

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

24 juni 2008

VOORSTEL VAN DECREET

**– van de heren Eloi Glorieux en Rudi Daems,
de dames Mieke Vogels en Vera Dua
en de heren Jef Tavernier en Jos Stassen –**

**houdende de invoering van een ecobonus
voor milieuvriendelijke autovoertuigen van natuurlijke personen
in het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In het Vlaamse Gewest is al lang sprake van een ecologische modulering van de belasting op inverkeerstelling (BIV) en van de verkeersbelasting. De Vlaamse Regering heeft dat in haar regeerakkoord 2004-2009 vermeld, en al verschillende keren aangekondigd. Het ziet er evenwel naar uit dat er deze legislatuur geen ecologische modulering ingevoerd zal worden.

Dezelfde situatie doet zich voor in de discussie rond het wegenvignet en rond de kilometerheffing. Het wegenvignet werd op Vlaams niveau intussen gelukkig afgevoerd. Een dergelijk vignet zou immers slechts in beperkte mate ingezet kunnen worden om ecologisch te sturen. Wat de kilometerheffing betreft, nam de Vlaamse Regering de principiële beslissing om ze in te voeren. Momenteel vindt het overleg plaats met de andere gewesten en de federale overheid. Er is echter nog geen eensgezindheid, misschien wel als het gaat over de invoering van een kilometerheffing uitsluitend voor vrachtwagens, zoals die nu bestaat in Duitsland, maar zeker niet over een kilometerheffing die ook zou gelden voor personenwagens. In Nederland is de beslissing tot een gefaseerde invoering wel al genomen: eerst wordt een ‘slimme’ kilometerheffing voor vrachtwagens (vanaf 2011) ingevoerd en dan een voor personenwagens (vanaf 2016). Of we er zullen in slagen om samen met Nederland deze stappen te zetten, en dan nog liefst in Benelux-verband, is echter twijfelachtig. In Nederland zijn ambtenarengroepen volop bezig om de invoering voor te bereiden. Op Vlaams niveau wordt echter geen vooruitgang geboekt.

Een ‘slimme’ kilometerheffing bevat tal van mogelijkheden om ecologisch te sturen. In de eerste plaats wordt het rijden van meer kilometers ontmoedigd. Maar het ‘slimme’ karakter van de heffing zorgt ervoor dat er ook gestuurd kan worden wat de tijd en de plaats betreft (rekeningrijden). Bovendien kan ook rekening gehouden worden met de milieuprestaties van vrachtwagens of personenwagens (zoals de uitstoot van CO₂, vervuilende stoffen, lawaai). Als er een ‘slimme’ kilometerheffing komt, kan er het best worden geopteerd om zoveel mogelijk factoren in die heffing te verwerken: ontraden van veel rijden, een variabilisatie naar plaats en tijd, en de milieuprestaties van het voertuig.

Dit voorstel van decreet is een overgangsvoorstel. Het zal hoe dan ook nog verschillende jaren duren – minstens acht in het meest gunstige scenario – dat er geen enkele ecologische sturing van de verkeersbelasting meer zal plaatsvinden in Vlaanderen of België. De indieners zijn ervan overtuigd dat we niet zo lang kunnen wachten. België en Vlaanderen worstelen met de opgelegde klimaatverbintenissen. Ook inzake de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) en fijn stof (PM) zullen we de Europees opgelegde doelstellingen meer dan waarschijnlijk niet halen. Ten slotte moeten we ook op het vlak van de bestrijding van omgevingslawaaï voor Europa concrete voortgang boeken.

Met dit voorstel van decreet stellen we voor om, in afwachting van de invoering van de ‘slimme’ kilometerheffing, een ecobonussysteem in te voeren om de aankoop van milieuvriendelijke wagens te bevorderen. Er wordt vaker reclame gemaakt voor meer milieuvriendelijke wagens, maar dikwijls kosten die wagens meer. Hoewel veel mensen milieubewust zijn, schrikken ze toch nog terug voor aanzienlijke extra kosten. Minder gegoeden of grote gezinnen kunnen zich dergelijke extra kosten gewoon niet veroorloven.

Er bestaat reeds een federale CO₂-bonus, goedgekeurd tijdens de superministerraad in Raversijde (maart 2004). Helaas heeft die bonus een marginaal effect. Sinds 1 januari 2005 krijg je bij de aankoop van een nieuwe milieuvriendelijke wagen een belastingvermindering. Die stimulus bleek weinig of geen succes te hebben in de praktijk. Er werden in de loop van 2005 maar 772 wagens met deze korting verkocht op een totaal van 480.088 nieuw verkochte wagens (een resultaat van amper 0,16%). In 2006 werden volgens een schatting van FEBIAC (Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie) 1400 milieuvriendelijke wagens verkocht van de in totaal 526.000 nieuwe wagens die verkocht werden; dat is 0,26% van het totale aantal aangekochte wagens. Bovendien komt er steeds meer kritiek op het feit dat de fiscale korting enkel slaat op de CO₂-uitstoot van de wagen. De uitstoot van schadelijke fijnstofdeeltjes door diesels bijvoorbeeld, wordt daarbij niet in rekening gebracht.

“De maatregel stimuleert dieselwagens, in plaats van ze te ontmoedigen”, stelt verkeerseconoom Stef Proost (De Morgen, 2 juni 2005), “in de lijst met wagens die in aanmerking komen voor de fiscale korting, staan praktisch alleen dieselwagens. Dat is spijtig, omdat dieselwagens op het vlak van luchtverontreiniging, los van CO₂, slechter scoren dan benzienewagens.”

Bovendien heeft de korting van 200 euro voor particulieren die zich een dieselwagen met roetfilter aanschaffen, weinig effect. Zo is gebleken uit de aankoopstatistieken. Het bedrag is erg laag en de korting geldt enkel voor wagens die minder dan 130 gram CO₂ per kilometer uitstoten.

Het lijkt veel logischer en efficiënter grotere Vlaamse belastingverminderingen (op de BIV of de verkeersbelasting) toe te kennen voor wagens die op meerdere criteria echt beter zijn voor milieu en gezondheid. De ecoscore, ontwikkeld door de VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek), kan daarbij als uitgangspunt genomen worden. Die ecoscore neemt immers meerdere milieuprestaties van wagens in rekening, zoals de uitstoot van CO₂, van fijn stof en NOx, het lawaai enzovoort.

Waals resultaat met ecomalussysteem

In tegenstelling tot de Vlaamse Regering is de Waalse Regering wel in actie geschoten om het verplaatsingsgedrag een beetje meer ecologisch te sturen. Zij heeft – sinds de overheveling van de bevoegdheid met betrekking tot de verkeersbelastingen – een ecomalussysteem uitgewerkt. Sinds 1 januari 2008 is er in Wallonië een decreet van kracht, waarbij bestuurders financieel gestraft worden als ze zich een wagen aanschaffen die meer vervuilend is dan hun vorige wagen. In dat geval moeten ze een hogere belasting op de inverkeerstelling betalen, en wordt er m.a.w. een ecomalus aangerekend. Wie zich een milieuvriendelijker wagentype aankoopt, wordt bijgevolg relatief bevoordeeld. Voor wie zich een eerste wagen aanschafft, wordt de vergelijking gemaakt met de milieuprestatie van het gemiddelde van het wagenpark. Dat voordeel komt bij de federale korting voor ‘groene’ wagens.

Het Waalse systeem begint blijkbaar nu reeds vruchten af te werpen. Uit een recent rapport van FEBIAC blijkt dat gedurende de eerste drie maanden van dit jaar in Wallonië 71 percent van de verkochte wagens valt in de categorie van wagens die minder dan 146 gram CO₂ uitstoten, tegenover 57% in Vlaanderen.

Dit voorstel van decreet wil een vergelijkbaar systeem invoeren voor het Vlaamse Gewest. Het ecomalussysteem wordt evenwel omgekeerd door de invoering van een bonussysteem, een financiële aanmoediging dus. Door dit voorstel van decreet goed te keuren, kan er ook in Vlaanderen ingespeeld worden op de

groeierende markt voor schonere auto's, en worden de meer schadelijke oudere wagens hopelijk versneld van de markt gehaald.

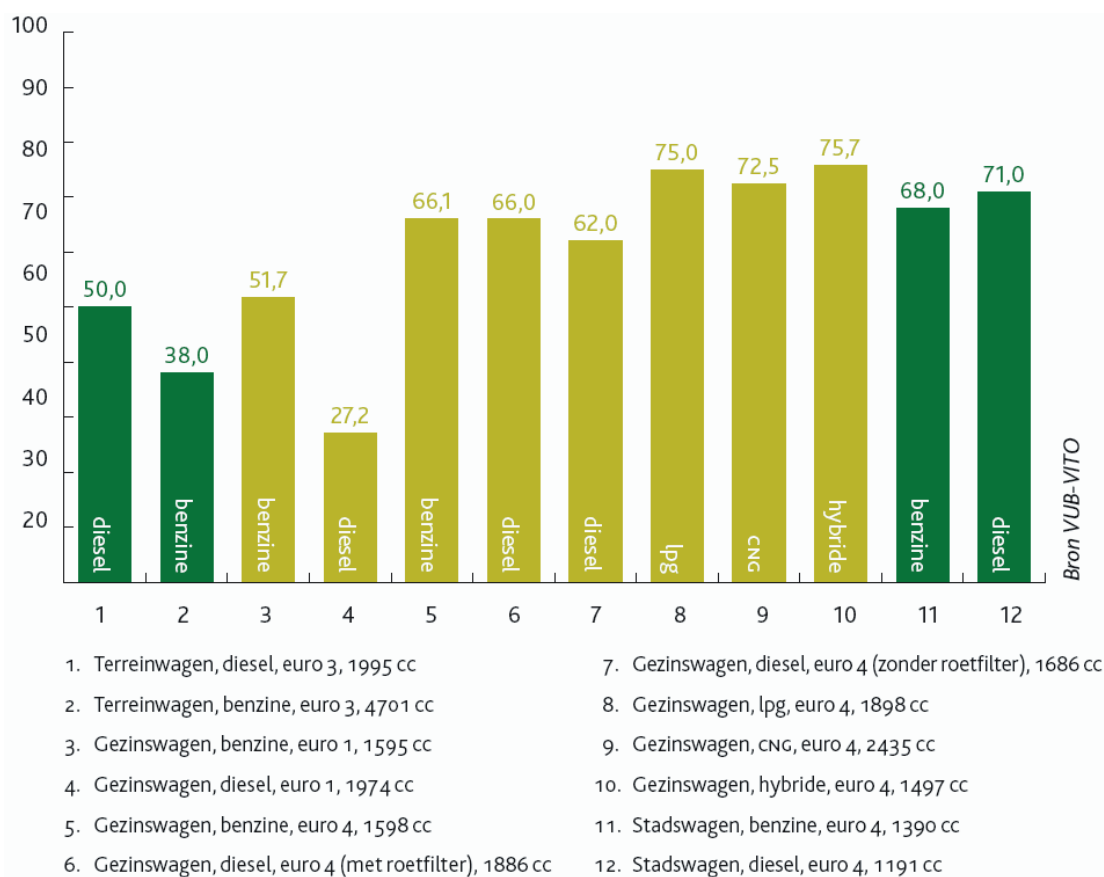
De indieners van dit voorstel willen – zoals hierboven geschetst – dit systeem invoeren bij wijze van overgang. De doelstelling is om over enkele jaren te kunnen overstappen naar een ‘slimme’ kilometerheffing, waarin sowieso een systeem van ecoboni en ecomali vervat zal zijn.

In de verdere uitwerking van dit decreet hebben we zoveel mogelijk het model van het Waalse decreet gevolgd. Wel wordt de ecomalus vervangen door een bonus. Bovendien wordt de brede parameter van de ecoscore van VITO ingevoerd.

De hoogte van de bedragen van de ecoboni houdt rekening met het feit dat voldoende hoge bedragen nodig zijn om een afdoende effect te hebben. Volgens een VAB-studie (VAB: Vlaamse Automobilistenbond) is de effectieve CO₂-korting voor de categorie wagens die tot 115 gram CO₂ uitstoot, te klein om sturend te kunnen werken bij een beslissing tot aankoop van een nieuwe wagen. De korting bedraagt maximaal 432 euro. Tegenover de commerciële korting, die op deze modellen schommelt van 400 tot 2.873 euro, stelt die 3% regeringskorting dus niet veel voor. De hogere 15% belastingkorting geldt enkel voor twee modellen die weinig succes hebben.

Eén van de belangrijke uitgangspunten van dit voorstel is dat er een significant verschil moet zijn tussen bijvoorbeeld een dieselgezinswagen mét en een zonder roetfilter. De indieners van dit voorstel hebben reeds eerder gepleit voor de invoering van een premie voor roetfilters voor dieselwagens. Uit de tabel hieronder blijkt dat een wagen met roetfilter een betere ecoscore heeft (gemiddeld 5 punten verschil). De omschakeling van een wagen zonder roetfilter naar een wagen met roetfilter, zou zeker beloond moeten worden met een voldoende hoge aanmoedigingspremie. We richten ons daarbij naar de hoogte van de premies die in Nederland bestaan. Daarnaast blijven we voorstander van een vergelijkbare premie voor het uitrusten van bestaande wagens met een roetfilter (‘retrofitting’), ook al is het milieurendement daarvan lager dan bij installatie ervan in een nieuwe dieselwagen.

Uit onderstaande tabel kan afgeleid worden dat men, bij de omschakeling van voertuigen, gemakkelijk twee à drie milieucategorieën kan stijgen.



(uit de brochure: 'Ecoscore, winst voor mens en milieu', p.11)

De gemiddelde ecoscore voor personenwagens die nu nieuw op de markt komen is 58.

Eloi GLORIEUX

Rudi DAEMS

Mieke VOGELS

Vera DUA

Jef TAVERNIER

Jos STASSEN

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Aan artikel 97 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt een tweede lid toegevoegd, dat luidt als volgt:

“In afwijking van het eerste lid, wordt een bedrag in mindering gebracht van de belasting geheven op de personenauto's en de auto's voor dubbel gebruik bedoeld in artikel 94, 1°, die in gebruik genomen worden door een natuurlijk persoon die woont in het Vlaamse Gewest. Het bedrag wordt berekend op basis van het verschil tussen de ecoscore van de autovoertuigen die in gebruik genomen worden, en ofwel de ecoscore van het vorige autovoertuig dat vervangen is of bij gebreke daaraan, de gemiddelde ecoscore van de autovoertuigen die in het verkeer zijn gebracht.”.

Artikel 3

In hoofdstuk IV van titel V van hetzelfde Wetboek waarvan de huidige tekst afdeling 2 zal vormen, met als opschrift “Afdeling 2 – Bedrag van de belasting voor de luchtvaartuigen, de boten en de voertuigen die niet bedoeld zijn in afdeling 1”, wordt een afdeling 1 ingevoegd, die luidt als volgt:

“AFDELING 1

Bedrag van de belasting voor de personenauto's en de auto's voor dubbel gebruik, bedoeld in artikel 94, 1°, die in gebruik genomen worden door een natuurlijk persoon die woont in het Vlaamse Gewest

ONDERAFDELING 1

Beginselen

Artikel 97bis

Voor de personenauto's en de auto's voor dubbel gebruik, bedoeld in artikel 94, 1°, die in gebruik geno-

men worden door een natuurlijk persoon die woont in het Vlaamse Gewest, in deze afdeling autovoertuigen te noemen, wordt de verschuldigde belasting verminderd met het bedrag van de ecobonus bedoeld in artikel 97, tweede lid, dat wordt berekend:

- 1° overeenkomstig de artikelen 97quater en 97quinquies, als het gaat om nieuw ingeschreven autovoertuigen ter vervanging van een oud autovoertuig dat niet meer door de verschuldigde gebruikt wordt; dit geldt voor een voertuig dat pas onder een bestaande kentekenplaat ingeschreven is;
- 2° overeenkomstig de artikelen 97sexies en 97septies, als het gaat om nieuw ingeschreven autovoertuigen die onder een nieuwe nummerplaat ingeschreven zijn.

Artikel 97ter

In deze afdeling wordt verstaan onder:

- 1° ecoscore: de milieuprestaties van het autovoertuig, berekend op een standaardwijze als vastgelegd door de Vlaamse Regering;
- 2° ecoscore van het gemiddelde van de autovoertuigen die in het verkeer worden gebracht: de gemiddelde milieuprestaties van het wagenpark dat in het verkeer is gebracht. De Vlaamse Regering kan bovenbedoelde milieuprestaties herzien om ze aan de evolutie van de technologie of van het wagenpark aan te passen; zij legt binnen de zes maanden een ontwerp van decreet ter bekrachtiging van de besluiten aan het Vlaams Parlement voor;
- 3° gezin: groep van personen, samengesteld uit verscheidene samenwonende personen, ongeacht of die personen al dan niet door verwantschap verbonden zijn, die op de dag van de ingebruikneming van het autovoertuig doorgaans dezelfde hoofdverblijfplaats hebben, in de zin van artikel 3 van de wet van 19 juli 1991 betreffende de bevolkingsregisters, de identiteitskaarten, de vreemdelingenkaarten en de verblijfsdocumenten en tot wijziging van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een rijksregister van de natuurlijke personen, met uitzondering van de gevallen waarvoor blijkt uit andere daartoe voorgelegde officiële documenten dat de samenwoning tussen de leden van het gezin effectief is, hoewel zij niet of niet meer overeenstemt met de gegevens van het Rijksregister;

4° groot gezin: gezin met minstens drie kinderen ten laste op de dag van de ingebruikneming van het autovoertuig;

5° kinderen ten laste: de afstammelingen van een persoon en van zijn echtgenoot, zijn wettelijke samenwonende of zijn samenwonende die deel uitmaken van zijn gezin en die hij volledig of hoofdzakelijk ten laste heeft, alsook de andere kinderen die deel uitmaken van zijn gezin en die hij volledig of hoofdzakelijk ten laste heeft.

De volgende kinderen worden verondersteld ten laste te zijn op de dag van de ingebruikneming van het autovoertuig, behalve tegenbewijs te leveren door de Vlaamse Regering:

- a) de kinderen die in het bevolkingsregister, het vreemdelingenregister, het Rijksregister van de natuurlijke personen als lid van het gezin zijn ingeschreven op de dag van de ingebruikneming van het autovoertuig;
- b) de afstammelingen en de rechtgevendende kinderen waarvoor één van de gezinsleden, samenwonend met deze afstammelingen en kinderen, aanspraak kan maken op kinderbijslag of op gewaarborgde gezinsbijslag, op de dag van ingebruikneming van het autovoertuig.

De afstammelingen van een persoon en van zijn echtgenoot, zijn wettelijk samenwonende of zijn samenwonende die deel uitmaken van zijn gezin en die op de dag van de ingebruikneming van het autovoertuig de leeftijd van 21 of van 25 jaar niet bereikt hebben, alsook de andere kinderen die deel uitmaken van zijn gezin en die op de dag van de ingebruikneming van het autovoertuig de leeftijd van 21 of 25 jaar niet hebben bereikt, kunnen eveneens beschouwd worden als kinderen ten laste.

ONDERAFDELING 2

Berekening van de ecobonus bij vervanging van een autovoertuig

Artikel 97quater

§1. Als een nieuw in het Vlaamse Gewest in gebruik genomen autovoertuig dient ter vervanging van een ander voertuig, wordt de ecobonus berekend op het verschil in ecoscore tussen het nieuw in gebruik genomen autovoertuig en het vervangen autovoertuig.

§2. Het verschil in ecoscore wordt berekend als volgt:

1° de ecoscore van het nieuw in het Vlaamse Gewest in gebruik genomen autovoertuig en de ecoscore van het vervangen autovoertuig worden gerangschikt volgens de ecoscores, vermeld in kolom I van onderstaande tabel. Het cijfer tegenover elke ecoscore in kolom II van onderstaande tabel wordt 'milieucategorie' de van het autovoertuig genoemd.

I	II
Ecoscore van het autovoertuig	Milieucategorie van het autovoertuig
van 0 tot 21	8
van 21 tot 31	7
van 31 tot 41	6
van 51 tot 61	5
van 61 tot 71	4
van 71 tot 81	3
van 81 tot 91	2
van 91 tot 100	1

Als de belastingplichtige deel uitmaakt van een groot gezin, wordt het cijfer van de milieucategorie van het nieuw in gebruik genomen autovoertuig, zoals vermeld in kolom II van bovenstaande tabel, verminderd met 1 op voorwaarde dat dit cijfer lager dan 6 is; de Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de toekenning van de vermindering van het cijfer dat staat voor de milieucategorie van het nieuwe autovoertuig, hetzij van ambtswege, hetzij op aanvraag van de betrokkene;

2° het cijfer dat staat voor de milieucategorie van het nieuwe autovoertuig wordt afgetrokken van het cijfer dat staat voor de milieucategorie van het oude autovoertuig volgens onderstaande formule: (milieucategorie van het oude autovoertuig) – (milieucategorie van het nieuwe autovoertuig).

§3. Als het resultaat van deze aftrekking een positief getal is, wordt een ecobonus toegekend op de wijze als omschreven in artikel 97quinquies.

Artikel 97quinquies

Het bedrag van de ecobonus wordt vastgelegd als volgt:

I	II
Verschil in ecoscore	Bedrag van de ecobonus
1	600 €
2	800 €
3	1.100 €
4	1.500 €
5	2.000 €
6	2.600 €
7	3.300 €

ONDERAFDELING 3

Berekening van de ecobonus bij niet-vervanging van een autovoertuig

Artikel 97sexies

§1. Als een nieuw in het Vlaamse Gewest in gebruik genomen autovoertuig niet dient ter vervanging van een ander autovoertuig, wordt de ecobonus berekend op het verschil in ecoscore tussen het nieuw in gebruik genomen autovoertuig en het gemiddelde van de autovoertuigen die in het verkeer zijn gebracht.

§2. Het verschil in ecoscore wordt berekend als volgt:

1° de ecoscores van de nieuw in het Vlaamse Gewest in gebruik genomen autovoertuigen stemmen overeen met een ‘milieucategorie’ in kolom II van de volgende tabel.

I	II
Ecoscore van het autovoertuig	Milieucategorie van het autovoertuig
van 0 tot 21	8
van 21 tot 31	7
van 31 tot 41	6
van 51 tot 61	5
van 61 tot 71	4
van 71 tot 81	3
van 81 tot 91	2
van 91 tot 100	1

Als de belastingschuldige deel uitmaakt van een groot gezin, wordt het cijfer van de milieucategorie van het nieuw in gebruik genomen autovoertuig, zoals vermeld in kolom II van bovenstaande tabel, verminderd met 1 op voorwaarde dat het cijfer lager dan 6 is; de Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels voor de toekenning van de vermindering van het cijfer dat staat voor de milieucategorie van het nieuwe autovoertuig, hetzij van ambtswege, hetzij op aanvraag van de betrokkene;

2° de ecoscore van het gemiddelde van de autovoertuigen die in het verkeer worden gebracht, wordt ingedeeld volgens de ecoscores, vermeld in kolom I van de volgende tabel. Het cijfer in kolom II tegenover elke ecoscore van de volgende tabel wordt ‘gemiddelde milieucategorie van het autovoertuig’ genoemd;

I	II
Ecoscore van het gemiddelde van de autovoertuigen die in het verkeer gebracht worden	Gemiddelde milieucategorie van het autovoertuig
van 0 tot 21	8
van 21 tot 31	7
van 31 tot 41	6
van 51 tot 61	5
van 61 tot 71	4
van 71 tot 81	3
van 81 tot 91	2
van 91 tot 100	1

3° het cijfer dat staat voor de milieucategorie van het nieuwe autovoertuig wordt afgetrokken van het cijfer dat staat voor de gemiddelde milieucategorie van de autovoertuigen volgens de formule: (gemiddelde milieucategorie van de autovoertuigen) – (milieucategorie van het nieuwe autovoertuig).

§3. Als het resultaat van deze aftrekking een positief getal is, wordt een ecobonus toegekend op de wijze als omschreven in artikel 97septies.

Artikel 97septies

Het bedrag van de ecobonus wordt vastgelegd als volgt:

I	II
Verschil in ecoscore	Bedrag van de ecobonus
1	600 €
2	800 €
3	1.100 €
4	1.500 €
5	2.000 €
6	2.600 €
7	3.300 €

ONDERAFDELING 4

Certificatie door het Vlaamse Gewest
van de ecoscores van de personenauto
en de auto voor dubbel gebruik
bedoeld in deze afdeling

Artikel 97octies

De Vlaamse Regering bepaalt hoe de ecobonus wordt
berekend en toegekend.”.

Artikel 4

Dit decreet treedt in werking op 1 april 2009.

Eloi GLORIEUX

Rudi DAEMS

Mieke VOGELS

Vera DUA

Jef TAVERNIER

Jos STASSEN
