

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 257
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 4 mei 2016

aan **BART TOMMELEIN**

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

Milieuvriendelijke voertuigen - Aankoopstimuli

Eind 2015 werd een actieplan voor de doorbraak van milieuvriendelijke wagens goedgekeurd dat kadert in de Europese richtlijn 'Clean power for transport'. Het actieplan vertrekt vanuit de vaststelling dat elektrische wagens momenteel het best scoren op een milieuvriendelijke schaal van wagens. Aardgas wordt gezien als een tussenoplossing om de vloot snel milieuvriendelijker te maken en voertuigen met brandstofcellen hebben een aantal voordelen van elektrische wagens, maar hebben geen beperkte actieradius of lange laadtijd.

Naast de uitrol van laad- en tankinfrastructuur, geeft de Vlaamse Regering ook een aankooppremie aan wie een zero-emissiewagen koopt. Dat moet de markt van milieuvriendelijke voertuigen stimuleren. Deze aankooppremie geldt enkel voor elektrische wagens en wagens op brandstofcellen. Naarmate de aankoopprijs van de wagen stijgt, daalt de maximale premie.

Naast een aankooppremie, hoeven deze wagens ook geen belasting op inverkeerstelling en jaarlijkse verkeersbelasting te betalen. Bedrijven die dit soort wagen aankopen kunnen deze voor 120% aftrekken van hun belastingen.

Op de website van de Vlaamse overheid www.milieuvriendelijkevoertuigen.be kan men de stand van zaken in deze aankoopstimulatie volgen. De subsidies van de aardgasfederatie voor de aankoop van een wagen op CNG waren na twee maanden uitgeput.

Op 21 april 2016 waren reeds 395 premies aangevraagd. Daarvan waren er nog geen voor waterstofwagens, dus alle aanvragen hadden betrekking op elektrische wagens. 124 premies werden aangevraagd voor een voertuig met een cataloguswaarde < 31.000 euro, 14 premies voor een wagen met een cataloguswaarde van > 61.000 euro en het merendeel van de premies (258) werd aangevraagd voor wagens met een cataloguswaarde daartussen. Op dit moment is er nog ongeveer 3,2 miljoen euro beschikbaar voor het toekennen van aankooppremies voor elektrische wagens.

Op de website milieuvriendelijkevoertuigen.be is het mogelijk om het totale financiële voordeel van een milieuvriendelijke wagen te berekenen. Deze tool geeft bijvoorbeeld het volgende resultaat.

Als ik als natuurlijke persoon, met een gemiddeld rijgedrag en gemiddeld aantal kilometers per jaar (15.000 km) een wagen wil kopen om de komende vijf jaar mee rond te rijden, dan kan ik deze vergelijking trekken:

- kies ik voor de categorie 'kleine middenklassewagens', bijvoorbeeld de Volkswagen Golf, dan betaal ik volgens de catalogus 37.110 euro voor het elektrische model daarvan. Ter vergelijking, de benzine Volkswagen Golf kost 23.865 euro. De elektrische Golf heeft een ecoscore van 88, de benzineversie scoort 72. Het berekend rijbereik van de elektrische Golf is 147 km. Voor de elektrische Golf krijg ik een premie en belastingvoordeel van 4500 euro;
- kies ik voor een terreinwagen SUV-E, bijvoorbeeld van het model Porsche Cayenne, dan betaal ik voor de e-hybride 85.910 euro. De benzineversie is 2000 euro goedkoper in aankoop. Hoewel ik ook voor deze e-hybride Porsche een mooie belastingvermindering van 2711 euro kan opstrijken, krijgt deze wagen slechts een ecoscore van 67. Dat is nog minder dan de Volkswagen Golf op benzine. Bovendien heeft de plug-inwagen een rijbereik van slechts 40 km met zijn milieuvriendelijke motor.

1. Is de minister van oordeel dat wagens van het type Porsche Cayenne e-hybride met slechts een rijbereik van 40 kilometer met een milieuvriendelijke motor, een 'milieuvriendelijk voertuig' genoemd kunnen worden? Zo neen, overweegt de minister om dit soort uitschieters van wagens met een wel erg beperkt milieuvriendelijk rijbereik uit het systeem te halen? Of overweegt hij om andere maatregelen hieromtrent te nemen?

2. Op welke manier wordt de ecoscore opgenomen in de bepaling of een wagen als milieuvriendelijk wordt beschouwd en dus een belastingvoordeel krijgt?

3. In Duitsland kan men ook een aankooppremie voor elektrische wagens krijgen op voorwaarde dat de aankoopprijs van de wagen niet hoger is dan 60.000 euro.

Is de minister van oordeel dat het een goed idee is om dit systeem te volgen en geen aankooppremie meer toe te kennen voor wagens met een aankoopprijs hoger dan 60.000 euro?

Zo ja, zal de minister de voorwaarden voor de aankooppremie in Vlaanderen aanpassen?

Zo neen, kan de minister uitleggen waarom hij een premie voor wagens met een aankoopprijs hoger dan 60 000 euro te verantwoorden vindt?

4. Bij de aanvraag van de aankooppremie moet de aanvrager een kopie van zijn bestelbon voegen. De minister heeft dus een overzicht om welk type milieuvriendelijke wagens het gaat.

Kan de minister een overzicht geven van de aanvragen tot nog toe? Graag een overzicht per categorie en model van wagen met daarbij de aankoopprijs, de premie, de te betalen jaarlijkse verkeersbelasting, de belasting op inverkeerstelling (BIV), de ecoscore en het rijbereik van de wagen.

5. Kan de minister een overzicht geven van het aantal wagens dat sinds de invoering van de aangepaste verkeersfiscaliteit nieuw werd ingeschreven en gebruik kan maken van dit belastingvoordeel? Kan hij een overzicht geven per type wagen en daarbij aangeven hoeveel men voor dit type wagen aan verkeersbelasting en BIV moet betalen?

BART TOMMELEIN

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

ANTWOORD

op vraag nr. 257 van 4 mei 2016

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Wanneer men wagens van het type Porsche Cayenne (ecoscore 67) vergelijkt met de benzineversie (ecoscore 57) dan is vanuit milieuoverwegingen de hybride versie te verkiezen. Het is dus goed voor het milieu dat ook in dit segment van wagens hybride versies op de markt komen. Maar natuurlijk kan men zich de vraag stellen of vanuit sociale overwegingen stimulansen nodig zijn voor dit soort wagens. En het is ook zo dat de aankoop van kleinere hybrides te verkiezen is. Een Toyota PHEV Prius heeft bv. een ecoscore van 82.
Met deze overwegingen werd rekening gehouden bij de totstandkoming van de vergroende verkeersbelastingen. Plug-in hybride wagens werden vrijgesteld (tot 2020) voor zover ze niet meer dan 50 g/km CO₂ uitstoten. Hiermee wou de Vlaamse Regering vermijden dat grotere wagens met een beperkt elektrisch bereik ook van de vrijstelling zouden genieten. Het bedrag van 2711 euro is dan ook niet de belastingvermindering die verkregen wordt, maar wel de te betalen belasting. De exponent van het beleid ligt bij de kleinere volledig elektrische wagens (zero emissie).
2. De ecoscore als dusdanig wordt niet in rekening gebracht. Wel worden bij de berekening van de verkeersbelasting dezelfde elementen meegenomen als bij ecoscore: de euronorm, de brandstof en de CO₂ uitstoot. In Vlaanderen is er voor gekozen om voor alle zero emissie-wagens een premie te voorzien omdat ze allemaal grote voordelen hebben op het vlak van milieu en energie-efficiëntie. Op deze wijze wordt ook geen onderscheid gemaakt met gevolgen voor de diverse fabrikanten, wat in Duitsland de facto wel het geval is.
3. In bijlage 1 bevindt zich een overzicht van het aantal aanvragen voor een zero emissie premie tot en met 17/05/2016. De exacte aankoop prijs wordt weliswaar vermeld op de bestelbonnen (en bij definitieve indiening ook op de factuur), doch dit bedrag wordt niet apart geregistreerd in de back-office, enkel de categorie waartoe de wagen behoort. Bovendien moet worden opgemerkt dat bij controle van de dossiers, na indiening van alle bewijsstukken (dus ook de factuur, het inschrijvingsbewijs, en het betaalbewijs) af en toe een correctie moet worden doorgevoerd aan het door de klant aangeduide merk en type, evenals soms aan de premie waarop de klant recht heeft (vooral voor die merken die meerdere subtypes hebben die bovendien soms in een andere premieklasse zitten).
Voor al deze wagens (allemaal batterij-elektrische) is er een belastingvrijstelling. De ecoscore ligt in alle gevallen erg hoog en varieert voornamelijk met het vermogen van de wagen; hoe hoger hoe lager de ecoscore. Ze liggen bijna allemaal tussen 84 en 88. Het theoretisch rijbereik is afhankelijk van de motoruitvoering en is per model terug te vinden op <http://www.egear.be/elektrische-wagens/>
4. In bijlage 2 gaat een overzicht (dd. 17 mei 2016) per brandstoftype van de niet-geleasde personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen ingeschreven vanaf 1 januari 2016 die in het Vlaams Gewest kunnen genieten van een fiscaal voordeel in de vorm van een vrijstelling of belastingvermindering in de verkeersbelasting (VKB) en de belasting op de inverkeerstelling (BIV).

BIJLAGEN

1. Overzicht van het aantal aanvragen voor een zero emissie premie tot en met 17/05/2016
2. Overzicht (dd. 17 mei 2016) per brandstoftype van de niet-geleasde personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen ingeschreven vanaf 1 januari 2016 die in het Vlaams Gewest kunnen genieten van een fiscaal voordeel in de vorm van een vrijstelling of belastingvermindering in de verkeersbelasting (VKB) en de belasting op de inverkeerstelling (BIV)