

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 204
van **PETER VAN ROMPUY**
datum: 13 maart 2018

aan **BART TOMMELEIN**

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

Dieselgate - Gederfde fiscale inkomsten

Deze vraag is in opvolging van eerdere schriftelijke vragen betreffende de gederfde fiscale inkomsten na dieselgate.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 72 van 15 november 2016 stelde de minister:

“Wanneer we de validatie van de KBA ontvangen, kunnen we definitief besluiten of er voor het Vlaamse Gewest geen gederfde fiscale inkomsten zijn ten gevolge van Dieselgate. Zoals eerder aangegeven kan er in het Vlaams Gewest namelijk enkel sprake zijn van derving van fiscale inkomsten als de betrokken voertuigen zonder de software, door hogere NOX-emissiewaarden, niet zouden voldoen aan de homologatiewaarde voor een Euro 4 diesel (die op 0,25 g/km ligt). Immers, de betrokken wagens werden allemaal als Euro 5 gehomologeerd en zijn dus uitgerust met een roetfilter en voor Euro 5 en Euro 4 met roetfilter is de facto dezelfde luchtterm van toepassing.”

1. Heeft de Vlaamse Regering sinds bovenvermeld antwoord nog stappen ondernomen betreffende mogelijk gederfde fiscale inkomsten na dieselgate?
 - a) Welke?
 - b) Wanneer?
 - c) Wat was het resultaat?
2. Is er reeds zicht op mogelijk gederfde fiscale inkomsten na dieselgate?

Zo ja,

 - a) hoe groot zijn de gederfde fiscale inkomsten na dieselgate voor Vlaanderen;
 - b) welke stappen kan en zal de Vlaamse Regering ondernemen om de gederfde fiscale inkomsten na dieselgate te recupereren?
3. Zal een toekomstige lastenverhoging nodig zijn om eventueel gederfde fiscale inkomsten te compenseren?

Zo ja, voor welk type wagens?

BART TOMMELEIN

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

ANTWOORD

op vraag nr. 204 van 13 maart 2018
van **PETER VAN ROMPUY**

In het antwoord op schriftelijke vraag nr. 72 van 15 november 2016 gaf ik aan dat nog officiële en onafhankelijke validatie vereist was van de KBA (Kraftfahrt-Bundesamt, de Duitse overheidsinstantie die instaat voor de homologatie van voertuigen) met betrekking tot de verklaring van Volkswagen dat de getroffen voertuigen ook zonder de softwareaanpassing en, voor de 1.6l motoren, de installatie van extra hardware (air flow meter) gehomologeerd zouden kunnen blijven als euronorm 5.

Zoals ik ook reeds vermeldde in de beleidsbrief financiën & begroting 2017-2018, blz. 52, kon de KBA niet valideren wat de testresultaten zouden geweest zijn, zonder de gecontesteerde software.

In reactie op onze vraag, ontvingen we op 6 maart 2017 volgend antwoord van de KBA:
*"Unfortunately we could not answer your question regarding the emission values with the old software without the defeat device. There are several interactions in the software which leads to the fact, that it is not possible to measure the vehicles only without the defeat device in the old software, to get a correct value to say which euronorm the vehicle would have in the past.
We have compared the vehicles outside the test cycle, as far as possible, with the old software and with the illegal defeat device against others and the vehicles are not conspicuous opposite the other tested vehicles."*

Zoals eerder aangegeven is er enkel een derving van fiscale inkomsten als de betrokken voertuigen (die werden gehomologeerd als Euro 5) zonder de software, door hogere NOX-emissiewaarden, niet zouden voldoen aan de homologatiewaarde voor een Euro 4 diesel zonder roetfilter (die op 0,25 g/km ligt). Immers, de betrokken wagens werden allemaal als Euro 5 gehomologeerd en zijn dus uitgerust met een roetfilter en voor Euro 5 en Euro 4 met roetfilter is de facto dezelfde luchtterm van toepassing.

Gelet op bovenvermelde reactie van de KBA kan niet met 100% zekerheid besloten worden dat er een derving van fiscale inkomsten was ten gevolge van dieselgate. Bijgevolg zullen geen verdere stappen ondernomen worden door de Vlaamse Regering op fiscaal vlak.

Indien er een derving zou vastgesteld zijn, dan zou deze verhaald zijn op Volkswagen zelf. Zowel de Vlaamse Regering, als Volkswagen zelf, hebben immers gesteld dat eventuele schade niet op de consument mocht verhaald worden. Een lastenverhoging was dus niet aan de orde.

Eind april 2017, schreef federaal premier Charles Michel een brief naar de CEO van Volkswagen, waarbij België zich alle rechten voorbehoudt voor alle geleden en te lijden onrechtstreekse en/of rechtstreekse schade door de onregelmatigheden van de Volkswagen Groep met betrekking tot de -uitstootwaarden alsook voor de afgeleide effecten hiervan en dit op onder andere het vlak van de gedeelde fiscale inkomsten, het milieu en de volksgezondheid.
Voor zover ons bekend, zijn er federaal ook geen nieuwe stappen meer gezet.