

vergadering **C173 – FIN9**

zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

van 16 april 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Felix Strackx tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de onwetendheid van autokopers aangaande de nieuwe belasting op de inverkeerstelling (BIV)

- 1407 (2012-2013)

3

■

Voorzitter: de heer Eric Van Rompuy

Vraag om uitleg van de heer Felix Strackx tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de onwetendheid van autokopers aangaande de nieuwe belasting op de inverkeerstelling (BIV)

- 1407 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Strackx heeft het woord.

De heer Felix Strackx: Minister, bij de invoering van de nieuwe, zogenaamd ‘vergroende’ BIV, hebben wij gezegd dat het systeem veel te ingewikkeld was, met een onbegrijpelijke formule, en dat het onmogelijk was om te weten hoeveel de BIV zou bedragen. Als je verkeerd wordt geïnformeerd door de verkoper, kun je weleens voor verrassingen komen te staan. Dat wordt nu officieel bevestigd door een rondvraag van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) bij vierhonderd autokopers. Uit die rondvraag blijkt dat acht op de tien autokopers niet weten hoe die BIV eigenlijk in elkaar zit.

Dat kan zorgen voor onaangename verrassingen, vooral op de tweedehandsmarkt, zeker bij verkopen tussen particulieren. Heel wat auto’s worden verkocht tussen particulieren. Ik weet niet of u al eens een tweedehandsauto hebt gekocht van een particulier? Ik wel. Hoe gebeurt dat dan vaak? De auto staat daar ergens in de tuin of in een wei. Het grootste deel van de mensen heeft op dat moment niet de mogelijkheid om op internet naar de berekeningsmodule te gaan en de gegevens van de auto in te voeren. Soms zijn de papieren dan ook niet meteen voorhanden. Zo wordt het allemaal wat ingewikkeld. Het is op die manier niet evident om precies te weten hoeveel de BIV zal bedragen.

Er zitten overigens nog een aantal perverse effecten in die overgangsregeling naar de invoering van de nieuwe BIV. Zo zou je als koper kunnen denken dat de BIV van een twee jaar oude auto iets lager ligt dan de BIV van een identieke nieuwe auto. Dat blijkt echter niet het geval te zijn. Voor een tweedehandsauto bestaat er namelijk een overgangsregeling en wordt het oude systeem nog een tijdje gehanteerd. De VAB haalt een voorbeeld aan van een koper die voor een twee jaar oude auto ruim 1900 euro meer BIV moest betalen dan de koper van een identieke nieuwe wagen. Minister, die ongerijmdheden waren ons al langer bekend. Ik denk dat onze collega, de heer Tack, naar aanleiding daarvan een voorstel van decreet heeft ingediend. Ik dring er hier op aan dat voorstel spoedig te bespreken. Op het einde van het jaar is de overgangsregeling namelijk voorbij en heeft het geen zin meer.

Een potentiële koper die wil weten hoeveel de BIV zal bedragen, is aangewezen op de berekeningsmodule op het Belastingportaal Vlaanderen, waarbij bovendien nog steeds een disclaimer staat: “De resultaten van de simulatie zijn louter informatief en hebben geen juridische bewijskracht. Onjuist gebruik van de toepassing of de invoer van verkeerde gegevens kunnen zorgen voor een resultaat dat verschilt van het bedrag op het aanslagbiljet.” Met andere woorden, wanneer ben je zeker hoeveel BIV je moet betalen? Op het ogenblik dat je aanslagbiljet in de bus valt. Maar dan is de auto al ingeschreven en heb je hem dus al gekocht. En dan kun je daar niets meer aan veranderen.

Toegegeven: er is een bijlage bij het aanslagbiljet, waarop de berekening van de BIV perfect wordt toegelicht, inclusief de ingewikkelde formule. Op dat moment is het echter natuurlijk te laat. De mensen zouden op voorhand moeten weten hoe het in elkaar zit en hoeveel ze zullen moeten betalen. De VAB vraagt zich volgens mij dan ook terecht af of “de opzet van de nieuwe BIV niet mislukt is als blijkt dat hij ongekend is door acht op de tien kopers en daardoor dus totaal niet sturend kan werken op het moment van de aankoop”. De BIV moest een ‘groene’ inschrijvingstaks worden die de consument reeds bij het moment van de aankoop richting een milieuvriendelijke wagen stuurt. Als de mensen niet weten hoe het in elkaar zit en hoeveel ze zullen moeten betalen, kan die sturing er niet zijn.

Minister, hebt u recent nog stappen ondernomen om de bevolking beter te informeren over de nieuwe BIV en over de manier waarop men zelf zijn BIV kan berekenen? Wat vindt u van het idee ieder jaar een lijst te publiceren met de BIV van de meest voorkomende modellen?

Ik moet zeggen dat ik dergelijke problemen al had verwacht op het moment dat het decreet hier voorlag. Ik heb de indieners van het fameuze amendement ook vaak gevraagd om een lijstje met een aantal auto's om na te gaan wat het effect van de BIV is. Ze hebben dat nooit gegeven. Het enige wat we hadden, was een lijstje met simulaties van de VAB. De Vlaamse overheid heeft zelf echter nooit een lijstje bezorgd. U zult zeggen dat het te veel werk is om jaarlijks zo'n lijstje op te stellen. Dat is echter onjuist. Het is volgens mij gemakkelijk om die gegevens in te voeren op de computer. Voor verzekeringsmaatschappijen en dergelijke worden er wel lijsten gepubliceerd met richtprijzen voor tweedehandswagens. Ik zou dus niet weten waarom iemand die een tweedehandswagen wil kopen, niet in zo'n lijstje zou kunnen opzoeken hoeveel die wagen aan BIV zou kosten.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Het kan best zijn dat de bevolking onvoldoende op de hoogte is van de wijzigingen inzake de BIV. Maar, mijnheer Strackx, dat is bijna klassiek: hoeveel een overheid ook spendeert aan communicatie en welke inspanningen ze zich ook getroost, veel mensen zullen zich maar interesseren voor de wijzigingen wanneer ze geconfronteerd worden met de materie in kwestie. Uw voorstel om zo'n lijstje te maken, lijkt mij eigenlijk wel handig.

Door familiale omstandigheden ben ik de laatste maanden wel eens geconfronteerd met de aankoop van een voertuig. Ik vind de berekeningsmodule op de website wel zeer gebruiksvriendelijk. Ik had na een paar handelingen het resultaat van de BIV al, tot op de euro of zelfs eurocentiem juist. Ik heb de berekening twee keer gecheckt en het klopte beide keren. De disclaimer is klassiek, zoals elke communicatie vandaag gebeurt met disclaimers inzake aansprakelijkheid. De website is bijzonder gebruiksvriendelijk en de informatie is dus zeer accuraat.

Minister, ik heb u de volgende vraag verleden week al gesteld, in een wat ruimere context. In 2012 was er 196 miljoen euro uitgetrokken, in 2013 200 miljoen euro en in 2014 204 miljoen euro. U zei dat dat het gevolg was van een efficiëntere inning. Inzake BIV kan ik mij echter niet voorstellen wat efficiëntie daar bij komt doen. Heeft het niet te maken met gewijzigde regelgeving? Maar daarvan had u gezegd dat ze budgetneutraal zou zijn. Minister, klopt die budgetneutraliteit bij nader inzien? Indien niet, wat is de afwijking? Indien wel, waaraan ligt het dan wel? Aan efficiëntie? Maar dan moet u mij toch eens uitleggen hoe in de BIV de efficiëntieregel 14 miljoen euro meer zou kunnen opleveren.

De voorzitter: Minister Muylers heeft het woord.

Minister Philippe Muylers: Mijnheer van Rouveroij, ik heb verleden week met die efficiëntieregeling gespecificeerd dat de belastingvoeten gewijzigd waren. Ik zal uw vraag onderzoeken en die tijdens de bespreking van de begrotingsaanpassing beantwoorden. Het kan bijvoorbeeld ook te maken met een hogere verkoop van auto's. Ik wilde vorige week gewoon aangeven dat wij niet ten gevolge van verhoging van belastingschalen grotere eigen belastinginkomsten hadden – wat ook een mogelijkheid zou zijn geweest. Voor de BIV is er effectief een andere formule. In 2012 was het nog de oude formule en deels de nieuwe. Ik zal tegen de bespreking bekijken hoe het precies in elkaar zit.

Mijnheer Strackx, ik ben blij dat u ons er nog eens aan doet denken dat de nieuwe BIV een beleidssturende fiscale maatregel was die de mensen moest aanzetten om minder vervuilende en meer milieuvriendelijke wagens te kopen. Het parlement en de Vlaamse Regering hebben een aantal randvoorwaarden vooropgesteld om tot een doelmatige milieu- en klimaatgerichte belasting te komen. Het gevolg is dat de verschillende ecologische parameters in de formule voor het bepalen van de BIV zijn verwerkt.

Ik wil nog even in herinnering brengen wat we allemaal moesten meenemen en hebben meegenomen. We hadden een milieucomponent en een klimaatcomponent, u herinnert zich dat. Voor de milieucomponent hebben we de euronorm genomen, maar we hebben het gewicht voor de NO_x en het fijn stof, de belangrijkste component ten aanzien van Vlaanderen, daarin verhoogd. Door het parlement werd uitdrukkelijk naar voren gebracht dat we een verschil moesten maken tussen benzine- en dieselmotoren en we moesten rekening houden met een roetfilter.

In de klimaatcomponent wilden we het meeste laten betalen voor de technisch gemakkelijker te vermijden CO₂ zodat men dat gaat vermijden. Daarom moesten we een exponentieel element in de formule brengen. We moesten ook rekening houden met LPG-wagens, met wagens op aardgas en met wagens op benzine die ook kunnen rijden op aardgas.

Daarnaast hadden we nog randvoorwaarden. De budgetneutraliteit was een element. Wetende dat CO₂-uitstoot bij nieuwe op de markt gebrachte wagens telkens serieus vermindert, hebben we er ook een CO₂-index in gestoken omdat budgettaire minkosten mogelijk zijn bij nieuwe wagens op de markt en we het toch budgettair sluitend moesten houden.

Bovendien hebben we een leeftijdscorrectie ingevoerd voor tweedehandswagens. Dat is hetzelfde als bij de oude BIV. Ik hoorde u daarstraks zeggen dat een auto in de wei wordt gekocht. Ik bedoel daarmee het particulier aankopen. Ik vraag me af of men vroeger dan de BIV kende. Ik veronderstel van niet. Daar was ook een leeftijdscoëfficiënt bij. Dat is nu nog het geval. Als je een belasting oplegt, moet je ook rekening houden met de technologie die er bestond op het ogenblik dat de auto op de markt kwam. We hebben ook voorzien in een vrijstelling voor elektrische wagens, plug-in hybride wagens en wagens aangedreven door waterstof.

Het was ook uitdrukkelijk de vraag van het parlement om de tweedehandsmarkt voldoende tijd te geven om zich aan te passen aan de nieuwe fiscale omgeving. Daarom hebben we gezorgd voor een graduele overgang tussen de oude en de nieuwe BIV voor ingeschreven tweedehandswagens voor natuurlijke personen.

Al die elementen samen zijn door de Vlaamse Regering en het parlement doelmatig bekeken en dat heeft geresulteerd in een combinatie van de formules die we nu kennen. Ik ben het eens met de heer van Rouvoij. Er zijn eigenlijk twee elementen. De eigenlijke boodschap is eenvoudig – dat hebt u ook gezegd, mijnheer Strackx: hoe hoger de euronorm en hoe lager de CO₂-uitstoot, hoe lager de BIV. Dat is een eerste basisfilosofie. Ik denk dat we met de elementen die we op de website zetten, dat op een efficiënte manier kenbaar maken.

Ik wil wat dieper ingaan op de enquête van de VAB. Ik weet natuurlijk niet hoe die vragen zijn gepreciseerd. Ik heb ook niet gezien en ken ook niet de statistische kenmerken van de steekproef en welk percentage van de aangeslotenen bij de VAB voor de hervorming dan wel wisten hoeveel het BIV was. Het is pas relevant om te weten hoeveel mensen het vroeger kenden en hoeveel nu. Dat weet ik niet. Wel weet ik, en dat vind ik belangrijk, dat we moeten zorgen dat de mensen zoveel mogelijk worden geïnformeerd over de volledige kostprijs en dat ze de kernboodschap kennen dat je voor een goedkopere BIV een hogere euronorm en een lagere CO₂-uitstoot moet hebben.

Ik ben het met de heer van Rouvoij eens dat we een zeer goede simulatietool hebben ontwikkeld. Mijnheer Strackx, ik vind het minstens zo relevant als de steekproef van de VAB, dat er al heel veel bezoekers zijn geweest. Ik weet niet of u beseft hoeveel het er zijn. Ik vind het een indrukwekkend getal: 857.248 bezoekers hebben gebruik gemaakt van de tool. Ik heb dan nog niet alles meegenomen. Er is nog een mogelijkheid van doorklikken vanuit andere websites binnen de autosector. Het is een eenvoudige tool en als je de gegevens juist invoert, is het perfect. Natuurlijk is er een disclaimer. Je beroepen op het feit dat, wanneer je iets verkeerd hebt ingevoerd, het resultaat dan toch zou gelden, is natuurlijk

absurd. U hebt het juist voorgelezen. De disclaimer zegt dat het niet kan worden gebruikt in een bewijslast als er een verkeerde invoering is, wat me nogal logisch lijkt.

Naast de eigen ontsluiting van informatie hebben we ook altijd getracht om echt samen te werken met de sectororganisaties. We hebben die zoveel mogelijk proberen in te schakelen om de informatie te verspreiden. We hebben dat zeker gedaan met FEDERAUTO en FEBIAC. Na de inwerkingtreding van de regeling hebben we ook initiatief genomen om via FEDERAUTO de autohandelaars te vragen – ik druk op het woord vragen – om de BIV duidelijk te afficheren bij de kostprijs van een voertuig. Ik zeg ‘vragen’, want wij kunnen geen verplichting opleggen. De verplichting tot het afficheren van de BIV-tarieven bij de aankoopprijs van de wagen is een onderdeel van het afficheren van prijzen en is een federale bevoegdheid.

Ik heb wel naar aanleiding van het VAB-onderzoek aan federaal minister Vande Lanotte van Economie, die bevoegd is voor de affichering van prijzen, gevraagd om toe te zien op een correcte en volledige affichering van de prijzen, wat blijkbaar moet, inclusief de van toepassing zijnde belasting, wat ook moet. Dat is voorgeschreven in een wet van 6 april 2010 betreffende de marktpraktijken en de consumentenbescherming. Ik heb hem dus gevraagd om goed te controleren of dat effectief gebeurt. Als dat zo is, dan weet iedereen die een wagen koopt dat de BIV een onderdeel is van de prijs en moet die mee worden geafficheerd. Dan is het probleem dat u aanbrengt, opgelost.

U vraagt of het mogelijk is om een jaarlijkse lijst te publiceren. Ik zeg niet dat dat veel werk is, maar ik betwijfel of het een stap vooruit is, aangezien er zoveel verschillende modellen zijn. U geeft het voorbeeld van een tweedehandswagen van hetzelfde model, wel dat is mogelijk, maar ondertussen is er waarschijnlijk een betere euronorm of is er sprake van een lagere CO₂-uitstoot. Als er twee of drie jaar tussen zitten, kan het misschien wel om hetzelfde model gaan, maar dan nog is dat niet altijd automatisch met dezelfde parameters: er zijn zoveel verschillende uitvoeringen op de markt. Als we met de huidige BIV-formule zouden afficheren, en de wagens hebben allemaal een andere belasting, dan lijkt mij de kans op misverstanden veel groter dan nu het geval is. Een simulatietool is volgens mij het beste.

We komen ook tegemoet aan wat u vraagt, we zijn daar trouwens al mee bezig. Mensen hebben niet altijd hun computer mee, maar heel veel mensen hebben intussen wel hun smartphone of tablet mee. De Vlaamse Belastingdienst (VLABEL) ontwikkelt momenteel een app, zodat men binnenkort ook via de smartphone of tablet gebruik kan maken van de simulatietool. Dat zal de geïnteresseerde koper van een voertuig, als het al niet geafficheerd wordt zoals dat eigenlijk moet, op elk tijdstip de mogelijkheid geven om bij een bezoek aan een showroom toch nog te weten te komen op welke BIV hij mag rekenen.

Ten slotte – en daar wil ik mee afsluiten – heb ik naar aanleiding van het persbericht van de VAB ook gevraagd dat hij verwijst naar de website van VLABEL in alle publicaties waarin hij het over de BIV heeft. Zo kunnen nog meer mensen de juiste BIV berekenen.

De voorzitter: De heer Strackx heeft het woord.

De heer Felix Strackx: Minister, bedankt voor uw antwoord. U zegt toch een aantal zaken waar ik niet helemaal gelukkig mee ben. U zegt dat u al meer dan 800.000 bezoeken hebt gehad op de berekeningsmodule. Dat is logisch, want er is geen enkele andere manier om te weten te komen hoeveel men moet betalen. Iedereen is daar hoe dan ook op aangewezen. Er is geen enkele andere manier om het aan de weet te komen.

Dat de mensen vroeger wisten hoeveel BIV ze dienden te betalen, dat is irrelevant. Die vroegere BIV had immers niet de pretentie om aankoopsturend te zijn, dat was een vlakke belasting. Of men dat wist of niet, was voor het beleid van geen enkel belang. Deze BIV heeft een andere filosofie: ze heeft de bedoeling om de aankoop van de mensen te sturen. Hier is het dus wel belangrijk om te weten hoeveel die BIV bedraagt. Vroeger had men zeven schalen, die gebaseerd waren op de fiscale pk. Naargelang de auto ouder werd, per 24

maanden, verminderde de BIV, om uiteindelijk, na een aantal jaar, voor alle auto's op hetzelfde bedrag uit te komen. Dat was simpel: de BIV voor een oudere wagen bedroeg altijd minder dan die voor een nieuw voertuig.

Nu krijgt men situaties dat men voor een oudere auto meer betaalt dan voor hetzelfde, het identieke nieuwe model. Dat is een perverse bijwerking van de overgangsmaatregel. Wanneer men een auto heeft met grote cilinderinhoud of met veel vermogen, die dus veel fiscale pk heeft, weegt dat nog altijd een derde zwaarder door in de BIV. Vorig jaar was het nog erger: toen speelde het voor twee derde. Het oude systeem weegt zwaarder door dan het feit dat het misschien om een auto gaat die weinig verbruikt, weinig CO₂ uitstoot en milieuvriendelijk is. Dat is het effect daarvan. U moet dus niet zeggen dat het niet waar is, minister, en dat het zeker om een andere auto gaat. Het kan dus wel degelijk. We hebben daar vorig jaar na de invoering van de nieuwe BIV al onmiddellijk berichten over gekregen. Mensen die een auto hebben gekocht, kunnen die nu aan de straatstenen niet meer kwijt omdat de nieuwe BIV veel lager is dan die die kopers voor hun auto zouden moeten betalen.

U zegt dat het om een heel gebruiksvriendelijke module gaat. Ik ken de module redelijk goed, want ik heb ze al dikwijls gebruikt. Er staat bijvoorbeeld een vak 'roetfilter'.

Twee jaar geleden heb ik een auto gekocht. Elke keer wanneer ik in een garage kom, vragen ze mij of er een roetfilter in zit. Elke keer moet ik het antwoord schuldig blijven. Ik weet dat niet. Ik weet dus niet of ik het vakje 'roetfilter' moet aanvinken. Een auto met een roetfilter moet andere olie krijgen. Mijn auto dateert van 2007. Er waren toen blijkbaar modellen met en modellen zonder roetfilter. Voor alle veiligheid voegen de garagisten dan de olie toe voor auto's met een roetfilter. Ik ben er zeker van dat 90 procent van de mensen niet weten of hun auto al dan niet een roetfilter heeft.

Minister Philippe Muyters: Mijnheer Strackx, is dat niet het beste bewijs dat het schitterend is dat die roetfilter in de formule zit? Het beleidssturend effect is er, want bij de aankoop van uw volgende wagen zult u vragen of hij een roetfilter heeft. U weet namelijk dat het dan goedkoper is.

U zei dat het niet moeilijk is om tot 800.000 raadplegingen te komen, omdat er geen andere manier is. Maar dat wil toch wel zeggen dat 800.000 mensen die tool hebben geraadpleegd? Hoeveel auto's worden er jaarlijks verkocht? Die 800.000 lijken mij veel ten opzichte van het aantal verkochte auto's.

Van twee dingen één. Ofwel heeft de VAB gelijk en weet niemand dat. Dan vraag ik mij wel af hoe je aan 800.000 raadplegingen komt. U zegt dat het niet moeilijk is omdat er geen alternatief is. Wel, het kan mij eigenlijk niet schelen waar ze het gaan vragen, als ze het maar vragen. Vergeet niet dat we Johan Vande Lanotte vragen toezicht te houden op de affichering van de prijzen.

We zitten op de juiste weg. Het is waar dat er nog verbetering mogelijk is. Daar hebt u gelijk in. Ik denk echter dat de ingeslagen weg kan worden voortgezet.

De heer Felix Strackx: Minister, u zegt dat ik de volgende keer zal vragen naar de roetfilter. Ik had dat kunnen vragen aan de verkoper, maar dat was een particulier die het zelf ook niet wist.

Alle autoverkopers in toonzalen en garages maken natuurlijk ook gebruik van die simulatietool. Hoe zouden ze het anders moeten weten? Die 800.000 raadplegingen zijn dus niet allemaal van kopers. Je kunt de raadplegingen niet gelijkstellen met verkochte auto's.

Minister Philippe Muyters: Ik denk niet dat de autoverkopers dat telkens opnieuw zullen opzoeken. Ze zullen dat opzoeken bij de eerste auto die ze verkopen, maar nadien niet meer.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■