



Vlaams  
Parlement

ingediend op **583** (2020-2021) – Nr. 1  
16 december 2020 (2020-2021)

## **Verslag van het verzoekschrift**

namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën,  
Begroting en Justitie  
uitgebracht door Arnout Coel

over de verkeersbelasting voor personenwagens

---

*Samenstelling van de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie:*

*Voorzitter:* .

*Vaste leden:*

Arnout Coel, Maaïke De Vreese, Philippe Muyters, Sarah Smeyers;  
Adeline Blancquaert, Anke Van dermeersch, Wim Verheyden;  
Vincent Van Peteghem, Peter Van Rompuy;  
Willem-Frederik Schiltz;  
Stijn Bex, Björn Rzoska;  
Ludwig Vandenhove.

*Plaatsvervangers:*

Andries Gryffroy, Lorin Parys, Wilfried Vandaele, Steven Vandeput, Paul Van Miert;  
Filip Brusselmans, Yves Buysse, Johan Deckmyn;  
Jo Brouns, Koen Van den Heuvel;  
Marino Keulen, Maurits Vande Reyde;  
Imade Annouri, Celia Groothedde;  
Bruno Tobback.

*Toegevoegde leden:*

Jos D'Haese.

Op 17 juli 2020 werd een verzoekschrift ingediend over de verkeersbelasting voor personenwagens (nr. 24 (2019-20)).

Het werd op 22 september in behandeling genomen en voor advies voorgelegd aan Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed.

De bespreking was ingepland op 27 oktober 2020 maar werd uitgesteld naar 8 december 2020.

*(Deze vergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)*

## **1. Inhoud van het verzoekschrift**

De verzoeker wil een verzoekschrift indienen in verband met de verkeersbelasting voor personenwagens.

Hij is in het bezit van een personenwagen met een dieselmotor van de nieuwste generatie. Hij betaalt hiervoor een verkeersbelasting van 437,45 euro.

Een tijdje geleden heeft hij op televisie een vergelijkende milieutest gezien voor personenwagens. Hierin kwam men tot de vaststelling dat wagens met de nieuwste dieselmotoren milieuvriendelijker waren dan wagens met een benzinemotor of LPG.

Gezien men reeds sinds geruime tijd met milieunormen bezig is, stel hij zich de vraag waarom een eigenaar van een personenwagen met de nieuwste dieselmotor, meer verkeersbelasting moet betalen dan eigenaars van een personenwagen die veel meer milieuvervuilend is.

Hij zegt niet dat hij te veel verkeersbelasting moet betalen voor zijn voertuig, maar als hij ziet dat eigenaars van personenwagens die meer vervuilend zijn dan zijn wagen, minder verkeersbelasting moeten betalen, stelt hij zich daar vragen over.

## **2. Advies van minister Matthias Diependaele**

De jaarlijkse verkeersbelasting voor de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en minibussen die bij de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) zijn ingeschreven vanaf 1 januari 2016, wordt berekend op basis van de fiscale PK van het voertuig, volgens minister *Matthias Diependaele*.

Dit bedrag wordt vervolgens gecorrigeerd aan de hand van twee factoren:

- de CO<sub>2</sub>-uitstoot;
- de euronorm en onderliggend aan de hand van de brandstofsoort.

De aanpassing van het bedrag in functie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot maakt geen onderscheid naargelang de brandstofsoort. Deze aanpassing heeft tot doel om de problematiek van de klimaatopwarming tegen te gaan.

In functie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt het tarief:

- vermeerderd met 0,30% voor iedere gram CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer boven 122 gram en niet hoger dan 500 gram;
- verminderd met 0,30% voor iedere gram CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer onder 122 gram, maar hoger dan 24 gram.

Dit betekent dus dat het tarief van een voertuig met een dieselmotor en een voertuig met een benzinemotor op dezelfde manier naar boven dan wel naar beneden wordt aangepast wanneer zij dezelfde CO<sub>2</sub>-uitstoot hebben.

Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de vervuilende emissies op basis van de euronorm van het voertuig. De euronorm is een indicatie van zowel de nefaste effecten op het vlak van fijn stof (dat medeverantwoordelijk is voor hart- en vaatzieken en een goede ontwikkeling van de longen bij kinderen kan belemmeren), de stikstofoxiden of zogenaamde NO<sub>x</sub> (die medeverantwoordelijk zijn voor de verzuring van het milieu en voor de vorming van ozon en smog), kankerverwekkende koolwaterstoffen en het giftige koolstofmonoxide. Hierbij wordt wel gedifferentieerd volgens brandstoftype. Deze zogenaamde luchtterm is namelijk hoger voor dieselloertuigen dan voor benzinevoertuigen en wel om drie redenen.

Een eerste reden is dat er binnen een euronorm andere normen (waarden) gelden voor dieselloertuigen dan voor benzinevoertuigen. Zo bedraagt bijvoorbeeld de NO<sub>x</sub>-norm voor euro 5-personenwagens voor benzinevoertuigen 0,06 g/km en voor dieselloertuigen 0,18 g/km. Binnen eenzelfde euronorm stoten dieselloertuigen met andere woorden nog steeds meer luchtpolluenten uit dan benzinevoertuigen. Dat geldt in de eerste plaats voor NO<sub>x</sub> en voor oudere wagens (euro 4 en ouder) ook voor fijn stof, omdat dieselwagens toen nog niet voorzien waren van een roetfilter. Ook voor de nieuwste voertuigen is de toegelaten uitstoot voor dieselloertuigen gemeten volgens de norm bijna twee keer zo hoog als voor benzinevoertuigen.

Bovendien blijken dieselloertuigen in werkelijk verkeer veel meer NO<sub>x</sub> uit te stoten dan in testomstandigheden. Voor benzinevoertuigen is dat (voor wat NO<sub>x</sub> betreft) niet het geval. Terwijl de NO<sub>x</sub>-norm voor benzinevoertuigen sterk is gedaald sinds de invoering van de euronormen, stoten dieselwagens in de praktijk nog altijd veel te veel NO<sub>x</sub> uit. Hierdoor zijn de NO<sub>x</sub>-emissies van de transportsector het laatste decennium amper gedaald. Dat is meteen de belangrijkste oorzaak dat Vlaanderen nog steeds de luchtkwaliteitsnorm voor NO<sub>2</sub> overschrijdt.

Een derde argument is dat dieselloertuigen voor het bereiken van de normen veel meer dan benzinevoertuigen afhankelijk zijn van nageschakelde maatregelen (roetfilter, katalysator) dan benzinevoertuigen en hierdoor ook gevoeliger zijn voor mankementen (defecten). Hierdoor zullen niet alleen de emissies van diesels over het algemeen hoger liggen, maar zien we ook op individueelvoertuigniveau hoge emissies in de praktijk.

Dit leidt tot de volgende aanpassing van het tarief met een percentage vermeerderd of verminderd overeenkomstig de volgende tabel:

Euronorm	Benzine en andere brandstoffen	Diesel
euro 0	30 %	50 %
euro 1	10 %	40 %
euro 2	5 %	35 %
euro 3	0 %	30 %
euro 3 + roetfilter	-	25 %
euro 4	-12,5 %	25 %
euro 4 + roetfilter	-	17,5 %
euro 5 of EEV (enhanced environmentally friendly vehicles)	-15 %	17,5 %
euro 6	-15 %	15 %

Samengevat betekent dit dat de formule voor de berekening van de verkeersbelasting rekening houdt met de CO<sub>2</sub>-uitstoot enerzijds en de euronorm anderzijds. Dit is dus de reden waarom een dieselloertuig in de praktijk onder een hoger tarief in de verkeersbelasting valt dan een voertuig met een benzinemotor of LPG met dezelfde euronorm.

### **3. Bespreking en conclusie**

De Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie sluit zich aan bij de het advies uitgebracht door minister Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed en besluit de inhoud van het verzoekschrift af te wijzen om de redenen zoals opgenomen in het advies van de minister.

Steven VANDEPUT,  
voorzitter

Arnout COEL,  
verslaggever