Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 123
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 22 januari 2015

---

aan **ANNEMIE TURTELBOOM**
VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

Hervorming verkeersbelastingen - Stand van zaken - LPG-voertuigen

Bij de aankoop van een wagen moeten een aantal belastingen worden betaald. Zo is er de belasting op inverkeerstelling (BIV), de jaarlijkse verkeersbelasting en voor LPG-wagens komt daar nog een aanvullende verkeersbelasting bij.

Sinds 1 januari 2011 is de verkeersbelasting een bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Bij de start van deze bevoegdheidsoverdracht werd een hervorming van de verkeersbelasting aangekondigd. Toenmalig minister van Mobiliteit Hilde Crevits sprak toen in de commissie (commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 7 april 2011) de ambitie uit om het hele systeem van de verkeersbelasting te herzien en voertuigen niet langer te belasten op vermogen, maar op de uitstoot, en dit zowel bij de jaarlijkse verkeersbelasting als bij de BIV en de aanvullende verkeersbelasting voor LPG-voertuigen. De hervorming van de belasting op de inverkeerstelling was toen naar verluidt al in een vergevorderd stadium.

Later dat jaar vroeg Jan Roegiers (schriftelijke vraag nr.83 van 17 oktober 2011) aan de minister van Begroting waarom personenwagens op LPG een aanvullende verkeersbelasting zouden moeten betalen. Toenmalig minister van Begroting Philippe Muyters gaf aan dat het om een accijnscompenserende belasting ging, maar dat in het kader van de vergroening van de verkeersbelasting de aanvullende verkeersbelasting op LPG-voertuigen opnieuw bekeken zou worden. Afschaffen kon het Vlaamse Gewest echter niet omdat het om een zogenaamde "oneigenlijke gewestbelasting" gaat.

In 2013 bleek uit het antwoord op een schriftelijke vraag van Lode Vereeck (nr.74 van 16 oktober 2013) dat de hervorming van de verkeersbelasting op zich zou laten wachten tot 2016, daar in 2012 door de gewesten werd beslist dat de hervorming van de autofiscaliteit onlosmakelijk gekoppeld werd aan de invoering van een wegenvignet.

Naast de aanvullende verkeersbelasting botsen gebruikers van LPG-voertuigen nog op andere drempels. De toegang tot ondergrondse parkings bijvoorbeeld, ook al is er sinds 2007 een koninklijk besluit (KB) dat de toegang voor hen mogelijk maakt, of de duurdere autokeuring.

Aangezien de hervorming lang geleden werd aangekondigd, aangezien bovendien de bevoegdheid bij het Vlaamse Gewest ligt, en gezien ten slotte het gegeven dat LPG een van de milieuvriendelijkste brandstoffen voor wagens is, heb ik volgende vragen voor de minister.

1. Vlaanderen kan de heffingsgrondslag en de aanslagvoet van de verkeersbelasting bepalen, ook voor de aanvullende verkeersbelasting op LPG-wagens. Een nultarief zou betekenen dat de federale overheid opnieuw een LPG-accijns moet invoeren. Dit zou nadelig zijn voor de eigenaars van LPG-wagens die veel kilometers doen. Vanuit dezelfde redenering die voor de slimme kilometerheffing wordt gehanteerd en het principe van het gebruik belasten in plaats van het bezit, zou dit echter geen onlogische keuze zijn.

   Hoe denkt de minister hierover? Wat zou het gevolg zijn voor de gebruikers op jaarbasis bij het opnieuw invoeren van een LPG-accijns?

2. Welke mogelijkheden ziet de minister om de aanvullende belasting voor LPG-wagens te herzien, daar er blijkbaar geen mogelijkheid is om de aanvullende belasting af te schaffen. Overweegt de minister bijvoorbeeld om de jaarlijkse verkeersbelasting voor LPG-wagens te verlagen - ter compensatie voor de aanvullende belasting?

3. Plant de minister financiële stimuli om het aandeel LPG-wagens op de Vlaamse wegen te verhogen? Zo ja, graag een raming van het budget en een timing. Indien deze op dit moment al bestaan, graag een overzicht van deze maatregelen en ook in welke fondsen deze zijn terug te vinden.

4. LPG-wagens komen vaak voor gesloten deuren te staan bij ondergrondse parkings. Sinds 2007 bestaat er echter een KB met maatregelen waardoor een gesloten parkeergebouw ook LPG-wagens kan toelaten. Het gaat om technische aanpassingen zoals een gasdetectie-installatie, een alarminstallatie en een aangedreven verluchtingsinstallatie. Specifiek op over dit punt heb ik volgende vragen.

   a) Zijn nieuwe gesloten parkeergebouwen verplicht om de nodige maatregelen op te nemen om ook LPG-wagens te kunnen toelaten?

   b) Hoeveel procent van de ondergrondse/gesloten parkeergarages/gebouwen in Vlaanderen laten LPG-wagens toe?

5. De autokeuring voor LPG-wagens zou duurder zijn dan voor andere wagens. De minister heeft het in de beleidsnota over het belang van duurzame mobiliteit.

   Op welke manier wil, zal en kan de minister hierin stappen ondernemen? Graag een overzicht van maatregelen met timing.

6. Hoeveel LPG-wagens zijn er ingeschreven? Graag een overzicht, per jaar, voor de periode 2011-2014 van het totaalaantal ingeschreven LPG-wagens (en niet alleen de nieuw ingeschreven wagens).

7. Hoe hoog zijn de inkomsten die werden gehaald uit de aanvullende verkeersbelasting op LPG-voertuigen? Graag ook een overzicht, per jaar, voor de periode 2011-2014.

8. Wat is de opbrengst van de jaarlijkse verkeersbelasting op auto's? Graag een overzicht per jaar voor de periode 2011-2014. Kan de minister de jaarlijkse verkeersbelasting ook uitsplitsen per gebruikte brandstof? Indien ja, graag onderscheid tussen benzine, diesel en LPG.

9. Toenmalig bevoegd minister Crevits gaf aan dat de verkeersbelasting beter zou worden gebaseerd op de uitstoot van een voertuig in plaats van het vermogen. De BIV wordt sinds 1 maart 2012 berekend aan de hand van de milieuparameters van de wagen. De jaarlijkse verkeersbelasting en de aanvullende verkeersbelasting voor LPG-voertuigen blijven (o.a) afhankelijk van het vermogen van de motor.

Kan de minister aangeven waarom de BIV wel werd uitgebreid met milieuparameters en de andere twee belastingen niet? Daar de hervorming gekoppeld wordt aan de invoering van een wegenvignet tegen 2016, volgend jaar dus, had ik graag een concrete timing gehad van het verdere proces van de hervorming.

10. Bijkomend aan vraag 4: hoe past de beleidsbelofte van de minister tot het onderzoek van een slimme kilometerheffing voor personenwagens en de gevolgen daarvan voor de verkeersbelasting in de timing om tegen 2016 de verkeersbelasting te hervormen?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Turtelboom (123), Weyts (542)

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

GECOÖRDINEERD ANTWOORD
op vraag nr. 123 van 22 januari 2015
van **BJÖRN RZOSKA**

1-3. Momenteel zijn er geen specifieke fiscale stimuli gepland om het aandeel van LPG-wagens op de Vlaamse wegen te vergroten. Wel worden gesprekken opgestart tussen de bevoegde Ministers inzake de vergroening van de verkeersbelasting in het algemeen, zoals ook aangegeven in het regeerakkoord.

De herziening van de verkeersbelasting voor LPG-voertuigen is te kaderen binnen de algemene vergroening van de verkeersbelasting. Het bepalen van de belastbare materie is een exclusief federale bevoegdheid gebleven, waardoor het - zoals de Vlaamse volksvertegenwoordiger terecht aangeeft - voor de gewesten onmogelijk is om deze oneigenlijke gewestbelasting zelf af te schaffen. Als de gewesten het tarief van de aanvullende verkeersbelasting voor LPG-voertuigen op 0 zouden zetten, zal opnieuw een federale LPG-accijns moeten worden ingevoerd. Wat betreft de hoogte van deze LPG-accijns, verwijs ik naar de bevoegde federale Minister van Financiën. Wat het effect zou zijn op gebruikers van LPG-voertuigen ingeval van een herinvoering van de LPG-accijns, is nog niet onderzocht, maar hangt uiteraard ook af van de hoogte van de LPG-accijns die de federale overheid in voorkomend geval zou opleggen. In dat geval zouden de fiscale inkomsten ook verschuiven van de gewestelijke naar de federale middelenbegroting. Er stelt zich uiteraard de vraag hoe de gewesten gecompenseerd kunnen worden voor deze minderontvangsten.

Aangezien de vergroening van de verkeersbelasting kadert binnen de afspraken van het intergewestelijk politiek akkoord van 2011, moet dergelijke piste evenwel worden afgestemd met de andere gewesten. Er zal sowieso ook een intergewestelijk samenwerkingsakkoord vereist zijn om de aanslagvoet of heffingsgrondslag voor wat betreft (LPG-)leasingvoertuigen aan te passen.

4 Het betreft hier bepalingen in het kader van de federale bevoegdheden inzake veiligheid. Wij hebben geen zicht op gegevens in dit verband.

5 De keuring van een voertuig voorzien van een LPG-installatie is inderdaad duurder dan de keuring van een gewoon voertuig. Dit houdt verband met de hogere veiligheidseisen die aan LPG-installaties worden gesteld.

De extra kosten voor de keuring van een LPG-installatie bovenop de gewone keuringkosten zijn de volgende:

a) volledige keuring:16,40 euro (bij de eerste keuring van dergelijk voertuig);
b) herkeuring: 12,00 euro;
c) vereenvoudigde keuring: 5,40 euro (jaarlijkse controle om na te gaan of de LPG-installatie nog steeds een geldige goedkeuring heeft).

Deze kosten vormen slechts een beperkte, en zoals geduid verantwoorde, bijkomende kost t.o.v. de kostprijs voor de basiskeuring van een voertuig en vormen dan ook niet echt een belemmering voor de aanschaf van een dergelijk voertuig. Er dringen zich bijgevolg geen stappen op om hieraan te remediëren.

6 Hieronder het totaal aantal ingeschreven wagens in België (zowel nieuwe als reeds bestaande) met een LPG-voorziening in de afgelopen jaren:

- 2011 : 30.247
- 2012 : 26.636
- 2013 : 23.739
- 2014 : 21.584

7 Het bedrag van de aanvullende verkeersbelasting op LPG-voertuigen is afhankelijk van het belastbaar fiscaal vermogen van het voertuig. In totaal werden voor de aanvullende belasting de volgende bedragen ingekohierd :

- 2011 : 3.365.337,99 EUR
- 2012 : 2.985.218,51 EUR
- 2013 : 2.482.379,82 EUR
- 2014 : 2.218.923,13 EUR

8 Er dient eerst opgemerkt te worden dat wagens niet exclusief op LPG rijden en in bijna alle gevallen gelinkt dienen te worden aan benzine voertuigen. Tevens zijn er ook andere brandstoftypes (bvb aardgas, elektriciteit, Bio-ethanol,…) die in combinatie met benzine of diesel gebruikt worden.

Voor **2011** bedroeg de opbrengst van de jaarlijkse verkeersbelasting 1.044.228.986,41 EUR. Dit bedrag kan als volgt onderverdeeld worden

- Benzine : 317.069.532,90 EUR
- Diesel: : 717.880.313,40 EUR
- LPG en Benzine: 9.279.140,11 EUR

Voor **2012** bedroeg de opbrengst van de jaarlijkse verkeersbelasting 1.106.020.785,09 EUR. Dit bedrag kan als volgt onderverdeeld worden

- Benzine : 328.112.679,43 EUR
- Diesel: : 769.717.745,35 EUR
- LPG en Benzine: 8.190.360,31 EUR

Voor **2013** bedroeg de opbrengst van de jaarlijkse verkeersbelasting 1.087.063.510,82 EUR. Dit bedrag kan als volgt onderverdeeld worden

- Benzine : 323.079.621,26 EUR
- Diesel: : 757.317.333,36 EUR
- LPG en Benzine: 6.666.556,20 EUR

Voor **2014** bedroeg de opbrengst van de jaarlijkse verkeersbelasting 1.121.980.639,00 EUR. Dit bedrag kan als volgt onderverdeeld worden

- Benzine : 337.177.868,12 EUR
- Diesel: : 779.127.441,73 EUR
- LPG en Benzine: 5.675.329,15 EUR

9 Op 21 januari 2011 hebben de drie gewesten een politiek akkoord gesloten over de hervorming van de verkeersfiscaliteit. Dit akkoord voorziet naast de invoering van een intelligente kilometerheffing voor vrachtwagens en een elektronisch wegenvignet voor personenwagens ook in een gecoördineerde vergroening van de verkeersbelastingen. In een eerste fase werd gefocust op de vergroening van de belasting op inverkeerstelling en de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Nu zijn de recurrente verkeersbelastingen voor lichte voertuigen (tot 3.5 ton MTM) en personenvoertuigen aan de beurt. Deze hervorming moet niet enkel intergewestelijk gecoördineerd gebeuren, maar ook met oog voor de verkeersfiscaliteit (in Vlaanderen) in zijn geheel. Zo is het weinig zinvol om eerst de verkeersbelasting te vergroenen als die direct daarna zou worden vervangen door een intergewestelijk wegenvignet of desgevallend een kilometerheffing. Op intergewestelijk niveau wordt op dit moment voorrang gegeven aan de invoering van

de kilometerheffing voor vrachtwagens (waar ook een milieucomponent in zit), en waarvan de inwerkingtreding is voorzien in 2016. Daarna kunnen de gewesten zich beter focussen op de vergroening van de verkeersbelastingen.

10 In het licht van een verdere invulling van het principe 'de gebruiker/de vervuiler betaalt' hebben de drie gewesten in 2014 een gezamenlijk proefproject opgezet in de GEN-zone rond kilometerbeprijzing voor lichte voertuigen. Het project kadert in het politieke akkoord van 21 januari 2011 tussen de gewesten dat een ruimere hervorming van de verkeersfiscaliteit beoogt.

Uit de resultaten van het proefproject is gebleken dat de invoering van de kilometerheffing als een alternatief beprijzingsmechanisme voor lichte voertuigen (tot en met 3,5 ton) complexer en ook ingrijpender is dan eerder ingeschat. Verder bleek ook dat de drie gewesten hierbij – in het belang van de weggebruiker – naar elkaar toe moeten groeien op vlak van inzicht en invulling.

Gezien de recente ervaringen is bij de regeringsvorming afgesproken om de analyse verder te zetten en zo nodig bijkomende studies of pilootprojecten op te starten. Pas wanneer het volledige plaatje is uitgeklaard, kan ook worden aangegeven hoe de verkeersbelasting verder zal worden hervormd.