

Advies

Hervorming belasting op inverkeerstelling (BIV)

Brussel, 13 september 2011

Adviesvraag: Voorontwerp van decreet houdende de wijziging van diverse bepalingen van het wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukeurmerken

Adviesvrager: Minister Schauvliege (leefmilieu) en Minister Muyters (begroting en financiën)

Ontvangst adviesvraag: 19 juli 2011

Adviestermijn: half september 2011

Goedkeuring raad: 13 september 2011

Inhoud

Krachtlijnen van het advies.....	4
Situering	5
Voorstel Vlaamse Regering	7
Bespreking MORA	8
1. Bijdrage aan de vergroening van het wagenpark.....	8
2. Maatschappelijke effecten	9
3. Bestuurlijke effecten en effectiviteit.....	10
Advies	11
1. Inbedden in globaal fiscaal kader.....	11
2. Werkelijke vergroening bewaken	12
3. Rekening houden met draagkracht	13
4. Regelgevingsaspecten	14

Krachtlijnen van het advies

Het voorliggende voorstel tot hervorming van de BIV kan voor de MORA een tussenstap zijn in de vergroening van de verkeersfiscaliteit op voorwaarde dat het wordt ingebed in een globaal fiscaal kader. Het voorstel van decreet leidt immers tot een complexere regelgeving en de MORA betwijfelt dat het voorstel op zich tot gedragsverandering en vergroening van het wagenpark zal leiden.

De MORA vraagt om verdere stappen te zetten in de hervorming van de verkeersfiscaliteit en deze via overleg af te stemmen met de andere gewesten. Vooraleer intergewestelijke akkoorden worden afgesloten, moeten de strategische adviesraden betrokken worden. De maatschappelijke discussie in hoeverre deze belastingen variabel moeten zijn, moet dringend gevoerd worden.

De MORA onderschrijft de doelstelling die de Vlaamse Regering vooropstelt om te komen tot een vergroening van de verkeersbelasting, maar ziet nog verbeteringsmogelijkheden in de berekeningswijze van de nieuwe BIV-regeling opdat vergroening en sociale correcties beter samengaan.

De MORA verwacht van de Vlaamse Regering volgende verduidelijkingen en aanpassingen:

Om fiscaal het meest efficiënt te sturen moet de hervorming van de BIV ingewerkt worden in een coherent globaal fiscaal verhaal. Hierbij is een evenwichtig beleid tussen klimaatdoelstelling en luchtkwaliteit is noodzakelijk. Naast fiscale instrumenten is daarbij ook communicatie van belang.

Meer stimulansen voor vergroening moeten ingebouwd worden. Dit kan door het minimumbedrag te verlagen en de berekeningswijze aan te passen opdat zuinige en schone automodellen minder BIV betalen dan in het huidige systeem. De MORA is geen voorstander om vrijstelling van BIV te verlenen aan elektrische of hybride wagens, maar om dergelijke wagens het minimumbedrag toe te kennen.

Het is onduidelijk wat het effect zal zijn op de uitstroom van oude vervuilende wagens. De MORA pleit er voor om een flankerend beleid uit te werken dat eigenaars van oude vervuilende voertuigen effectief stimuleert om hun wagens uit roulatie te nemen.

De MORA vraagt in bijkomende onderbouwing te voorzien over de sociale implicaties, de effectiviteit van vergroening van de BIV en de meerwaarde ten opzichte van mogelijke alternatieven. De MORA vraagt een stand van zaken over de verdere uitwerking van de nota 'kosten voor mobiliteit objectief doorrekenen' en de verdere wijzigingen van het fiscaal kader.

Situering

Hervorming verkeersfiscaliteit in regeerakkoord Vlaamse Regering

Met de voorgelegde hervorming van de Belasting op inverkeerstelling (BIV) beoogt de Vlaamse Regering de aankoop van milieuvriendelijke wagens te stimuleren. Ze wenst hiermee uitvoering te geven aan het regeerakkoord: “In afwachting van het nieuwe systeem voeren we op korte termijn al een bonus-malussysteem voor particuliere wagens in, waarbij er een korting of toeslag op de BIV doorgevoerd zal worden op basis van de milieukeurmerken van de wagens. Het bonus-malussysteem leidt niet tot minderinkomsten voor de Vlaamse begroting. Sociaal verantwoorde correcties blijven mogelijk.”

De globale aanpak van de Vlaamse Regering met de hervorming van de verkeersfiscaliteit werd uitgewerkt in de nota “kosten voor mobiliteit objectief doorrekenen” (VR 2010 1202 doc.0108). Dit omvat:

- Invoering van kilometerheffing voor vrachtwagens
- Vergroening van de BIV via een bonus-malussysteem
- Hervorming van de verkeersbelasting

Eind 2010 kwam een politiek akkoord tot stand voor afstemming met de andere gewesten (VR 2011 2101 doc.0027). Hierin werd opgenomen:

- Globale hervorming van de verkeersbelasting
- Een kilometerheffing voor vrachtwagens (vanaf 3,5ton) en een wegenvignet voor personenwagens (onder 3,5 ton)
- De intentie om een gezamenlijk proefproject kilometerheffing voor personenwagens op te zetten in de GEN-zone.
- Drie gemeenschappelijke beleidsintenties: eerlijkere fiscaliteit, de mobiliteit verbeteren en de milieuprestaties van het vervoerssysteem verhogen.

Wat betreft de kilometerheffing voor vrachtwagens heeft de Vlaamse Regering beslissingen genomen die er toe moeten leiden dat het systeem tegen 2013 effectief operationeel zal zijn. Het voorliggend voorontwerp van decreet tot hervorming van de BIV is een nieuwe stap in de hervorming van de verkeersfiscaliteit.

Het blijft voor de Vlaamse Regering de bedoeling om op termijn een volledige hervorming in te voeren zoals opgenomen in het politiek akkoord en goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 21 januari 2011.

Fiscale context

Vlaanderen is exclusief bevoegd voor de heffingsgrondslag, de aanslagvoeten en de vrijstellingen inzake verkeersfiscaliteit (BIV, verkeersbelasting). Wanneer de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een v.z.w. met leasingactiviteiten is, kunnen de gewesten hun bevoegdheid slechts uitoefenen door middel van een verplicht voorafgaandelijk af te sluiten samenwerkingsakkoord met de andere gewesten.

Milieu-uitdagingen en transportbeleid

De EU heeft van klimaat en energie één van haar hoofddoelstellingen gemaakt. Het EU-Witboek Transport stelt tot doel om tegen 2050 de reductie van broeikasgasemissies met 60% te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990 en dit ondanks de toename van vervoer en mobiliteit. De Europese regelgeving (Europese Verordening 443/2009) verplicht autoconstructeurs, op last van boetes, tegen 2020 de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw verkochte wagens terug te brengen tot 95 g/km.

Naast het klimaatbeleid zet de EU ook reeds geruime tijd in om de luchtkwaliteit in Europa te verbeteren. Specifiek voor voertuigen geldt de Europese homologatieregeling. De zogenaamde Euronorm legt een maximale uitstoot vast voor nieuwe wagens voor NO_x, PM, CO en VOS. De uitstootlimieten waaraan voertuigen moeten voldoen wordt gradueel verscherpt. Dit heeft er toe geleid dat de uitstoot van milieuschadelijke deeltjes door voertuigen drastisch zijn gedaald.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren heeft de EU ook uitstootplafonds via de NEC-richtlijn en doelstellingen wat betreft de luchtkwaliteit (Richtlijn luchtkwaliteit) opgelegd aan lidstaten. De geldende Europese luchtkwaliteitsnormen van PM₁₀ (fijn stof) en NO₂ (stikstofdioxiden) worden momenteel in Vlaanderen niet gehaald. Ook het emissieplafond voor NO_x (stikstofoxiden) wordt ruimschoots overschreden.

Verkeer draagt in belangrijke mate bij tot de NO_x emissies, de NO₂ concentraties en de PM₁₀ emissies. Voor PM₁₀, waarvoor de luchtkwaliteitsnormen in werking traden in 2005, is er een inbreukprocedure lopende. Voor NO₂, waarvoor de normen in werking traden in 2010, kan er nog uitstel voor inwerkingtreding van de normen gevraagd worden tot uiterlijk 2015 op voorwaarde dat kan aangetoond worden dat de nodige maatregelen worden genomen om de luchtkwaliteitsdoelstelling in 2015 effectief te halen. De hoge graad van verdieselijking van het wagenpark maakt het in Vlaanderen extra moeilijk om de luchtkwaliteitsnormen te bereiken, de gemiddelde CO₂-uitstoot ligt dan weer lager bij dieselwagens dan bij benzinewagens.

Voorstel Vlaamse Regering

De Vlaamse Regering heeft beslist om in afwachting van een grondige, globale hervorming van de verkeersfiscaliteit toch al op korte termijn een hervorming van de BIV door te voeren. De huidige BIV met het vermogen van de motor als belastbare grondslag geeft onvoldoende stimulansen aan de consument om te kiezen voor een klimaat- of milieuvriendelijker type wagen.

Met het oog op de klimaatdoelstelling en de doelstellingen inzake luchtkwaliteit wil de Vlaamse Regering CO₂ (klimaat), NO_x en PM (luchtkwaliteit) terugdringen. Als componenten van de nieuwe BIV-regeling neemt de Vlaamse Regering de EURO-norm en CO₂-uitstoot als basis. De EURO-norm is de meest bruikbare parameter. Deze is Europese normen vastgelegd en is algemeen aanvaard.

Omdat Vlaanderen het aanzienlijk moeilijker heeft de NO_x luchtkwaliteitsnormen te halen dan de PM₁₀ luchtkwaliteitsnormen wordt aan NO_x twee maal meer gewicht gegeven dan aan PM₁₀.

Uitgangspunten Vlaamse Regering:

- De aankoop van schone nieuwe wagens wordt gestimuleerd
- De meest vervuilende wagens worden zo snel mogelijk vervangen
- Een stimulans wordt gegeven voor de aankoop van wagens op aardgas en wagens op LPG en voor de aankoop van elektrische en plug-in hybride wagens
- De leeftijd van de wagen wordt in rekening gebracht
- Tweedehandswagens uitgerust met een roetfilter krijgen een bonus

Randvoorwaarden die de Vlaamse Regering daarbij in acht wil nemen:

- Budgetneutraal
- Berekeningswijze geschikt voor nieuwe en 2de handsvoertuigen
- Voldoende vergroenend/sturend: wagens met 'onverantwoord' hoge CO₂-uistoot worden harder belast
- Niet asociaal: 'gewone wagens' worden niet te hard belast

Bespreking MORA

De MORA stelt de doelstellingen en uitgangspunten die de Vlaamse Regering vooropstelt, niet ter discussie. Om tot zijn advies te komen zal de MORA volgende aspecten bespreken:

- In welke mate draagt het voorstel bij aan de vergroening van het wagenpark?
- Welke zijn de maatschappelijke effecten van de hervorming van de BIV?
- Wat zijn de bestuurlijke aspecten en effectiviteit van de maatregel?

1. Bijdrage aan de vergroening van het wagenpark

De Vlaamse Regering beoogt met de herformulering van de BIV de aankoopbeslissing van de consument te sturen van milieu- en klimaatbelastende personenwagens naar milieu- en klimaatvriendelijke wagens. Hieronder bespreekt de MORA in welke mate dit fiscaal instrument inspeelt op het aankoopgedrag en de markt en bijdraagt aan een versnelde vergroening van het wagenpark.

BIV is slechts beperkt sturend op de samenstelling van het wagenpark

De BIV is beperkt sturend omdat:

- de heffing eenmalig is;
- het sturend effect afhankelijk is van de hoogte van de heffing;
- de heffing niet stuurt op het verplaatsingsgedrag;
- ook andere elementen een rol spelen in de aankoopbeslissing zoals verbruik, gewoontegedrag, betrouwbaarheid, veiligheid, functionaliteit, comfort en gevoelsfactoren en operationele gebruikskosten.

Anderzijds is het wel mogelijk om bij aankoop van de wagen fiscaal sturend te zijn. Dit bewijst onder meer de federale CO₂-korting bij de aankoop van wagens.

Effect per type wagen van het voorstel van de Vlaamse Regering

In de nieuwe BIV-regeling zal aan schone wagens een lagere heffing verbonden zijn dan aan meer vervuilende wagens. De Vlaamse Regering heeft dit uitgangsprincipe gecombineerd met de bovengenoemde randvoorwaarden. De toepassing van de voorgestelde formule leidt verder tot volgende vaststellingen:

- Omdat de nieuwe BIV-regeling geen rekening houdt met het vermogen van de wagen, wordt de BIV duurder voor de meeste kleine stadswagens en gezinswagens. Bepaalde wagens met een hoog vermogen zullen in de nieuwe regeling minder betalen dan in de huidige regeling. Bepaalde constructeurs van dergelijke wagens hebben de voorbije jaren extra inspanningen gedaan om de efficiëntie en milieu-impact te verminderen.

- Omdat de CO₂-uitstoot van dieselwagens lager is, betalen nieuwe dieselwagens minder BIV dan gelijkaardige benzinewagens.
- De Vlaamse Regering opteert in de nieuwe regeling voor een formule gebaseerd op parameters EURO-norm en CO₂-uitstoot. Deze parameters zijn algemeen aanvaard en beschikbaar. De ecoscore neemt nog enkele andere parameters mee, waar door de keuze van wegingsfactoren van de huidige BIV-regeling meer gewicht wordt toegekend aan lokale impact dan in de nieuwe BIV-regeling. Hierdoor kunnen voertuigen met een hogere ecoscore duurder zijn dan wagens met een lagere ecoscore.
- Oude vervuilende wagens zullen door het sterk verlagend effect van de leeftijdscorrectie, minder betalen dan nieuwe relatief schone wagens.

2. Maatschappelijke effecten

De omslag van een heffing op basis van vermogen van de wagen naar milieuparameters leidt onvermijdelijk tot verschuivingen met 'winnaars' en 'verliezers' tussen wagens en marktsegmenten. De MORA ziet in het voorstel volgende effecten.

Veranderingen per marktsegment

De vijfde machtsfunctie zorgt ervoor dat kleine wagens en wagens uit de middenklasse met een laag tot gemiddeld verbruik, een relatief kleine CO₂-component in de BIV zullen hebben, terwijl wagens met een hogere dan gemiddelde CO₂-uitstoot een hoge CO₂-component zullen hebben. Hierdoor zal er voor de meeste wagens van eenzelfde segment geen groot verschil zijn in BIV. Enkel wagens die een duidelijk hogere dan gemiddelde CO₂ uitstoten, zullen een beduidend hoger dan gemiddelde BIV kennen.

Binnen het duurdere segment hebben constructeurs de laatste jaren geïnvesteerd om het verbruik en milieu-impact terug te dringen. De nieuwe BIV voor deze wagens zal op basis van milieukeunenmerken aanzienlijk lager liggen dan de huidige BIV. De BIV van vele dure wagens zal in de nieuwe regeling hoger blijven dan deze van kleine wagens, maar het verschil wordt algemeen genomen kleiner dan in de bestaande regeling.

De inschrijving van tweedehandswagens wordt gemiddeld genomen duurder omdat oudere wagens ook minder goed scoren op milieukeunenmerken. Teneinde de tweedehandsmarkt niet abrupt te destabiliseren en mensen de kans te geven zich de beoogde gedragswijziging eigen te maken, wordt de nieuwe BIV-regeling voor tweedehandswagens gradueel ingevoerd over een periode van drie jaar. Voor het bepalen van de BIV op tweedehandswagens wordt de leeftijd van de wagen daarom in rekening gebracht. Niettemin zal ook in 2012 de BIV voor tweedehandswagens gemiddeld hoger liggen dan in de huidige situatie.

Sociale en economische gevolgen

De sociale en economische effecten van de hervorming voor verschillende maatschappelijke groepen is niet gekend. Het is moeilijk de marktsegmenten van wagens toe te wijzen aan bepaalde sociale groepen. Hierover zijn geen betrouwbare gegevens beschikbaar. Toch kan men veronderstellen dat de hervorming van de BIV met name voor de lagere inkomensgroepen een verhoging van de belasting zal betekenen. Het

vermogen van de wagen (huidige BIV) correleert immers sterker dan de nieuwe BIV met de kostprijs van de wagen.

Budgetneutraliteit

De Vlaamse Regering verwacht slechts een klein inkomensverlies doordat particulieren overschakelen op milieuvriendelijkere auto's en zo minder BIV betalen. Gecumuleerd zou dat inkomensverlies over de komende vijf jaar slechts € 37 mln of 5% van de totale inkomsten uit BIV uitmaken. Dit inkomensverlies wordt gecompenseerd door de vaste tarieven van de BIV te indexeren. De hervorming is bijgevolg, zoals vooropgesteld door de Vlaamse Regering, budgetneutraal.

3. Bestuurlijke effecten en effectiviteit

De onderliggende bespreking vertrekt vanuit de acht kenmerken die de Vlaamse Regering zelf als leidraad hanteert voor de beoordeling van goede regelgeving: 1. noodzakelijk en doeltreffend; 2. doelmatig en afgewogen; 3. uitvoerbaar en handhaafbaar; 4. rechtmatig; 5. samenhangend; 6. eenvoudig, duidelijk en toegankelijk; 7. onderbouwd en overlegd; 8. blijvend relevant.

De MORA stelt het volgende vast:

- Het effect van de nieuwe BIV-regeling zal eerder beperkt zijn.
- Er ontbreekt een goede inschatting over de verdere vergroening van het wagenpark.
- Door de combinatie van uitgangspunten en randvoorwaarden die de Vlaamse Regering vooropstelt, wordt de berekeningswijze complex.
- De drie gewesten hanteren elk afzonderlijk een eigen systeem. De nieuwe BIV-regeling is enkel van toepassing in Vlaanderen voor wagens die door particulieren worden ingeschreven. Dit leidt tot een verdere versnipperde regelgeving.
- De strategische adviesraden werden laat betrokken bij het voorstel.
- De duiding ontbreekt over de relatie van de nieuwe BIV ten aanzien van de verder te nemen stappen in het kader van de globale hervorming van de verkeersfiscaliteit.
- Het is onduidelijk of de nieuwe BIV-regeling als tijdelijke maatregel wordt doorgevoerd en op termijn zal moeten wijken in een globale hervorming.
- Het is moeilijk in te schatten wat de concrete effecten zullen zijn van het voorstel.

Advies

De MORA onderschrijft de doelstelling die de Vlaamse Regering vooropstelt om te komen tot een vergroening van de verkeersbelasting, maar ziet nog verbeteringsmogelijkheden in de berekeningswijze van de BIV zodat vergroening en sociale correcties beter samengaan. De MORA hoopt dat de Vlaamse Regering mits rekening te houden met onderstaande bemerkingen een hervorming van BIV realiseert als tussenstap in een globale vergroening van de verkeersfiscaliteit.

De MORA volgt de Vlaamse Regering dat op korte termijn iets moet gebeuren om doelstellingen inzake klimaat en luchtkwaliteit te kunnen halen en dat de mobiliteitssector ook zijn verantwoordelijkheid moet nemen.

1. Inbedden in globaal fiscaal kader

De MORA betwijfelt dat het voorstel tot hervorming van de BIV op zich tot gedragsverandering en vergroening van het wagenpark zal leiden. Het voorliggende voorstel tot hervorming van de BIV kan voor de MORA toch een tussenstap zijn in de vergroening van de verkeersfiscaliteit op voorwaarde dat het wordt ingebed in een globaal fiscaal kader.

Om werkelijk sturend te kunnen zijn in functie van een duurzamere mobiliteit zal de vergroening van de BIV samen moeten gaan met andere instrumenten van de verkeersfiscaliteit en mobiliteitsbeleid. Accijnzen en BTW op brandstoffen en verkeersbelasting wegen overigens veel zwaarder door in de autofiscaliteit. Een coherente aanpak van verkeersfiscaliteit is bijgevolg noodzakelijk. Elk fiscaal instrument moet ingezet worden waarvoor het meest geschikt is om sturend op te treden met het oog op de te behalen doelstellingen inzake mobiliteit en milieu. De maatschappelijke discussie in hoeverre deze belastingen variabel moeten zijn, moet dringend gevoerd worden.

De MORA begrijpt dat de bevoegdheidsverdeling een globale hervorming van de verkeersfiscaliteit op korte termijn bemoeilijkt. Elk gewest moet zijn eigen accenten kunnen leggen in het invullen van de verkeersfiscaliteit, maar de MORA vraagt dat de gewesten via overleg de hoofdlijnen van de verkeersfiscaliteit laat accorderen.

Dit voorstel tot hervorming van de BIV is voor de MORA moeilijk te beoordelen zonder zicht te hebben op de visie ten aanzien van de globale hervorming van de verkeersfiscaliteit zoals vooropgesteld in de nota 'kosten voor mobiliteit objectief doorreken'. Het voorstel leidt op korte termijn tot verdere versnippering van de fiscale regelgeving. Dit is nefast voor het draagvlak van de maatregel.

De MORA verwacht vooraleer het voorstel wordt geïmplementeerd verdere verduidelijking van de Vlaamse Regering op volgende aspecten:

- Bijkomende onderbouwing in het voorstel te voorzien over de effecten van het voorstel.

- Een voldoende dynamisch systeem voorzien, zodanig dat er nog kan bijgestuurd worden om de einddoelen te bereiken.
- Tegelijkertijd met de aanpassing van de BIV al duidelijke opties aan te geven t.a.v. verkeersbelasting en de voertuigfiscaliteit in het algemeen.

2. Werkelijke vergroening bewaken

De keuze om CO₂-uitstoot en EURO-normering als parameters te nemen voor het bepalen van de milieu-impact vindt begrip bij de MORA.

Evenwichtig beleid tussen klimaatdoelstelling en luchtkwaliteit noodzakelijk

Met de doelstelling voorop te stellen dat tegen 2020 nieuwe voertuigen gemiddeld slechts 95gCO₂/km uitstoten, volgt de Vlaamse Regering de doelstelling die Europa oplegt aan de constructeurs. Voor luchtkwaliteit heeft de Vlaamse Regering echter geen doelstelling opgenomen. Vooral op korte termijn zijn op vlak van luchtkwaliteit echter grote uitdagingen. De MORA verwacht dat uitdagingen inzake klimaat en luchtkwaliteit evenwichtig worden meegenomen.

Dit vergt een omzichtig beleid ten aanzien van dieselwagens versus benzinelwagens. Uit berekeningen blijkt dat in het voorstel de nieuwe BIV van dieselwagens lager ligt dan benzinelwagens. Dit kan de aankoop van een dieselwagen interessanter maken dan een benzinelwagen. Vanuit de lokale luchtkwaliteitsproblematiek is het bevoordelen van dieselwagens op dit ogenblik niet te verantwoorden.

De MORA is van oordeel dat gezien het precair evenwicht tussen de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen een voorzichtige en globale aanpak geboden is. De keuze tussen benzine en diesel houdt immers verband met het verplaatsingsgedrag. Om fiscaal het meest efficiënt te sturen moet de hervorming van de BIV ingewerkt worden in een coherent globaal fiscaal verhaal. Naast fiscale instrumenten is daarbij ook communicatie van belang.

Meer stimulansen voor vergroening

In de voorgestelde nieuwe BIV wordt de heffing op de meeste kleinere en zuinigere gezinswagens en stadswagens aanzienlijk hoger. De Vlaamse Regering hanteert immers een minimum van 61,5 euro, met uitzondering van elektrische of hybride wagens. Slechts weinig wagens zullen daarom een lagere BIV kennen dan in de huidige berekeningswijze.

De MORA vraagt om het minimum van 61,5 euro te verlagen en de berekeningswijze aan te passen opdat meer zuinige en schone automodellen in het nieuwe systeem een lagere BIV betalen dan nu het geval is in het voorliggend voorstel. Dit zou logisch zijn met het Vlaams Regeerakkoord dat vooropstelt dat de vergroening van de BIV bete-

kent dat wagens die milieuvriendelijk zijn, minder gaan betalen (korting) en wagens die milieubelastend zijn, meer zullen betalen (toeslag).

De MORA is geen voorstander om vrijstelling van BIV toe te kennen aan elektrische of hybride wagens, maar voor dergelijke wagens het minimumbedrag toe te kennen. De MORA pleit voor technologie-neutrale fiscaliteit en wagens fiscaal te beoordelen op hun werkelijke milieu-impact. De versnelde introductie van elektrische of hybride wagens moet vanuit de overheid ondersteund worden, maar BIV is hier niet het geschikte instrument voor.

Flankerend beleid voor versnelde uitstroom oude vervuilende wagens

Naast de vergroening van nieuw aangekochte wagens beoogt de Vlaamse Regering ook een uitstroom van oude vervuilende wagens. Hiertoe werden in de berekeningswijze hoge bedragen toegekend voor de uitstoot van NO_x en PM die weliswaar gecorrigeerd worden door een leeftijdsfactor.

Het grootste en snelste vergroeningseffect kan bekomen worden door vooral de oudste en meest vervuilende voertuigen uit het wagenpark te halen. Met de voorgestelde hervorming is het echter onduidelijk wat het effect zal zijn op de uitstroom van oude vervuilende wagens. De hogere BIV heeft mogelijk tot gevolg dat de aankoop van een milieuvriendelijkere wagen wordt uitgesteld doordat oude wagens met hoge BIV langer door de eigenaar in bezit en gebruik gehouden worden of dat de wagens in Wallonië, Brussel of het buitenland op de markt worden aangeboden.

De MORA pleit om vanuit een globaal en budgetneutraal fiscaal kader een flankerend beleid uit te werken die eigenaars van oude vervuilende voertuigen effectief stimuleert om hun wagen uit roulatie te nemen.

3. Rekening houden met draagkracht

De voorgestelde hervorming van BIV op basis van milieukarakteristieken van het voertuig in plaats van vermogen leidt onvermijdelijk tot verschuivingen in de hoogte van de BIV. De precieze impact van de hervorming op bepaalde maatschappelijke groepen is moeilijk in te schatten.

De MORA vindt het een gemiste kans dat bij de hervorming van de fiscaliteit de impact van de hervorming op draagkracht, maar ook op milieu en verkeersveiligheid onvoldoende onderzocht werden.

De MORA vraagt om de sociale gevolgen van een aanpassing van de BIV, in het bijzonder voor de gebruiker van kleine wagens, te monitoren en zo nodig te compenseren.

4. Regelgevingsaspecten

De MORA is van oordeel dat het huidig voorstel tot hervorming van BIV een aantal tekortkomingen heeft vanuit het oogpunt van kwaliteitsvolle regelgeving.

Transparantie en effectiviteit van de regelgeving

Het voorstel tot hervorming van de BIV leidt tot een complexere regelgeving. De MORA betwijfeld bovendien of dit zal leiden tot een werkelijke vergroening van het wagenpark. Omwille van transparantie en om de meerwaarde van de hervorming te duiden was de opmaak van een reguleringssimpactanalyse (RIA) aangewezen.

Zo had dit meer duidelijkheid kunnen geven over de effectiviteit van hervorming van BIV en de meerwaarde ten opzichte van mogelijke alternatieven. Ook de duiding over de samenhang met het globale fiscale kader en de wijze waarop dit past in de verdere hervorming van de verkeersfiscaliteit zou daarbij aan bod kunnen komen.

In het voorstel tot hervorming van de BIV wordt niet aangegeven hoe de hervorming kadert in de verder te nemen stappen bij de globale hervorming van de verkeersfiscaliteit. De MORA vraagt de Vlaamse Regering te verduidelijken of de nieuwe BIV als tijdelijke maatregel wordt doorgevoerd en bijgevolg op termijn zal moeten wijken bij verdere stappen in hervorming van de verkeersfiscaliteit.

Vroegtijdige betrokkenheid

Ondanks de hervorming al meerdere jaren in voorbereiding zit, is in deze adviesperiode pas de eerste maal het maatschappelijk debat gevoerd. Een vroegtijdige betrokkenheid van de strategische adviesraden in het dossier had er toe kunnen leiden dat voorliggende adviespunten reeds in het voorstel waren meegenomen en had ook het verwerven van draagvlak makkelijker kunnen maken.

De MORA vindt het een gemiste kans dat het bonus-malussysteem zoals vooropgesteld in het regeerakkoord niet onderzocht en voorgelegd werd aan de strategische adviesraden. Dit had niet enkel inzicht kunnen geven in de sociale effecten van de maatregelen (waaronder draagkracht), maar zou ook het draagvlak verhogen.

Samenhangende regelgeving en intergewestelijke afstemming

Het voorliggend voorstel tot hervorming van de BIV is enkel van toepassing op personenwagens die in Vlaanderen door particulieren worden ingeschreven. Bedrijfswagens vallen niet onder de nieuwe regeling omdat er geen voorafgaandelijk samenwerkingsakkoord met de andere gewesten is afgesloten. Hierdoor ontstaat er een verschillende regelgeving voor particulieren en bedrijfswagens. Bedrijfswagens maken een belangrijk aandeel uit van de nieuw verkochte wagens en komen nadien via de tweedehandsmarkt vaak bij particulieren terecht.

Voor bedrijfswagens en particuliere wagens zijn weliswaar al stappen gezet in de richting van een groenere fiscaliteit. Toch vraagt de MORA aandacht voor samenhangende regelgeving binnen een globaal fiscaal kader en vraagt vooraleer tot intergewestelij-

ke akkoorden te komen de strategische adviesraden te betrekken met het oog op vroegtijdig maatschappelijk debat.

Eenvoudige, duidelijke en toegankelijke communicatie

De berekeningswijze voor de BIV is erg complex. De consument heeft nood aan eenvoudige, duidelijke en toegankelijke communicatie.

Zowel de verkoper als koper zullen via allerlei communicatiemiddelen (waaronder, maar niet alleen, via een berekeningsmodule op een website) op vrij eenvoudige wijze de waarde van de nieuwe BIV moeten kunnen terugvinden.

Aanvullend moet de autokoper ondersteund worden bij de keuze van de wagen in functie van zijn/haar gebruik en dit zowel vanuit economische als ecologische overwegingen. De performantie van de verschillende types wagens (benzine, diesel, hybride, ...) hangt immers af van het type gebruik. Er is duidelijk nood aan eenduidige informatie vanuit de overheid over milieu en fiscaliteit van voertuigen. Gezien het groot aantal verkopen tussen particulieren onderling kan dit niet enkel aan sector overgelaten worden.

Met het oog op een geplande invoering van de nieuwe BIV op 1 januari 2012, dienen de communicatiemiddelen zo snel mogelijk ter beschikking gesteld worden van de sectoren en het maatschappelijk middenveld.