

PERSBERICHT

Annemie Turtelboom

Vlaams Viceminister-president Annemie Turtelboom

Vlaams minister van Financiën, Begroting en Energie

Joke Schauvliege

Vlaams minister van Omgeving, Natuur & Landbouw

Brussel, 15/10/15

Verkeersfiscaliteit verder vergroend

Verkeer heeft nog steeds een grote impact op mens, leefmilieu en klimaat. De gevolgen van de vervuilende emissies zijn gekend: opwarming van de aarde, verminderde levenskwaliteit en een vervuild leefmilieu. De uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide in Vlaanderen is bij de hoogste van Europa. Dat heeft veel te maken met de samenstelling van het wagenpark. Minister **Joke Schauvliege**: *“De impact van onze mobiliteit op onze gezondheid en het leefmilieu blijft groot. We moeten ons steeds afvragen of we ons moeten verplaatsen, hoe ons moeten verplaatsen, en met welke wagen ons moeten verplaatsen.”*

Oude technologieën hebben hun limieten qua milieuwinsten bereikt waardoor een nieuwe vergroening zich opdringt.

Deze vergroening wil de Vlaamse regering bewerkstelligen door meer sturing te brengen in de verkeersfiscaliteit. Dat zal gebeuren door twee componenten van die verkeersfiscaliteit te vergroenen, namelijk de Belasting op Inverkeersstelling (BIV) en de jaarlijkse Verkeersbelasting (VKB).

In de BIV wordt de CO₂ parameter aangepast om tijdig de Europese doelstelling van 95 gram te halen. Ook wordt de BIV voor de Euro 6 norm bijgesteld aan de reële emissies. Vrijstellingen voor CNG en plug-in hybrides worden behouden tot 2020. Aan de vrijstelling voor milieuvriendelijke technologieën zoals elektrische wagens, waterstofwagens wordt niet geraakt.

Aan de zijde van de VKB gebeurt dezelfde beweging. De fiscale PK wordt behouden als sokkel maar op basis van milieuvriendelijkheid kan er een bonus of malus worden toegekend. Die milieuvriendelijkheid wordt berekend aan de hand van de euronorm alsook CO₂-emissies. De Euronormen zijn gedifferentieerd per brandstoftype waarbij diesel zwaarder doorweegt. Het ijkpunt voor de CO₂-emissies wordt 122 gram per kilometer. Voor elke gram meer zal de fiscale PK stijgen met 0,3%, voor elke gram minder dalen met 0,3%.

Voor wie al een auto heeft verandert er niets. De nieuwe berekening van de BIV en de VKB geldt namelijk alleen voor wie een andere wagen koopt (nieuw of tweedehands). Op die manier krijgt de consument een duidelijke groene keuze. **Annemie Turtelboom**: *“Ofwel kies je bij de aankoop van je wagen een model dat minder impact heeft op klimaat, mens en leefmilieu en betaal je dus minder verkeersbelastingen dan nu het*

geval is, ofwel doe je dat niet en betaal je meer verkeersbelastingen. Wie kiest voor emissievrije technologieën betaalt helemaal niks.”

Met deze positieve keuze voor vergroening gaat de Vlaamse regering de strijd aan met vervuilende emissies, die schadelijk zijn voor mens milieu en klimaat. Deze hervorming zet in op verbetering op al deze niveaus: De reductie van zowel CO₂, NO₂ als fijn stof, voor propere lucht van onze kinderen en de klimaatdoelstellingen.

Vergroening van de verkeersfiscaliteit.

Waarom doen we dit?

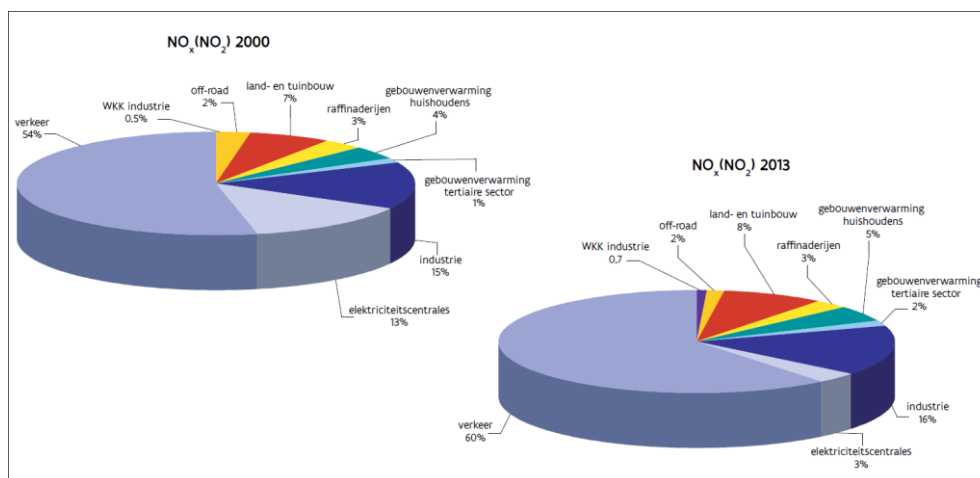
Hoewel onzichtbaar voor het blote oog hebben fijn stof, koolstofdioxide en stikstofdioxide wel degelijk een waarneembare impact op ons klimaat, ons milieu en onze gezondheid. Het is vaststaand gegeven dat verkeer voor een aanzienlijk aandeel aan de basis ligt van de totale uitstoot fijn stof, stikstof en broeikasgassen. Tegelijkertijd merken we dat traditionele technologieën, dieselwagens in het bijzonder, bereiken hun limieten. De marginale milieuwinsten dat deze technologieën nog kunnen boeken nemen af. Ondanks aangescherpte euronormen blijkt de uitstoot in reëel verkeer beduidend hoger dan verwacht.

Mens, milieu en klimaat

Vlaanderen zet al lang in op gezonde lucht voor haar burgers. Dit neemt niet weg dat Vlaanderen een van de sterkst vervuilde gebieden blijft als het bijvoorbeeld gaat over NO₂. Het gaat uit in hoofdzaak 3 vervuilende stoffen: Stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀; PM_{2,5}; PM_{0,1}) en CO₂.

No_x

Sinds 2000 is NO₂ de belangrijkste component in verzurende emissie. Het is een giftig gas dat bij opname in het lichaam longbeschadigingen veroorzaakt. Rode bloedcellen worden eveneens wat een weerslag heeft op ons vermogen op zuurstof op te nemen. Zowel piekmomenten als lange periodes van lagere blootstelling bedreigen ons welzijn. (VRIND 2015)



Transport lag in 2013 aan de basis van meer dan de helft van de NO_x emissies. Dieselwagens stoten meer NO₂ uit. Het is om die reden dat Vlaanderen al langer inspanningen doet om het aantal dieselwagens te beheersen.

Fijn Stof

Naast stikstofdioxide is fijn stof is één van de absolute boosdoeners als het gaat over luchtkwaliteit. Net zoals bij stikstofdioxide wordt een significant aandeel van het fijn stof veroorzaakt door verkeer.

Fijn stof heeft als gevolg dat we met zijn allen minder lang leven ten gevolge van een verminderde luchtkwaliteit. Fijn stof verkort niet alleen onze levensduur, het tast eveneens de kwaliteit van ons leven aan.

Wie blootgesteld wordt aan zware concentraties fijn stof kan astma en allergieën ontwikkelen. Kinderen zijn extra kwetsbaar. Minder bekende gevolgen zijn verhoogd medicatiegebruik, conditie die het laat afweten, verhoogd dokter bezoek en meer kans om in het ziekenhuis terecht te komen.

CO₂

Bij verbranding van fossiele brandstoffen komt CO₂ ofwel koolstofdioxide vrij. CO₂ is niet giftig voor de mens, maar is wel een broeikasgas en dus een gevaar voor de planeet en bij uitbreiding dus ook de mens. Ons land heeft engagementen aangegaan om de CO₂ uitstoot te verminderen. Dat is haalbaar zeker als we kijken naar de CO₂-uitstoot van waterstofwagens en elektrische wagens. De rechtstreekse uitstoot van deze wagen is nul. Tussen 2000 en 2013 is het aandeel van CO₂ veroorzaakt door verkeer gestegen van 16% naar 19%.

Onderdeel van een totaalpakket

De vergroening van de verkeersfiscaliteit moet gezien worden als een onderdeel van een integraal beleid om bovenstaande problemen aan te pakken. Met de vergroening van de verkeersfiscaliteit bouwen we verder op het energie-efficiëntiebeleid dat tot nu toe gevoerd werd. Zo worden bijvoorbeeld huishoudens, tevens een belangrijke factor in het debat over luchtpollutie, gestuurd richting energie-efficiënt wonen. Op dit terrein zijn er het voorbije jaar belangrijke energiebesparende maatregelen genomen. Ook om die reden moedigt ook het nieuwe schenkingsrecht renoveren aan.

Huidig wagenpark

Het huidige Vlaamse wagenpark bestaat uit 3.3 miljoen wagens. Het grootste aandeel bestaat nog steeds uit diesel wagens (62 percent). Sinds 2012, sinds de eerste hervorming, is een kentering te zien bij de inschrijving van nieuwe wagens naar benzine. In 2013 werden voor de eerste maal meer benzine wagens (55%) verkocht dan diesels. Een trend die zich in 2014 herhaalde (59%).

Dat blijkt ook uit de cijfers van nieuwe inschrijvingen van wagens.

%	2010	2011	2012	2013	2014
Benzine	36	38	50	55	59
Diesel	64	62	50	45	41

Anderzijds is het aandeel van wagens aangedreven door alternatieve energie verwaarloosbaar (0.68 percent). Zo rijden er in 2014 maar een duizendtal CNG wagens en 1.300 elektrische wagen rond.

Het aandeel van nieuwe elektrische en CNG wagens is wel relatief sterk gegroeid in 2014 ten opzichte van 2012 en 2013.

Brandstof	2011	2012	2013	2014
Benzine	1.215.364	1.199.160	1.209.555	1.224.381
Hybride Benzine	4.891	6.893	9.138	11.968
Diesel	2.300.609	2.316.479	2.337.284	2.340.581
Hybride elektrisch		110	385	677
Traditionele brandstof	3.520.864	3.522.642	3.556.362	3.577.607
Aardgas (CNG)	134	211	272	480
Benzine en aardgas	22	49	82	598
Bio-ethanol	39	73	75	79
Diesel en aardgas		2	3	4
LPG/Benzine	28.968	25.208	22.208	19.877
Milieuvriendelijk	29.163	25.543	22.640	21.038
Elektrisch	107	446	692	1.366
Plug-in hybride benzine	17	187	237	510
Plug-in hybride diesel		4	116	208
Elektrisch & plug-in	124	637	1.045	2.084
Onbekend	2.474	1.265	1.362	1.008
Totaal	3.552.625	3.550.087	3.581.409	3.601.737

Hervorming: principes, doel en maatregelen.

- **We vergroenen de verkeersfiscaliteit als één geheel (BIV & VKB)**
- **We gaan voor rechtszekerheid: we raken niet aan wagens die nu al zijn ingeschreven**
- **We sturen de burger naar een milieuvriendelijke wagen**
- **Responsabilisering van de vervuiler**
- **We geven stimuli voor nieuwe technologieën.**

Binnen deze hervormingen zijn de twee componenten van de verkeersfiscaliteit (sturen bij aankoop en sturen bij jaarlijks gebruik) altijd als één pakket beschouwd. Dit heeft een specifieke reden, namelijk om nog meer in te zetten op de vergroening. Door twee componenten van de verkeersfiscaliteit samen te vergroenen is namelijk het sturend effect groter omdat je zowel de consument sensibiliseert bij de aankoop van een wagen, als het langdurig gebruik van vervuilende wagens kan ontraden.

We respecteren eerder gemaakte keuzes door de burgers. Voor wie al een wagen heeft blijft alles gelijk. Daarmee bieden we aan de burger de zekerheid dat de spelregels niet veranderen tijdens het spel en dat zij dus niet voor onverwachte uitgaven komen te staan.

Wat we wel doen is bij nieuwe aankopen de consument sturen naar het meest milieuvriendelijke model door deze fiscaal interessanter te maken. We zorgen er voor dat we de kloof tussen vervuilende en milieuvriendelijkere wagens vergroten. Hierdoor scheppen we duidelijkheid over de fiscale gevolgen van de keuze voor een vervuilende wagen.

Samen met de verkeersfiscaliteit willen we een impuls geven aan nieuwe, milieuvriendelijke technologieën. Voorbeelden uit het buitenland alsook studies van gerenommeerde onderzoeksinstituten tonen aan dat een combinatie van stimuli, fiscale voordelen en promotie een positieve impact hebben op het aandeel van voertuigen aangedreven met alternatieve energie.

DOEL: De consument stimuleren om te kiezen voor de meest milieuvriendelijke – en goedkopere – wagen om zo tot een wagenpark te evolueren dat minder impact heeft op het klimaat én samenleving.

Om dit doel te bereiken nemen we op twee niveaus belangrijke maatregelen namelijk in de verkeersfiscaliteit en middels een bonus voor emissie vrije wagens.

1. **Verdere vergroening van de belasting inverkeerstelling (BIV)**
2. **Vergroening van de jaarlijkse verkeersbelasting (VKB)**
3. **Bonus voor emissievrije wagens¹**

¹ Deze hervorming wordt eerstdaags voorgesteld.

Belasting op Inverkeerstelling (BIV)

We stellen de Euro 6 norm voor diesel bij zodat deze meer in verhouding is met de reële uitstoot van stikstofdioxiden (die bijdragen aan de verzuring van het milieu en smog). Tot nu werd immers gebruik gemaakt van een theoretisch model omdat tijdens de vorige hervorming van de BIV in 2012 de reële emissies (NO_x) nog niet gekend waren en men zich derhalve moest baseren op de theoretische waarden. Sinds de vorige hervorming zijn er ondertussen meer modellen op de markt gekomen waardoor het wel mogelijk is om de Euro 6 norm aan de realiteit bij te stellen.

De euronormen 0 tot en met 5 worden licht bijgesteld omdat we er rekening mee wordt gehouden dat de NO_x emissies niet zijn gedaald in het reële verkeer, hoewel dit volgens de normen wel had moeten gebeuren.

Daarnaast wordt de CO₂ parameter aangepast om tijdig te evolueren naar de Europese doelstelling om vanaf 2021 de gemiddelde CO₂ uitstoot van een nieuw voertuig te beperken naar 95 gram.

Nieuwe technologieën worden ondersteund. De bestaande vrijstelling van BIV voor plug-in hybrides blijft behouden tot en met 2020. Daarnaast wordt ook een nieuwe vrijstelling toegekend voor CNG-voertuigen, eveneens beperkt tot en met 2020.

Aan de vrijstelling voor elektrische wagens en waterstofwagens wordt er niet geraakt. Extra maatregelen om de aankoop van deze propere wagens te stimuleren zullen nog in de toekomst worden genomen.

Voor de tweedehandsmarkt blijft de bestaande leeftijdscorrectie van toepassing.

Jaarlijkse Verkeersbelasting

De aanpassing van de verkeersbelasting heeft geen weerslag op wagens die reeds zijn ingeschreven. De huidige jaarlijkse verkeersbelasting verandert dus niet voor bestaande eigenaars.

Tot op heden werd de jaarlijkse verkeersbelasting louter berekend op basis van de zogenaamde fiscale PK. Deze hervorming voegt een groene component toe aan de jaarlijkse verkeersbelasting. De fiscale PK wordt behouden als basis maar wordt naar boven of beneden bijgestuurd aan de hand van zowel de Euronorm als CO₂-emissies. Het ijkpunt CO₂ ligt op 122 gram per kilometer: voor elke gram meer stijgt de fiscale PK met 0,30%. Voor elke gram minder daalt de fiscale PK met evenveel procent. De Euronormen zijn gedifferentieerd per brandstoftype waarbij diesel zwaarder doorweegt.

Hierdoor zullen zuinige, minder vervuilende wagens een bonus ontvangen en dus goedkoper worden ten aanzien van de huidige situatie. Vervuilende wagens zullen daarentegen een malus ontvangen, lees: duurder worden.

Om nieuwe technologieën te stimuleren introduceren we ook in de jaarlijkse verkeersbelasting vrijstellingen. Net als in de BIV wordt er een vrijstelling verleend voor CNG-voertuigen en plug-in hybrides die beperkt tot en met 2020. Voor de plug-in hybride geldt evenwel de voorwaarde dat ze maximaal 50 gram CO₂ per kilometer mogen uitstoten, opdat de elektrische aandrijving voldoende groot is. LPG voertuigen krijgen een korting tot maximaal 100 EUR op de jaarlijkse verkeersbelasting.

Net zoals bij de zijn elektrische wagens en waterstofwagens vrijgesteld van de jaarlijkse verkeersbelasting.

Impact voor de consument

Deze hervorming van de verkeersfiscaliteit laat aan de consument een duidelijke en groene keuze. Ofwel kies je bij de aankoop van je wagen een model dat minder impact heeft op klimaat, mens en leefmilieu en betaal je minder verkeersbelastingen (BIV en VKB) dan nu het geval is, ofwel doe je dat niet en betaal je meer verkeersbelastingen. In concreto betekent dat de dieselwagens en vervuilende benzine wagens meer belast zullen worden, terwijl wie zuinige benzine wagen koopt net minder zal moeten bijdragen. Zo daalt de fiscale druk van op één na alle benzine wagens in de top 20 verkochte wagens.

De consument die kiest voor een emissievrije technologie betaalt niets. Als het plug-in hybrides of CNG-voertuigen betreft geldt dat tot en met 2020.

Impact voor de mens

Met deze positieve keuze voor vergroening gaat minister Turtelboom de strijd aan met vervuilende emissies, die schadelijk zijn voor mens, milieu en klimaat. Deze hervorming zet in op verbetering op al deze niveaus. We werken aan de reductie van zowel CO₂, NO₂ als fijn stof, voor propere lucht van onze kinderen en de klimaatdoelstellingen om de opwarming af te remmen.

CO₂ is het broeikasgas bij uitstek. Vlaanderen wil zich engageren om in het licht van de klimaatop van Parijs haar bijdrage te leveren om de uitstoot van broeikasgassen te beperken. Door deze vergroening sturen we het wagenpark in een klimaatvriendelijke richting.

NO₂ vormt de hoofdcomponent van verzurende emissies en is schadelijk voor zowel mensen als ecosystemen. Vlaanderen en Nederland horen bij de meest vervuilde gebieden. Ook hier waar passen we het principe dat de verbruiker betaalt toe op wie een vervuilende wagen koopt die veel NO₂ uitstoot.

Fijn stof kost de gemiddelde Vlaming tot drie gezonde levensjaren. Fijn stof schaadt daarnaast ook de kwaliteit van het leven zelf. Door de weg vrij te maken voor voertuigen die (quasi) geen fijn stof uitstoten zet dit beleid in op een kwaliteitsvoller leven voor de Vlaming. Drie gezonde levensjaren aan de Vlaming teruggeven is zonder meer de grootste uitdaging van de komende jaren.