



Vlaams
Parlement

stuk **657** (2009-2010) – Nr. 2
ingediend op 20 juli 2011 (2010-2011)

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

Verslag

namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuur,
Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
uitgebracht door mevrouw Valerie Taeldeman

*Samenstelling van de commissie:**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 Stefaan Sintobin, Wim Wienen;
de heren Karlos Callens, Dirk Van Mechelen;
de heer Philippe De Coene, mevrouw Els Robeyns;
de dames Danielle Godderis-T'Jonck, Liesbeth Homans;
de heer Boudewijn Bouckaert;
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

657 (2009-2010) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

De Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed behandelde op 3 mei 2011 het 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.

1. Toelichting

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* geeft toelichting bij het voorstel van resolutie. Verkeer is in grote mate verantwoordelijk voor de slechte luchtkwaliteit in Vlaanderen. Het Belgische autopark telt ongeveer 5 miljoen voertuigen waarvan 20 procent aan de normen Euro 0 (voor 1992-1993) en Euro 1 (voor 1996-1997) voldoet. Daarmee zijn die voertuigen verantwoordelijk voor 65 procent van de totale vervuiling door wagens. 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 volgens de indieners van het voorstel van resolutie 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. 1 miljoen vervuilende wagens zou uit het verkeer kunnen worden genomen.

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 stikstofoxiden (NOx) 70 procent lager en de uitstoot van fijne deeltjes zelfs 95 procent lager. De Euro 6 zal er snel aankomen. Ook de introductie van elektrische wagens en aardgaswagens zal een verbetering van het leefmilieu met zich meebrengen.

Inzake de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) heeft de Federale Regering reeds inspanningen geleverd. Sinds 2005 werd een belastingvermindering toegekend voor wagens waarvan de CO₂-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 procent 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 procent ten opzichte van 2008. Vorig jaar werden ongeveer 63.000 groene wagens aangekocht. De stijging gebeurde in een krimpende automobiemarkt wat een dubbel signaal is.

De Vlaamse overheid daarentegen heeft sinds 2009 een premiesysteem ingevoerd voor het plaatsen van roetfilters in dieselwagens met minimum Euro 3-norm. Op die manier 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 volgens mevrouw Van den Eynde 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. Mevrouw Van den Eynde herinnert eraan dat de federale beslissing voor een schrootpremie destijds wel op de steun van de sp.a en de Open Vld kon rekenen.

Vanaf 2011 zal de Vlaamse Regering bevoegd worden voor het innen van de belasting op inverteerstelling (BIV). De Vlaamse Regering kondigt reeds lange tijd een herziening aan van de BIV. Zij wil de heffingsgrondslag vervangen door een ecologische heffingsgrondslag. Tot op vandaag is daarover weinig concreets bekend.

Wat is een schrootpremie?

Een schrootpremie, slooppremie of sloopregeling is een maatregel 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.

Analyse van de systemen

De indieners van het voorstel van resolutie hebben een analyse gemaakt van alle bestaande systemen. Verschillende Europese landen – maar ook de Verenigde Staten – hebben de voorbije jaren een premie ingevoerd die een stimulans moest zijn om de oude (vervuilende) wagen te vervangen. In Duitsland werd de Umweltprämie ingevoerd. 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. Het Nederlandse systeem van de slooppremie werkt met categorieën afhankelijk van de motor en het bouwjaar van de wagen. Het programma liep van 29 mei 2009 tot 21 april 2010 en had als resultaat dat er 81.000 nieuwe wagens werden aangekocht. Het Verenigd Koninkrijk had een gelijksoortig systeem. Het had tot gevolg dat er 300.000 oude wagens vervangen werden. Ook de Verenigde Staten hebben een systeem ingevoerd maar de resultaten ervan zijn mevrouw Van den Eynde niet bekend. In ieder geval hebben verschillende landen het systeem met succes ingevoerd.

Een antisociale maatregel?

Er wordt wel eens beweerd dat de invoering van premies voor de aankoop van een milieuvriendelijke wagen een antisociale maatregel is. Eind 2005 heeft FEBIAC, de Belgische Federatie van de auto- en tweewielerindustrie, een profielanalyse laten uitvoeren van bezitters van een of meer auto's die ouder zijn dan tien jaar (en jonger dan 25 jaar). Volgens dit onderzoek bezitten 435.000 huisgezinnen een of meer auto's die ouder zijn dan tien jaar. De meeste gezinnen die een auto bezitten die ouder is dan tien jaar, zijn te vinden in Vlaanderen. Alleen Antwerpen laat een lager percentage optekenen dan de rest van Vlaanderen. 63,9 procent daarvan woont in landelijk gebied, 35,4 procent in landelijk woongebied en 22,5 procent in kleine woonkernen waar de werkloosheidsgraad laag is (kleiner dan 7 procent). Ze wonen er in eengezinswoningen waarvan ze eigenaar zijn. 64 procent 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 procent beschikt al over een compacte auto of een gezinswagen.

De auto van meer dan tien jaar is vaak dus de tweede (gezins)wagen in het huisgezin. Meer dan de helft van die gezinnen behoort tot de hogere sociale middenklasse (28,4 procent), de bovenklasse (15,5 procent) of zelfs de bevoorrechte klasse (7,7 procent) van de bevolking. Uit deze analyse kan men 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 volgens de indieners van het voorstel van resolutie meteen een grote groep van vervuilende wagens uit het Belgische wagenpark verdwijnen.

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 vervuilend 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. Misschien omdat ze het een zinloze investering vinden? Bovendien wijst een aantal studies erop dat retrofitfilters niet altijd doeltreffend zijn. Zo blijkt uit een studie, besteld door de Nederlandse Regering, dat het filtratierendement tijdens stadsgebruik slechts rond de 40 procent ligt, en bij gebruik op de snelweg rond de 30 procent, waardoor men kan concluderen dat de gemeten rendementen lager liggen dan vereist in de typegoedkeuringstest.

De vraag die men zich volgens de indieners hierbij kan stellen, is of al deze financiële middelen wel goed besteed zijn.

Belangrijk is ook 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.

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 kopers van een tweedehandswagen overtuigen om een milieuvriendelijkere wagen aan te kopen en hun oude te laten verwerken tot schroot.

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 maatregelen in de buurlanden zijn niet in de eerste plaats ingegeven door ecologische overwegingen, maar hebben veeleer als doelstelling om de auto-industrie een stimulans te geven door mensen aan te zetten om versneld een nieuwe wagen te kopen. Door welbepaalde voorwaarden in te voeren kunnen de meest vervuilende wagens echter op zeer korte 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 positief op dergelijke maatregelen reageren en willen investeren.

Daarom is een herschikking van de financiële middelen om de CO₂-uitstoot en de verspreiding van fijne stofdeeltjes te verminderen noodzakelijk. Positieve fiscale maatregelen om het milieu vooruit te helpen zijn onontbeerlijk.

Concreet vragen de indieners 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.

2. Bespreking

De heer *Robrecht Bothuyne* is enigszins verbaasd over het voorstel dat voorligt, want de discussie over de schrootpremie is ondertussen een twee-, dertal jaren oud. Inderdaad hebben verschillende landen van dat systeem gebruik gemaakt, vooral vanuit economische overwegingen en maar in beperkte mate vanuit ecologische. Achteraf bekeken wordt de schrootpremie er als een bijzonder duur en falend systeem beschouwd. Veel mensen zijn op de premie ingegaan, maar het doel werd niet echt bereikt. De vervanging van het vervuilende wagenpark is slechts gedeeltelijk gelukt: veel auto's werden sneller aangekocht en vervangen dan wanneer er geen schrootpremie was geweest, maar het zou geen wezenlijk effect hebben gehad op de samenstelling van het wagenpark.

De ecopremie op federaal niveau is een succes. Dertig procent van het grote aantal wagens dat vorig jaar werd aangekocht in België kreeg een ecopremie. Dat is op zich al een belangrijke incentive. Ondertussen werkt de Vlaamse minister van Leefmilieu aan een pakket maatregelen zoals de vergroening van de verkeersfiscaliteit om tegemoet te komen aan deze problematiek. De CD&V-fractie ziet geen heil in voorliggend voorstel van resolutie over de schrootpremie.

De heer *Felix Strackx* repliceert dat de indieners een positieve maatregel voorstellen tegenover de negatieve maatregelen die de Vlaamse overheid wil nemen, namelijk het financieel straffen door zowel een hoge BIV als een hoge verkeersbelasting voor oudere of meer vervuilende wagens op te leggen. Als men een hogere BIV zal invoeren voor oudere of meer vervuilende wagens zullen die op de tweedehandsmarkt bijna onverkoopbaar worden. Het gevolg is dat men langer met zijn oude wagen zal blijven rijden. Een hogere BIV zal dus volgens Vlaams Belang contraproductief zijn, in tegenstelling tot de schrootpremie.

Mevrouw *Mieke Vogels* zegt het voorstel van resolutie om verschillende redenen niet te steunen. Vooreerst is het een probleem van de middenklasse en zal met dit voorstel weerom het Mattheuseffect spelen. In tijden van budgettaire beperkingen moet men de middelen gericht inzetten en dit is niet de richting die het lid verkiest. Ten tweede kan de overheid beter maatregelen nemen tegen de verkeersoverlast. Ze kan beter streven naar maximum één wagen per gezin en daarnaast het openbaar vervoer verbeteren en autodelen promoten. De tweede wagen wordt meestal niet permanent gebruikt. Daar kan autodelen dus een perfect alternatief zijn. Als er middelen voorhanden zijn, zou het lid ze inzetten voor ondersteunende maatregelen zodat gezinnen geen twee wagens meer behoeven. Het is een win-winsituatie omdat het voor die gezinnen ook een verschil zal maken in hun budget.

De heer *Wilfried Vandaele* zegt dat de NV-A-fractie eerst wil inzetten op de vergroening van de autofiscaliteit. Als de schrootpremie al een goed idee zou zijn dan moeten er goede afspraken gemaakt worden met de verschillende bestuursniveaus in dit land. Het kan niet zijn dat het ene niveau betaalt en het andere de inkomsten int.

Mevrouw *Gweny De Vroe* deelt de mening van de heer Vandaele, die eerst wil inzetten op de vergroening van de autofiscaliteit. Als de autofiscaliteit over de gehele lijn gebaseerd

zou worden op de ecologische score zou dat al een hele stap vooruit zijn. Het lid wenst dus af te wachten welke maatregelen de Vlaamse Regering zal voorstellen.

De heer *Bart Martens* sluit zich aan bij de heer *Bothuyne*. De schrootpremies in de genoemde landen werden in een tijd van recessie als een keynesiaanse maatregel ingevoerd om de vraag te stimuleren. De premies werden wel gekoppeld aan de aankoop van een ‘schonere’ wagen. Het blijft echter een zeer dure maatregel om het doel te bereiken. Als men de slooppremies in Nederland, namelijk tussen 1000 en 1750 euro, vermenigvuldigt met het miljoen wagens in België dat voor een premie in aanmerking komt, dan komt men aan een bijna onbetaalbaar bedrag. Door dat bedrag op een andere manier te investeren, in duurzame mobiliteit, kan men een veel groter resultaat bereiken.

Ten tweede vindt de heer *Martens* niet dat een vergroening van de autofiscaliteit enkel bestraffend werkt. Zo is het de bedoeling om voor schonere wagens een lagere BIV in te voeren dan vandaag wordt geïnd. De huidige BIV is enkel gebaseerd op de fiscale pk's. De vergroening van de autofiscaliteit zal zowel belonen en bestraffen.

Ten derde bestaat er de ecopremie op federaal niveau, de 15 percenttegemoetkoming. Misschien moet wel worden nagegaan of deze premie niet aan andere parameters gekoppeld moet worden dan de CO₂-uitstoot. De afgelopen jaren is gebleken dat met de premie vooral kleinere dieselwagens werden aangekocht die niet altijd met een ingebouwde roetfilter uitgerust zijn of zelfs met een roetfilter nog een hogere NOx-uitstoot laten optekenen dan een benzinewagen. Daarom moet worden overwogen om die maatregel aan te passen.

Het lid besluit dat volgens de sp.a-fractie een vergroening van de autofiscaliteit meer opbrengt dan de invoering van een dure slooppremie. Bovendien heeft de minister nog benadrukt dat er bij de vergroening van de BIV op gelet zal worden dat er geen negatieve effecten voor de tweedehandsmarkt ontstaan.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* dacht dat iedereen de problematiek van het fijn stof wil aanpakken. Dat is ook de bedoeling van dit voorstel van resolutie, door een schrootpremie de meest vervuilende wagens uit het verkeer te nemen. De overheid maakt de maatregel zo duur als ze zelf wil. Uit de analyse van de systemen in andere landen blijkt duidelijk dat elk land zijn eigen budget bepaald heeft en hoeveel wagens daarmee vervangen kunnen worden.

De heer *Robrecht Bothuyne* repliceert dat deze landen sterk met de druk van het publiek werden geconfronteerd om het budget te verhogen. Uiteindelijk heeft de overheid er moeten vaststellen dat ze zichzelf heeft vastgereden.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* antwoordt dat vooraf goed afgesproken moet worden welk budget voor de maatregel wordt uitgetrokken. Als men zou kunnen berekenen hoeveel fijn stof uit het milieu gehouden wordt op die manier, dan zou blijken dat het om een grote hoeveelheid gaat. Verder meent ze dat het een utopie is te willen streven naar één wagen per gezin. In de stad kan dat, maar op de buiten is dat utopisch in deze maatschappij.

Mevrouw *Van den Eynde* herinnert mevrouw *De Vroe* eraan dat het een federale minister van Open Vld was die in 2009 het voorstel van de schrootpremie gelanceerd heeft. Mevrouw *Van den Eynde* is er voorts niet van overtuigd dat de ecofiscaliteit ook belonend zal werken. De laagste sociale klasse zal er niet beter van worden, meent het lid.

De heer *Felix Strackx* reageert op het argument van de hoge kostprijs van een schrootpremie. Alles hangt af van de modaliteiten van die premie. De indieners van het voorstel van resolutie spreken zich daar met opzet niet over uit. De andere fracties leveren hier kritiek op iets dat in het voorstel van resolutie aan de Vlaamse Regering wordt overgelaten.

Het lid vindt ook dat de leden het belang van de inruilwaarde van de oude wagen onderschatten. Een lage BIV voor een groene wagen zal zeker een aansporing zijn om een nieuwe wagen te kopen, maar de ruilwaarde van de oude wagen is ook belangrijk in het gezinsbudget. Wie niets meer krijgt voor zijn oude wagen, zal vaak geneigd zijn om die langer te blijven gebruiken.

Procedure

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* en de heer *Felix Strackx* stellen voor de stemming uit te stellen tot de Vlaamse Regering duidelijkheid heeft verschaft over de nieuwe modaliteiten van de BIV en de verkeersbelasting. Mevrouw Van den Eynde stelt voor om ook een reactie van de minister te vragen op het voorstel tot invoering van een schrootpremie.

De heer *Bart Martens*, voorzitter, stelt voor om toch tot de stemming over te gaan. Het lijkt hem weinig zinvol de maatregelen van de regering af te wachten. Als de vergroening van de autofiscaliteit het negatieve effect zou hebben dat de indieners van het voorstel van resolutie verwachten, dan beschikt ieder lid over de mogelijkheid een nieuw voorstel van resolutie in te dienen.

3. Stemming

Het voorstel van resolutie wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3.

Bart MARTENS,
voorzitter

Valerie TAELEMAN,
verslaggever