



Advies

Vergroening verkeersfiscaliteit lichte vracht en oldtimers

Brussel, 16 december 2016

Adviesvraag: Voorontwerp van decreet houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat de vergroening van de verkeersfiscaliteit van de lichte vracht en oldtimers betreft

Adviesvrager: Bart Tommelein – Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie

Ontvangst adviesvraag: 5 december 2016

Adviestermijn: 30 dagen

Goedkeuring raad: 16 december 2016

Contactpersoon: Ann Wuyts - awuyts@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Krachtlijnen	4
1 Situering van de adviesvraag	5
2 Samenvatting van de adviesvraag.....	5
Advies	7
1 Kaderen in een mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid.....	7
2 Evolutie naar de gebruiker betaalt	7
3 Optimale differentiatie voor een betere sturing.....	8
4 Omzichtig omspringen met vrijstellingen.....	9
5 Budgetneutraliteit en stijgende inkomsten.....	9
6 Intergewestelijk samenwerkingsakkoord nodig voor leasingwagens	10

Krachtlijnen

De Mobiliteitsraad is een voorstander van het vergroenen van verkeersgerelateerde belastingen met als doel de samenstelling van het (vracht)wagenvoerpark milieuvriendelijker te maken.

In zijn advies benadrukt de MORA het belang van het inpassen van de maatregel in een algemeen mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid om over de beleidsdomeinen heen één doel na te streven. Dit langetermijnbeleid moet onder meer een visie bevatten op het op termijn vervangen van een belasting op bezit van een voertuig naar een belasting op gebruik volgens het principe 'de gebruiker betaalt'.

In de tariefvariaties die de Vlaamse Regering voorziet vraagt de MORA om de meest milieuvriendelijke voertuigen het sterkst te bevoordelen en het verschil met de andere categorieën te optimaliseren.

De MORA vindt dat de Vlaamse Regering voorzichtig moet omspringen met het vrijstellen van voertuigen van verkeersgerelateerde belastingen omdat de maatschappelijke kosten van een voertuig verder reiken dan enkel de emissies. Indien de Vlaamse Regering tegen dit advies in toch opteert om vrijstellingen te voorzien, moeten deze voor het mobiliteitsmiddenveld beperkt zijn in de tijd.

De bijkomende inkomsten die gegenereerd worden door het vergroenen van de verkeerbelastingen moeten voor de MORA ingezet worden voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer. De Raad dringt er op aan om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur en om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer te beperken.

De MORA vindt het positief dat de Vlaamse Regering de maatregel al doorvoert voor de voertuigen binnen haar bevoegdheid. De Raad dringt er echter op aan om zo snel mogelijk werk te maken van het vereiste samenwerkingsakkoord om alle leasingswagens (lichte vracht en personen) onder de nieuwe regelgeving te laten vallen.

1 Situering van de adviesvraag

In het Vlaamse Regeerakkoord 2014-2019 is de vergroening van de verkeersbelastingen opgenomen. Met het decreet van 18 december 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016 realiseerde het Vlaamse Parlement deze vergroening voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen. Het decreet bevatte eveneens de vergroening van de belasting op inverkeerstelling voor deze voertuigcategorieën. De MORA formuleerde een advies¹ over beide beleidsvoorstellen op 23 oktober 2015.

Voor de vrachtvoertuigen van meer dan 3,5 ton MTM is sinds 1 april 2016 een kilometerheffing in voege waarbij milieuparameters via de euronormen milieuvriendelijke voertuigen bevoordelen binnen elke gewichtscategorie.

Met het voor advies voorliggende voorontwerp van de decreet wil de Vlaamse Regering de categorie voertuigen aanpakken waarvoor nog geen vergroening van de verkeersbelasting is gebeurd met name de categorie lichte vracht (N1 tot 3,5 ton MTM).

De verkeersbelastingen van motorfietsen zullen niet vergroend worden omdat er geen Europees gehomologeerde data inzake milieuprestaties beschikbaar zijn.

2 Samenvatting van de adviesvraag

Het ontwerp van decreet regelt de vergroening van de verkeersbelasting van de categorie lichte vracht (N1 tot 3,5 ton MTM). Er is geen BIV verschuldigd op lichte vracht.

De vergroende verkeersbelasting zal ingaan vanaf 1 juli 2017 voor alle voertuigen (nieuw en tweedehands) die worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid. De vergroening is enkel van toepassing op niet-leasingwagens wegens het ontbreken van een intergewestelijk samenwerkingsakkoord.

De Vlaamse Regering opteert voor een sturing op euronorm. De reden hiervoor is dat door het beperkte aanbod van lichte vrachtvoertuigen op benzine het moeilijk is om in te zetten op een ontdieselijking.

Het decreet behandelt volgende aspecten:

- Ecoboni en –mali bovenop de bestaande MTM-tariefsokkel
 - Voor lichte vracht met een MTM van maximaal 2500 kg krijgen dieselvoertuigen een ecomali voor alle euronormen. Voor de overige brandstoffen gelden ecomali voor euronorm 0,1 en 2; neutraal voor euronorm 3; ecoboni voor euronorm 4, 5 en 6.
 - Voor lichte vracht met een MTM hoger dan 2500 kg: Euronorm 6 is neutraal, andere euronormen krijgen ecomali
- Fiscale verminderingen en vrijstellingen voor groene brandstoftypes. In de praktijk gaat het vooral over aardgas (CNG) en voertuigen met een elektrische aandrijving.

¹ MORA, 2015, Advies voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016, 23 oktober 2015

MORA, 2015, Bijkomend advies programmadecreet amendement verkeersbelastingen, 23 oktober 2015

www.mobiliteitsraad.be/node/10154

- Optrekken van de leeftijd van het oldtimer-statuut naar dertig jaar voor lichte vracht en andere voertuigen. Naast de categorie lichte vracht, gaat het ook over lijkwagens, alleenrijdende landbouwtractoren, alleenrijdende trekkers, autobussen en autocars, aanhangwagens en opleggers naargelang de maximaal toegelaten massa niet hoger is dan 500 kg of 501 kg bereikt zonder 3500 kg te overschrijven alsook kampeerwagens.

Advies

De MORA heeft in vorige adviezen al aangegeven dat hij een voorstander is van het vergroenen van de verkeersbelasting met het oog op het vergroenen van het (vracht)wagenpark. In dit advies brengt de MORA een aantal aandachtspunten van een mobiliteitsmiddenveld aan over de vergroening van de verkeersbelastingen van lichte vracht.

1 Kaderen in een mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid

In het verleden heeft de Mobiliteitsraad al meermaals opgeroepen om maatregelen zoals de vergroening van de verkeersgerelateerde belastingen te kaderen in een algemeen mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid dat op termijn de belastingen verschuift van bezit naar gebruik. In zijn advies² aan de Klimaatcommissie van het Vlaams Parlement heeft de MORA aangegeven dat op termijn de belasting op bezit van een voertuig moet vervangen worden door een belasting op gebruik op alle voertuigen. De MORA ziet de voorgestelde vergroening van de verkeersbelastingen bijgevolg als een overgangsmaatregel naar deze nieuwe vorm van belasten.

Het kaderen van de maatregelen in een langetermijnbeleid maakt het ook mogelijk om alle socio-economische en mobiliteitsgevolgen van de maatregel in te schatten en na te gaan welke doelstellingen worden gesteund door de maatregel. Vanuit dit langetermijnbeleid kunnen dan de meest geschikte (fiscale) instrumenten bepaald worden.

Het Mobiliteitsdecreet stelt dat het mobiliteitsbeleid vijf doelstellingen nastreeft namelijk het verbeteren van bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en milieu- en natuurkwaliteit. De vergroening van het wagenpark zal vooral impact hebben op het beperken van de milieu-impact van de mobiliteit en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid. De andere doelstellingen worden niet geraakt. De Raad vindt het daarom belangrijk dat de Vlaamse Regering de effecten van de nieuwe verkeersbelasting goed opvolgt en, indien nodig, haar beleid bijstuurt.

2 Evolutie naar de gebruiker betaalt

Sinds 1 april 2016 is voor vrachtvoertuigen over de weg van meer dan 3,5 ton MTM een kilometerheffing van kracht. In zijn adviezen over de kilometerheffing voor vrachtwagens benadrukte de MORA het belang om vooral in de categorie vrachtvoertuigen rond 3,5 ton MTM op te letten dat er geen ongewenste effecten optreden.

De MORA vindt het vreemd dat in de nota aan de Vlaamse Regering geen melding gemaakt wordt van de kilometerheffing, evenals het feit dat vrachtvoertuigen tussen 3,5 ton en 12 ton wel een kilometerheffing, maar geen verkeersbelasting meer verschuldigd zijn. De MORA roept op om in de voertuigcategorieën rond 3,5 ton MTM de effecten van de maatregel sterk op te volgen om zoveel mogelijk ongewenste effecten te vermijden.

² MORA, 2016, Advies aan de bijzondere Klimaatcommissie van het Vlaams Parlement, 3 juni 2016 – <http://www.mobiliteitsraad.be/node/10553>

Zo zijn er in de gewichtsklasse rond 3,5 ton voertuigen die bijna identiek zijn qua laadvermogen, maar waarbij de ene kilometerheffing betalen (eigen MTM > 3,5 ton) en de andere verkeersbelasting (eigen MTM < 3,5 ton en MTM sleep > 3,5 ton).

De Vlaamse Regering voorziet een stijging van de inkomsten door de vergroende verkeersbelasting. Deze groei kan te maken hebben met ontvluchten van de kilometerheffing voor categorieën boven de 3,5 ton MTM. De MORA acht dit om mobiliteits- evenals socio-economische redenen niet wenselijk.

3 Optimale differentiatie voor een betere sturing

De MORA stelt vast dat de Vlaamse Regering voorstelt om bij voertuigen tot 2.500 kg de tarieven in functie van de euronorm zowel naar boven (ecomali) als naar beneden (ecobonus) te variëren. Voor de dieselveertuigen worden enkel ecomali voorzien, voor deze op andere brandstoffen zowel ecoboni als –mali. Voor de voertuigen vanaf 2.500 kg tot en met 3.500 kg gebeurt deze variatie enkel naar boven behalve bij euronorm 6 waarbij noch een ecobonus, noch een ecomalus wordt voorzien.

Het Vlaams Gewest geeft volgende redenering aan achter het principe waarom voertuigen boven 2.500 kg MTM geen ecobonus krijgen:

- Hetzelfde systeem toepassen op deze voertuigen als voor voertuigen onder 2.500 kg MTM leidt enkel tot ecomali voor diesel terwijl er geen alternatieven voorhanden zijn;
- Dit systeem sluit beter aan bij de tarifiering van de kilometerheffing voor voertuigen boven 3,5 ton (op basis van euronormen);
- Geen bonus voor euronorm 6 omdat euronorm 6 niet de gewenste impact heeft op de luchtverontreiniging;
- Een ecobonus kan nog steeds indien voor alternatieve brandstoffen of aandrijftechnologieën wordt gekozen.

De MORA vindt dat de Vlaamse Regering met deze tariefdifferentiatie een verkeerd signaal geeft aan de gebruikers van lichte vrachtvoertuigen met een MTM hoger dan 2.500 kg. Het doel van de tariefkeuze zou moeten zijn dat de consument geleid wordt naar de meest milieuvriendelijke variant. Door amper een onderscheid te maken tussen de categorie “euronorm 4 met roetfilter / euronorm 5 / EEV” en categorie “euronorm 6” geeft de Vlaamse Regering onvoldoende weer dat ze wil streven naar het gebruik van de meest milieuvriendelijke technologie.

In de categorie boven de 2.500 kg en onder de 3.500 kg vallen de factoren CO₂-uitstoot en de soort brandstof weg. De regering argumenteert dat er in deze categorie enkel diesel-modellen beschikbaar zijn en dus voldoet fiscale sturing via de euronorm. Echter, sturing naar CO₂ blijft belangrijk tussen verschillende diesel modellen en bij de mogelijke komst van wagens met alternatieve aandrijving. Het is weinig vooruitziend van de Vlaamse overheid dat de sturing naar minder CO₂ hier wegvalt.

De MORA benadrukt opnieuw dat deze tariefvariëaties en de effecten die zij creëren moeten passen in een mobiliteitsbeleid waarbij onder meer stedelijke logistiek met milieuvriendelijke voertuigen en bundeling van goederenstromen na te streven effecten zijn.

4 Omzichtig omspringen met vrijstellingen

Analoog met de vergroening van de verkeersbelasting voor personenwagens e.a. voorziet de Vlaamse Regering vrijstellingen voor milieuvriendelijke technologieën. Uit de nota aan de Vlaamse Regering blijkt dat ze hiermee aardgas (CNG), voertuigen met een elektrische aandrijving, waterstof of plugin-elektrische (PHEV) bedoelt. Deze laatste twee aandrijftechnologieën zijn momenteel niet beschikbaar op de markt van lichte vracht.

De Mobiliteitsraad wil oproepen om voorzichtig om te springen met vrijstellingen voor voertuigen. Door het vrijstellen van verkeersbelasting geeft de Vlaamse Regering een signaal dat het bezit en het gebruik van een voertuig kosteloos is voor de maatschappij.

Zoals eerder in dit advies aangegeven, heeft de vergroening enkel effect op het verminderen van de milieu-impact van mobiliteit en op het verbeteren van de verkeersleefbaarheid. Andere maatschappelijke kosten van voertuigbezit en –gebruik zoals infrastructuurkosten, congestiekosten, verkeersveiligheidskosten,... worden niet geraakt door deze maatregel. De MORA benadrukt dat deze maatregel moet worden ingepast in een volledig mobiliteitsbeleid en dat deze fiscale maatregel niet contraproductief mag zijn voor andere beleidsdoelstellingen.

Hoewel de Mobiliteitsraad overtuigd is dat een differentiatie naar milieukeurmerken een nuttig fiscaal instrument is, wil de Raad enkele kanttekeningen plaatsen bij het gebruik van dit instrument met betrekking tot CNG-voertuigen. CNG is een aantrekkelijke alternatieve brandstof voor de categorie van lichte vrachtvoertuigen, die momenteel quasi volledig bestaat uit diesel- en benzinevoertuigen. CNG biedt immers een maatschappelijke quick win door de lokale luchtkwaliteit te verbeteren, zeker in stedelijke gebieden. Maar aangezien CNG een fossiele brandstof is, die de CO₂-uitstoot niet fundamenteel vermindert en waarvan de CO₂-winsten onduidelijk zijn, levert het geen duurzame bijdrage aan het tegengaan van de klimaatsverandering op lange termijn. Tijdens de volledige levenscyclus van een CNG-voertuig komen veel schadelijke broeikasgassen vrij, waaronder het sterke broeikasgas methaan. Ten slotte kunnen investeringen op middellange termijn, zoals bijvoorbeeld in het ombouwen van motoren en in de nog afwezige CNG-infrastructuur, aanzienlijk bijdragen aan een potentiële technologische lock-in wanneer Vlaanderen tegen 2050 evolueert naar een koolstofarme samenleving.

Indien de Vlaamse Regering tegen dit advies in toch opteert om vrijstellingen te voorzien, moeten deze voor het mobiliteitsmiddenveld beperkt zijn in de tijd.

5 Budgetneutraliteit en stijgende inkomsten

Het Vlaamse Regeerakkoord voorziet de vergroening van de verkeersbelasting binnen een budgetneutraal kader. De nota aan de Vlaamse Regering geeft de verwachte inkomsten voor de komende jaren aan. Hieruit blijkt dat bij ongewijzigd aankoopgedrag door de consument een stijging van de inkomsten te verwachten is. Deze stijging komt door een aangroei van het wagenpark lichte vracht (zowel leasing als niet-leasing) en meeropbrengsten omdat oldtimers vijf jaar langer verkeersbelasting moeten betalen.

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om deze bijkomende inkomsten in te zetten voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor het personen- als

voor het goederenvervoer. De Raad dringt er op aan om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur en om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer te beperken.

6 Intergewestelijk samenwerkingsakkoord nodig voor leasingwagens

De Vlaamse Regering voert deze maatregel enkel in voor de niet-leasingwagens. Dit komt omdat er voor de leasingwagens een intergewestelijk samenwerkingsakkoord nodig is.

De MORA vindt het positief dat de Vlaamse Regering de maatregel al doorvoert voor de voertuigen binnen haar bevoegdheid. De Raad dringt er echter op aan om zo snel mogelijk werk te maken van het vereiste samenwerkingsakkoord om alle leasingswagens (lichte vracht en personen) onder de nieuwe regelgeving te laten vallen.