



Vlaams  
Parlement

stuk **657** (2009-2010) – Nr. 1  
ingediend op 22 september 2010 (2009-2010)

## Voorstel van resolutie

van de dames Marleen Van den Eynde, Linda Vissers  
en Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en de heren Felix Strackx,  
Pieter Huybrechts en Stefaan Sintobin

betreffende de invoering van een schrootpremie

## TOELICHTING

### 1. Inleiding

Verkeer is in grote mate verantwoordelijk voor de slechte luchtkwaliteit in Vlaanderen. De verspreiding van fijn stof (PM10 en PM2,5) en NOx door wagens moet absoluut gereduceerd worden. Door die hoge hoeveelheid vervuilende stoffen in onze lucht, voldoet Vlaanderen nog steeds niet aan de Europese richtlijn Luchtkwaliteit. Vlaanderen zal bijgevolg bij Europa om uitstel moeten vragen. Dringende maatregelen om onze luchtkwaliteit te verbeteren zijn dus absoluut noodzakelijk. Niet enkel vanwege de Europese richtlijn Luchtkwaliteit, maar wel omdat luchtverontreiniging door verkeer (fijn stof) jaarlijks voor vele doden zorgt.

Ook inzake CO<sub>2</sub> moet Vlaanderen nog heel wat inspanningen leveren om de internationale normen te halen. Ook daarin speelt het nog steeds toenemende verkeer een rol.

Het Belgische autopark telt ongeveer 5 miljoen voertuigen waarvan 20% aan de normen Euro 0 (voor '92-'93) en Euro 1 (voor '96-'97) voldoet. Daarmee zijn die voertuigen verantwoordelijk voor 65% van de totale vervuiling door auto's. Bestaande initiatieven kunnen de eigenaars van de vervuilende wagens er niet van overtuigen om een milieuvriendelijke wagen aan te schaffen. De invoering van een schrootpremie kan op korte termijn het aantal voertuigen van Euro 0- en Euro 1-norm terugbrengen tot een minimum, en die voertuigen vervangen door schonere voertuigen, en daarmee ook de luchtkwaliteit in grote mate verbeteren.

### 2. Geleverde inspanningen

Verschillende actoren, zoals de autosector zelf, maar ook de Federale Regering en de Vlaamse Regering hebben in het verleden al maatregelen uitgewerkt om vervuilende wagens te vervangen door meer milieuvriendelijke wagens.

Zo heeft de autosector zelf al miljarden geïnvesteerd om de auto's schoner te maken. In vergelijking met de Euro 3-norm (2000) ligt bij de huidige norm Euro 5 de uitstoot van NOx 70% lager en de uitstoot van fijne deeltjes zelfs 95% lager. Ook de introductie van elektrische wagens zal een verbetering van het leefmilieu met zich meebrengen.

Ook inzake de uitstoot van CO<sub>2</sub> heeft de Federale Regering reeds inspanningen geleverd. Sinds 2005 werd een belastingvermindering toegekend voor wagens waarvan de CO<sub>2</sub>-uitstoot minder dan 105g/km bedraagt. Sinds juli 2007 werd die belastingvermindering gewijzigd door een korting op de factuur. Er werd een zogenaamde ecologiepremie ingevoerd waardoor bij aankoop van een milieuvriendelijke wagen een overheidskorting van 15% werd toegekend. Dat initiatief kent een groot succes. Van januari tot 10 november 2009 werden in België 69.864 premies toegekend voor 'groene' auto's. Dat is een stijging van bijna 69% ten opzichte van 2008. De stijging gebeurde in een krimpende automobiemarkt wat een dubbel signaal is: ondanks een daling van de autoproductie.

De Vlaamse overheid daarentegen heeft sinds 2009 een premiesysteem ingevoerd voor het plaatsen van roetfilters in dieselwagens met minimum Euro 3-norm. Daardoor wil men de verspreiding van fijn stof tegengaan. Dat initiatief kende weinig succes waardoor de Vlaamse overheid zopas beslist heeft om de plaatsing van een roetfilter voor 100 procent te financieren met een maximum van 600 euro, zowel voor dieselwagens met Euro 3-norm alsook Euro 4-norm.

Al die maatregelen hebben nog geen significante verbeteringen teweeggebracht waardoor nieuwe, efficiëntere maatregelen moeten worden genomen.

Begin 2009 werd door de federale overheid voorgesteld om een schrootpremie in te voeren. Zij trad in overleg met de gewesten om het bedrag van een schrootpremie voldoende hoog te kunnen maken. De gewesten beslisten echter daar niet op in te gaan, waardoor de invoering van de slooppremie geen beleidsmaatregel werd. Nochtans heeft de invoering van een schrootpremie, slooppremie of een sloopregeling voldoende haar nut bewezen in het buitenland.

Vanaf 2011 zal de Vlaamse Regering bevoegd worden voor het innen van de belasting op inverkeerstelling (BIV). De Vlaamse Regering kondigt reeds lange tijd een herziening aan van de BIV. Zij wil de heffingsgrondslag vervangen door een ecologische heffingsgrondslag. Voor nieuwe wagens kan dat zeker een aankoopsturend effect hebben. Voor tweedehandswagens heeft die BIV-verhoging evenwel weinig zin, omdat door die belastingverhoging de prijs van een tweedehandswagen omhoog zal gaan. De prijs van een tweedehandswagen wordt immers bepaald door vraag en aanbod. De wederverkoopwaarde van meer vervuilende occasieauto's zal drastisch dalen, met als gevolg dat eigenaars van dergelijke wagens de aankoop van een nieuwe milieuvriendelijkere wagen zullen uitstellen, wat net het tegendeel is van wat wordt beoogd. Bovendien vermijdt een verhoging van de BIV ook niet dat de milieuvervuilende wagens nog kunnen worden geëxporteerd naar ontwikkelingslanden waardoor men het milieuprobleem verschuift.

### **3. Wat is een schrootpremie?**

Een schrootpremie, slooppremie, of sloopregeling is een regeling die door de overheid wordt ingesteld om eigenaars van een oudere wagen ertoe aan te zetten om versneld hun wagen aan te bieden voor sloop en met een premie in te ruilen voor een milieuvriendelijker model.

Daardoor moet het mogelijk zijn om op redelijk korte termijn de meest vervuilende wagens uit het verkeer te nemen.

Een schrootpremie kan bijgevolg worden omschreven als een subsidie voor kopers van nieuwe wagens die hun oude, meer vervuilende wagen wegdoen.

### **4. Analyse van de systemen**

Verschillende Europese landen – maar ook Amerika – hebben de voorbije jaren een premie ingevoerd die een stimulans moest zijn om de oude (vervuilende) wagen te vervangen.

#### **a) Duitsland**

In Duitsland werd de Umweltprämie ingevoerd. Het ging om een premie van 2500 euro bij de aankoop van een nieuwe wagen als voldaan was aan een aantal voorwaarden zoals: de aanvraag moest uitgaan van een particulier, de wagen moest minimum negen jaar oud zijn, en de nieuw aangekochte wagen moest voldoen aan de Europese Emissiestandaard Euro 4-norm.

Het programma liep van 7 maart tot 2 september 2009 en had als resultaat dat er in die periode 1,2 miljoen nieuwe wagens werden aangekocht.

#### **b) Nederland**

Het Nederlandse systeem van de slooppremie werkt met categorieën.

Auto's (met een toegestane maximum massa (GVW) = 3500kg) die in aanmerking komen voor de sloopregeling zijn:

- personen-/bestelauto's met een benzinemotor en van bouwjaar\* t/m 1989:  
categorie 1: een slooppremie van 750 euro;
- personen-/bestelauto's met een benzinemotor en van bouwjaar\* 1990 t/m 1995:  
categorie 2: een slooppremie van 1000 euro;
- bestelauto's met een dieselmotor, een bruto voertuiggewicht <1800kg en van bouwjaar\* t/m 1999:  
categorie 3: een slooppremie van 1000 euro;
- bestelauto's met een dieselmotor, een bruto voertuiggewicht ≥1800kg en van bouwjaar\* t/m 1999:  
categorie 4: een slooppremie van 1750 euro;
- personenauto's met een dieselmotor en van bouwjaar\* t/m 1999:  
categorie 5: een slooppremie van 1000 euro.

Mits omgeruild tegen een nieuwere:

- personen-/bestelauto met benzinemotor vanaf bouwjaar 2001;
- personen-/bestelauto met dieselmotor met een gesloten roetfilter (af fabriek).

Het programma liep van 29 mei 2009 tot 21 april 2010 en had als resultaat dat er 81.000 nieuwe wagens werden aangekocht.

#### c) Verenigd Koninkrijk

In het Verenigd Koninkrijk werd het 'Vehicle Scrappage Scheme' ingevoerd met het budget van 2009 (goedgekeurd op 22 april 2009). Burgers kregen een premie van 1000 pond van de overheid wanneer zij hun wagen tot schroot lieten verwerken. Daarvoor golden de volgende voorwaarden: de wagen moest minimum tien jaar oud zijn en de eigenaars moesten minimaal één jaar het voertuig in eigendom hebben. De deelnemende producenten gaven daarbovenop een korting van 1000 pond op de aankoop van een nieuwe wagen.

Het beschikbare budget was 300 miljoen pond.

Het programma werd beëindigd in maart 2010 en had tot resultaat dat er 300.000 oude wagens vervangen werden.

#### d) Amerika

In Amerika werd het 'Car Allowance Rebate System' ingevoerd. Dat systeem, ook bekend als 'Cash for Clunkers', werkt op basis van het verschil tussen de brandstofefficiëntie van het oude voertuig en het nieuwe voertuig. Afhankelijk daarvan is de premie 3500 dollar tot 4500 dollar.

De voorwaarde om voor het systeem in aanmerking te kunnen komen, waren: de wagen moest 25 jaar oud zijn, het systeem was enkel geldig bij aankoop van een nieuwe wagen of een leaseovereenkomst van maximaal vijf jaar en de oude wagen moest verplicht tot schroot worden verwerkt.

Het programma begon op 1 juli 2009 en werd beëindigd op 24 augustus 2009.

### 5. Schrootpremie, een anti-sociale maatregel?

Er wordt wel eens beweerd dat de invoering van premies voor de aankoop van een milieuvriendelijke wagen een antisociale maatregel is. En dat slechts enkel de lagere sociale klasse met vervuilende tweedehandswagens rijden. Niets is minder waar.

Eind 2005 heeft Febiac (Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle) een profielanalyse laten uitvoeren van bezitters van een of meer auto's die ouder zijn dan 10 jaar (en jonger dan 25 jaar). Volgens dit onderzoek bezitten 435.000 huisgezinnen een of

meer auto's die ouder zijn dan 10 jaar. De sterkste penetratie van gezinnen die een auto bezitten die ouder is dan 10 jaar, is te vinden in Vlaanderen. Alleen Antwerpen laat een lager percentage optekenen dan de rest van Vlaanderen. 63,9% daarvan woont in landelijk gebied, 35,4% in landelijk woongebied en 22,5% in kleine woonkernen waar de werkloosheidsgraad laag is (kleiner dan 7%). Ze wonen er in eengezinswoningen waarvan ze eigenaar zijn. 64% hoort thuis in een inkomensschijf van boven de mediaan van 19.000 euro en zit in vergelijking met de totale bevolking verhoudingsgewijs vaker in de schijven van meer dan 23.000 euro. Meer dan 80% beschikt al over een compacte auto of een gezinswagen.

De auto van meer dan 10 jaar is vaak dus de tweede (gezins)wagen in het huisgezin. Meer dan de helft daarvan behoort tot de hogere sociale middenklasse (28,4%), de bovenklasse (15,5%) of zelfs de bevoorrechte klasse (7,7%) van de bevolking. Uit deze analyse kunnen we afleiden dat het grootste deel van de vervuilende wagens eigendom is van een bevolkingsklasse die geen al te groot budget wil besteden aan hun tweede auto.

Wanneer die bevolkingsgroep kan worden gestimuleerd om te investeren in een milieuvriendelijke wagen, zal meteen een grote groep van vervuilende wagens uit het Belgische wagenpark verdwijnen.

## 6. Budgettair

Uit het voorgaande blijkt dat er al heel wat financiële middelen zijn gespendeerd om milieuvriendelijker te rijden, maar dat de doelstelling niet altijd bereikt wordt.

De federale premies zijn ook bestemd voor dieselwagens waarvan beweerd wordt dat ze nog steeds meer vervuילend zijn dan benzinewagens. Daardoor is er slechts een beperkte vermindering van de milieulast.

De Vlaamse roetfilterpremie bereikt slechts een klein deel van de bevolking. De eigenaars van een oudere wagen zijn niet snel geneigd om investeringen te doen aan hun oudere wagen. Zinloze investering? Bovendien wijzen een aantal studies erop dat retrofitfilters niet altijd doeltreffend zijn. Zo stelt een studie, besteld door de Nederlandse Regering, dat het filtratierendement tijdens stadsgebruik slechts rond de 40% ligt, en bij gebruik op de snelweg rond de 30%, waardoor men kan concluderen dat de gemeten rendementen lager liggen dan vereist in de typegoedkeuringstest.

De vraag die we ons hierbij kunnen stellen, is of al deze aanbestede financiële middelen dan wel goed besteed zijn?

Het is een feit dat bij de ingevoerde schrootregelingen in het buitenland steeds vooraf een budget wordt bepaald. Dit houdt in dat x aantal wagens kunnen worden vervangen door het systeem. De regeling is daardoor ook altijd beperkt in de tijd. Zelfs al zou het budget niet gelimiteerd worden, dan nog is voor het succes vereist dat men een beperking in de tijd invoert. Doet men dat niet, dan bestaat de kans dat de aankoop van een nieuwe wagen wordt uitgesteld.

## 7. Toekomst voor tweedehandswagens

De invoering van een schrootpremie mag er niet toe leiden dat het tweedehandscircuit schade wordt toegebracht. Daarom moet overwogen worden om de schrootpremie niet alleen toe te kennen bij de aankoop van nieuwe wagens. Vele tweedehandswagens (benzinewagens) halen immers een goede milieuscore. Bijgevolg kan het toekennen van de schrootpremie ook bij aanschaf van een goede tweedehandswagen meerdere mensen overtuigen om een milieuvriendelijkere wagen aan te kopen en hun oude te laten verwerken tot schroot.

## 8. Conclusie

Een schrootpremie kan een efficiënt systeem zijn om personen aan te zetten om snel hun oude wagen te vervangen door een meer milieuvriendelijke wagen wanneer de premie hoog genoeg is en er een gevoel van schaarste wordt gecreëerd door de maatregel te beperken in de tijd.

De doelstellingen in de buurlanden zijn niet in de eerste plaats ingegeven door ecologische overwegingen, maar veeleer om de auto-industrie een stimulans te geven door mensen aan te zetten om versneld een nieuwe wagen te kopen.

Echter, door welbepaalde voorwaarden in te voeren kunnen de meest vervuilende wagens binnen zeer snelle tijd vervangen worden door milieuvriendelijke wagens, en kan de schrootpremie herleid worden tot een ecologische maatregel.

Ook binnen andere beleidsdomeinen zoals onder meer energie (investeringen in zonnepanelen) is gebleken dat burgers op positieve maatregelen reageren en willen investeren.

Daarom is een herschikking van de financiële middelen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de verspreiding van fijne stofdeeltjes te verminderen noodzakelijk. Positieve fiscale maatregelen om ons milieu vooruit te helpen zijn onontbeerlijk.

Marleen VAN DEN EYNDE

Linda VISSERS

Agnes BRUYNINCKX-VANDENHOUDT

Felix STRACKX

Pieter HUYBRECHTS

Stefaan SINTOBIN

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
  - 1° het feit dat Vlaanderen slecht scoort inzake luchtkwaliteit;
  - 2° de Europese richtlijn Luchtkwaliteit;
  - 3° de noodzakelijke reductie van CO<sub>2</sub>;
  - 4° de verspreiding van NOx, fijn stof PM10 en PM2,5 en andere schadelijke stoffen door het wegverkeer, die nefast is voor de gezondheid;
  - 5° de grote hoeveelheid vervuilende wagens in ons land;
  - 6° de beperkte invloed van maatregelen door de verschillende overheden;
  - 7° de zeer gunstige effecten van een schrootpremie voor het milieu;
- vraagt de Vlaamse Regering een ecologische schrootpremie uit te werken waardoor eigenaars van een vervuilende wagen aangezet worden om te investeren in een schone wagen, waardoor de meest vervuilende wagens uit het circuit verdwijnen.

Marleen VAN DEN EYNDE

Linda VISSERS

Agnes BRUYNINCKX-VANDENHOUDT

Felix STRACKX

Pieter HUYBRECHTS

Stefaan SINTOBIN