

C283 – FIN16

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

13 juni 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ALGEMEEN BELEID, FINANCIEN EN BEGROTING

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over het beleid ten aanzien van LPG-voertuigen

1

Voorzitter: de heer Sven Gatz

Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over het beleid ten aanzien van LPG-voertuigen

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de voorzitter, mijn vraag om uitleg betreft een fiscale bevoegdheid die van de federale naar de Vlaamse overheid is overgeheveld. Vanuit Vlaams oogpunt kunnen we hierbij een aantal vragen stellen. We zouden een aantal onduidelijkheden kunnen wegwerken en misschien zelfs een eigen beleid kunnen ontwikkelen. Het gaat hier om de verschillende aspecten van het beleid ten aanzien van LPG-wagens en in het bijzonder om de fiscale stimulering van het gebruik van LPG.

Volgens Febiac rijdt momenteel 1,1 percent van de wagens op LPG, 47,4 percent op diesel en 51,1 percent op benzine. Ik schets even de evolutie van het aantal LPG-wagens. Tot het jaar 2002 heeft zich een stijging tot 54.667 wagens voorgedaan. De stijging was allicht onder meer het gevolg van de federale premies die gedurende twee jaar werden toegekend voor de installatie van een LPG-tank. Sinds 2002 is het aantal wagens weer gedaald. In 2004 ging het nog om 52.640 wagens. LPG-rijders hebben trouwens nog steeds te kampen met voor hen ontoegankelijke ondergrondse parkings en met zeer strenge keuringen.

Vanuit het oogpunt van het milieu is het stimuleren van LPG om twee voorname redenen aangewezen.

Uit gegevens die kunnen worden geraadpleegd in de rubriek 'Milieuvriendelijke voertuigen' van de website van de VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek), blijkt dat LPG op verschillende vlakken beter scoort dan benzine en diesel. Op het vlak van de roetuitstoot scoort LPG het best, voor stikstofoxide scoort LPG ook zeer goed en voor koolstofdioxide scoort LPG zeker beter dan benzine. Die resultaten zijn zeker beter dan de scores van benzine. De VITO heeft voor de verschillende brandstoftypes ecoscores berekend. LPG komt in de meeste gevallen

goed uit de testen. Het resultaat is uiteraard afhankelijk van factoren als de snelheid en de duur van de rit. De vergelijking moet steeds per auto worden gemaakt. Globaal genomen scoren LPG-voertuigen evenwel beter. De gegevens van de VITO zijn trouwens bevestigd door de resultaten van het European Emission Test Program. Dit testprogramma is door de industrie en de Europese autoriteiten uitgevoerd. LPG komt zeer goed uit deze test.

LPG is een afvalproduct van raffinaderijen. Indien het niet in butaan en propaan wordt omgezet, wordt het door middel van een vlam in open lucht afgefakeld om de installaties drukvrij te maken. Bij affakkeling gaat de brandstof sowieso verloren. Bovendien kan op die manier geluids-, rook-, warmte- en lichtoverlast ontstaan en komen stikstofoxiden en koolstofmonoxiden vrij. Daarom wordt affakkeling best vermeden.

LPG is geen alleenzalmakende brandstof. Toch loont het de moeite om het gebruik van deze brandstof te stimuleren, aangezien de ecoscore van LPG gemiddeld beter is dan die van benzine of diesel.

Zeker nu Vlaanderen zelf voor de autofiscaliteit bevoegd is, rijzen een aantal vragen van fiscale aard.

Artikel 12 van het Wetboek op de met de inkomstenbelasting gelijkgestelde belastingen bevat de regeling betreffende de aanvullende verkeersbelasting op LPG-voertuigen. Die belasting bovenop de gewone verkeersbelasting bedraagt, 89,149 of 208 euro per jaar afhankelijk van het aantal PK's van de wagen. Sinds het Lambermontakkoord staat in de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten dat de gewesten bevoegd zijn om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting op de auto's vast te leggen. Logischerwijze zou de aanvullende verkeersbelasting op LPG-voertuigen sindsdien ook een Vlaamse bevoegdheid moeten zijn. Nochtans is destijds niet expliciet naar de LPG-taks verwezen, noch in de bijzondere financieringswet, noch in de memorie van toelichting.

Na de begrotingscontrole wordt de opbrengst van de verkeersbelasting op auto's voor 2006 op 799

miljoen euro geraamd. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verkeersbelasting en tussen de aanvullende verkeersbelasting. Dat betekent dat we de opbrengst van de LPG-taks in feite niet kennen. Een eenvoudige rekensom, met name 52.000 voertuigen maal 150 euro, leert ons evenwel dat de opbrengst 7,8 miljoen euro zou moeten bedragen. Mijnheer de minister, ik zou u willen vragen om de bevoegdheid van de gewesten en de opbrengst van deze taks te verduidelijken.

We zouden ons tevens kunnen afvragen of deze taks moet behouden blijven. Het aantal LPG-rijders daalt immers. U zou een voorstander kunnen zijn van het ontwikkelen van fiscale stimuli om het gebruik van LPG aan te moedigen. Ik weet niet of de Europese Commissie ons toelaat deze taks te verlagen, af te schaffen of op 0 euro te brengen. De Europese richtlijn 2003/96/EG van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit legt immers minimumbelastingniveaus op. Ik weet al evenmin wat op 1 januari 2007 zal veranderen.

Artikel 18, eerste lid, voorziet in een uitzonderingsmogelijkheid. Hierdoor kunnen belastingverlagingen en -vrijstellingen worden toegepast. In België is dat onder meer het geval voor LPG-voertuigen. Op 31 december 2006 loopt deze uitzonderingsmogelijkheid 'onder voorbehoud van een voorafgaand onderzoek van de Raad op voorstel van de Commissie' evenwel ten einde.

Mijnheer de minister, kunt u de impact van deze richtlijn op de belasting op LPG-voertuigen vanaf 1 januari 2007 verduidelijken? Zal deze richtlijn een invloed hebben op de verkeersbelasting in het algemeen of op de prijs van LPG aan de pomp? Zal het prijsverschil tussen LPG en andere brandstoffen vervallen? Steunt u het stimuleren van LPG? Is de LPG-taks een Vlaamse bevoegdheid? Welke inkomsten genereert deze taks voor Vlaanderen? Kan deze taks worden afgeschaft of tot 0 euro worden herleid? Wat is het gevolg van de in de Europese richtlijn opgenomen einddatum voor LPG en eventueel voor andere brandstoffen? Zal dit een effect hebben op de Vlaamse belastingen en accijnzen? Zal LPG voldoende aantrekkelijk blijven? Moet u geen andere maatregelen treffen om te voorkomen dat het aantal LPG-gebruikers verder blijft dalen?

De voorzitter: De heer Strackx heeft het woord.

De heer Felix Strackx: Mijnheer de voorzitter, een auto die op LPG rijdt, kost ongeveer 2.500 euro meer dan een auto die op benzine rijdt. Die meerprijs is hoger dan het verschil tussen een auto die op LPG rijdt en een auto die op diesel rijdt. Mensen die op LPG willen overschakelen, moeten in een installatie investeren. Ze moeten natuurlijk de kans krijgen die investering op vier of vijf jaar te recupereren.

Gedurende een bepaalde periode, nog niet zo lang geleden, heeft de overheid premies toegekend voor de omschakeling naar LPG. Jammer genoeg bestaan die premies niet meer. De overheid heeft wel de BIV verlaagd voor nieuwe auto's die op LPG rijden. Iemand die een nieuwe auto koopt met een LPG-installatie, kan rekenen op een vermindering van 298 euro. Gezien de meerkost van 2.500 euro, zet die vermindering de mensen natuurlijk niet aan om snel of massaal op LPG over te schakelen.

Het eigenaardige van de zaak is dat men voor een tweedehands auto met een LPG-installatie geen recht heeft op de vermindering, ook al is die maar enkele weken of maanden oud. Dat vind ik onbegrijpelijk. Het moeten immers wel euro 4-motoren. Vandaag is het de dag van het aanklagen van onrechtvaardigheden. Ik vind dit een onrechtvaardigheid van de overheid.

De aanvullende verkeersbelasting op auto's met LPG bedraagt 89,16 euro tot 7 pk, 148,68 euro van 8 tot 13 pk en 208,20 euro boven de 14 pk. Dat vind ik een wanverhouding. Vanaf 14 pk speelt het blijkbaar geen rol meer. Men mag de zwaarste motor hebben die men maar wil, de aanvullende verkeersbelasting blijft 208 euro, terwijl men voor een kleine auto met een motor tot 7 pk bijna 90 euro betaalt. Dat is een wanverhouding. Ik ben er persoonlijk van overtuigd dat het goed zou zijn, zowel voor het milieu als voor de energievoorraden, mochten meer mensen op LPG rijden. Het zou goed zijn als de Vlaamse overheid dat fiscaal zou aanmoedigen.

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, de vraag van de heer Sannen heeft een technisch-juridisch-inhoudelijk zeer complex debat geopend. Ik heb zoals gebruikelijk geprobeerd een vrij uitvoerig antwoord te ontwikkelen om duidelijk te maken wie er waarvoor bevoegd is, wanneer

en onder welke condities. Het antwoord zal evenwel gedeeltelijk met een vraagteken eindigen.

Is de aanvullende verkeersbelasting een Vlaamse bevoegdheid of een federale bevoegdheid? In de bijzondere financieringswet, artikel 3, 10°, staat dat: 'de verkeersbelasting op autovoertuigen een oneigenlijke gewestbelasting' is. Het gaat dus om een in oorsprong federale belasting waarvan de inkomsten en enkele bevoegdheidselementen aan de gewesten zijn overgedragen. De gewesten hebben de mogelijkheid om de grondslag, de tarieven en de vrijstellingen van de verkeersbelasting te wijzigen.

De bijzondere financieringswet zegt echter niet expliciet iets over de aanvullende verkeersbelasting. Ook de memorie van toelichting geeft geen uitsluitel. In de voorbereidende werken wordt wel gewag gemaakt van 'de verkeersbelastingen' maar het is niet meteen duidelijk hoe omvattend die meervoudsvorm moet worden begrepen en of onder verkeersbelastingen zowel de verkeersbelasting als de aanvullende verkeersbelasting mag worden begrepen. We hebben geprobeerd dit interessante vraagstuk aan de hand van andere indicaties op te lossen. We hebben er een aantal gevonden. De eerste vinden we in de redactie van het Wetboek zelf. De regelgeving in verband met de gewone verkeersbelasting vinden we terug in titel II van het Wetboek over de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen. De regelgeving over de aanvullende verkeersbelasting vinden we terug in hoofdstuk VI van diezelfde titel II in vermeld wetboek. Met andere woorden: vertrekkend vanuit de legistische redactie van het wetboek, kan je argumenteren dat de verkeersbelasting en de aanvullende verkeersbelasting een onlosmakelijk geheel vormen en dat ze dus ook beide samen zijn geregionaliseerd.

Dit zeer formele argument is niet onbelangrijk. U herinnert zich misschien het dispuut dat enkele jaren geleden ontstond tussen de gewesten en de federale overheid over de bevoegdheid voor het bepalen van de tarieven van het registratierecht dat werd geheven op de 'inbrengen om niet'. De bijzondere financieringswet zegt alleen dat het registratierecht op schenkingen geregionaliseerd is, en een 'inbreng om niet' verschilt juridisch van een schenking.

Het Arbitragehof heeft bij arrest van 17 maart 2004 hierover het volgende geoordeeld. 'Voor zover zij er niet anders over hebben beschikt, moeten de grondwetgever en de bijzondere wetgever worden geacht een homogeen bevoegdheidspakket te heb-

ben overgedragen door aan de gewesten de volledige bevoegdheid toe te kennen tot het uitvaardigen van de regels met betrekking tot het vaststellen van de heffingsgrondslag, de aanslagvoet en de vrijstellingen inzake het registratierecht op de schenkingen van roerende en onroerende goederen. De inbrengen om niet bedoeld in artikel 140, 3°, van het Wetboek der registratie-, hypotheek- en griffierechten, maken deel uit van afdeling 12 van dat wetboek, met als titel Schenkingen. Bij gebrek aan een tegengestelde precisering, is het de volledige materie die in die afdeling is ondergebracht, die de bijzondere wetgever naar de gewesten heeft willen overdragen.'

Met andere woorden: het Arbitragehof ziet in de structuur van het Wetboek een argument om te oordelen over de bevoegdheden van de gewesten en de federale overheid. Gewoon omdat het redactioneel een ondeelbaar geheel is, heeft het Arbitragehof gezegd dat het geheel is overgedragen omdat er geen enkele precisering is van de bijzondere wetgever dat het niet het geval zou zijn. Die redenering van het Arbitragehof zou men kunnen toepassen op deze problematiek.

De ontvangsten van die aanvullende verkeersbelasting worden door de federale overheid integraal doorgestort aan de gewesten. Wat denkt de federale overheid er zelf over? Er zijn al vragen aan federaal minister Reynders gesteld dienaangaande. Tot op heden heeft er zich tussen de betrokken overheden nog geen concreet dossier aangediend dat aanleiding heeft gegeven tot discussies hierover, bijvoorbeeld in het bijzonder ministercomité Financiën of in het Overlegcomité. Ik heb wel begrepen dat de heersende opinie binnen de federale overheid is dat de aanvullende verkeersbelasting een federale bevoegdheid is.

Deze overtuiging is gebaseerd op een historische argumentatie, ik geef daar geen enkele appreciatie over. In een ver verleden was de aanvullende verkeersbelasting een verhoging van de bestaande verkeersbelasting voor voertuigen waarvan de motor werd aangedreven met gas. Deze verhoging gold toen voor alle types van voertuigen die ook aan de gewone verkeersbelasting onderworpen waren. In 1969 werd de aanvullende verkeersbelasting in zijn toenmalige vorm opgeheven. Met ingang van 1 juli 1983 werd de aanvullende verkeersbelasting op dezelfde plaats in het wetboek opgenomen, en dit ter vervanging van de LPG-accijns die tot 30 juni 1983 aan de pomp werd aangerekend. Deze aanvullende verkeersbelasting geldt niet voor alle voertuigen die onderworpen zijn

aan de gewone verkeersbelasting, maar alleen voor de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen. Daar waar de aanvullende verkeersbelasting tot 1969 een verhoging vormde bovenop de gewone verkeersbelasting, is de aanvullende verkeersbelasting in zijn huidige vorm een afzonderlijke belasting, met een afzonderlijk toepassingsgebied.

De gewone verkeersbelasting geldt vandaag voor 'de stoom- of motorvoertuigen, dienende hetzij tot het vervoer van personen hetzij tot het vervoer van goederen of van om het even welk voorwerp over de weg' terwijl de aanvullende verkeersbelasting geldt 'voor de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen waarvan de motor zelfs gedeeltelijk of tijdelijk gedreven wordt met vloeibare petroleum, gas of andere vloeibare koolwaterstoffen'.

Het is moeilijk te begrijpen dat de federale overheid in haar overtuiging dat het om een federale belasting gaat, toch vrij voluntaristisch de totale opbrengst integraal doorstort naar het Vlaamse Gewest. Ik heb met mijn federale collega's ook andere ervaringen, zoals u wellicht weet. Het constructieve federalisme kent soms geen grenzen.

De Raad van State heeft zich tot op vandaag nooit expliciet moeten uitspreken over een eventueel bevoegdheidsprobleem op dat vlak. U herinnert zich de decretale aanpassing die we recent nog hebben aangebracht om het oneigenlijke gebruik van het voordeelregime voor lichte vrachtwagens tegen te gaan, de fameuze 4x4-wagens. De Raad van State had toen uitvoerige opmerkingen bij de intentie van de gewesten om het toepassingsgebied van de BIV uit te breiden. U herinnert zich vast het debat nog.

De Raad van State heeft echter niets gezegd over de aanvullende verkeersbelasting. De door u goedgekeurde bepalingen in dat decreet over het betugelen van het oneigenlijke gebruik van 4x4-wagens voerden een definitie in van lichte vrachtwagen voor de toepassing van titel II van het wetboek. Dat betekent dat we niet alleen de regelgeving van de gewone verkeersbelasting hebben gewijzigd, maar eigenlijk ook de bepalingen in verband met de aanvullende verkeersbelasting.

De tekst van de Brusselse ordonnantie is anders en voert de definitie in voor de toepassing van titel II van het wetboek, met uitzondering van hoofdstuk 6 dat precies gaat over de aanvullende verkeersbelasting. Blijkbaar is het Brusselse Gewest er niet van

overtuigd dat de gewesten bevoegd zijn en heeft het de wijzigingen aan de aanvullende verkeersbelasting overgelaten aan de federale overheid.

De federale overheid heeft bij programmawet van 27 december 2005 dezelfde definitie van lichte vrachtwagen ingevoerd, onder meer voor 'de toepassing van de bepalingen van titel II hoofdstuk 6. De Brusselse ordonnantie had dat niet gedaan. Wij hadden het zelf in onze decreetgeving meegenomen, maar de Raad van State heeft zich er niet over uitgesproken.

Ook de federale overheid blijkt de ambitie te hebben om de aanvullende verkeersbelasting aan te passen. Het is merkwaardig dat de Raad van State hierop geen commentaar heeft gegeven. We zouden daar impliciet misschien een argument kunnen uit putten om de federale overheid de bevoegdheid te gunnen, aangezien ook hier de Raad van State niet heeft gezegd dat het een bevoegdheid van de gewesten was. Ik vind dit argument niet echt overtuigend omdat we in een recent verleden hebben gemerkt dat het Arbitragehof en de Raad van State niet altijd op dezelfde lijn zitten als het om bevoegdheidsverdeling gaat, ook niet als de Raad van State zich al expliciet heeft uitgesproken. We kunnen dus beter niet meteen een besluit trekken uit het stilzwijgen van de Raad van State.

De conclusie luidt dat Vlaanderen verantwoordelijk is voor de aanvullende verkeersbelasting, net als voor de gewone verkeersbelasting, voor zover we die als een oneigenlijke belasting kunnen beschouwen. Bovendien vinden we daarvoor nog een impliciete bondgenoot. De Hoge Raad van Financiën rangschikt in zijn rapport 'Inventaris van de Milieueffingen' van juli 2004 de aanvullende verkeersbelastingen eveneens bij de gewestelijke belastingen.

Welke inkomsten genereert de LPG-heffing voor het Vlaamse Gewest? In 2005 ging het in totaal over 6.045.207,84 euro aan aanvullende verkeersbelasting: 2.816 voertuigen in de categorie tot 7 pk, die 89,16 euro betalen, 35.086 voertuigen in de categorie van 8 tot 13 pk, belastbaar aan 148,86 euro en 2.774 voertuigen in de categorie vanaf 14 pk, belastbaar aan 208,20 euro.

De heer Sannen verwijst naar de Europese richtlijn van 2003 en vraagt naar de gevolgen van de afloop van de mogelijkheid om belastingverlagingen en -vrijstellingen in te voeren. Het is belangrijk om voor eerst te wijzen op het standpunt van mijn federale

collega, minister van Financiën Reynders. In 1983 heeft België de accijns op LPG afgeschaft en vervangen door een aanvullende verkeersbelasting, omdat in het Groothertogdom Luxemburg en in Nederland evenmin een accijns werd geheven op LPG gebruikt als brandstof voor voertuigen. Ik ben burgemeester van een grensgemeente met Nederland. Ik zie nog, alsof het gisteren was, de colonne wagens richting Nederland rijden, waaronder de kabinetschef van de toenmalige minister-president.

Nochtans voorziet de Europese richtlijn in de verplichting om een accijns te heffen van 0,08045 euro per liter, dat is ongeveer 3,23 oude Belgische frank. België heeft van de Europese overheid de toelating gekregen om geen accijns te heffen, omdat er voor die voertuigen een aanvullende verkeersbelasting wordt geheven. Indien men zou beslissen om de aanvullende verkeersbelasting af te schaffen, zal België verplicht zijn om de minimumaccijns te heffen. Dat is alleszins het standpunt dat minister Reynders daarover in de Kamer heeft ingenomen.

De heer Sannen verwijst naar het aflopen op 31 december 2006 van de mogelijkheid voor de lidstaten om belastingverlagingen of -vrijstellingen te blijven toepassen, zoals voorzien in artikel 18 van de Europese richtlijn. Persoonlijk vraag ik mij af of deze bepaling eigenlijk nog relevant is. Artikel 15 bepaalt dat lidstaten gehele of gedeeltelijke vrijstellingen of verlagingen kunnen toepassen op aardgas en LPG die worden gebruikt voor voortbeweging. In deze materie bestaan echter nogal wat tegenstrijdige meningen over wat vandaag al dan niet zou mogen. Daarop durven of kunnen we geen sluitend antwoord geven. Ik durf me echt niet formeel uitspreken over de draagwijdte van dat artikel.

De heer Sannen suggereert dat het alleszins de moeite loont om het gebruik van LPG-brandstof te stimuleren, gezien de ecoscore van LPG gemiddeld genomen beter is dan die van diesel of benzine. Als hij die weg opgaat, gaat hij niet ver genoeg. Ik bedoel daarmee dat hij kiest voor een focus op een niche. Beter iets dan niets, is misschien een rechtvaardig antwoord, maar volgens mij is de scope te beperkt als we voor die benadering kiezen.

In het ecoscoreproject wordt een eenduidige methodologie uitgewerkt voor de bepaling van de milieuvriendelijkheid van wegvoertuigen. De ecoscore is een indicator tussen 0 en 100 voor de globale milieuvriendelijkheid van een specifiek voertuig. Deze indi-

cator houdt onder meer rekening met de impact op het broeikas effect, de luchtkwaliteit, de geluidshinder en de emissie van fijn stof. Bij mijn weten kan dit model niet alleen benzine-, diesel-, LPG- en aardgasmotoren evalueren, maar ook biobrandstof- en waterstofvoertuigen en zelfs voertuigen met alternatieve aandrijvingen, zoals hybride en elektrische voertuigen. We moeten de focus breed instellen.

De heer Sannen heeft daarnet verklaard dat LPG-voertuigen doorgaans beter scoren dan benzine- en diesellootvoertuigen. We stellen echter vast dat de milieuprestaties van de traditioneel aangedreven voertuigen een opmerkelijke en forse verbetering hebben gekend. De gemiddelde benzine- en dieselwagens uit het begin van de jaren 90 haalden scores van respectievelijk 50 en 30 op 100. Nu scoren de gemiddelde benzine- en dieselwagens die aan de strengste huidige emissienormen voldoen, respectievelijk 65 en 60 op 100. Er is op dit punt dus een merkwaardige vooruitgang geboekt.

Mij lijkt het nuttiger naar een globale hervorming van de verkeersbelasting te streven. We zouden de ecoscore kunnen gebruiken als alternatieve heffingsgrondslag, ter vervanging van de fiscale pk's van een voertuig. Volgens mij valt dit te verkiezen boven een gesegmenteerde of punctuele aanpak die alleen een bepaald voertuigtype of een bepaalde brandstofsoort bevoordeligt. Indien we op dit vlak een keuze moeten maken, kunnen we het best een totale keuze maken, het milieuvriendelijke type maximaal belonen en de balans in evenwicht houden.

Mijnheer Sannen, ik heb heel wat sympathie voor uw voorstel. Ik pleit evenwel voor een globale aanpak. Inzake de verkeersbelasting hebben we de komende jaren alvast heel wat werk voor de boeg. Op 2 juni 2006 heeft de Vlaamse Regering beslist om de invoering van een elektronisch wegenvignet in het vooruitzicht te stellen. Op die manier willen we het Vlaams regeerakkoord uitvoeren.

De ecoscore komt voort uit een studie van de VITO. De minister van Economie en de minister van Leefmilieu hebben zich al over deze studie uitgesproken. Voor we het een door het ander kunnen vervangen, moet volgens mij nog heel wat onderzoek worden verricht. Mijn standpunt hierover is bekend. Als minister van Financiën heb ik de ambitie de invordering van het eurovignet, van de BIV, van de verkeersbelasting en van de aanvullende verkeersbelasting over te nemen van de federale overheid. Ik wil hier-

over evenwel duidelijk zijn. We mogen die invorderingen pas overnemen op het ogenblik dat we er klaar voor zijn. Ik heb tijdens de besprekingen van de opeenvolgende beleidsbrieven steeds verklaard dat een dergelijke overname het moment par excellence is om een fundamentele wijziging door te voeren. Op dat ogenblik zouden we kunnen beslissen om de fiscale pk's niet langer te gebruiken als basis van de verkeersbelasting en om voor een andere aanpak te kiezen. We mogen de oude manier van werken en denken niet overnemen om vervolgens de hele zaak te reorganiseren en een nieuwe manier van werken en denken in te voeren. Dat zou al te gek zijn. We moeten eerst weten waar we willen terechtkomen. We moeten dit laten samenvallen met de reorganisatie van onze administratie. Vervolgens moeten we er voor 200 procent voor gaan.

Zoals de heer Strackx daarnet heeft opgemerkt, kost een LPG-uitrusting 2500 euro. Iedereen kan zijn eigen rekensom maken en nagaan of hij een dergelijke investering kan terugverdienen.

Volgens de heer Strackx is de korting van 89 euro voor kleine wagens en de korting van 208 euro voor grote wagens in feite onrechtvaardig. Hij ziet hier een spanningsveld. Ik wil hierover duidelijkheid verschaffen. Ongeveer 40.000 voertuigen hebben 8 tot 13 pk. De mediaan van de berekening ligt in die buurt. Een korting van 148 euro lijkt me billijk.

De euro 4-norm is destijds ingevoerd in samenspraak met de federale regering. We hebben hiervoor een apart decreet opgesteld. Aangezien deze norm vanaf 2005 verplicht werd, hebben we er toen een uitdovend systeem van gemaakt. We hebben voor 2002 en 2003 een korting toegekend. De vermindering voor LPG-installaties is opgenomen in hetzelfde decreet. Deze vermindering is evenwel blijvend. De euro 4-norm was in feite slechts een tijdelijke vermindering. We hebben hierbij dus oog gehad voor correcties.

De heer Sannen heeft het debat vandaag op gang getrokken, en het is absoluut niet afgerond. Ik pleit hartgrondig voor het verrichten van fundamenteel denkwerk. Dit proces is trouwens al op gang. Op termijn zullen we de fiscale pk's vervangen door een nieuwe berekeningswijze. Tot dan zou ik het volgende zeggen: 'First things first'.

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Ik steun u, mijnheer de minister. Ik ben niet onmiddellijk vragende partij voor een

regeling die alleen geldt voor deze niche. De analyse van deze niche brengt wel een probleem onder de aandacht en dat wou ik hier aankaarten. Verder stel ik vast dat er een gedifferentieerde aanpak was naargelang men met LPG rijdt of niet. De Europese richtlijn zou vanaf januari gevolgen kunnen hebben. De verdwijning van de aanvullende belasting zou ook kunnen leiden tot een verschuiving van de recht-hebbende op de inkomsten. De toestand is dus ietwat dubieus.

In het verleden zijn maatregelen genomen ter bevordering van een brandstof die ecologisch goed scoort. Vandaag is het stimulerende effect van die maatregelen verdwenen. Het LPG-verbruik vermindert. Er is dus een globale visie nodig. Wellicht moet er tegen januari een antwoord zijn, maar daarover kan of wil de minister geen duidelijkheid scheppen. Ik denk dat hij vandaag geen duidelijkheid kan geven over de Europese interpretatie, maar dat hij dat wel zou willen.

Minister Dirk Van Mechelen: We kunnen dat. We hebben daarover zowel met de eigen als met de federale administratie van gedachten gewisseld. Het is niet gebruikelijk dat de minister van Financiën zijn persoonlijke dromen voor waarheid verkondigt. We leggen de grootste voorzichtigheid aan de dag. Mijn collega-minister van Financiën zegt over het kleinere succes van LPG-voertuigen het volgende. 'Ik denk dat de reden waarom die voertuigen bij de gebruikers minder succes kennen dan de andere elders moeten worden gezocht: bijvoorbeeld plaatsverlies in de koffer, gebruik van een gastank, chronische vrees voor ontploffingsgevaar, parkeerverbod in sommige ondergrondse parkings en minder beschikbare stations, vooral bij buitenlandse reizen.'

De heer Ludo Sannen: Enkele van die redenen zijn juist, maar niet allemaal. Als men een nieuwe wagen koopt waarin een LPG-installatie is ingebouwd, blijft de kofferruimte beschikbaar.

Inzake de bevoegdheid is er nu een uitgebreid antwoord. De discussie zal ongetwijfeld nog worden gevoerd als er een nieuwe, globale aanpak is uitgewerkt. Als men de ecoscore gebruikt als instrument om te differentiëren in de verkeersbelasting, dan stoot men op de bevoegdheidsafbakening in dit land.

Minister Dirk Van Mechelen: Bovendien moet er een samenwerkingsakkoord worden afgesloten. Op dat vlak wil ik het enthousiasme van sommigen tempe-

ren, want dat gaat allemaal niet zo vlot als men wel hoopt. We hebben euro 4 geërfd via de Lambermont-akkoorden. Ik heb toen zelf de debatten gevoerd om dat te integreren in een samenwerkingsakkoord. Voor de ecoscore zal dat nog moeilijker verlopen.

De heer Ludo Sannen: Als we daar niet zouden in slagen, dan vind ik dat we bepaalde niches moeten aanpakken. We moeten evenwel eerst proberen om een globale aanpak te hanteren.

Ik wil toch een kanttekening maken. Naast de ecoscore heeft ook het gebruik van de wagen een invloed. Wanneer verkeersbelasting en wegenvignet in een nieuw systeem worden opgenomen, zal de ecoscore onvoldoende zijn. Het al dan niet gebruiken van de wagen zou zeker een element van differentiatie moeten zijn.

Minister Dirk Van Mechelen: De jackpot is nog altijd te vinden bij de accijnzen. Ik zeg dat voor alle duidelijkheid. Dat was trouwens een van de dingen die minister Reynders heeft gezegd in zijn antwoord. Ik vond dat tamelijk geestig.

Of er nu met verkeersbelasting wordt gewerkt, met een gecompenseerde accijnsbelasting of met iets anders, het geld wordt toch gebruikt voor de aanleg en het onderhoud van wegeninfrastructuur, zei minister Reynders. Bij mijn weten is hij daarvoor niet bevoegd.

De heer Ludo Sannen: Met deze vraag wilde ik een element van het brede debat nog even onder de aandacht brengen. Ik vind het toch belangrijk dat men tijdens deze regeerperiode een afgerond geheel creëert. Indien dat niet lukt, moeten we onze instrumenten gebruiken om milieuvriendelijke wagens te stimuleren, daar waar we daartoe de mogelijkheid hebben. Wat hier aan bod kwam, kan zo'n instrument zijn.

We moeten minstens de datum 1 januari 2007 voor ogen houden in verband met de mogelijke consequenties.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
