effecten op onze leefomgeving.

1.3 Grensoverschrijdende problematiek

LUCHTKWALITEIT :

Europese initiatieven :

- NEC-Richtlijn 2001/81/EG inzake nationale emissieplafonds
- Richtlijn 2008/50/EG inzake luchtkwaliteit in Europa
- Stand van zaken:

Inzake PM₁₀ is België op 6 april 2011 gedagvaard door de Europese Commissie voor het niet halen van de norm ;

Inzake NO_x heeft België de norm niet gehaald voor twee meetpunten: op 30 september is de EC uitstel gevraagd tot 2015, met voorlegging van een luchtkwaliteitsplan. De hervorming van de verkeersbelastingen op basis van milieuparameters is een van de maatregelen uit dit plan.

KLIMAAT :

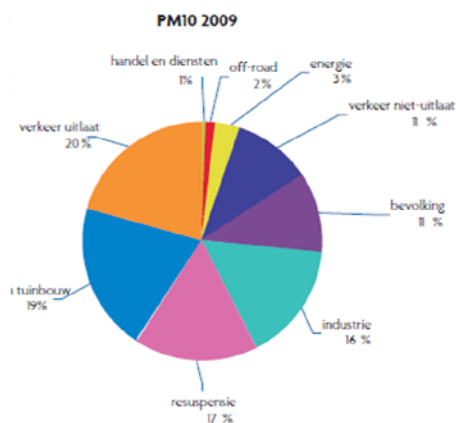
Europese initiatieven :

- de 2020 doelstellingen; 20% minder energieverbruik, 20% minder CO₂-uitstoot tov 1990 en 20% meer hernieuwbare energie.
- Europese Verordening 443/2009; tegen 2020 een gemiddelde CO₂-emissie van 95g/km voor nieuwe wagens

Internationale initiatieven:

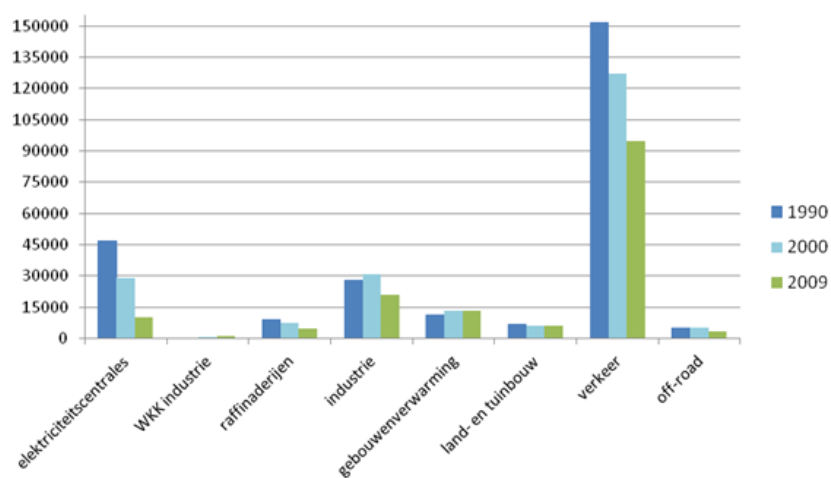
Kyoto-protocol: vermindering van de CO₂-uitstoot tegen 2012 tov 1990. Voor België: 7,5%

Luchtcomponent : Uitstoot fijn stof per sector



Vlaamse overheid

Uitstoot NOx per sector



Vlaamse overheid

Klimaatcomponent

- De Belgische reductiedoelstelling van CO₂ voor NON – ETS is - 15% in 2020 **t.o.v. 2005**. In het kader van het Europese Energie- en Klimaatpakket werd beslist dat de EU-27 unilateraal haar broeikasgasuitstoot tegen 2020 met 20% zal verminderen **ten opzichte van 1990**
- Om aan de Kyotodoelstelling te voldoen, verbond **Vlaanderen** zich tot een vermindering van de broeikasgassen (ETS + niet-ETS) met gemiddeld 5,2% in de periode 2008-2012 ten opzichte van 1990. In 2009 was de totale broeikasgasuitstoot van **Vlaanderen** 7,8% minder dan in 1990.
- Op Belgisch niveau is de vereiste uitstootvermindering bepaald op 7,5 % ten opzichte van 1990.

1.4 Tendenzen in EU

- Bestaande regelingen
 - Vrachtwagens
 - Eurovignet
 - Ontwikkelingen in FR, DE (LKW maut), AT, ...
 - Personenwagens
 - Péage (FR, ES, ...), wegvignet (AT, SL, ...)
- Luchtbeleid
 - Euronormen
 - NEC
 - luchtkwaliteit
- Klimaatbeleid
 - CO₂ emissie personenwagens en bestelwagens

1.5 Intra-Belgisch

- WAL regeerakkoord: invoering wegvignet
- BHG: mobiliteitsplan
- VL:
 - Vergroening autofiscaliteit
 - BIV
 - jaarlijkse verkeersbelasting
 - Km-heffing
 - Vrachtwagens tegen 2013
 - Onderzoek voor personenwagens
- aanpassing autofiscaliteit vennootschappen
 - samenwerkingsakkoord vereist voor vennootschappen e.d. met leasingactiviteiten
 - Raad van State stelt uitdrukkelijk dat Vlaanderen autonoom bevoegd is, niet alleen voor natuurlijke personen, maar ook voor vennootschappen e.d. zonder leasingactiviteiten

2

Waarom eerst de BIV?

2. Waarom eerst de BIV?

- Belangrijk om de aankoopbeslissing van de consument te sturen
- Vlaams Regeerakkoord van 2009 :

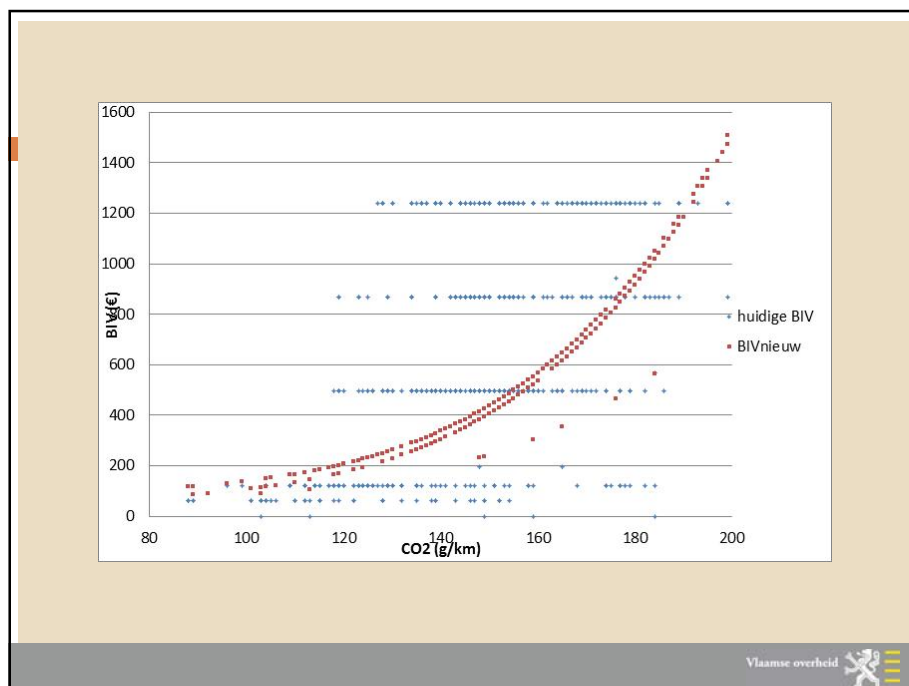
De Vlaamse overheid zal de inning van de verkeersbelastingen vanaf 1 januari 2011 in eigen beheer nemen. We zullen zo snel mogelijk werk maken van een vergroening van de autofiscaliteit op basis van de milieuprestaties van de wagen. In afwachting van het nieuwe systeem voeren we op korte termijn al een bonus-malussysteem voor particuliere wagens in, waarbij er een korting of toeslag op de BIV doorgevoerd zal worden op basis van de milieukeurmerken van de wagen. Het bonus-malussysteem leidt niet tot minderinkomsten voor de Vlaamse begroting. Sociaal verantwoorde correcties blijven mogelijk.

Huidige BIV

- Heffingsgrondslag; vermogen van de motor; uitgedrukt in fiscale pk of kilowatt ;

Cilinderinhoud (l)*	Fiscale paardenkracht (PK)	Vermogen (kW)	BIV Nieuwe en -1 j
0,1 - 1,5	0 tot 8	0 tot 70	€ 61,50
1,6 - 1,9	9 en 10	71 tot 85	€ 123,00
2 - 2,1	11	86 tot 100	€ 495,00
2,2 - 2,7	12 tot 14	101 tot 110	€ 867,00
2,8 - 3	15	111 tot 120	€ 1 239,00
3,1 - 3,4	16 en 17	121 tot 155	€ 2 478,00
3,5 en +	> 17	> 155	€ 4 957,00

- Probleem: de huidige BIV leidt onvoldoende tot gedragssturing: binnen eenzelfde marktsegment is er geen stimulans voor een klimaat- of milieuvriendelijker type wagen



3 Randvoorwaarden & Uitgangspunten

Vlaamse overheid

3.1 Randvoorwaarden

- We werken met gegevens die Europees gekend en aanvaard zijn, en data die beschikbaar zijn bij de DIV; op basis van EUROnorm en CO2 uitstoot
- De BIV moet zowel sturend zijn inzake milieu (luchtcomponent) als inzake klimaat (klimaatcomponent);
- De hervorming mag geen verdoken belastingverhoging zijn: we doen een budgetneutrale hervorming, maar we houden rekening met het verhoogde gedragseffect;
- Berekeningswijze geschikt voor nieuwe en 2^{de} handsvoertuigen
- Niet asociaal
- **Bedoeling: binnen elk segment van de markt consumenten aanzetten tot een milieu- en klimaatbewuste keuze**

3.2 Uitgangspunten

- Uitgangspunten
 - ▣ De aankoop van schone nieuwe wagens wordt gestimuleerd
 - ▣ De meest vervuilende worden zo snel mogelijk vervangen
 - ▣ Een stimulans wordt gegeven voor de aankoop van wagens op aardgas en wagens op LPG en voor de aankoop van elektrische en plug-in hybride wagens
 - ▣ De leeftijd van de wagen wordt in rekening gebracht
 - ▣ Tweedehandswagens uitgerust met een roetfilter krijgen een bonus

4

De nieuwe BIV

4. De nieuwe BIV

- 4.1 luchtcomponent
- 4.2 klimaatcomponent
- 4.3 leeftijdscorrectie voor tweedehandswagens
- 4.4 Gefaseerde invoering voor tweedehandswagens
- 4.5 Minimum – maximum - indexering
- 4.6 Verminderingen
- 4.7 Vrijstellingen
- 4.8 Aanpassingen op vraag van adviesraden

Vergroening BIV

- **Formule**
- $$BIV = \left(\left(\frac{CO_2 * f + x}{CO_{2,ref}} \right)^m * refbedrag + c \right) * LC$$
- **Verklaring**
- CO_2 : uitstoot in g/km
 - f : correctiefactor voor CNG en LPG
 - x : correctieterm voor evolutie nieuw wagenpark
 - m : exponent machtsverheffing
 - LC : leeftijdscorrectie voor 2^{de} handswagens
 - c : term bepaald door euronorm + type brandstof

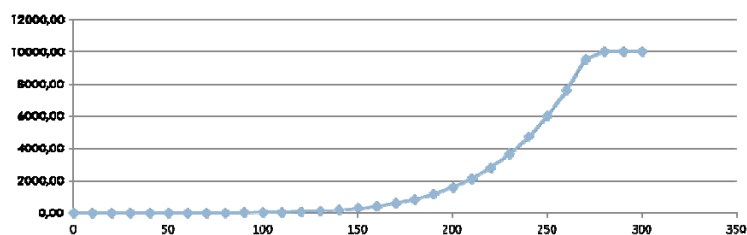
Vergroening BIV

- **Constante c: referentie diesel Euro 1**
- **Weging parameters:**
- **NOx: 60%, fijn stof: 30%, HC: 5%, CO: 5%**

brandstof	EURONORM	PM emissie	NOx emissie	HC emissie	CO emissie	PM bedrag	NOx bedrag	HC bedrag	CO bedrag	vaste term lucht
dsi	0	0,2	1,6	0,4	2,72	1530,61	6311,64	554,02	125,00	8521,27
dsi	1	0,14	0,78	0,19	2,72	750,00	1500,00	125,00	125,00	2500,00
dsi	2	0,1	0,73	0,17	1	382,65	1313,86	100,07	16,90	1813,47
dsi	3	0,05	0,5	0,06	0,64	95,66	616,37	12,47	6,92	731,42
dsi	4	0,025	0,25	0,05	0,5	23,92	154,09	8,66	4,22	190,89
dsi	5	0,005	0,18	0,05	0,5	0,96	79,88	8,66	4,22	93,72
dsi	6	0,005	0,08	0,09	0,5	0,96	15,78	28,05	4,22	49,01
bzn	0	0,005	1	0,48	2,72	0,96	2465,48	797,78	125,00	3389,22
bzn	1	0,005	0,49	0,48	2,72	0,96	591,96	797,78	125,00	1515,70
bzn	2	0,005	0,25	0,25	2,2	0,96	154,09	216,41	81,77	453,24
bzn	3	0,005	0,15	0,2	2,3	0,96	55,47	138,50	89,38	284,31
bzn	4	0,005	0,08	0,1	1	0,96	15,78	34,63	16,90	68,26
bzn	5	0,005	0,06	0,1	1	0,96	8,88	34,63	16,90	61,35
bzn	6	0,005	0,06	0,1	1	0,96	8,88	34,63	16,90	61,35

4.2 De klimaatcomponent

Ref. bedrag: 6.000 EUR Ref. uitstoot: 250 g/km



4.3 Leefijdscorrectie

Voor tweedehandswagens :

LC 0=nieuw	100%
LC 1 (vanaf 1 jaar oud)	90%
LC 2	80%
LC 3	70%
LC 4	60%
LC 5	50%
LC 6	40%
LC 7	30%
LC 8	20%
LC 9	10%
LC 10 e.v.	10%

4.4 Gefaseerde invoering

- 2^{de} handsvoertuigen
 - ▣ Infasering over 3 jaar voor natuurlijke personen
 - Is een sociale correctie
 - 2012: 33% nieuw tarief, 67% oud tarief
 - 2013: 67% nieuw tarief, 33% oud tarief
 - 2014: 100% nieuw tarief
 - Geen infasering voor bedrijfswagens omdat daar sociale correctie niet relevant is

4.5 Min. – Max- Indexering

- Minimum : 40 euro (tov 61,5 euro vandaag)
- Maximum : 10.000 euro

Indexering van de luchtcomponent: CPI (inflatie)

Indexering van de klimaatcomponent: 4,5 g/km/jaar

Vanwaar komt dit?

2010: gemiddelde uitstoot Vlaams wagenpark 140 g/km (VITO)

2020: vereiste gemiddelde uitstoot nieuwe modellen: 95 g/km (Europese verordening 443/2009)

Inspanning van 45 g/km over 10 jaar = 4,5 g/km/jaar

4.6 Verminderingsen

- LPG : CO₂-uitstoot is gemiddeld 12% lager; indien gehomologeerd als benzinewagen: CO₂-factor x 0,88
- CNG (aardgas): wordt als CNG gehomologeerd, maar bijkomende correctie voor 'well-to-wheel'-voordeel: CO₂-factor x 0,93
- Wagen op zowel CNG als benzine; indien gehomologeerd als benzine: CO₂-factor x 0,88 x 0,93
- Wagens ouder dan 25 jaar betalen het minimum van 40 euro, zoals bij de verkeersbelastingen
- Roetfilter: verbetering met 1 euronorm in de luchtcomponent (van euro 3 naar euro 4 of van euro 4 naar euro 5)

4.7 Vrijstellingen

Vrijstelling voor nieuwe technologieën:

- ✓ elektrische voertuigen
- ✓ plug-in hybrides
- ✓ voertuigen op waterstof

4.8 Aanpassingen op vraag van adviesraden

- Minaraad, SERV, MORA:
 - ▣ aantal ongewenste effecten vermijden; daarom:
 - Minimumbedrag van 61,5 EUR naar 40 EUR
 - Aanpassing: 6^{de} macht ipv 5^{de} macht : snellere daling BIV vanaf ongeveer 150 g CO₂/km neerwaarts, boven 150 g CO₂/km sneller stijgend naar 10.000 EUR : gunstig effect voor kleine en middenklassewagens.
- Raad van State
 - ▣ Gewesten ten volle bevoegd voor wagens ingeschreven door vennootschappen e.d. *zonder leasingactiviteiten*; enkel samenwerkingsakkoord nodig voor leasing; daarom:
 - Nieuwe BIV nu ook voor wagens ingeschreven door vennootschappen e.d. *zonder leasingactiviteiten*

De formule

$$BIV = \left(\frac{CO_2 \cdot f + x}{250} \right)^4 \cdot 6000 + c \cdot LC$$

C = constante (luchtcomponent)

LC = leeftijds-korting

f = 0,88 voor voertuigen aangedreven door LPG;

f = 0,93 voor voertuigen aangedreven door aardgas;

f = 0,744 voor voertuigen aangedreven door zowel aardgas als benzine en voor zover ze als benzinewagen gehomologeerd zijn;

f = 1 voor andere voertuigen;

x = CO₂ correctieterm in functie van de technologische evolutie; x is gelijk aan 0 g CO₂/km en wordt jaarlijks verhoogd met 4,5 g CO₂/km

5

Toepassingsgebied

- Art. 4 §3-§4 van de Bijzondere Financieringswet :
- “De gewesten zijn bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de in artikel 3, eerste lid, 10° en 11°, bedoelde belastingen te wijzigen. Ingeval de belastingplichtige van deze belastingen een vennootschap, zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, is de uitoefening van deze bevoegdheden afhankelijk van een voorafgaandelijk tussen de drie gewesten te sluiten samenwerkingsakkoord zoals bedoeld in artikel 92bis, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.”

- Personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en de minibussen
- Ingeschreven door in het Vlaamse Gewest gevestigde natuurlijke personen
- Ingeschreven door in het Vlaamse Gewest gevestigde vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en vzw's zonder leasingactiviteiten
- Voertuigen ingeschreven vanaf 1 januari 2012
- Infasering voor particuliere tweedehandswagens

6

BIV in de praktijk

3.000 meest ingeschreven in 2011

- Effect van de nieuwe BIV op de 3.000 in 2011 meest ingeschreven nieuwe modellen (niet gewogen!):
 - 1.602 dalers (53,4%)
 - 1.398 stijgers (46,6%)

20 grootste CO2 uitstoters

Fuel	Registrations 2011	Brandname	CO2	Modelname	Current BIV	Power 6 - Ref. 250 - 6000		Power 6 vs. Current BIV
Diesel	70	LAND ROVER	243	RANGE ROVER SPORT	2.478,00	5.153,7	2.676	108,0%
Diesel	33	LAND ROVER	244	DISCOVERY	2.478,00	5.279,9	2.802	113,1%
Diesel	28	LAND ROVER	253	RANGE ROVER	4.957,00	6.538,9	1.582	31,9%
Diesel	10	LAND ROVER	243	RANGE ROVER SPORT	4.957,00	5.153,7	197	4,0%
Diesel	9	LAND ROVER	243	RANGE ROVER SPORT	4.957,00	5.153,7	197	4,0%
Benzine	9	FERRARI	320	458	4.957,00	10.000,0	5.043	101,7%
Benzine	8	MASERATI	387	GRANTURISMO	4.957,00	10.000,0	5.043	101,7%
Benzine	7	BMW	263	SERIE-3	4.957,00	8.194,3	3.237	65,3%
Benzine	6	PORSCHE	254	PANAMERA	4.957,00	6.660,9	1.704	34,4%
Benzine	6	MERCEDES	308	SLS AMG	4.957,00	10.000,0	5.043	101,7%
Benzine	5	SUBARU	243	IMPREZA	4.957,00	5.121,3	164	3,3%
Diesel	5	MERCEDES	244	SERIE GL	2.478,00	5.279,9	2.802	113,1%
Benzine	5	BMW	249	SERIE-6	4.957,00	5.918,8	962	19,4%
Diesel	5	MERCEDES	295	SERIE G	2.478,00	10.000,0	7.522	303,6%
Benzine	4	PORSCHE	245	CAYENNE	4.957,00	5.376,4	419	8,5%
Diesel	4	JEEP	263	GRAND CHEROKEE	2.478,00	8.226,6	5.749	232,0%
Benzine	4	JAGUAR	264	XK	4.957,00	8.381,6	3.425	69,1%
Benzine	4	PORSCHE	286	PANAMERA	4.957,00	10.000,0	5.043	101,7%
Benzine	4	MASERATI	354	GRANCABRIO	4.957,00	10.000,0	5.043	101,7%
Benzine	4	ASTON MARTIN	368	DB9	4.957,00	10.000,0	5.043	101,7%

Bereken zelf uw BIV

- Rekenmodule op de site van de Vlaamse Belastingdienst:

<http://belastingen.vlaanderen.be>