

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 144

van **ELS ROBEYNS**

datum: 26 januari 2017

aan **BART TOMMELEIN**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

CNG-voertuigen - Vrijstelling van BIV en verkeersbelasting

Voertuigen die rijden op CNG genieten een vrijstelling van BIV en van verkeersbelasting. Op zich lovenswaardige initiatieven om milieuvriendelijke brandstoffen te promoten. Naar verluidt leidt de regelgeving ter zake echter ook tot mogelijke misbruiken. Zo zouden bijvoorbeeld eigenaars van voertuigen met zware benzinemotoren door middel van de inbouw van een kleine CNG-tank van bijvoorbeeld 3 tot 5 kg ook van de vrijstelling BIV en verkeersbelasting kunnen genieten. Die eigenaars zouden geenszins constant op aardgas rijden maar enkel om de gunstige fiscale redenen een kleine CNG-tank laten inbouwen. Ecologisch rijden is voor hen niet de beweegreden, wel het ontwijken van belastingen.

1. Klopt het dat dergelijke misbruiken bestaan en is de minister ervan op de hoogte?
2. Heeft de minister zicht op het aantal voertuigen waarover het hierbij gaat?
3. Heeft de minister zicht op de omvang van de voor de Vlaamse overheid misgelopen inkomsten op jaarbasis?
4. Acht de minister het wenselijk om initiatieven te nemen om dergelijke misbruiken tegen te gaan? Zo ja, welke initiatieven gaat u ter zake ondernemen en wanneer?

BART TOMMELEIN

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

ANTWOORD

op vraag nr. 144 van 26 januari 2017

van **ELS ROBEYNS**

1. Ik ben op de hoogte van de mogelijkheid van oneigenlijk gebruik van de vrijstelling voor voertuigen op CNG zoals die wordt geschetst. Uw vraag werd ook reeds gesteld en beantwoord bij de vraag om uitleg 891 in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting van 24 januari 2017).
2. In 2016 werden 2.325 door aardgas aangedreven personenwagens, wagens voor dubbel gebruik en minibussen ingeschreven en vrijgesteld van verkeersbelasting. Dit aantal is bijna een verviervoudiging ten opzichte van 2015, maar met 0,33% van alle inschrijvingen voor personenwagens in 2016 blijft het een kleine categorie. Deze cijfers bevatten zowel fabrieksoriginale aardgaswagens als later omgebouwde benzinewagens. Het is mogelijk dat een voertuig met een hoge fiscale PK om meer dan enkel milieuredenen wordt omgebouwd aangezien het fiscale voordeel de meerkost van de ombouw kan overstijgen. Zoals ik in mijn antwoord op de vraag om uitleg 891 heb gesteld, gaat het maximaal om een honderdtal voertuigen. Ik wijs er evenwel op dat er geen studies voor handen zijn die aantonen dat deze eigenaars zelden of nooit op aardgas rijden.
3. Het is moeilijk om dit in concreto te berekenen, gezien de diversiteit in deze groep. Gezien het om een honderdtal voertuigen gaat, gaat het mogelijk om een bedrag qua grootteorde van maximaal 100.000 à 300.000 EUR. Zoals aangekondigd in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting van 24 januari 2017 bekijk ik momenteel hoe we hieraan kunnen remediëren.
4. De Europese Clean Power richtlijn verplicht de lidstaten om een stimulerend beleid te ontwikkelen voor een aantal milieuvriendelijke technologieën. Technologieën zoals BEV (battery electric vehicles) en waterstof kennen een hoge meerkost (tot 10.000 EUR) en zijn niet haalbaar voor Vlamingen met een klein budget. CNG is weliswaar een overgangstechnologie, maar milieuvriendelijker dan benzine. Door de beperkte meerkost is dit wel haalbaar voor Vlamingen met een beperkter budget. Ook zij hebben recht op een milieuvriendelijk alternatief. Ik ben dus zeker niet van plan om deze stimulans voor iedereen te schrappen. Misbruik wil ik uiteraard wél vermijden. Precies daarom laat ik nu door de administratie onderzoeken wat de meest aangewezen manier is om de CNG-vrijstelling aan te passen.