

**Belgisch beleid rond milieuvriendelijke auto's in het verleden, in
het heden en in de toekomst.**

Tobias Denys
VITO
tobias.denys@vito.be

Michiel Vanderschaeghe
VITO
michiel.vanderschaeghe@vito.be

Olivier Mairesse
Vrije Universiteit Brussel
omairesse@vub.ac.be

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
19 en 20 november 2009, Antwerpen**

Samenvatting

Belgisch beleid rond milieuvriendelijke auto's in het verleden, in het heden en in de toekomst.

Zowat iedereen is het erover eens dat er sterke beleidsmaatregelen nodig zijn om de consument aan te zetten tot de aankoop van milieuvriendelijkere auto's. In België zijn er in het verleden slechts 2 maatregelen geweest, die betrekking hadden op auto's die vervroegd voldeden aan de euro 4 norm, en auto's die met een LPG-installatie uitgerust werden. Tegenwoordig zijn er meer dergelijke maatregelen, zowel op federaal (Belgisch) als op regionaal niveau. De meeste van deze maatregelen zijn volledig of gedeeltelijk gebaseerd op de CO₂-uitstoot van de auto. Hierbij wordt meestal geen onderscheid gemaakt tussen benzine- en dieselauto's. De meest succesvolle maatregelen houden ook geen verplichting in of aanmoediging om een roetfilter te installeren. Hierdoor, maar vooral door het feit dat we één van de goedkoopste dieselprijzen én duurste benzineprijzen in Europa kennen, rijden in België anno 2008 vier op vijf nieuwe auto's op diesel. Van die nieuwe auto's is slechts 42% met een roetfilter uitgerust, en dit was de afgelopen jaren nog minder. België kan dan misschien wel een goed rapport voorleggen wat betreft de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw ingeschreven personenauto's (4^e plaats in Europa), maar daartegenover staat een heel groot aandeel dieselauto's zonder roetfilter.

In de toekomst zou de autofiscaliteit (registratiebelasting en jaarlijkse verkeersbelasting) vergroenen. Zowel de nieuwe Vlaamse als de nieuwe Brusselse regering hebben deze intentie geuit, maar concrete details zijn nog niet bekend. Ook maken beide melding van een slimme kilometerheffing, weliswaar op lange termijn. Deze maatregelen komen overeen met de resultaten van een draagvlakonderzoek bij de voornaamste actoren. Deze vragen daarenboven dat de accijnzen op brandstoffen zouden gedifferentieerd worden op basis van de milieukeurmerken van de brandstof, en dat milieuvriendelijke brandstoffen verplicht aangeboden moeten worden door de brandstofdistributeurs. Of deze maatregelen er ook ooit komen, valt nog af te wachten.

1. Inleiding

Zowat iedereen is het erover eens dat er sterke beleidsmaatregelen nodig zijn om de consument aan te zetten tot de aankoop van milieuvriendelijkere voertuigen. Er is de strijd tegen de klimaatopwarming, er zijn de doelstellingen naar luchtkwaliteit waaraan de lidstaten van de Europese Unie moeten voldoen, etc. Er zijn in heel wat lidstaten dan ook al een resem beslissingen genomen die moeten leiden tot een groener wagenpark. Recent nog is de schrootpremie sterk in de aandacht gekomen. Die heeft tot doel zowel het wagenpark te verjongen, en dus te vergroenen (al kan hierover gediscussieerd worden), als de Europese economie aan te zwengelen. Als een van de weinige landen in de Europese Unie ontbreekt België in de overzichten van landen die een schrootpremie aanbieden [1]. We vonden het dus eens tijd om een analyse uit te voeren van wat er in België zoal is doorgevoerd aan maatregelen om het aandeel milieuvriendelijke auto's te verhogen.

We hebben in deze paper een overzicht gemaakt van de maatregelen die in het verleden in België zijn getroffen, en deze die nu gelden. Waar mogelijk zijn we de effectiviteit nagegaan door verkoops cijfers, toegekende subsidies, etc. Door het uitpluizen van regeerverklaringen en intenties van beleidsmakers hebben we opgesteld wat we mogen verwachten in de toekomst. Daarnaast geven we de resultaten weer van een draagvlakonderzoek over beleidsmaatregelen ter stimulering van groene auto's [2]. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden in de vorm van verschillende rondetafels met actoren uit allerhande relevante sectoren (industrie, beleid, milieubewegingen, consumentenorganisaties, etc.).

2. Wat was er in het verleden?

In het verleden bestonden er 2 maatregelen die de verkoop van milieuvriendelijke auto's op de één of andere manier probeerden te stimuleren. De eerste had betrekking op LPG-auto's, en de tweede op voertuigen die vervroegd voldeden aan de euro 4 emissienorm.

2.1 Premie voor ombouw tot LPG-auto

Dit premiestelsel, een initiatief van de Belgische federale overheid, liet toe een premie van €508,18 te verkrijgen bij montage van een nieuwe LPG-installatie in een bestaande benzine-auto. Dit paste binnen het Ozonplan, dat tot doel had de algemene luchtkwaliteit te verbeteren en de troposferische ozon te beperken. De premieregeling gold voor retrofitinstallaties, ingebouwd in 2001 en 2002. De premie was geldig voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen met een benzinemotor, die reeds in verkeer gesteld waren in België op datum van ombouw. LPG's 'af-fabriek' kwamen dus niet in aanmerking. Zowel natuurlijke personen als privaatrechtelijke rechtspersonen konden aanspraak maken op de premie. Overheidsinstellingen waren uitgesloten.

Het aantal binnengekomen aanvraagdossiers gedurende de 2 campagnejaren bedroeg 21.340. Hiervan werden 19.641 goedgekeurd en uitbetaald [3].

2.2 Korting op de registratiebelasting voor euro 4 voertuigen

Nieuwe en tweedehandse auto's die al voldeden aan de euro 4 norm kregen in 2002 een vermindering op de registratiebelasting (Belasting op Inverkeerstelling, BIV). Deze bedroeg € 620 voor dieselauto's en € 323 voor benzineauto's. Als de oorspronkelijke BIV minder bedroeg dan de korting, werd de vermindering beperkt tot het bedrag van de belasting. Voor 2003 werden deze verminderingen teruggebracht tot respectievelijk € 496 en € 248. De reden waarom het voordeel in 2003 lager was dan in 2002 is dat de datum dat nieuwe auto's verplicht moesten voldoen aan de euro 4 norm naderde, namelijk 01/01/2005. De maatregel trad in werking vanaf 1 januari 2002 en was geldig tot 31 december 2003.

Het is niet duidelijk in welke mate deze maatregel de consument ertoe aanzette te kiezen voor euro 4 auto's.

3. Wat is er nu?

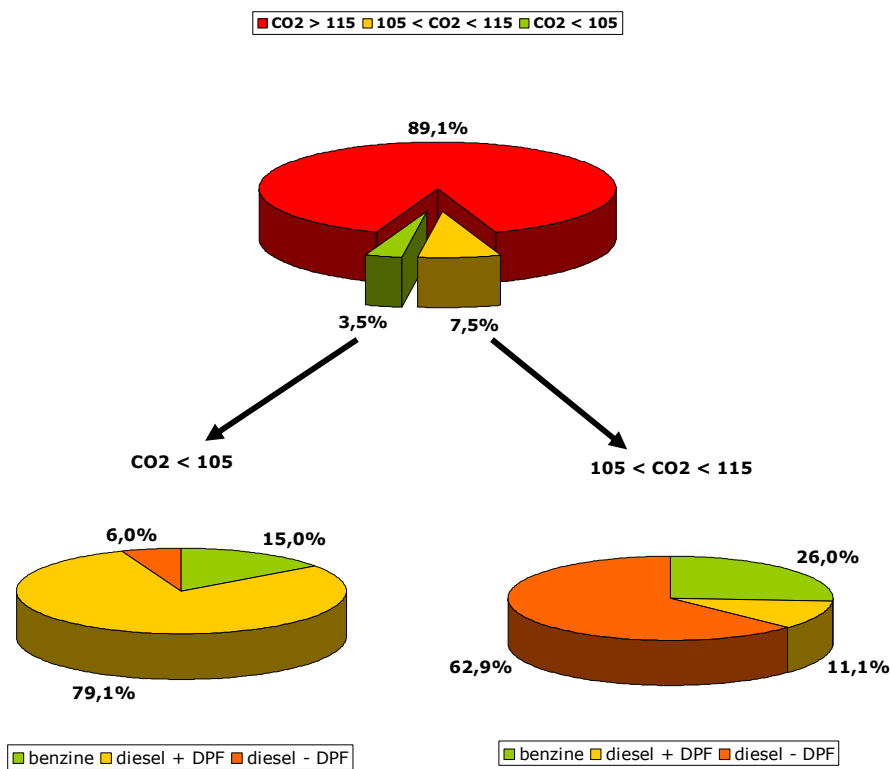
3.1 Korting op aankoopprijs voor zuinige auto's

In het kader van het Kyotobeleid van de Belgische federale regering werd beslist om vanaf januari 2005 een fiscaal voordeel toe te kennen voor voertuigen met een lage CO₂-uitstoot. Dit voordeel bestond uit een belastingaftrek ter waarde van een bepaald percentage van de aankoopwaarde van het nieuwe voertuig. De maatregel was enkel van toepassing op de personen- en niet op de vennootschapsbelasting, dus enkel voor particulieren. Door het systeem als een belastingaftrek in te voeren, zag je de korting pas na 1 tot 2 jaar uitbetaald. Sinds juli 2007 heeft de federale overheid het systeem aangepast naar een korting op factuur, die bij de aankoop onmiddellijk toegekend wordt. Voor voertuigen met een CO₂-uitstoot lager dan 105 g/km bedraagt de korting 15% van de aankoopwaarde van het voertuig (incl. BTW). Voor personenauto's met een CO₂-uitstoot lager dan 115 g/km maar hoger dan 105 g/km, bedraagt de korting 3% van de aankoopwaarde (incl. BTW). De maximale belastingaftrek is geplafonneerd op € 3.280 (niet geïndexeerd) voor de categorie < 105 g/km, en € 615 (niet geïndexeerd) voor de tweede categorie. Voor het jaar 2009 zijn deze geïndexeerde bedragen respectievelijk €4540 en €850 [4].

Zolang het systeem in de vorm van een belastingaftrek bestond, heeft het zeer weinig succes gekend. In 2005 en 2006 zijn er op een totaal van ongeveer 500.000 nieuwe auto's jaarlijks gemiddeld 345 auto's ingeschreven met een uitstoot lager dan 105 g CO₂/km, en 14.777 met een uitstoot lager dan 115 g CO₂/km [5]. In de gegevens van 2005 en 2006 kunnen we geen onderscheid maken naar inschrijving door een particulier of op naam van een bedrijf, dus naar alle waarschijnlijkheid is het aantal particulieren dat door de belastingaftrek zijn overtuigd nog kleiner dan de vermelde aantallen.

Sinds de invoering van de korting op factuur is het systeem succesvoller. In 2008 zijn 535.186 nieuwe personenauto's ingeschreven. Iets meer dan de helft daarvan, met name 305.076 auto's, zijn aangekocht door particulieren en komen dus in aanmerking voor een korting. Daarvan waren er 22.850 of zo'n 7,5% met minder dan 115 g CO₂/km, en nog eens 10.532 of zo'n 3,5% met minder dan 105 CO₂/km (zie Figuur 1). Ter info, van de eerste categorie is zo'n 74% een dieselauto waarvan slechts een zeer kleine minderheid

een roetfilter heeft (zie Figuur 1). De verhouding roetfilter/niet-roetfilter (15%) ligt hier zelfs een stuk lager dan wanneer alle nieuwe particuliere dieselauto's in rekening worden gebracht (35%). Van de categorie minder dan 105 g CO₂/km is 85% uitgerust met een dieselmotor, maar deze zijn wel bijna allemaal voorzien van een roetfilter (>90%) [5]. Deze laatste zijn bijna allemaal auto's van de speciale 'groene' modellenreeksen, zoals bvb. de Volkswagen Polo Bluemotion of de Seat Ibiza Ecomotive, die standaard met een roetfilter zijn uitgerust.



Figuur 1. Verkoop van nieuwe personenauto's in 2008 (particulieren), met verdeling naar CO₂-uitstoot en aan- of afwezigheid van een roetfilter (DPF)

Volgens Febiac, de Belgische automobiel- en tweewielerfederatie, is de verkoop van deze auto's nog toegenomen in de eerste zeven maanden van 2009. In totaal werden 12.720 auto's of 45 % meer dan in dezelfde periode vorig jaar, in het verkeer gebracht die minder dan 105 g CO₂/km uitstoten. Tot en met juli werden er ook 27.920 auto's ingeschreven die tussen 105 en 115 gram CO₂ uitstoten, een stijging met liefst 51 % t.o.v. deze periode vorig jaar. De algemene autoverkoop daalde in die eerste zeven maanden met 16 % [6].

Deze maatregel blijkt dus relatief succesvol, maar de vraag is of het stimuleren van kleine dieselauto's zonder roetfilter wel een goede zaak is. Hier zou op een eenvoudige manier aan verholpen kunnen worden, door er bvb. de voorwaarde aan toe te voegen dat enkel auto's met een roetuitstoot van < 0,005 g/km (dus met roetfilter) voor de korting in aanmerking komen.

3.2 Korting op de aankoopprijs voor zuinige diesels met af-fabriek roetfilter

Sinds juli 2007 wordt eveneens een korting op factuur van € 150 (niet geïndexeerd) toegekend aan dieservoertuigen die met een roetfilter zijn uitgerust. Voorwaarden hiervoor zijn een CO₂-uitstoot lager dan 130 g/km, en een roetuitstoot van maximaal 0,005 g/km. Voor het jaar 2009 is het geïndexeerd bedrag € 210. Een af-fabriek roetfilter kost gemiddeld zo'n € 500 tot € 600 als deze niet standaard op de auto is geïnstalleerd.

In 2008 zijn er 87.347 dieselauto's met minder dan 130 g CO₂/km aangekocht door particulieren. Daarvan waren er 20.397 of zo'n 23% uitgerust met een af-fabriek roetfilter, die dus hebben kunnen genieten van de korting. Ter vergelijking, van alle in 2008 door particulieren aangekochte dieselauto's met méér dan 130 g CO₂/km (127.874) is er zo'n 42% uitgerust met een roetfilter [5]. Het aandeel "schone" diesels is dus aanzienlijk hoger in de categorie die geen korting krijgt dan in de categorie die wel € 200 terugbetaald krijgt.

3.3 Vermindering van registratiebelasting voor LPG-auto's

Nieuwe personenauto's die met een LPG-installatie worden uitgerust, krijgen een vermindering van de registratiebelasting (BIV) van € 298. In het geval de oorspronkelijke BIV minder bedraagt dan € 298, dan wordt de vermindering beperkt tot het bedrag van de belasting. Deze vermindering geldt ook voor tweedehands auto's, maar dan wordt het bedrag wel gradueel verlaagd naarmate de auto ouder is.

In 2008 zijn 863 nieuwe personenauto's ingeschreven die met een LPG-installatie werden uitgerust, of minder dan 0,2% van alle nieuwe auto's. Er zijn in 2008 ook 9.952 tweedehands auto's met een LPG-installatie ingeschreven, wat neerkomt op 1,5 % van de totale tweedehandsmarkt [5].

3.4 Vlaamse premie voor euro 3 diesels met retrofit roetfilter

Naar aanleiding van de periodes met een te hoge concentratie fijn stof op het einde van het jaar 2008, heeft de Vlaamse regering besloten om een premie te geven aan particulieren die een retrofit roetfilter op hun auto installeren. Sinds april 2009 financiert de Vlaamse overheid 80% van de aankoop van dergelijke roetfilters, met een maximum van € 400. Deze regeling geldt enkel voor euro 3 dieservoertuigen in het bezit van particulieren. Er is een totaal budget van € 6 miljoen voorzien. Hiermee kunnen in totaal 15.000 dieselauto's met een retrofit roetfilter uitgerust worden. Er rijden in totaal 513.429 euro 3 dieselauto's rond in Vlaanderen, die dus in aanmerking zouden komen voor de premie [5].

Twee maand na de lancering had slechts 1 particulier een subsidie aangevraagd [7], en na 4 maanden is dit gestegen tot 25 [8].

3.5 Waals bonus-malus systeem op basis van CO₂-uitstoot

De Waalse regering heeft een bonus-malus systeem ingevoerd op basis van de CO₂-uitstoot van voertuigen. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen diesel- of benzineauto's. Evenmin wordt verlangd dat, in geval van een dieselauto, deze uitgerust is met een roetfilter. Bij de aankoop van een eerste auto, is een bonus voorzien als de CO₂-uitstoot lager ligt dan 146 g/km. In Tabel 1 staan de bedragen van de bonus, afhankelijk van de CO₂-uitstoot. Ligt de uitstoot echter hoger dan 196 g CO₂/km, dan moet de bestuurder rekening houden met een malus. De bedragen van de malus staan in Tabel 2. Ligt de uitstoot tussen 146 en 196 g/km, is er een bonus noch malus voorzien.

Tabel 1. Bonus-bedragen bij aankoop van een nieuwe auto door particulieren in het Waals gewest.

CO ₂ -uitstoot (g/km)	< 105	106 - 115	116 - 125	126 - 135	136 - 145
Bonus (€)	1000	800	200	150	100

Tabel 2. Malus-bedragen bij aankoop van een nieuwe auto door particulieren in het Waals gewest.

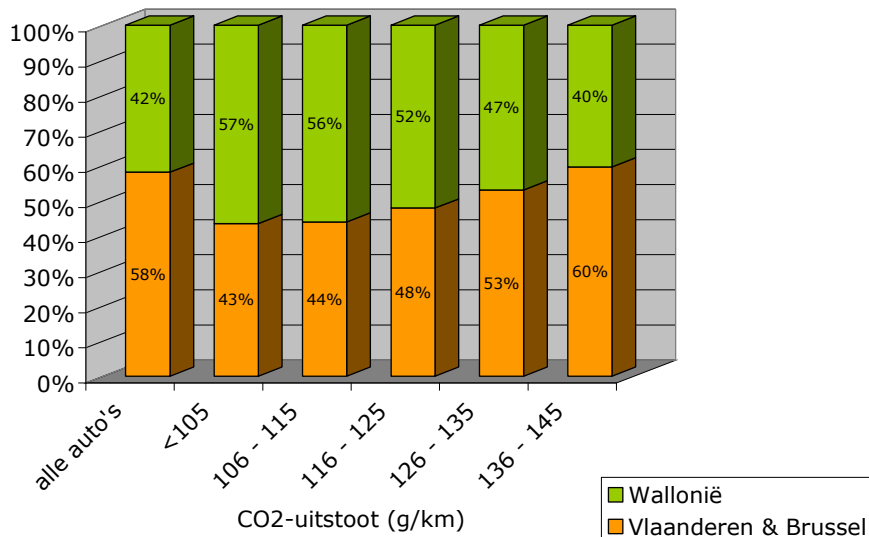
CO ₂ -uitstoot (g/km)	196 - 205	206 - 215	216 - 225	226 - 235	236 - 245	246 - 255	> 255
Malus (€)	100	150	200	250	300	350	350

Wanneer men z'n oude auto inruilt voor een andere (nieuw of tweedehands), wordt de CO₂-uitstoot van de oude auto vergeleken met de nieuwe. Men kan een bonus krijgen als de nieuwe een stuk zuiniger is als de oude, en tegelijk ook behoort tot één van de klassen zoals gedefinieerd in Tabel 1. Het kan voorkomen dat 2 particulieren die eenzelfde auto kopen, een verschillende bonus krijgen. Hoe minder zuinig je vorige auto was, hoe groter je bonus. Deze bonus kan gaan van € 100 tot € 1000.

Verbruikt de nieuwe auto meer, dan krijgt de bestuurder een malus, die ook varieert van € 100 tot € 1000. Ook in het malus-systeem kan het zijn dat 2 particulieren, die eenzelfde auto kopen, een verschillende malus moeten betalen. Hoe minder zuinig je vorige auto was, hoe minder malus je zal moeten betalen.

De gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw verkochte voertuigen ligt in Wallonië een stuk lager dan in de rest van België. In het jaar 2007 was het gemiddelde in Vlaanderen 155 g CO₂/km, in Wallonië 145 g CO₂/km. In het jaar 2008 zijn deze gemiddeldes afgenomen tot respectievelijk 149 g/km en 139 g/km [5]. Het absolute verschil is na invoering van het bonus-malus systeem dus ongewijzigd gebleven.

Als we kijken naar de verdeling van de nieuw ingeschreven auto's in 2008, dan zien we dat er meer auto's met lage CO₂-uitstoot in Wallonië zijn ingeschreven (zie Figuur 2). Globaal gezien worden er meer auto's ingeschreven in Vlaanderen & Brussel dan in Wallonië (178.000 t.o.v. 128.000), maar in de categorieën die in aanmerking komen voor een bonus is Wallonië koploper (88.000 t.o.v. 90.000). Het effect is het grootst voor de auto's die in aanmerking komen voor een hoge bonus (< 115 g CO₂/km) én bovendien in aanmerking komen voor een korting op de aankoopprijs (zie eerder 3.1). Deze 2 voordelen zullen elkaar ongetwijfeld versterken.



Figuur 2. Verkooppercentages nieuwe auto's in Wallonië en in Vlaanderen & Brussel, opgedeeld volgens CO₂-uitstoot (en bonus-categorie) [5]

Volgens Febiac gaan de categorieën auto's die minder dan 115 g CO₂/km uitstoten in Wallonië sterker vooruit dan in de andere gewesten [9]. Daarnaast stelt Febiac dat de categorie auto's die minder dan 146 g CO₂/km uitstoten in de 3 eerste maanden van 2008 in Wallonië goed is voor 71% van de verkoop, tegen 64% in Brussel en slechts 57% in Vlaanderen. Bovendien gaan volgens hen de categorieën met de hoogste CO₂-emissies er in Wallonië sneller op achteruit en dat ten gunste van de gemiddelde categorieën.

Ook dit systeem bevoordeelt dieselveertuigen, aangezien het louter CO₂-gebaseerd is. Er is ook geen verplichting of aanmoediging om een nieuwe dieselwagen met een roetfilter uit te rusten. Integendeel, door CO₂-grenzen te definiëren kan het zijn dat het kiezen voor een auto met roetfilter een kleinere bonus, of grotere malus oplevert. Een roetfilter verhoogt de CO₂-uitstoot namelijk met enkele g/km. Van de ongeveer 90.000 auto's die in aanmerking komen voor een bonus, is 79% een dieselauto, wat overeenkomt met het Belgische gemiddelde [5]. Van deze dieselauto's is slechts 22% met een roetfilter uitgerust, wat een stuk lager is dan het Belgische gemiddelde bij particulieren voor 2008 (35%).

3.4 Aftrekbaarheid bedrijfswagen CO₂-afhankelijk

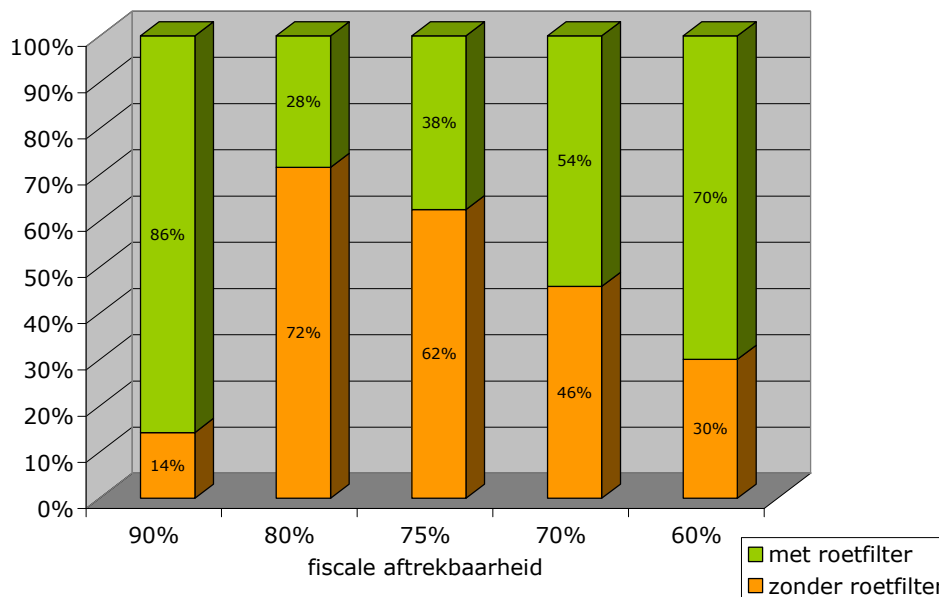
In België zijn bedrijfswagens, de Nederlandse 'auto van de zaak', een relatief populair verloningsmiddel. Van alle in 2008 in België nieuw ingeschreven personenauto's is net geen 40% een bedrijfswagen. Tot 1 april 2008 bedroeg de fiscale aftrekbaarheid van deze bedrijfswagens standaard 75%. Vanaf 1 april 2008 gelden voor alle bedrijfswagens de aftrekbaarheidsregels vermeld in Tabel 3. Tankkaarten blijven wel voor 100% aftrekbaar.

Tabel 3. Aftrekbaarheid bedrijfswagens volgens CO₂-uitstoot

CO ₂ -uitstoot (g/km)		Fiscale aftrekbaarheid
Diesel	Benzine	
< 105	< 120	90%
105 – 115	120 – 130	80%
115 – 145	130 – 160	75%
145 – 175	160 – 190	70%
> 175	> 190	60%

In 2008 is de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw ingeschreven bedrijfswagens nog steeds hoger dan deze van de nieuwe auto's ingeschreven door particulieren, nl. 152 g CO₂/km t.o.v. 142 g CO₂/km. Binnen de bedrijfswagens is er wel een opmerkelijk verschil gebleken tussen de auto's die een bedrijf in eigen beheer aankoopt, en deze die via leasingmaatschappijen ter beschikking worden gesteld. Deze laatste hebben een gemiddelde CO₂-uitstoot van 146 g/km, waar dit bij de aangekochte 160 g/km bedraagt. In het jaar 2008 is de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe bedrijfswagens t.o.v. deze ingeschreven in 2007 wel sterker afgenomen dan deze van de auto's aangekocht door particulieren, namelijk - 7 g/km t.o.v. -4 g/km [5]. Ook hier valt het hoge aantal diesels op: 90% van alle in 2008 ingeschreven bedrijfswagens zijn dieselauto's.

Door ook grenzen te definiëren o.b.v de CO₂-uitstoot, kan het zijn dat een dieselauto zonder roetfilter meer bevoordeeld wordt dan diezelfde dieselauto mét roetfilter. Een dieselauto mét roetfilter zal namelijk een aantal g/km CO₂ meer uitstoten, zodat deze extra grammen er net kunnen voor zorgen dat de auto in een lagere aftrekbaarheidscategorie terecht komt. Bij de in 2008 nieuw ingeschreven bedrijfswagens merken we dat hoe hoger de fiscale aftrekbaarheid, hoe lager het percentage auto's met roetfilter (zie Figuur 3).



Figuur 3. Percentage nieuwe bedrijfswagens (2008) met en zonder roetfilter, per fiscale aftrekbaarheidscategorie

De enige uitzondering is de categorie $< 105 \text{ g CO}_2/\text{km}$, maar zoals eerder gezegd zijn dit meestal auto's van speciale groene reeksen die standaard een roetfilter hebben. Deze groep is trouwens te verwaarlozen in aantal, met 2.874 eenheden of 1,4% van alle bedrijfswagens. In de lagere aftrekbaarheidsschalen komen meer prestige-auto's voor, die vaker standaard met een roetfilter zijn uitgerust. Door de eenvoudige voorwaarde in te voeren dat een dieselauto een maximale roetuitstoot van $0,005 \text{ g/km}$ mag hebben, zou het percentage auto's met roetfilter in de zuinigste categorieën kunnen verhogen.

3.5 Solidariteitsbijdrage werknemer voor bedrijfswagen CO₂-afhankelijk

De solidariteitsbijdrage is een vast maandelijks bedrag dat door de werkgever wordt betaald aan de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid voor bedrijfswagens die ook voor privé-doeleinden worden gebruikt. In het oude forfaitaire systeem werd de sociale bijdrage berekend op basis van twee gegevens: het fiscaal vermogen van de auto en de afstand tussen woon- en werkplaats van de gebruiker (meer of minder dan 25 km). Sinds 1 januari 2005 wordt deze berekend aan de hand van de CO₂-uitstoot van de auto. Voor het boekjaar 2008 wordt de maandelijks CO₂-bijdrage als volgt berekend [10]:

- voor dieselveertuigen: $[(\text{g CO}_2/\text{km} \times 9 \text{ €}) - 600]/12 \times 1,05426$
- voor benzinevoertuigen: $[(\text{g CO}_2/\text{km} \times 9 \text{ €}) - 768]/12 \times 1,05426$
- voor LPG-voertuigen: $[(\text{g CO}_2/\text{km} \times 9 \text{ €}) - 990]/12 \times 1,05426$

Voertuigen met elektrische aandrijving zijn aan de maandelijks minimum bijdrage van 20,83 € onderworpen.

SD Worx onderzocht of de CO₂-regeling die in 2005 werd ingevoerd een invloed heeft op het bedrijfswagenprogramma van de werkgevers: 1 op 5 bedrijven antwoordde bevestigend [11]. Van de totaal bevraagde groep werkgevers heeft 15% het wagenpark aangepast en gekozen voor zogenaamd 'groene' auto's. In welke mate dit een daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot als gevolg heeft gehad, is echter moeilijk te bepalen.

Een andere studie leidde tot andere resultaten. Daarin werd een bevraging uitgevoerd van de 5 belangrijkste leasemaatschappijen in België. De helft van de ondervraagden was van mening dat de solidariteitsbijdrage in functie van de CO₂-uitstoot slechts een matig effect heeft op de vergroening van de vloot [12]. Eén ondervraagde was van mening dat er zelfs geen effect is. De reden die ze voor het beperkte succes aangeven, is dat de bijdrage eigenlijk een vervangende taks is. Tot 31 december 2004 bestond er namelijk een solidariteitsbijdrage op bedrijfswagens die gelijk was aan 33% van het voordeel in natura dat de bedrijfswagen voor de werknemer vormt. Dat voordeel in natura was afhankelijk van de afstand woon-werkverkeer (meer of minder dan 25 km) en van het fiscaal vermogen van de auto. Omdat er reeds een solidariteitsbijdrage bestond, is het effect minder groot.

4. Wat zal de toekomst brengen?

4.1 Aangekondigde maatregelen

Fiscaliteit gebaseerd op milieuparameters.

In juli 2006 al heeft de toenmalige Vlaamse Regering in een persmededeling meegedeeld dat ze de intentie had om de autofiscaliteit te hervormen. Daarin wordt gesteld dat de Vlaamse Regering voor de ecoscore kiest als systeem voor de hervorming van de belasting voor personenauto's. De ecoscore is een 'well-to-wheel' score tussen 0 en 100, gebaseerd op de individuele emissies van de euronorm en gecombineerd met de CO₂-uitstoot en het brandstofverbruik. Hierbij worden dus verschillende schade-effecten mee in rekening gebracht: broeikas-effect, luchtkwaliteit en geluidshinder. De invoering van een hervorming van de verkeersbelastingen zou samenvallen met de overname van de inning van de verkeersbelastingen, hetgeen is uitgesteld tot ten vroegste 2011 [13].

In het regeerakkoord van de nieuwe Vlaamse Regering wordt vermeldt dat de inning van de verkeersbelastingen vanaf 1 januari 2011 in eigen beheer zal genomen worden. Vervolgens zal ze een vergroening van de autofiscaliteit (registratiebelasting en jaarlijkse verkeersbelasting) op basis van de milieuprestaties van de auto doorvoeren. In afwachting van het nieuwe systeem zou op korte termijn al een bonus-malussysteem voor particuliere auto's ingevoerd worden, met een korting of toeslag op de registratiebelasting op basis van de milieukeurmerken van de auto [14]. In dit regeerakkoord wordt de ecoscore niet meer expliciet vermeld als systeem om de milieuprestaties/milieukeurmerken van een auto te definiëren. De CO₂-uitstoot en/of euronorm, de meer gangbare Europese definities, zouden waarschijnlijk ook in aanmerking komen. Ook de nieuwe Brusselse regering maakt in haar regeerakkoord melding van een hervorming van de registratiebelasting en van de verkeersbelasting om voertuigen met hoge milieuprestatie te valoriseren [15].

Kilometerheffing voor personenauto's.

De Vlaamse regering zal een kilometerheffing voor het vrachtvervoer over de weg invoeren met als streefdatum 2013 [14]. De timing wordt echter afgestemd op de andere gewesten en er wordt rekening gehouden met de evolutie in Nederland. Wat het personenvervoer betreft, wordt onderzocht onder welke voorwaarden (mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid, haalbaarheid ...) een kilometerheffing voor personenauto's kan worden ingevoerd. Om dat te bepalen, wordt een pilootproject opgezet. Ook in Brussel maakt het regeerakkoord melding van de invoering van een slimme kilometerheffing, in overleg met de andere gewesten [15].

4.2 Wat vinden de stakeholders?

In november en december 2009 heeft VITO een draagvlakonderzoek uitgevoerd over toekomstige beleidsmaatregelen ter stimulering van milieuvriendelijke auto's. Hiertoe zijn een aantal rondetafelgesprekken georganiseerd, waarop de verschillende stakeholders hun mening konden geven over verschillende voorstellen. Er waren vertegenwoordigers van de industrie aanwezig (conventionele en alternatieve voertuigen en brandstoffen), van gebruikersorganisaties, milieubewegingen, automobilistenverenigingen en

beleidsmakers, in totaal een 40-tal aanwezigen. Naast het deelnemen aan de discussie, moesten ze achteraf ook een aantal voorstellen van beleidsmaatregelen beoordelen naar zowel effectiviteit, prioriteit als haalbaarheid. De voorstellen tot beleidsmaatregelen waren onder andere een eenvoudige hervorming van de bestaande autofiscaliteit, het differentiëren van accijnzen op brandstoffen, het verplichten van brandstofdistributeurs om schone brandstoffen aan te bieden, systemen van 'congestion charge' in de steden, het verlenen van gebruikersvoordelen, het creëren van milieuzones, het invoeren van een kilometerheffing, etc.

De analyse naar effectiviteit is uitgevoerd door middel van de Rasch-methodologie [16]. Uit de analyse bleek dat slechts 3 maatregelen volgens alle stakeholders een hoge effectiviteit hebben in het stimuleren van milieuvriendelijke auto's:

- het verlagen van accijnzen op milieuvriendelijke brandstoffen;
- het aanpassen van de registratiebelasting op basis van milieukeurmerken;
- het verplichten van brandstofdistributeurs om milieuvriendelijke brandstoffen aan te bieden.

Op basis van de analyse van de overige beoordelingen, met name op het vlak van haalbaarheid en prioriteit, hebben we 2 scenario's kunnen opstellen [2]. De ene bevat een realistische set van maatregelen, de andere een eerder progressieve mix.

Realistisch scenario

Hierin komen enkel maatregelen voor die gemiddeld genomen als effectief en haalbaar werden beschouwd, en waar door de meesten een redelijke prioriteit aan was toegedicht.

- Milieukeurmerken van een auto worden bepaald door de combinatie CO₂-uitstoot en euronorm;
- registratiebelasting gebaseerd op milieukeurmerken;
- jaarlijkse verkeersbelasting gebaseerd op milieukeurmerken;
- standaardisatie van milieuvriendelijke brandstoffen;
- lagere accijnzen op milieuvriendelijke brandstoffen;
- subsidies voor het retrofitten van oude voertuigen (LPG voor benzine-, roetfilter voor dieselauto's);
- verplichte quota met betrekking tot het aandeel milieuvriendelijke voertuigen in publieke vloten.

Dit zijn, zoals te verwachten was, maatregelen die in andere landen reeds doorgevoerd zijn, en waar in België reeds plannen voor bestaan. Ze duiden ook duidelijk de tekortkomingen van het huidige Belgische beleid aan, zoals de huidige (en verouderde) belastingsvoet voor de registratiebelasting en jaarlijkse verkeersbelasting. Deze is nog steeds gebaseerd op de fiscale pk, die bepaald wordt door de cilinderinhoud van de motor, en eventueel gecorrigeerd voor het vermogen. Daarnaast vormt het gebrek aan alternatieve brandstoffen een ander belangrijk punt, en impliciet ook de lage accijnzen op diesel en/of hoge op benzine.

Progressief scenario

Binnen dit scenario was vooral de hoge effectiviteit de beslissende factor, en niet zozeer de haalbaarheid of de prioriteit. De effectiviteit geeft het best de bereidheid van een stakeholder weer om een bepaalde maatregel te ondersteunen. Ten slotte is haalbaarheid iets waar een mouw aan gepast kan worden, en prioriteit een inschatting van de (hoog)dringendheid.

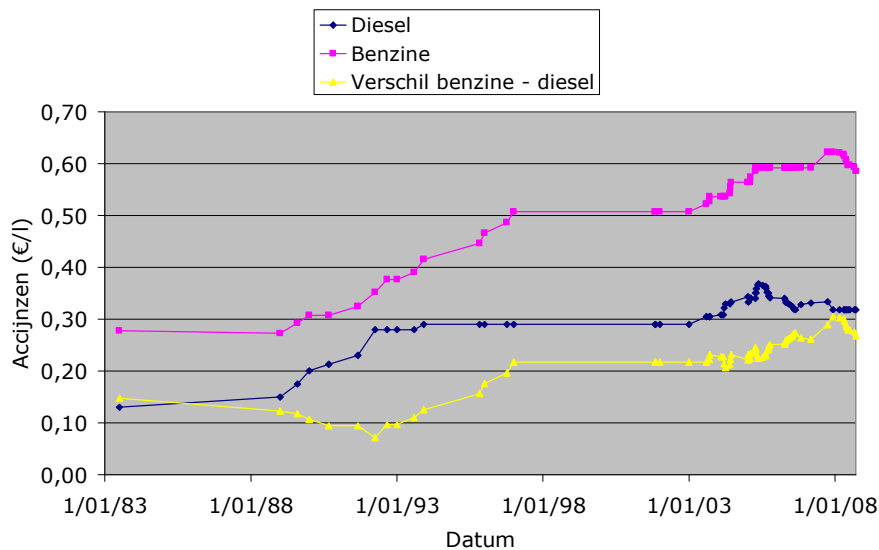
Hieronder zijn de maatregelen opgelijst die in het progressief scenario naar voren komen. Deze zijn dus eerder op langere termijn uitvoerbaar. Het valt op dat de schrootpremie hieronder valt, die als niet haalbaar werd gezien in de Belgische context. Dit draagvlakonderzoek dateert van vóór de heisa rond de schrootpremie, maar was ergens dus wel visionair.

- Milieukeurmerken van een auto worden bepaald door de ecoscore;
- de vervanging van de jaarlijkse verkeersbelasting met een kilometerheffing;
- subsidies om de vloot versneld te vernieuwen (of schrootpremie);
- het invoeren van quota met betrekking tot het aandeel milieuvriendelijke voertuigen in private vloten.

5. Bespreking en conclusies

Na deze opsomming van beleidsmaatregelen ter promotie van 'milieuvriendelijke' auto's, zouden we de stand van zaken van het Belgische wagenpark willen meegeven. Dit maakt het eenvoudiger om de besproken maatregelen naar waarde in te schatten.

Op het einde van het jaar 2008 reden er in België 5.139.719 personenauto's rond. Daarvan zijn net iets meer dan de helft uitgerust met een dieselmotor. De oudere voertuigen zijn over het algemeen benzineauto's, waar de nieuwe voornamelijk diesels zijn. Sinds 2006 telt het Belgische wagenpark meer diesel- dan benzineauto's. Deze opgang van dieselwagens is een vrij recent fenomeen. Het aantal dieselauto's is tussen 1996 en 2006 met maar liefst 76% gestegen. Van alle in 2006 nieuw ingeschreven personenauto's zijn 75% dieselauto's, in 2007 bedroeg dit 77% en in 2008 is dit cijfer opgelopen tot 79% [5]. Dit is ongetwijfeld gedeeltelijk te wijten aan de vooruitgang van de dieseltechniek, maar ook en voornamelijk aan de voordelen die dieselrijden biedt in België. Zo zijn de accijnzen op diesel steeds een fractie geweest van deze op benzine (zie Figuur 4), wat ervoor zorgt dat je aan de Belgische pomp minder betaalt per liter diesel dan in de rest van Europa (op Spanje en Luxemburg na). De benzineprijs behoort daarentegen tot de hoogste in Europa, enkel in Nederland betaal je meer [17]. Om deze lagere accijnzen te compenseren, betaalde je vanaf 1996 een jaarlijkse 'accijnscompenserende verkeersbelasting' voor een dieselauto. Deze is gradueel verminderd totdat deze in januari 2008 volledig is afgeschaft [18]. Sindsdien betaal je voor (gelijkwaardige) benzine- en dieselauto's evenveel jaarlijkse belasting. De registratiebelasting is steeds onafhankelijk van de brandstof geweest.



Figuur 4. Evolutie accijnzen op benzine en diesel sinds januari 1983 tot september 2008

De huidige maatregelen, die in Hoofdstuk 3 staan opgesomd, zijn bijna allemaal louter CO₂-gebaseerd. Deze maatregelen bevoordelen dus nog eens dieselauto's, aangezien dieselauto's een lagere CO₂-uitstoot hebben dan gelijkaardige benzineauto's. Dieselauto's stoten wel meer stoffen uit die een impact hebben op de luchtkwaliteit, zoals NO_x en roet. Aan deze laatste kan verholpen worden door dieselauto's met af-fabriek roetfilters uit te rusten, wat in steeds meer Europese landen gestimuleerd of zelfs de facto verplicht wordt. In België niet, het is zelfs zo dat een auto met een af-fabriek roetfilter uitrusten, ervoor kan zorgen dat je een lagere of zelfs helemaal geen premie krijgt. Je ziet dan ook dat het percentage met roetfilter uitgeruste dieselauto's lager ligt bij de auto's die één of andere premie krijgen (25%), dan bij de auto's die geen premie krijgen (41%). De federale regering heeft wel besloten om ongeveer € 200 premie te geven aan particulieren die een auto kopen met af-fabriek roetfilter, maar wel enkel indien je auto minder dan 130 g CO₂/km uitstoot. Dit is een fractie van de kostprijs van een roetfilter (€ 500 à 600), en enkel geldig voor een beperkt aantal auto's. Dit is dan ook een weinig succesvolle maatregel gebleken. Dit alles maakt dat van alle in 2007 en 2008 nieuw ingeschreven dieselauto's resp. slechts 31% en 42% met een af-fabriek roetfilter is uitgerust. Dit percentage wordt omhoog getrokken door de bedrijfswagens, waar 49% van de nieuwe auto's met een roetfilter is uitgerust.

Dit bevoordelen van dieselauto's heeft ervoor gezorgd dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw ingeschreven personenauto's in België tot de laagste van Europa behoort. In 2006 en 2007 bekleedden we de 4^e plaats op de Europese ranglijst met resp. 153 en 152 g CO₂/km [19]. In 2008 zou dit verder gedaald zijn tot 146 g/km.

De maatregelen die in de toekomst zouden doorgevoerd worden, zouden een halt kunnen toeroepen aan de verdere verdieselijking van het Belgische wagenpark. De maatregelen die vooropgesteld worden door de verschillende gewestelijke regeringen, komen overeen met wat een draagvlakonderzoek heeft uitgewezen. Alleen hoor je nergens iets over de

verhoging van de accijnzen op diesel. Dit zou een zeer onpopulaire maatregel zijn, maar toch een van de meest effectieve als we de stakeholders mogen geloven.

6. Referenties

Formatted: English (U.K.)

- [1] "Current fleet renewal schemes", ACEA, European Automobile Manufacturers' Association, www.acea.be, update 19/05/2009.
- [2] "Clean Vehicle Research", CLEVER, BELSPO-studie uitgevoerd door VUB, VITO, ULB, RDC Environnement. 2007-2010.
- [3] Govaerts L. et al., 2005. "Bepalen van een Ecoscore voor voertuigen en toepassing van deze Ecoscore ter bevordering van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen". Studie uitgevoerd in opdracht van AMINAL, Eindverslag Taak 5a – Inventarisatie beleidsmaatregelen, Project AMINAL/MNB/TVM/ECO.
- [4] "CO₂ en zuinige auto's", Federale Overheidsdienst Leefmilieu, www.zuinigewagen.be, 20/08/2009.
- [5] Gegevens aangeleverd door de DIV, Dienst Inschrijvingen van Voertuigen, van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit, 31/12/2008.
- [6] "Belg reed nog nooit zo groen.", De Standaard, www.standaard.be, 25/08/2009.
- [7] "Vlaming lust roetfilter niet", De Standaard, www.standaard.be, 04/06/2009.
- [8] "Amper vraag naar roetfilterpremie", De Morgen, www.demorgen.be, 13/08/2009.
- [9] "Is de Belgische markt voor nieuwe auto's 'groen'?" Febiac, Belgische automobielen en tweewielerfederatie, www.febiac.be, 20/06/2008.
- [10] Willems (2005) "Het nieuwe stelsel van CO₂-bijdragen". Fleet Magazine, januari 2005.
- [11] SD Worx, 2006. "Verloning op maat zit in de lift. Bedrijfswagens blijven populair voordeel, maar CO₂-taks laat zich voelen!". www.sd.be, 19/09/2006.
- [12] Saveyn, A., 2007. "Hoe groen is het aanbod van bedrijfswagens van Belgische leasemaatschappijen?", thesisonderzoek, Instituut voor Permanente Vorming, Universiteit Gent.
- [13] Ecoscore.be, website van de Vlaamse, Brusselse en Waalse overheid. www.ecoscore.be.
- [14] Regeerakkoord Vlaanderen, 2009. "Vlaanderen 2009-2014." Regeerakkoord van de Vlaamse Regering, www.vlaanderen.be, 09/07/2009.
- [15] Regeerakkoord Brussel, 2009. "Een duurzame ontwikkeling van het gewest ten dienste van de Brusselaars." Regeerakkoord van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- [16] Mairesse O. et al., 2009. "Policy measures for a greener private fleet: a Rasch analysis". Proceedings of the BIVIC-GIBET Transport Research Days 2009. Brussels, 27/05/2009.
- [17] "Geen extra belasting meer voor dieselveertuigen vanaf aanslagjaar 2008", Federale Overheidsdienst Financiën, www.minfin.fgov.be, 09/01/2008.
- [18] "Waarom teveel betalen voor autobrandstof?", VAB, Vlaamse Automobilistenbond, www.vab.be, 26/08/2009.
- [19] "Reducing CO₂ Emissions from New Cars: A Study of Major Car Manufacturers' Progress in 2007.", European Federation for Transport and Environment, www.transportenvironment.org, 08/2008.

Field Code Changed