

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 362  
van **JOHAN DANEN**  
datum: 9 augustus 2017

---

aan **BART TOMMELEIN**

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

---

*Vergroening verkeersbelasting - Lichte bestelwagens*

Sinds 1 juli 2017 gelden er lagere tarieven voor de verkeersbelasting op milieuvriendelijke bestelwagens en zijn er hogere tarieven van kracht voor bestelwagens die niet voldoen aan de milieunormen. Met deze vergroening van de verkeersbelasting wil de minister de voertuigtypes met een lagere CO<sub>2</sub>-emissie of verminderde uitstoot van vervuilende stoffen een duwtje in de rug geven.

Om de negatieve budgettaire impact te verminderen, zal er een zogenaamde 'ecomalus' toegepast worden op milieuvervuilende voertuigen.

De nieuwe tarieven gelden voor bijna alle bedrijfsvoertuigen die sinds 1 juli nieuw zijn ingeschreven, dus zowel nieuwe als tweedehands gekochte voertuigen. Leasingwagens vallen echter buiten deze hervorming. Voor plug-in hybride elektrische voertuigen loopt de vrijstelling eind 2020 af. Een einddatum die ook geldt voor de vrijstellingen voor wagens op aardgas (LNG en CNG).

1. De volledige vrijstelling van de jaarlijkse verkeersbelasting geldt ook voor 'groene' bestelwagens die vóór 1 juli werden ingeschreven.

Over hoeveel voertuigen en om welke brandstof gaat het (graag een overzicht van het aantal voertuigen per brandstoftype)?

2. De vrijstelling van de verkeersbelasting geldt ook voor voertuigen met een waterstofmotor.
  - a) Hoeveel wagens (alle types) met een waterstofmotor werden tot op heden al ingeschreven?
  - b) Hoeveel openbare tankinstallaties voor waterstof zijn momenteel in uitbating?
  - c) Hoeveel wagens (alle types) met een elektrische motor werden tot op heden ingeschreven?
  - d) Hoeveel openbare laadpunten zijn er al in gebruik?

Graag een overzicht per inschrijvingsjaar, type wagen (personenwagen, bestelwagen, ...), motortype (waterstof, hybride en elektrisch).

3. Wordt de 'ecomalus' toegepast op alle milieuvervuilende voertuigen of enkel op diegene die ingeschreven werden vanaf 1 juli 2017?

4. De vrijstelling voor plug-in hybride elektrische voertuigen loopt af in 2020, wat een goede zaak is.
  - a) Hoeveel wagens van dit type genieten momenteel nog deze vrijstelling?
  - b) Hoeveel bedraagt deze totale jaarlijkse vrijstelling (in euro)?
  - c) Wat is de verwachte evolutie tot 2020 van dit type voertuigen?
5. Leasingwagens vallen buiten deze hervorming.
  - a) Wat is hiervoor de reden?
  - b) Hoeveel leasingwagens vallen buiten deze hervorming of zullen dit jaar buiten deze hervorming vallen? Wat is hun procentueel aandeel t.o.v. het totaal aantal nieuw ingeschreven bestelwagens?
  - c) Leasingmaatschappijen dreigen aan fiscaal toerisme te gaan doen door hun vestiging te verhuizen naar een gewest waar de milieufiscaliteit voor hun onderneming gunstiger is.

Is er overleg tussen de drie gewesten om dit fiscaal toerisme te beperken? Werden er al afspraken gemaakt om deze vorm van fiscale optimalisatie tegen te gaan?
6. Momenteel wordt er volop geïnvesteerd in nieuwe LNG- en CNG-tankinstallaties. Deze investeringen worden voor een groot deel gestuwd door het groeiende marktaandeel van CNG- en LNG-voertuigen. De markt kent deze groei o.a. dankzij de vrijstelling van de verkeersbelasting voor LNG- en CNG-wagens. Deze vrijstelling loopt echter in 2020 af.

Bestaat er een gevaar dat deze markt dan opnieuw in mekaar stuikt en dat alle investeringen in nieuwe infrastructuur voor niets zouden zijn geweest? Hoe schat de minister deze evolutie in? Heeft de minister hierover overleg gepleegd met de (vertegenwoordigers van) de sector?

**BART TOMMELEIN**

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

**ANTWOORD**

op vraag nr. 362 van 9 augustus 2017

van **JOHAN DANEN**

Het merendeel van onderstaande vragen werd ook reeds behandeld in de toelichting bij het ontwerp van decreet houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers. De volksvertegenwoordiger wordt daarvoor verwezen naar stuknummer 1160 van het Vlaams Parlement. Het onderstaande is dus gedeeltelijk een herneming van eerdere informatie.

1. Hierbij vindt de Vlaamse volksvertegenwoordiger het gevraagde overzicht van alle momenteel in Vlaanderen ingeschreven bestelwagens die in aanmerking komen voor een vrijstelling op basis van hun brandstoftype.

| brandstoftype | lichte vrachtwagens |
|---------------|---------------------|
| CNG           | 1.426               |
| Elektrisch    | 651                 |
| Waterstof     | 2                   |
| Plug-in       | 0                   |
| Totaal        | 2.079               |

2. a+c) Hieronder vindt de Vlaamse Volksvertegenwoordiger een overzicht van het aantal ingeschreven wagens die in aanmerking komen voor een fiscale vrijstelling op basis van de brandstofsoort:

| motortype/<br>brandstof    | type voertuig                                                    | aantal ingeschreven<br>voertuigen | jaar van inschrijving                                                                                          |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Waterstof</b>           | lichte vracht                                                    | 3                                 | 1 van 2009<br>1 van 2015<br>1 van 2016                                                                         |
|                            | personenwagen                                                    | 3                                 | 1 van 2010<br>2 van 2016                                                                                       |
|                            | voertuigen voor meerdere doelen in het kader van personenvervoer | 0                                 |                                                                                                                |
| <b>Volledig elektrisch</b> | lichte vracht                                                    | 512                               | 131 van 2012<br>69 van 2013<br>117 van 2014<br>51 van 2015<br>90 van 2016<br>54 van 2017<br>(situatie tot 1/9) |
|                            | Personenwagens                                                   | 4.179                             | 1 van 2002<br>1 van 2007                                                                                       |

|                                   |                                                                  |       |                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                   |                                                                  |       | 1 van 2008<br>1 van 2009<br>15 van 2010<br>39 van 2011<br>106 van 2012<br>210 van 2013<br>611 van 2014<br>909 van 2015<br>1.219 van 2016<br>1.066 van 2017<br>(situatie tot 1/9) |
|                                   | voertuigen voor meerdere doelen in het kader van personenvervoer | 1.469 | 9 van 2010<br>47 van 2011<br>172 van 2012<br>116 van 2013<br>146 van 2014<br>192 van 2015<br>467 van 2016<br>320 van 2017<br>(situatie tot 1/9)                                  |
|                                   |                                                                  |       |                                                                                                                                                                                  |
| <b>Plug-in hybride elektrisch</b> | lichte vracht                                                    | 0     |                                                                                                                                                                                  |
|                                   | Personenwagen                                                    | 5.650 | 11 in 2011<br>129 in 2012<br>182 in 2013<br>403 in 2014<br>820 in 2015<br>1.804 in 2016<br>2.301 in 2017<br>(situatie tot 1/9)                                                   |
|                                   | voertuigen voor meerdere doelen in het kader van personenvervoer | 1.842 | 59 van 2015<br>1.272 van 2016<br>511 van 2017<br>(situatie tot 1/9)                                                                                                              |

De voertuigen in bovenstaande tabel zijn beperkt tot de niet-leasing voertuigen, aangezien deze vrijstellingen bij gebreke aan een intergwestelijk samenwerkingsakkoord niet gelden voor de leasingvoertuigen.

Voor de plug-in hybride elektrische voertuigen (PHEV) werden ook alleen deze met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van maximaal 50 gram opgenomen, aangezien de andere niet in aanmerking komen voor een vrijstelling.

- b+d) Er is momenteel 1 openbare tankinstallatie voor waterstof in uitbating en er zijn ongeveer 1000 openbare laadpunten voor plug-in hybride voertuigen die voor iedereen toegankelijk zijn 24/24 en 7/7.
3. Zoals de Vlaamse volksvertegenwoordiger zelf aangeeft, kunnen de vrijstellingen ook worden aangevraagd voor voertuigen die zijn ingeschreven vóór 1 juli 2017. De vergroende tarieven voor de verkeersbelasting met zowel de ecoboni als de ecomali zullen daarentegen enkel van toepassing zijn als en zodra een (nieuw of tweedehands) voertuig (opnieuw) wordt ingeschreven in de periode na 30 juni 2017.
4. a-b) Er komt momenteel geen enkele lichte vrachtwagen in aanmerking voor de vrijstelling voor plug-in hybride elektrische voertuigen. De CO<sub>2</sub>-uitstoot is voor het bestaande wagenpark binnen deze voertuigcategorie immers telkens hoger

dan 50 gram. Bijgevolg bedraagt de jaarlijkse vrijstelling voor deze categorie nul euro.

- c) Zoals blijkt uit onderstaande tabel is er een duidelijke groei van de PHEV-vloot met een maximum uitstoot van 50 g CO<sub>2</sub>/ km in Vlaanderen, maar het marktaandeel van deze voertuigen is evenwel nog altijd maar 2,5%.

|                      | eind 2014 | eind 2015 | eind 2016 | midden 2017 |
|----------------------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| PHEV<br>(Vlaanderen) | 596       | 1.119     | 3.879     | 6.319       |

Het ziet ernaar uit dat de trend zich zal doorzetten. In de lijnen die we uitzetten rond de vergroening van transport (clean power for transport) is dit nog steeds een gewenste evolutie, waarbij het marktaandeel verder kan groeien als dit gepaard gaat met een gelijkaardige groei van de batterij elektrische voertuigen. PHEV's maken immers deel uit van deze transitie.

Specifiek voor de bestelwagens verwachten we evenwel niet direct een evolutie voor het aantal PHEV's. Deze modellen worden immers in de praktijk momenteel niet aangeboden op de markt. Gezien vanaf 2017 de Europese homologatietest wordt verstrengd, zullen nieuwe modellen het ook moeilijker hebben om de voorwaarde van maximaal 50 gram CO<sub>2</sub> te halen in een 'real driving' situatie, bij gebreke waaraan ze niet in aanmerking komen voor de fiscale vrijstelling die geldt tot 2021.

5. a+c) Omwille van het door de Vlaamse Volksvertegenwoordiger aangehaalde risico op fiscaal toerisme door leasingmaatschappijen heeft de bijzondere wetgever in artikel 4, §3, van de bijzondere financieringswet van 16 januari 1989 voorgeschreven dat de jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling voor leasingwagens pas door de gewestwetgever kunnen worden gewijzigd als de drie gewesten hierover een akkoord hebben in de vorm van een intergewestelijk samenwerkingsakkoord zoals bedoeld in artikel 92bis, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Zoals al aangegeven in eerdere antwoorden hieromtrent, heb ik vanuit mijn kabinet gesprekken geïnitieerd met de andere gewesten met het oog op een vergroening van de verkeersbelastingen voor leasingvoertuigen, maar leiden deze vooralsnog niet tot de vereiste convergentie van standpunten om tot een samenwerkingsakkoord te komen.

De Vlaamse Regering heeft dit onderwerp op het overlegcomité van 27 januari 2016 geagendeerd. In uitvoering daarvan is een werkgroep reeds meerdere malen samengekomen. De gesprekken verlopen hoffelijk, maar de standpunten liggen uiteen. Daarnaast werd dit thema ook aangekaart op het IPCP (Intergewestelijk Politiek Informatie Platform in het kader van de kilometerheffing).

De regering van het Brussels Hoofdstedelijk gewest heeft recent evenwel een taskforce (met 6 experts uit de academische wereld en de mobiliteitssector) opgericht met als bedoeling te komen tot een hervorming van de voertuigenfiscaliteit die ook de leasingvoertuigen omvat. Hiertoe werden mijn administratie en die van het Waalse gewest uitgenodigd om mee te reflecteren over de vergroening voor leasingwagens.

Zo lang er evenwel geen samenwerkingsakkoord is, kan geen enkel gewest wijzigingen doorvoeren voor de leasingvoertuigen en is er dus ook geen risico op fiscaal toerisme door leasingmaatschappijen.

Aangezien we geen zicht hebben of en wanneer we kunnen landen met het intergewestelijk samenwerkingsakkoord, heeft het Vlaamse Gewest bewust gekozen om het autopark lichte vracht waar ze autonoom bevoegd voor is (95%) al te vergroenen. Voor de leasingvoertuigen binnen de categorie lichte vracht, die slechts 5% van het wagenpark lichte vracht uitmaken, blijft alles dus voorlopig ongewijzigd.

- b) Van de categorie lichte vracht zijn er 1839 inschrijvingen in Vlaanderen waarbij de belastingplichtige een leasingmaatschappij is. Voor wat betreft de nieuwe inschrijvingen, vertegenwoordigt dit aandeel dus 8.72% van de categorie lichte vracht.
6. Aardgas wordt regelmatig aangeboden bij bestelwagens. Het gebruik van aardgas (CNG en LNG) als voertuigbrandstof impliceert nog steeds het gebruik van fossiele brandstoffen, maar wordt ten gevolge van de betere milieukeurmerken gezien als een te stimuleren overgangstechnologie die in afwachting van de verbeterde toegankelijkheid van elektrische en waterstofvoertuigen mee kan helpen zorgen dat de vloot sneller milieuvriendelijker wordt op de middellange termijn en in afwachting van de omslag naar zero-emissievoertuigen.

De fiscale vrijstelling voor aardgas en plug-in hybride elektrische voertuigen geeft mee uitvoering aan het Vlaamse 'Clean Power for Transport' -actieplan van 2016 met het oog op het bewerkstelligen van een shift van traditionele verbrandingsmotoren naar wagens op 'clean power', zoals voorgeschreven door richtlijn 2014/94/EU van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. In dit kader werd de tijdelijke vrijstelling voor aardgasvoertuigen in 2016 ook afgetoetst met de sector. Verder beoogt de vrijstelling een groei van het marktaandeel van deze overgangstechnologieën die kan helpen bij de verwezenlijking van de ambitieuze klimaat- en energiestreefcijfers van de Europese Unie tegen 2020 en meer specifiek de Europese 95g CO<sub>2</sub>-doelstelling in 2021.

Er zijn verschillende redenen om de tijdelijke fiscale vrijstelling voor aardgas en plug-in hybride elektrische voertuigen te beperken tot de periode vóór 2021. In de eerste plaats willen we met de fiscale vrijstelling een snelle groei van deze voertuigbrandstoftypen bewerkstelligen, waarbij snelle beslissers een groter voordeel krijgen (meerdere jaren vrijstelling van de jaarlijkse verkeersbelasting). De bedoeling is alleszins om dit alternatieve voertuigbrandstoftype toegankelijker te maken voor het brede publiek zonder deze groei ten koste te laten gaan van een toename van het aantal zero-emissie wagens met een zuiver elektrische of waterstofmotor.

Daarnaast laat het tijdelijk karakter de piste open om in 2020 te evalueren of verdere financiële stimuli zinvol zijn. Hierbij moet in eerste instantie beoordeeld worden of deze voertuigtypen dan al een voldoende groot marktaandeel behelzen en verdere stimuli nog nuttig en nodig zijn. Zodra een voldoende groot marktaandeel bereikt is, wordt immers verwacht dat deze overgangstechnologie voldoende rendabel is om zelf marktaandeel te verwerven zonder dat financiële stimuli van de overheid nog nodig zijn. Bijgevolg is een blijvende financiële tegemoetkoming dan zinloos en niet verantwoordbaar. Verder zal ook de doelstelling van de Vlaamse resolutie betreffende een sterk Vlaams klimaatbeleid (Vlaams Parlement, [stuk 992](#) (2016-2017)) richting gevend zijn en dan met name het voorgestelde uitdoofscenario voor (personen)wagens met een verbrandingsmotor in het traject naar 2050, met minstens een halvering van de verkoop en inkeerstelling tegen 2030.