



Bijkomend advies

Programmadecreet Amendement verkeersbelastingen

Brussel, 23 oktober 2015

Adviesvraag: Ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016 – amendement voorgesteld door de Vlaamse Regering

Adviesvrager: Annemie Turtelboom - Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie

Ontvangst adviesvraag: 16 oktober 2015

Adviestermijn: bij hoogdringendheid

Goedkeuring raad: 23 oktober 2015

Inhoud

1	Inleiding.....	4
2	Samenvatting van het regeringsamendement.....	4
Advies		5
1	Onderbouwing van de maatregel nodig.....	5
2	Maatregel kaderen in een mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid.....	5
3	Opletten met vrijstellingen.....	6

1 Inleiding

Op 16 oktober 2015 keurde de Vlaamse Regering een regeringsamendement goed op het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2016 dat reeds was goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 9 oktober 2015.

De MORA maakte zijn advies over het ontwerp van decreet over aan de bevoegde minister op 21 oktober 2015. Gezien de Mobiliteitsraad pas op 16 oktober 2015, bij hoogdringendheid, om advies is gevraagd over het amendement op het ontwerp van decreet, besliste de raad om hierover een apart advies te formuleren.

Beide adviezen zijn formeel goedgekeurd tijdens de MORA-raad van 23 oktober 2015.

2 Samenvatting van het regeringsamendement

Met het amendement wil de Vlaamse Regering een vergroening van de jaarlijkse verkeersbelastingen realiseren. Deze vergroening zal van toepassing zijn op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die na 31 december 2015 worden ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Voertuigen die reeds zijn ingeschreven worden niet gevat door de hervorming.

De Vlaamse Regering wenst de autobezitter te responsabiliseren volgens het principe 'de vervuiler betaalt'.

Voor de verkeersbelasting zullen voor de tariefbepaling naast de huidige sokkel van fiscale paardenkracht ook milieuparameters in rekening gebracht worden zoals brandstoftype, aanwezigheid roetfilter, luchtkwaliteit en CO₂-uitstoot. In functie van deze milieuparameters zullen procentuele verminderingen of vermeerderingen (ecoboni of ecomali) worden toegekend. Onder de grens van 122 gram CO₂-uitstoot zullen ecoboni worden gegeven. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de vervuilende emissies op basis van de euronorm van een voertuig.

Voor LPG-voertuigen is een forfaitaire belastingvermindering voorzien van maximaal 100 euro. Analooq aan de vergroende BIV verleent de Vlaamse Regering een vrijstelling van jaarlijkse verkeersbelasting aan voertuigen die op waterstof rijden en zuiver elektrische voertuigen. Ook analooq aan de BIV, is een tijdelijke vrijstelling van verkeersbelasting voorzien van 2016 tot en met 2020 voor voertuigen op aardgas (CNG/LNG) en plugin hybride voertuigen (PHEV) met een maximale CO₂-uitstoot van 50 gram.

Advies

De MORA heeft in het verleden reeds aangegeven dat hij een voorstander is van de vergroening van de verkeersbelastingen en een eerlijke beprijzing. Hij vindt het daarom positief dat de Vlaamse Regering de jaarlijkse verkeersbelastingen hervormt om het wagenpark te vergroenen. De Raad vraagt de Vlaamse regering om dringend werk te maken van een samenwerkingsakkoord teneinde ook de leasingvoertuigen te onderwerpen aan de aangepaste tarieven.

1 Onderbouwing van de maatregel nodig

Om het voorstel van de Vlaamse Regering goed te kunnen beoordelen, mist de MORA de onderbouwing van de maatregel onder de vorm van studies. Een evaluatie van de vergroening van de belasting op inverkeerstelling (BIV) en voorbereidende studies over de impact van de vergroening van de jaarlijkse verkeersbelasting zijn ontbrekende stukken in het voor advies voorgelegde dossier. Met deze studies had de Mobiliteitsraad een grondig en geobjectiveerd maatschappelijk debat kunnen voeren en concrete aanbevelingen kunnen formuleren. Het ontbreken van deze documenten en de adviesvraag bij hoogdringendheid maken dit maatschappelijk debat onmogelijk. De MORA vraagt dat deze documenten minstens worden bijgevoegd in het dossier zodat ze het debat in het Vlaams Parlement mee kunnen stofferen.

2 Maatregel kaderen in een mobiliteits- en fiscaliteitsbeleid

In zijn vorige adviezen vroeg de Mobiliteitsraad om de vergroening te kaderen in een integrale visie op fiscaliteit en autogebruik en –bezit om op termijn de belastingen te verschuiven van het bezit van een voertuig naar het gebruik ervan, rekening houdend met de sociale en economische effecten. Door de hervorming op te nemen in het programmadecreet gaat het integrale aspect verloren.

Zo vroeg de Mobiliteitsraad in zijn Mobiliteitsverslag 2011 om de autofiscaliteit te hervormen met het oog op duurzame mobiliteit. De raad schoof daarbij volgende uitgangspunten naar voor:

- De autofiscaliteit moet meer gedifferentieerd worden om beter de milieudoelstellingen te dienen.
- Er moet een geleidelijke omslag komen van vaste autobelastingen (BIV, verkeersbelasting, eurovignet) naar variabele heffingen.
- Om het fiscaal kader om te vormen tot een eerlijker systeem dat zowel economische, sociale en ecologische aspecten in rekening brengt, is een integrale aanpak noodzakelijk.
- De hervormingen van de autofiscaliteit moeten kaderen in het geheel van prijsmaatregelen die de overheden (EU, Federale, Vlaamse en lokale) uitzetten voor de verschillende modi.

Door de vaststelling dat bij een aantal dieselwagens de werkelijke emissies hoger liggen dan de officieel vastgestelde emissies, is de nood aan vergroening nog groter dan aanvankelijk gedacht. De MORA kan zich vinden in de redenering van de Vlaamse Regering die voor benzine- en dieselveertuigen ecoboni en ecomali voorziet.

De MORA wil hier onmiddellijk bij stellen dat een groener wagenpark vooral impact zal hebben op de doelstelling om de milieu-impact van verkeer te verminderen en een beperkte, positieve impact op de verkeersleefbaarheid. De doelstellingen bereikbaarheid, toegankelijkheid en verkeersveiligheid worden door de vergroening niet geraakt. Hiervoor zullen andere maatregelen nodig zijn.

De Raad benadrukt opnieuw het belang van het inbedden van maatregelen in een langetermijnbeleid op mobiliteit en fiscaliteit. De MORA vraagt ook om de effecten van de nieuwe verkeersbelasting goed op te volgen en, indien nodig, het beleid bij te sturen.

3 Opletten met vrijstellingen

De MORA stelt vast dat het regeringsamendement vrijstellingen bevat voor voertuigen die op waterstof rijden en zuiver elektrische voertuigen. Tijdelijke vrijstellingen zijn voorzien voor LNG- en CNG-voertuigen en voor plugin hybride voertuigen met een maximale CO₂-uitstoot van 50 gram per kilometer. De MORA begrijpt de vrijstellingen als een signaal dat deze voertuigen om milieuredenen te verkiezen zijn boven benzine en diesel. De vrijstellingen kunnen leiden tot een snellere adaptatie van voertuigen met alternatieve brandstoffen in het wagenpark. 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 verkeersbelastingen.

De MORA heeft echter steeds gesteld dat er een verschuiving van belasting op bezit naar belasting op gebruik moet plaatsvinden. Voor deze vrijgestelde voertuigen geldt dat ze noch op bezit, noch op gebruik worden belast. De MORA benadrukt dat deze maatregel moet worden ingepast in een volledig mobiliteitsbeleid en dat deze fiscale maatregel andere doelstellingen van het beleid niet mag tegenwerken.

In het regeerakkoord is opgenomen dat voor personenvervoer zal onderzocht worden op welke wijze een kilometerheffing budgetneutraal kan ingevoerd worden. De Mobiliteitsraad vindt dat door het vrijstellen van een verkeersbelasting ook een signaal wordt gegeven dat het bezit en gebruik van een voertuig kostenloos is voor de maatschappij. Evenwel gaan de maatschappelijke kosten verder dan enkel emissies. Dit signaal kan het debat over een toekomstig wegbeprijzingsinstrument voor personenvervoer bemoeilijken.