



Advies

Voorontwerp van decreet houdende bepalingen
tot begeleiding van de begroting 2016

Brussel, 23 oktober 2015

Adviesvraag: Voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016
Adviesvrager: Annemie Turtelboom - Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie
Ontvangst adviesvraag: 9 oktober 2015
Adviestermijn: spoedadvies

Goedkeuring/bekrachtiging raad: 23 oktober 2015

Inhoud

1. Inleiding.....	4
2. Advies.....	4
2.1. Duidelijkheid over bestemming middelen Verkeersveiligheidsfonds.....	4
2.2. Vrijstelling kilometerheffing ook voor opleidingsvoertuigen	5
2.3. Nood aan gerichte communicatie en transparantie over vergroening BIV	6
2.4. Streven naar een coherent, globaal en transparant fiscaal beleid	6
2.5. BIV en de werkelijke milieu-impact	7
2.6. Zo snel mogelijk intergwestelijk akkoord	8
2.7. Duidelijkheid over de middelen voor investeringen in infrastructuur	8

1. Inleiding

De Vlaamse minister van Begroting, Financiën en Energie vroeg de MORA om advies over het Voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016. De minister vroeg het advies bij hoogdringendheid.

De MORA werd ook bij hoogdringendheid om advies gevraagd over het amendement bij het Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016 met betrekking tot de verkeersbelasting. Het advies wordt behandeld in de MORA-raad van 23 oktober 2015.

Het decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting is het normatief decreet dat de begroting voor het jaar 2016 begeleidt om de bepalingen van de begroting 2016 uitvoerbaar te maken. De begroting wordt in principe eind oktober aan het Vlaams Parlement voorgelegd. De eigenlijke middelen- en uitgavenbegrotingen zijn momenteel nog niet beschikbaar. De grote lijnen ervan werden geschetst in de Septemberverklaring van de minister-president van de Vlaamse Regering en de begeleidende nota die de krijtlijnen van de begroting 2016 toelicht.

2. Advies

Zoals gebruikelijk geeft de SERV een algemeen advies over het Voorontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting. De MORA focust in zijn advies op de elementen uit het Voorontwerp van decreet die betrekking hebben op de domeinen mobiliteit en openbare Werken. Meer in het bijzonder gaat het advies in op de bepalingen m.b.t. het Verkeersveiligheidsfonds (hoofdstuk 4, afdeling 1), de kilometerheffing (hoofdstuk 12, afdeling 10) en de belasting op de inverkeerstelling (hoofdstuk 12, afdeling 13). Daarnaast formuleert de Raad nog een algemene bedenking over de middelen van het FFEU.

2.1. Duidelijkheid over bestemming middelen Verkeersveiligheidsfonds

Met de zesde staatshervorming kreeg het Vlaamse Gewest nieuwe bevoegdheden, inzake verkeersveiligheid. De boetes die geheven worden voor inbreuken op de gewestelijke reglementering zullen worden doorgestort naar de gewesten. Om alle extra boeteopbrengsten niet naar de algemene begroting te laten vloeien is in 2015 het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds opgericht. Met het Vlaamse Verkeersveiligheidsfonds wil de Vlaamse Regering gerichte initiatieven nemen om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren.

Art. 30 van het voorontwerp handelt over de financiering van het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds. Meer in het bijzonder zal voor instellingen die belast zijn met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen hetzelfde systeem worden gehanteerd als voor de ontvangsten uit verkeerboetes, namelijk enkel ontvangsten boven het bedrag

van 5,5 miljoen euro zullen toegevoegd worden aan het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.

De belangrijkste financiering van het fonds zal vanaf 2016 echter gebeuren via de jaarlijkse opbrengsten uit de onmiddellijke inning, minnelijke schikkingen en strafrechtelijke boetes uit inbreuken op de verkeersveiligheidsreglementering, in die mate dat deze jaarlijkse ontvangsten het bedrag van 143,3 miljoen euro overschrijden.

Voor de MORA is verkeersveiligheid een prioritair aandachtspunt. De MORA stelt op basis van een kwalitatieve analyse van het Vlaamse Verkeersveiligheidsbeleid, uitgevoerd door het Steunpunt Verkeersveiligheid en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), vast dat er aanzienlijke inspanningen nodig zullen zijn om de vooropgestelde doelstellingen te behalen en vraagt daarom aan de Vlaamse Regering om met spoed de nodige prioriteit te geven aan de actualisering en de versterking van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

In dat kader vindt de Raad de oprichting van het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds en de intentie om de verkeersveiligheid gericht en structureel te verbeteren een goede zaak.

Wat de middelen betreft vindt de MORA het geen probleem dat voor instellingen die belast zijn met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen op recurrente basis hetzelfde systeem zal worden gehanteerd als voor de ontvangsten uit verkeerboetes.

Gegeven de vaststelling dat vanaf 2016 de belangrijkste financiering echter zal gebeuren via de onmiddellijke inning, strafrechtelijke boetes en minnelijke schikkingen in die mate dat ze de 143,3 miljoen euro overschrijden, is het momenteel evenwel niet duidelijk welke middelen waarvoor uit het Verkeersveiligheidsfonds zullen aangewend worden.

De Raad vraagt dat de inkomsten van de geregionaliseerde verkeersinbreuken zo spoedig mogelijk worden geïdentificeerd en mee in rekening worden gebracht voor de financiering van het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.

De MORA vraagt ook om - eventueel via de betreffende Beleidsbrief – meer gedetailleerde informatie over de bestemming van de middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds.

2.2. Vrijstelling kilometerheffing ook voor opleidingsvoertuigen

Met art. 113 van het voorontwerp van decreet vervroegt de Vlaamse Regering de datum waarop de vrijstellingen van de kilometerheffing kunnen worden aangevraagd vanaf 1 april 2016 naar 1 januari 2016. Anders zou de facto geen enkel voertuig effectief kunnen genieten van een vrijstelling bij ingang van de heffing van de kilometerheffing.

De MORA kan zich vinden in deze aanpak om alle voertuigen die er recht op hebben van bij de start de mogelijkheid te bieden om van de vrijstelling te genie-

ten. In zijn advies van 21 april 2015 over de kilometerheffing voor vrachtwagens vroeg de MORA om voor opleidingsvoertuigen een vrijstelling te voorzien. De MORA stelt vast dat deze voertuigen niet zijn opgenomen in de lijst van de vrijgestelde voertuigen.

Daarom vraagt de Raad om structureel vast te leggen dat de opleidingsvoertuigen buiten het toepassingsgebied van de kilometerheffing worden gehouden waardoor ze de facto vrijgesteld zijn van de heffing.

2.3. Nood aan gerichte communicatie en transparantie over vergroening BIV

Met art. 116 van het voorontwerp van decreet past de Vlaamse Regering de belasting op inverkeerstelling (BIV) aan in functie van de technologische evolutie sinds de vergroening van de BIV in 2011. In de praktijk betekent dit een sterkere sturing op de milieuparameters waarbij onder andere meer rekening wordt gehouden met de reële uitstoot (NO_x, CO₂) van de voertuigen. Deze bijsturing heeft vooral effect op dieselveertuigen, waardoor de BIV voor dieselveertuigen aanzienlijk duurder wordt.

De MORA heeft voor de opmaak van dit advies niet kunnen beschikken over voldoende informatie over de impact van de eerste hervorming van de BIV op het aankoopgedrag en dus op de toekomstige samenstelling van het wagenpark.

De Mobiliteitsraad is het eens met het principe en de intentie van de Vlaamse Regering om de belasting op inverkeerstelling bij te sturen op basis van een meer realistische inschatting van de milieuparameters, ook al gaat het in dit geval nog om indicaties en is er nog discussie over de correcte emissiegegevens.

De MORA vindt dat de Vlaamse Regering dan wel moet inzetten op een gerichte communicatie. De eerder gevoerde communicatie, waarbij de focus vooral werd gelegd op CO₂, zorgt wellicht voor verwarring en misverstanden bij de gebruikers.

Daarom vraagt de Raad dat de Vlaamse Regering haar beleid ten aanzien van de vergroening van de verkeersfiscaliteit transparanter maakt en duidelijk communiceert over de doelstelling van de maatregelen, de verantwoording van de maatregelen (bijvoorbeeld waarom de BIV-tarieven voor dieselwagens fors verhogen) en de verwachte effecten ervan.

2.4. Streven naar een coherent, globaal en transparant fiscaal beleid

De MORA stelt vast dat de Vlaamse Regering opteert om de bijsturing van de belasting op inverkeerstelling en de daaraan gekoppelde nieuwe tarieven via een algemeen programmadecreet te regelen waarin ook tal van bepalingen voor andere beleidsdomeinen zijn opgenomen.

De MORA vindt de inbedding in programmadecreten van ingrijpende maatregelen zoals deze voor een sturing van de autofiscaliteit geen goede zaak. Hierdoor wordt volgens de Raad de indruk gewekt dat het beleid ten aanzien van de verkeersfiscaliteit gefragmenteerd is, op basis van ad hoc beslissingen wordt gevoerd en vooral gericht is op de inkomsten voor de overheid.

Volgens de MORA is er duidelijk nood aan een meer coherente, globale en transparante aanpak. De Raad verwijst hiervoor ook naar zijn advies over de hervorming van de BIV van 13 september 2013 waarin de MORA ervoor pleit dat maatregelen voor een vergroening van de BIV samen moeten gaan met andere instrumenten van de verkeersfiscaliteit en het mobiliteitsbeleid en dat via een globale, coherente aanpak.

De MORA is hierbij voorstander van een geleidelijke omslag van vaste kosten naar heffingen op basis van gebruik en externe kosten¹.

2.5. BIV en de werkelijke milieu-impact

De MORA stelt vast dat het voorontwerp van decreet vrijstelling van BIV voorziet voor voertuigen op aardgas en voor plug-in hybride elektrische voertuigen. De Vlaamse Regering geeft aan dat het om een tijdelijke vrijstelling gaat (tot 2021) om de meerkost bij aankoop van deze voertuigen te compenseren.

De MORA neemt akte van het voornemen en de motivering van de Vlaamse Regering om voertuigen op aardgas en plug-in hybride elektrische voertuigen tijdelijk en als overgangsmaatregel vrij te stellen van de BIV.

Richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen beschouwt LPG, LNG, CNG en elektriciteit als milieuvriendelijke alternatieve brandstoffen met een lagere koolstofvoetafdruk en een significant lagere uitstoot van verontreinigende stoffen dan conventionele brandstoffen. Om het gebruik van deze alternatieve brandstoffen te bevorderen maakt Europa ondersteuning ervan mogelijk.

De MORA is van oordeel dat alle voertuigen fiscaal moeten beoordeeld worden op hun werkelijke milieu-impact. De Raad verwijst hiervoor naar zijn advies over de Hervorming van de BIV van 13 september 2011.

Voor de plug-in hybride voertuigen pleit de MORA voor een vrijstelling van de BIV voor voertuigen met een maximale CO₂-uitstoot van 50 gram per kilometer; dit naar analogie met de nieuwe aanpak voor de verkeersbelasting zoals opgenomen in het amendement bij het Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016.

De MORA stelt vast dat er nog een groot maatschappelijk debat gevoerd wordt over de vraag of voertuigen op aardgas als overgangsmaatregel al dan niet tijdelijk moeten vrijgesteld worden van de BIV.

¹ Mobiliteitsverslag MORA 2011

2.6. Zo snel mogelijk intergewestelijk akkoord

De MORA stelt vast dat de bijsturing van de tarieven van de BIV niet van toepassing is op leasingvoertuigen. Om de wetgeving voor leasingvoertuigen te kunnen aanpassen is een intergewestelijk samenwerkingsakkoord vereist.

De Raad is van oordeel dat de bijgestuurde tarieven van de BIV van toepassing moet zijn op alle voertuigen die onderworpen zijn aan de BIV.

De MORA stelt daarom voor dat de Vlaamse Regering zo spoedig mogelijk beslist tot het sluiten van een samenwerkingsakkoord waarbij alle bedrijfsvoertuigen en leasingvoertuigen aan de bijgestelde tarieven van de BIV zullen onderworpen worden.

De aankondiging van deze beslissing zal er volgens de MORA voor zorgen dat er in de aanloop van het af te sluiten samenwerkingsakkoord, wel degelijk een impact zal zijn in de richting van een vergroening van het leasewagenpark.

2.7. Duidelijkheid over de middelen voor investeringen in infrastructuur

Artikel 104 van het voorontwerp van decreet voorziet de afschaffing van het Financieringsfonds voor de schuldafbouw en eenmalige uitgaven (FFEU). Het doel van dit fonds was om mogelijke begrotingsoverschotten te recupereren en te hergebruiken om onder meer investeringen mee uit te voeren. Het ging hierbij voornamelijk om substantiële investeringsbedragen ten behoeve van de mobiliteitsinfrastructuur (wegeninfrastructuur, waterwegen, ...)

De Vlaamse Regering wil het FFEU integreren in de reguliere werking van de Vlaamse Gemeenschap en haar instellingen. Verplichtingen uit het verleden die op de FFEU-kredieten werden aangegaan zouden blijven gehonoreerd worden waarbij openstaande budgetten en vastleggingen overgaan in de reguliere werking van de ontvangende instellingen.

De MORA vraagt zich af wat de impact zal zijn van de afschaffing van het FFEU op de investeringen voor mobiliteitsinfrastructuur en in het verlengde daarvan welke budgettaire middelen effectief kunnen worden voorzien voor infrastructuurinvesteringen. De Raad vraagt de Vlaamse Regering hierover meer duidelijkheid te verschaffen.

De Vlaamse Regering rekent onder meer op de inkomsten van de kilometerheffing. Uit de eerste gegevens over de begroting 2016 blijkt dat de netto-opbrengsten van de kilometerheffing evenwel niet zo hoog zijn. De opbrengst van de kilometerheffing wordt voor 2016 geraamd op 291,7 miljoen euro. Van dit bedrag moeten echter de eenmalige investeringen (174,9 miljoen euro) en de provisie (41,5 miljoen euro) worden afgetrokken zodat er voor 2016 van de totale opbrengsten kilometerheffing slechts 75,3 miljoen euro overblijft.

De MORA onderlijnde in verschillende adviezen de noodzaak van voldoende middelen voor infrastructuurinvesteringen. Een vermindering van de investeringsmiddelen voor infrastructuur zou volgens de Raad nefast zijn voor het mobiliteitsbeleid.