



Vlaams
Parlement

vergadering **C3**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en
Justitie

van 15 oktober 2019

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Robrecht Bothuyne aan Matthias Diependaele,
Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend
Erfgoed, over de verkeersfiscaliteit voor aardgas (cng/lng) en plug-
inhybridevoertuigen
– 52 (2019-2020)

3

VRAAG OM UITLEG van Robrecht Bothuyne aan Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed, over de verkeersfiscaliteit voor aardgas (cng/lng) en plug-inhybridevoertuigen – 52 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Jos Lantmeeters

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Voorzitter, dit is een vraag om uitleg over de vergroening van ons wagenpark en over de centrale ambitie in het Vlaams regeerakkoord, waarin de hoop staat om een versnelling van de vergroening van ons wagenpark te bewerkstelligen. De Vlaamse overheid heeft zich de doelstelling gesteld om tegen 2020 heel wat groene voertuigen op onze autowegen te krijgen. We moeten echter vaststellen dat we er nog niet zijn en dat die doelstelling verre van in zicht is.

Er zijn een aantal belangrijke fiscale maatregelen genomen met betrekking tot de jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling (BIV). Omdat die maatregelen een beperkte looptijd hebben, is het belangrijk om nu, vroeg in de legislatuur, duidelijkheid te scheppen.

Enkele maatregelen lopen tot eind 2020. Er is onder bepaalde voorwaarden een vrijstelling voorzien, bijvoorbeeld voor voertuigen op compressed natural gas (cng) of liquid natural gas (lng), voor plug-inhybridevoertuigen, voor voertuigen op waterstof en voor elektrische voertuigen. Voor die laatsten reikt de Vlaamse overheid bovendien nog premies uit.

In het Vlaams regeerakkoord staat heel duidelijk de sterke ambitie om de vergroening te versnellen. Vanaf 2030 moeten alle nieuw verkochte personenwagens koolstofarm zijn en minstens de helft emissievrij. Er wordt duidelijk gesteld dat koolstofarm betekent dat alle technologieën en brandstoffen, dus ook de aardgaswagens en de plug-inhybridevoertuigen, aan die doelstelling moeten kunnen bijdragen.

In het verleden is regelmatig gewezen op de discussie over de vraag of de plug-inhybridevoertuigen wel effectief een milieuwinst opleveren. Er is het zogenaamde lock-ineffect, waarbij de overgang naar emissievrije voertuigen door deze overgangstechnologie veeleer wordt belemmerd dan bewerkstelligd. Dat is een belangrijke bezorgdheid waarmee we rekening moeten houden, wanneer we de toekomstige autofiscaliteit vormgeven. Met het oog op de deadline voor die fiscale maatregelen eind volgend jaar is het voor autofabrikanten, invoerders, verdelers, leasingmaatschappijen en uiteraard consumenten bijzonder belangrijk snel op de hoogte te zijn van de mogelijke veranderingen aan de verkeersfiscaliteit. Het is dan ook belangrijk hier zo snel mogelijk duidelijkheid rond te creëren.

Minister, hebt u betreffende deze problematiek al contact opgenomen met de actoren die ik net heb vermeld? Uw daadkracht kennende, is dat ongetwijfeld al gebeurd.

Tijdens de voorbije legislatuur werden aardgas, lng- en cng-voertuigen en plug-inhybridevoertuigen als tijdelijke overgangstechnologie naar een volledig emissievrij wagenpark beschouwd. Hoe staat u daartegenover? Met welke timing wilt u deze transitie vormgeven?

Hebt u cijfers over de evolutie van het aantal lng-, cng-, lpg- (liquefied petroleum gas), plug-inhybride- en elektrische voertuigen die jaarlijks worden ingeschreven?

Kunt u een schatting geven van het jaarlijks totaalbedrag aan vrijgestelde belastingen?

Bent u, gezien de doelstelling voor 2030, van plan de huidige regeling voor voertuigen op cng, lng, en aardgas en die voor plug-inhybride- en elektrische voertuigen ook na 2020 voort te zetten? Welk fiscaal regime zal aan de huidige en toekomstige eigenaars van dit type wagens eventueel worden aangeboden? Plant u bijkomende fiscale initiatieven om de doelstelling inzake de vergroening van het wagenpark in 2030 te halen? Zo ja, welke initiatieven en wanneer zal dat gebeuren?

Minister, dit zijn een aantal zeer eenvoudige vragen waarop u ongetwijfeld een antwoord kunt geven.

De voorzitter: Minister Diependaele heeft het woord.

Minister Matthias Diependaele: Voorzitter, ik zal hard mijn best doen om deze vraag om uitleg zo traag mogelijk te beantwoorden. Op dit ogenblik bezweten mensen in de administratie hun klavier, opdat we het volgend punt op de commissieagenda zouden kunnen bespreken. Ik moet zoveel mogelijk tijd rekken, zodat we straks de tabellen nog krijgen. Ik zal dan ook omstandig antwoorden.

Mijn eerste vraag om uitleg in deze commissie komt van een gouvgenoot. Eigenlijk heb ik eind vorige legislatuur dezelfde vraag om uitleg gesteld. Mijn allerlaatste vraag als Vlaams volksvertegenwoordiger was ongeveer dezelfde en ging over hetzelfde onderwerp. Minister Peeters heeft toen geantwoord dat ze geen voorafnames kon doen, omdat er een nieuwe Vlaamse Regering zou komen. Het was ook te laat voor een parlementair initiatief, maar de situatie is nog niet veel veranderd.

We stimuleren voertuigen op alternatieve brandstoffen in uitvoering van de Europese richtlijn 'Clean Power for Transport'. De redenering is dat een nieuwe technologie pas levensvatbaar is zodra ze een marktaandeel van ongeveer 3 procent haalt. Studies tonen aan dat dit voor de autosector geldt, maar de berekening is niet voor alle technologieën of domeinen dezelfde. Zodra dat marktaandeel is bereikt, kan de technologie op eigen houtje doorgroeien.

Mijnheer Bothuyne, ik ben het niet helemaal eens met uw redenering dat de overgangstechnologieën de nieuwe technologieën die klaarstaan, zouden tegenhouden. Dat hoeft om verschillende redenen helemaal het geval niet te zijn.

Ik weet dat sommigen in deze zaal, waaronder ikzelf, met een voertuig op cng rijden. Het hangt ervan af hoelang die overgangstechnologieën in stand worden gehouden, maar ik denk dat ze twee zeer grote voordelen hebben, zeker cng. Dat is nog eens onderstreept in de conceptnota die Groen tijdens de vorige legislatuur heeft ingediend. Eerst en vooral maakt de prijs de mensen duidelijk dat propere technologieën en propere auto's niet noodzakelijk veel duurder hoeven te zijn. Als we de mensen op dat vlak meekrijgen, is dat al een heel goede zaak.

Ten tweede is er de bewustmaking. We moeten de mensen ervan bewust maken dat we effectief een overstap moeten maken. Die discussie hebben we hier al zeker tien keer gevoerd. Het moeilijkste aan de invoering van nieuwe technologieën en zeker van de elektrische mobiliteit bestaat erin de consument mee te krijgen en het consumentengedrag te veranderen. Voor veel mensen is het rijden met een auto veeleer een levenshouding. Om op zoiets emotioneels in te grijpen, moeten we dieper gaan dan enkel stellen dat iets proper is of iets met fiscale voordelen opdringen. Mensen zijn wel degelijk bereid veel te betalen om hun levenswijze te behouden. Dat hangt vast aan het autorijden en we mogen dat zeker niet onderschatten. Ik vertel dat hier trouwens als een fan van oldtimers – al heb ik de mijne

net verkocht. Indien we naar elektrische mobiliteit willen overschakelen, moeten we hier effectief rekening mee houden.

Ik zal nu eerst op de vraag over de cijfers antwoorden. In de eerste helft van 2019 kwam het marktaandeel van de inschrijving van nieuwe personenwagens op lpg op 0,03 procent. Dat is het enige marktaandeel dat daalt, omdat cng lpg helemaal heeft vervangen. Het marktaandeel van cng-wagens stijgt dan ook tot 0,82 procent. Plug-inhybridepersonenwagens hebben een marktaandeel van 1,17 procent en volledig elektrische wagens een marktaandeel van 1,85 procent.

Onder meer dankzij de fiscale vrijstellingen en de aankooppremies voor zero-emissievoertuigen is er, behalve voor voertuigen op lpg, wel degelijk een stijgende tendens. Het totale aandeel van die technologieën is tussen 2016 en 2019 gestegen van 2,27 naar 3,88 procent. De verdrievoudiging van de volledig emissievrije elektrische voertuigen vormt daar het grootste deel van. Volgens het laatste wat ik hierover heb gehoord, is het aantal waterstofvoertuigen verdertigvoudigd: van een naar dertig voertuigen.

De fiscale uitgaven ten gevolge van de vrijstelling voor voertuigen op cng en plug-inhybridevoertuigen is bij de opmaak van de begroting geraamd op 1,16 miljoen euro voor de BIV en op 6,3 miljoen euro – afgerond – voor de jaarlijkse verkeersbelasting.

Mijnheer Bothuyne, u hebt daarnet nog eens de doelstelling van de Vlaamse Regering verwoord. Vanaf 2030 moeten alle nieuw verkochte personenwagens koolstof-arm zijn en minstens de helft emissievrij. Er zijn op dit moment heel wat technologische ontwikkelingen aan de gang. De Vlaamse Regering heeft duidelijk voor koolstofarm en emissievrij gekozen. We kunnen moeilijk in de toekomst kijken en we moeten een aantal zaken openhouden. We willen als overheid technologie-neutraal zijn en we zien welke ontwikkelingen op dit ogenblik nog aan de gang zijn. Er is de ontwikkeling van synthetische brandstoffen, die mogelijk ook een proper alternatief kunnen zijn. Er is immers een harde discussie over de vervuiling door de productie van batterijen, waarover we heel genuanceerd moeten praten. We hebben er doelbewust voor gekozen om in het Vlaams regeerakkoord geen deuren dicht te slaan. Ik denk dat het dan ook heel verstandig is dat we voor deze omschrijving hebben gekozen.

Voertuigen op cng en plug-inhybridevoertuigen leveren ten opzichte van benzine- of diesellootvoertuigen nog een zekere milieuwinst op, maar ze zijn zeker niet emissievrij. U hebt in uw vraagstelling heel duidelijk verwezen naar de misbruiken waarbij iemand een voertuig enkel voor het fiscaal voordeel koopt, maar het zeker niet op een milieuvriendelijke wijze gebruikt. Dat hangt van het individueel gebruik af, maar die misbruiken worden tenietgedaan door de aanpassingen aan de regelgeving, zoals de aanpassing voor de cng-wagens, die ongeveer twee jaar geleden is doorgevoerd, onder meer op mijn vraag. Er is ook de maximale CO₂-uitstoot van 50 gram per vierkante kilometer voor plug-invoertuigen en er is de begrenzing van het voordeel boven 11 fiscale pk's voor cng-voertuigen.

U hebt gevraagd of we ook na 2020 nog een fiscaal voordeel zullen toekennen om de doelstellingen in het Vlaams regeerakkoord te halen. Verschillende overwegingen spelen een rol, maar ik kan hier nu nog niet op antwoorden. Ik denk dat uw partijgenoten zeer boos zouden zijn, indien ik hier wel zou antwoorden, want ik moet dat natuurlijk eerst binnen de ministerraad voorleggen. In die zin kan ik op die vraag dus nog geen antwoord op geven, maar er spelen hier wel verschillende factoren een rol.

De Europese normering voor de autoconstructeurs levert ook een fiscaal voordeel op. De EU legt de autoconstructeurs almaar strengere normen op, wat betekent dat auto's steeds properder worden en in de Vlaamse fiscaliteit bijgevolg in een

voordeliger systeem terechtkomen. Hetzelfde geldt voor de plug-inhybride-voertuigen en de cng-voertuigen. Als we de vrijstelling laten vallen, zullen de plug-inhybridevoertuigen en de cng-voertuigen ook zonder die vrijstelling op het vlak van de BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting goedkoper zijn, omdat ze op zich al properder zijn. Er blijft dus een incentive voor de consument om die wagens te kopen.

Tot slot hangt de beslissing over een eventuele verlenging van deze vrijstelling volgens mij onlosmakelijk samen met de uitvoering van een andere doelstelling in het Vlaams regeerakkoord: we zullen de verkeersfiscaliteit vanaf 2021 hervormen op basis van de nieuwe WLTP-normen (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure). Ik ontken niet dat daar nog heel wat werk aan is.

We moeten hier omzichtig mee omgaan. De wagen van de Vlaming is al even erg als de baksteen in zijn maag. We zijn daar best voorzichtig mee en er zijn twee voorwaarden die we absoluut voor ogen moeten houden. Eerst en vooral is er de budgetneutraliteit; het mag de overheid niet meer opbrengen dan het nu opbrengt. Ten tweede is er de objectieve doorrekening. We moeten objectieve criteria hebben om de slagzin 'de vervuiler betaalt' in de praktijk om te zetten. Daar is nog heel wat werk aan. We zullen met de betrokken actoren overleggen. Ze zullen allemaal de revue passeren, maar dat vraagt tijd en die tijd hebben we nog niet gehad. Hier is nog werk aan.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Ik zal nu omstandig repliceren. Ik wil wat tijd rekken om uw bezorgdheid over het tijdsaspect te respecteren.

Dit is een belangrijk onderwerp waar we wel even bij mogen blijven stilstaan. Het komt er, zoals u zelf hebt gezegd, op neer dat we de mensen ervan moeten overtuigen dat voertuigen op basis van propere technologieën effectief goedkoper en beter voor het milieu kunnen zijn. Dit kan hand in hand gaan. Ik ben blij dat u dit zelf hebt aangehaald. Het is belangrijk dat u op deze positieve manier blijft communiceren.

Ik begrijp dat u nog geen antwoord kunt geven, maar u weet dat het Vlaams Parlement de hoogste macht is en dat u eerst hier moet passeren alvorens u überhaupt kunt communiceren. Ik wil dan ook vragen wat de timing is met betrekking tot de beslissing over de hervorming van de verkeersfiscaliteit. De huidige vrijstellingen lopen volgend jaar af en het is voor de sector bijzonder belangrijk hierover snel duidelijkheid te krijgen. Ik begrijp dat u vandaag nog niet helemaal klaar bent met uw voorstel, maar het is voor de sector alvast bijzonder relevant om een zicht op de timing te krijgen.

Het moet duidelijk zijn dat de ambitie van heel de hervorming waar we voor staan, moet zijn om zo veel mogelijk emissievrije voertuigen op onze autowegen te hebben. De ambitie in het Vlaams regeerakkoord is duidelijk en straf. Ze vergt dan ook een straf beleid op fiscaal vlak. We rekenen op u om dat vorm te geven.

De voorzitter: Mevrouw Van dermeersch heeft het woord.

Anke Van dermeersch (Vlaams Belang): Minister, zoals u al hebt gezegd, is de timing belangrijk, niet alleen voor de sector, maar ook voor de bedrijven die hierop inspelen. Heel wat wagens in het Vlaamse wagenpark zijn bedrijfswagens. Ik denk dat het noodzakelijk is dat u contact opneemt met de federale overheid en met de andere gewesten om over die bedrijfswagens te spreken. Wat de fiscale maatregelen betreft, moet er niet alleen een bewustmaking van het gewone burgercliënteel zijn, maar ook van die bedrijven.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Zou u er ook op kunnen aandringen niet enkel de vermindering van de CO₂-uitstoot tot doel te stellen, maar ook de nieuwe technologieën te stimuleren? Ik denk dat het binnen uw bevoegdheden valt om onderzoek, innovatie en ontwikkeling te stimuleren met budgetten die hiervoor kunnen worden vrijgemaakt. Ik denk dat we niet enkel op de CO₂-uitstoot, maar ook op nieuwe technologieën moeten inzetten. Mijn vraag is dan ook gelaagd en gaat over de timing en over het vooruithelpen van de technologieën.

De voorzitter: De heer Rousseau heeft het woord.

Conner Rousseau (sp.a): Minister, u hebt verklaard dat het aantal cng-, lpg-, lng-, plug-inhybride- en elektrische voertuigen tussen 2016 en 2019 naar 3,88 procent is gestegen. Die stijging is goed, maar is het mogelijk ook een vergelijking te maken met onze buurlanden of de noordelijke landen, waar we tegenwoordig naar kijken? Wat is het aandeel van die wagens daar?

De voorzitter: Mevrouw Van Cauter heeft het woord.

Carina Van Cauter (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord, vooral omdat u niet speculeert op wat mogelijk zou kunnen komen, maar hebt verklaard dat de Vlaamse Regering een weloverwogen beslissing zal nemen. U zult hiermee nadien naar het Vlaams Parlement komen. Ik denk dat het belangrijk is dat de burger duidelijke informatie krijgt zodra er beslissingen worden genomen. De burgers moeten weten waaraan ze zich mogen verwachten. Ik wil u enkel nog vragen voldoende aandacht te besteden aan de nodige overgangsmaatregelen, zodat diegenen die in het verleden bepaalde keuzes hebben gemaakt op basis van toenmalige verwachtingen, niet bedrogen uitkomen.

De voorzitter: Minister Diependaele heeft het woord.

Minister Matthias Diependaele: Mevrouw Van Cauter, ik denk dat u groot gelijk hebt. Als we communiceren over hoe we het zullen regelen, moeten we ervoor zorgen dat het waterdicht is, dat alle keuzes zijn gemaakt en dat er geen onduidelijkheid bestaat.

Het tweede gedeelte van uw vraag betreft de overgangsmaatregelen. In die zin is het volgens mij wel belangrijk om zo snel mogelijk te werken. We moeten zo snel mogelijk beide combineren, zodat de mensen zich kunnen aanpassen. Beide kunnen worden gecombineerd, maar we zullen hier nog een paar weken of maanden mee bezig zijn. Ik zal daar niet flauw over doen. Dergelijke zaken kosten tijd.

Carina Van Cauter (Open Vld): Minister, dat was de insteek van mijn vraag.

Minister Matthias Diependaele: Mevrouw Van Cauter, ik weet het. We zijn het met elkaar eens.

Mijnheer Bothuyne, het Vlaams Parlement kan dit uiteindelijk goedkeuren of wijzigen, maar ik kan namens de Vlaamse Regering enkel voorstellen wat al binnen de ministerraad is doorgepraat, wat in dit geval nog niet is gebeurd. Dat is het punt.

Mevrouw Van dermeersch, wat de timing betreft is het begrijpelijk dat de sector vragende partij is. Dit geldt niet enkel voor de timing; ik denk dat de sector ook inspraak wil en we zullen hun ook inspraak bieden. Ik heb niet gezegd dat we per se de voorstellen van de sector zullen volgen, maar we zullen op zijn minst een luisterend oor bieden aan de mensen die het terrein het best kennen. We zullen zeker met die mensen rond de tafel zitten.

Het punt dat u met betrekking tot de bedrijven hebt gemaakt, is heel juist. We moeten ons er goed van bewust zijn dat de zogenaamde salariswagens en

leasingwagens de wagens zijn die het snelst voor een vergroening zullen zorgen. Bedrijven kunnen het soepelst op de vernieuwing van het wagenpark inspelen. We mogen niet uit het oog verliezen dat dit met de salariswagens gebeurt. Ik weet dat aan die salariswagens een heel andere discussie vasthangt, maar het is nu eenmaal een feit dat bedrijven sneller propere wagens gebruiken dan particulieren.

Wat de nieuwe technologieën betreft, ben ik het helemaal met u eens. Ik heb er jarenlang voor gepleit om waterstof meer ingang te doen vinden. Dat komt nu stilletjes aan op gang. Voor het overige staat in het Vlaams regeerakkoord uitdrukkelijk te lezen dat het om koolstofarme voertuigen gaat en dat staat er niet zonder reden. In de huidige context voelen we aan dat we heel gemakkelijk zouden kunnen zeggen dat we voor totaal emissievrije voertuigen gaan. We zouden veel supporters hebben, maar eigenlijk is dat niet realistisch. We weten niet of we met koolstofarme voertuigen met een minimale koolstofuitstoot toch geen grotere milieuwinsten zouden boeken. We moeten de zeer vervuilende productie van de batterijen in de weegschaal leggen. Het valt moeilijk aan te geven waar net het kruispunt in die grafieken zit, maar het leek ons het verstandigst alles op deze manier open te laten.

Mijnheer Rousseau, ik denk we die cijfers kunnen geven, maar volgens mij zijn die gemakkelijk op het internet te vinden. Als ik me niet vergis, is Elektrische Voertuigen in Actie (EVA) verantwoordelijk voor de uitrol van de laadpalen. Ik denk dat die organisatie ook het marktaandeel meegeeft, maar ik ben er niet zeker van. We zullen het eens nakijken en we kunnen u die cijfers gemakkelijk bezorgen.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): U hebt enkel mijn vraag over de timing nog niet beantwoord.

Minister Matthias Diependaele: Ik heb die timing nog niet. Ik denk dat het belangrijk is dat we snel gaan, maar ook dat het correct is. Vooraleer we communiceren, moeten we ervoor zorgen dat we weten wat we precies zullen doen. Pas dan zullen we communiceren. Wanneer dat zal zijn, daar wil ik me nu niet op vastpinnen. We zullen het echter niet laten liggen.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

Robrecht Bothuyne (CD&V): Minister, ik zal nog heel kort repliceren. Ik dank u voor uw bijkomende uitleg. Ik veronderstel dat we binnenkort opnieuw vragen om uitleg zullen stellen om duidelijkheid te krijgen. De sector is vragende partij voor overleg. Ik ben blij dat u dit ter harte wilt nemen. We rekenen erop dat u zult zorgen voor een ambitieus fiscaal kader voor de overeengekomen ambitieuze doelstellingen inzake de vergroening van ons wagenpark.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.