

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 346
van **KARIN BROUWERS**
datum: 6 juli 2017

aan **BART TOMMELEIN**

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

Autofiscaliteit - Impact van nieuwe WLTP-homologatietest

Het is een oud zeer. Het werkelijk verbruik van een auto ligt veelal hoger dan het theoretische verbruik dat geafficheerd wordt. Tot vandaag wordt bij de homologatie het verbruik van een auto en zijn CO₂-uitstoot gemeten volgens de zogenaamde NEDC-testcyclus (New European Driving Cycle), een test ontwikkeld in de jaren 70 om auto's met elkaar te kunnen vergelijken. In de jaren tachtig werd de testcyclus nog gewijzigd, maar nadien bleef deze ongewijzigd.

Het dieselschandaal rond de groep Volkswagen eind 2015, ook al ging het in dit geval om ontduiking/gesjoemel en niet om ontwijking, bracht een en ander in een stroomversnelling en leidde tot een nieuwe, meer nauwkeurige en meer realistische WLTP-test (*Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure*). Het gebruik van allerlei trucs, zoals het gebruik van speciale oliën en extreem hard opgepompte banden werd verboden.

De nieuwe verbruiks- en CO₂-test heeft tot gevolg dat auto's die na 1 september worden gehomologeerd, meer verbruiken en meer CO₂ uitstoten dan dezelfde auto als die voor 1 september zou worden gehomologeerd. Volgens het departement Leefmilieu, Natuur en Energie liggen de verschillen rond de 5 à 10 procent. Volgens andere bronnen kan het verschil oplopen tot 20 procent.

Aangezien de hogere, gemeten CO₂-waarden ook een impact hebben op de autofiscaliteit - deze zijn immers gedeeltelijk gebaseerd op CO₂-uitstoot - is het niet uit te sluiten dat de belasting op inverkeerstelling (BIV) en verkeersbelasting na september duurder worden.

1. We zijn drie maanden voor het in werking treden van de WLTP-test.

Welk standpunt neemt de minister in t.a.v. de impact van de nieuwe WLTP-test op de autofiscaliteit? Is de minister van plan het Programmadecreet 2016, dat de vergroening van de verkeersfiscaliteit omvat, aan te passen of zal de automobilist van een nieuw gehomologeerde auto meer betalen dan hij voor 1 september zou betaald hebben?

2. Febiac pleit voor het gebruik van de NEDC CO₂-waarde voor alle wagens tot 31 december 2018.

Hoe staat de minister hiertegenover en denkt de minister aan overgangsmaatregelen?

3. Heeft de minister cijfers of simulaties over de impact van de nieuwe WLTP-test op de Vlaamse autofiscaliteit?

BART TOMMELEIN

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

ANTWOORD

op vraag nr. 346 van 6 juli 2017

van **KARIN BROUWERS**

1-2. De Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) kan vanaf september 2017 zowel de NEDC CO₂-waarden als de WLTP CO₂-waarden (indien beschikbaar) registreren en doorgeven aan de Vlaamse Belastingdienst (VLABEL). Echter pas vanaf 1 september 2018 is telkens de CO₂-waarde van een nieuw voertuig volgens de nieuwe WLTP-testcyclus gekend aangezien dan alle nieuwe voertuigen (en niet enkel de nieuwe types) volgens de WLTP-cyclus moeten getest worden. Voor einde serie voertuigen is er een overgangstermijn voor de verkoop van voertuigmodellen die nog onder de NEDC-testcyclus werden gehomologeerd tot 1 september 2019.

Om die reden wordt na 1 september 2017 voorlopig nog verder getaxeerd op de oude NEDC CO₂-waarden. Voor nieuwe modellen van voertuigen, die reeds onderworpen werden aan de nieuwe WLTP-testcyclus, betekent dit dat de NEDC CO₂-waarde zal worden afgeleid uit de geteste WLTP CO₂-waarde (via het rekenmodel CO₂MPAS).

Indien we WLTP zouden toepassen, dan mogen we aannemen dat dit twee effecten zou hebben:

- a) Benzine zou verhoudingsgewijs zwaarder geïmpacteerd worden; Benzinevoertuigen stoten meer CO₂ uit dan dieselmotoren. Het taxatieverschil tussen benzine en diesel zou dus wat kleiner worden. Dit gaat in tegen de ontdieseling die de Vlaamse Regering wil stimuleren. Bijgevolg zouden al de parameters opnieuw moeten gekalibreerd worden om tot een coherent geheel te komen.
De Vlaamse Regering heeft de vergroening uitgetekend, voor er van WLTP sprake was. Vlaanderen is voorloper geweest door de verkeersbelasting snel te vergroenen. Het systeem na louter twee jaar alweer volledig omgooien tast de stabiliteit van de regelgeving aan en is nefast voor de rechtszekerheid.
- b) Er zijn vooral effecten in de BIV;
De BIV is volledig berekend op groene parameters, waarin CO₂ een belangrijke rol speelt. Door de progressieve curve, kan de taxatie snel stijgen éénmaal een kantelpunt wordt overschreven. Door de technologiefactor in de formule, wordt dit jaarlijks met 4,5 gram CO₂ bijgesteld. De jaarlijkse verkeersbelasting daarentegen, houdt ook nog rekening met fiscale pk, waardoor het effect van de CO₂ kleiner is.

De communicatie van Febiac, verwijst vooral naar de Europese aanbeveling 2017/948 van 31 mei 2017, onderdeel 2 en 3, waarbij in consumenteninformatie (bvb. reclame-affiches, online advertenties, infofiches in de showroom, ...) wordt gevraagd om tot 31 december 2018 NEDC te vermelden, en vanaf 1 januari 2019 WLTP te vermelden. De Commissie wil hiermee vermijden dat 2 verschillende CO₂-waarden worden gecommuniceerd aan de consument, wat verwarrend zou kunnen zijn.

De NEDC-waarde (CO₂MPAS) blijft echter minstens beschikbaar tot 2021. De fabrikanten moeten in 2021 immers de Europese norm halen dat nieuwe voertuigen gemiddeld maximaal 95 gram CO₂ uitstoten. Deze norm blijft gemeten volgens de oude NEDC-norm en niet volgens de nieuwe WLTP-norm.

3. Zoals de vraagsteller zelf aangeeft, zijn er naargelang de bron verschillende verwachtingen over het verschil in grootteorde van WLTP ten opzichte van NEDC.

Volgens een metastudie van de International Council of Clean Transportation zullen de WLTP-emissieniveaus hoger liggen dan die van de NEDC (gemiddelde verschil +5,7% tot +7,7%). Volgens het Joint Research Center (JRC) zou het gemiddelde verschil +9% bedragen. De Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) vindt tenslotte verschillen terug van +5,3% tot +8,1% voor benzine en +4,7% tot +6,6% voor diesel.

Gezien het beperkte aantal WLTP-homologaties dat vandaag beschikbaar is, is het te vroeg om een algemene lijn te trekken in de verhouding tussen beide. Dit zal pas kunnen nadat er enkele maanden aan WLTP-data beschikbaar is.

Voorlopig wordt verder gewerkt op de oude NEDC waarden, en is er dus geen impact op de verkeersfiscaliteit.