



BOND BETER LEEFMILIEU

Tweakerkenstraat 47
1000 Brussel
tel. 02/282 17 20
fax. 02/230 53 89

**BRUSSELSE RAAD
VOOR
HET LEEFMILIEU**

Zaterdagplein 13
1000 Brussel
tel. 02/217 56 33
fax. 02/217 06 11

**INTER-
ENVIRONNEMENT
BRUXELLES**

rue du Midi 165
1000 Bruxelles
tél. 02/223 01 01
fax. 02/223 12 96

**INTER-
ENVIRONNEMENT
WALLONIE**

rue Nanon 98
5000 Namur
tél. 081/25 52 80
fax. 081/22 63 09

Dossier met voorstellen rond groene fiscaliteit

18 augustus 2011

INHOUD

ALGEMENE INLEIDING

INLEIDENDE NOTA ENERGIE EN KLIMAAT

FICHE 1: KLIMAAT-ENERGIE BIJDRAGE

FICHE 2: VEILINGSINKOMSTEN BIJ EEN HOGERE EUROPESE
EMISSIEREDUCTIEDOELSTELLING

FICHE 3: EEN HEFFING OP DE AFGESCHREVEN
KERNCENTRALES

FICHE 4: AFSCHAFFEN BELASTINGSVRIJSTELLING VOOR
BIOBRANDSTOFFEN

INLEIDENDE NOTA TRANSPORT

FICHE 5: BEDRIJFSWAGENS

FICHE 6: AANKOOP VAN EEN AUTO

FICHE 7: ACCIJNZEN

FICHE 8: SLIMME KILOMETERHEFFING

FICHE 9: BELASTING OP LUCHTVERVOER

INLEIDENDE NOTA ANDERE MAATREGELEN

FICHE 10: BELASTING OP FYTOSANITAIRE PRODUCTEN
(PESTICIDEN)

FICHE 11: HERZIENING KADASTRAAL INKOMEN (KI) EN
ONROERENDE VOORHEFFING

ALGEMENE INLEIDING

We staan voor grote maatschappelijke uitdagingen: terwijl landen kampen met de erfenis van de financiële crisis moeten ze de duurzame economie van de toekomst uitbouwen. De overheidsfinanciën van heel wat landen staan onder druk en de eurozone gaat door een moeilijk aanpassingsproces. Nochtans kan enkel een slagkrachtige overheid en een ambitieus investeringsbeleid de basis leggen voor een economie die opbloeit binnen een begrensd energie- en grondstoffengebruik. Een vergroening van de inkomsten en uitgaven van de overheid is een noodzakelijk onderdeel van elk beleid dat succesvol de erfenis van het verleden en de uitdagingen van de toekomst wil aanpakken.

Helaas liggen in België de kaarten uitzonderlijk slecht. Veel belastingen en subsidies die in ons land in voege zijn, zetten een rem op broodnodige vergroening. Een internationale studie in opdracht van de Europese Commissie ¹ illustreert bijvoorbeeld dat België de twijfelachtige eer heeft Europees kampioen te zijn van milieuschadelijke subsidies voor bedrijfswagens. Door dat soort schadelijke stimuli af te schaffen, vermijden we niet alleen ongewenste uitgaven, maar verminderen we bovendien indirecte maatschappelijke kosten. Vermeden schadekosten, bijvoorbeeld op het vlak van de volksgezondheid, zijn erg belangrijk maar worden al te vaak over het hoofd gezien bij het beoordelen van inkomsten en uitgaven.

De milieuheffingen in België behoren tot de laagste van Europa. De combinatie van lage heffingen en hoge milieuschadelijke subsidies betekent dat België de laagste netto milieubelastingen van Europa heeft. Alleen al de Belgische netto milieubelastingen op het Europese gemiddelde brengen zou 1% van het BNP extra inkomsten genereren. Met het Porter-effect indachtig (koplopers creëren een economisch voordeel) dient de ambitie echter veel verder te gaan dan een Europese middenmoot positie.

Deze voorstellen van de milieubeweging willen bijdragen tot gezonde overheidsfinanciën. Voorliggende voorstellen kaderen bij voorkeur in een meer algemene hervorming van de overheidsfinanciering. Daarbij zouden bijvoorbeeld de lasten op arbeid kunnen verlaagd worden zonder daarbij de stabiele lange termijn financiering van de sociale zekerheid uit het oog te verliezen. In algemene termen heeft de fiscaliteit arbeid steeds zwaar belast in België. Als gevolg daarvan is er een hoge arbeidsproductiviteit ontstaan. Efficiëntie winsten zijn eerder noodzakelijk op het vlak van energie en materialen om zo een antwoord te formuleren voor de klimaatverandering en de schaarste van grondstoffen. Het is van het hoogste belang dat we de fiscale instrumenten creëren om productiviteitswinsten eerder op die terreinen te zoeken dan in het schrappen van jobs.

Groene belastingen zijn steeds sturende maatregelen naar een betere kwaliteit van het leefmilieu in de ruime zin van het woord. In vele gevallen zijn de maatregelen eveneens financierend. In alle gevallen echter dalen de indirecte maatschappelijke kosten. Zo is het sturende effect van een slimme kilometerheffing een alternatief voor zware investeringen in nieuwe wegen, bruggen of rijvakken. De vermeden uitgaven kunnen aanzienlijk zijn. De milieubeweging is van mening dat de kosten en baten

¹ “Company car taxation”, Copenhagen Economics, in opdracht van Europese Commissie DG TAXUD (2009)

van de verschillende maatregelen als geheel dienen bekeken te worden. De inkomsten en uitgaven voor elke maatregel of domein worden hierbij niet strikt afzonderlijk bekeken. Belangrijk is wel dat de geïnde inkomsten verstandig mee besteed worden in de vergroening van onze economie. Verder is het ook belangrijk dat de regio's en de federale staat samen tot een globaal akkoord komen over de belastingsdruk in dit land.

De leidraad “de vervuiler betaalt” mag niet verworden tot “de betaler mag vervuilen” en “wie niet kan betalen, mag niks”. Daarom wordt in alle gevallen ook aandacht besteed aan de sociale impact van de voorgestelde maatregelen. In elk geval, een duurzame economie is op lange termijn essentieel voor het behoud van de welvaart en het welzijn in onze regio's. De zwaksten in onze maatschappij draaien vaak het meest op voor de grote maatschappelijke kosten van een onduurzame economie. Groen en sociaal zijn immers niet los te koppelen van elkaar.

Dit document bundelt een aantal voorstellen voor vergroening van de overheidsinkomsten en uitgaven rond de clusters van energie, mobiliteit, landbouw en ruimtelijke ordening. Dit is geen exhaustieve lijst, maar bevat 11 concrete en haalbare voorstellen die allen bijdragen tot de noodzakelijke vergroening van onze economie. Een brede kijk op vergroening van de rol die de overheid speelt in de economie, door niet alleen inkomsten en vermeden uitgaven, maar ook vermeden maatschappelijke externe kosten mee in rekening te nemen, is de toegevoegde waarde van deze voorstellen.

De voorstellen zijn vandaag haalbaar en laten op korte termijn een bijsturing toe van onze economie. De voorstellen zijn echter slechts een stap op de lange weg naar een duurzamere manier van produceren en consumeren en zijn dus zeker niet het eindpunt van de noodzakelijke lange termijn bijsturing die vereist is.

INLEIDENDE NOTA ENERGIE EN KLIMAAT

Om een kans te hebben de klimaatverandering een halt toe te roepen, zullen geïndustrialiseerde landen tegen 2050 hun emissies moeten reduceren tot 95%. De omslag naar deze koolstofarme economie is een enorme uitdaging. Een uitdaging waar geld voor zal nodig zijn. Maar, hoe langer we de noodzakelijke acties uitstellen, hoe duurder dit zal worden.

Bovendien zal niets doen ons veel duurder komen te staan. Stern becijferde dat maatregelen om onze CO₂-uitstoot te reduceren ons jaarlijks 1 tot 2% van ons wereldwijde bruto binnenlands product (BBP) zullen kosten. Indien we niets doen, zullen we volgens Stern in de toekomst 5 tot 20% van ons wereldwijde BBP moeten uitgeven om de gevolgen van klimaatverandering te bestrijden. Dat de kost voor het aanpakken van de klimaatverandering bij het uitblijven van maatregelen alleen maar zal stijgen, werd recent nog aangetoond door het Internationaal energieagentschap (IEA) in de World Energy Outlook 2010. Het IEA schat dat het beperken van de wereldwijde temperatuurstijging tot 2 graden door het mislukken van de klimaattop in Kopenhagen ons 1 biljoen dollar extra investeringen zal kosten.

Het is dan ook essentieel om nu onze verantwoordelijkheid op te nemen in de strijd tegen de klimaatverandering en gericht te investeren in maatregelen om het energieverbruik te verminderen en de CO₂-uitstoot te reduceren. Energiebesparing, energie-efficiëntie en hernieuwbare energie moeten ervoor zorgen dat we de klimaatdoelstellingen kunnen halen, en laten tegelijkertijd toe om onze energiebevoorrading te verzekeren, de competitiviteit van de bedrijven te verbeteren en bijkomende werkgelegenheid te scheppen.

Daarnaast dragen we als geïndustrialiseerd land ook een belangrijke historische verantwoordelijkheid in de klimaatverandering. In lijn met de principes van het VN klimaatverdrag, is het dan ook onze taak om ontwikkelingslanden financieel bij te staan in hun strijd tegen de klimaatverandering.

Voorliggende maatregelen op het vlak van energie- en klimaat hebben dan ook een dubbele doelstelling. Enerzijds moeten ze helpen om schadelijke activiteiten, die geen plaats hebben binnen een koolstofarme en energiezuinige economie, af te bouwen en onze CO₂-emissies te verminderen. Anderzijds moeten de hiermee gegenereerde inkomsten vervolgens gericht geïnvesteerd worden in energiebesparing en hernieuwbare energie. Hierbij moet de nadruk liggen op kansarme gezinnen, omdat zij de zwaarste klappen krijgen bij hoge energieprijzen. Daarnaast moeten ook middelen gereserveerd worden voor de aanpak van de klimaatverandering in ontwikkelingslanden.

Concreet stellen we vier maatregelen voor die sturend moeten optreden in de transitie naar een koolstofarme samenleving:

Een heffing op de afgeschreven kerncentrales moet het oneerlijk concurrentievoordeel van de uitbaters van deze kerncentrales wegwerken en de weg vrijmaken voor de investeringen in de toekomst;

- Een verhoging van de Europese klimaatambitie is niet alleen noodzakelijk in de strijd tegen de klimaatverandering, maar zal ons ook economisch voordeel opleveren en brengt geld in het laatje dat kan aangewend worden voor investeringen in energiebesparing en hernieuwbare energie;
- Een afschaffing van de fiscale vrijstelling van biobrandstoffen moet vermijden dat we onszelf vast rijden in het gebruik van onduurzame biobrandstoffen in een inefficiënte toepassing;
- Het instellen van een energie-CO₂ taks moet helpen het energieverbruik en de CO₂-uitstoot in alle sectoren te verlagen.

FICHE 1: KLIMAAT-ENERGIE BIJDRAGE

Het moduleren van de accijnzen op energie in functie van milieucriteria, genereert niet alleen aanzienlijke inkomsten – ongeveer 2 miljard euro – maar helpt ons bovendien om de 2020 doelstellingen van het Europese energie- en klimaatpakket te halen.

Context

- In België is de impliciete belasting op energie thans relatief gering, zowel ten opzichte van de buurlanden (Duitsland, Frankrijk, Nederland) als van het Europese gemiddelde. België neemt de 25e plaats in op 27 wat betreft de belasting op energie uitgedrukt in % van het BBP.
- Bovendien houden de huidige belastingen op energie (accijnzen) momenteel geen rekening met het milieuaspect. Zo zijn ze bijvoorbeeld niet gemoduleerd in functie van het CO₂-uitstoot van de brandstof. De Hoge Raad van Financiën¹ komt tot dezelfde conclusie: *“de huidige hiërarchie van de belastingen per ton CO₂ komt niet overeen met die van de emissiefactoren”*.
- De Europese commissie lanceerde recent een voorstel voor herziening van de energiebelastingsrichtlijn (2003/96/CE). Deze legt een minimum niveau van energiebelasting opaan de lidstaten. De Commissie stelt nu voor om bij het berekenen van de belasting voortaan rekening te houden met de CO₂-uitstoot (20 euro per ton CO₂) en de energie-inhoud van brandstoffen (9,6 euro per gigajoule voor transportbrandstoffen en 0,15 euro voor huishoudbrandstoffen). Om de voorgestelde herziening te kunnen doorvoeren, is –zoals voor alle Europese fiscale maatregelen - echter een unanieme goedkeuring van alle Europese lidstaten nodig. We vragen België in de eerste plaats om het Europese voorstel – mits de nodige verbeteringen – te ondersteunen. Daarnaast vragen we België het voorbeeld van de Scandinavische landen en Zwitserland te volgen en een ‘CO₂-taks’ in te voeren, door de accijnzen op energie te moduleren in functie van milieucriteria.
- In 2001 gng 75% van de Europese steun voor energie naar fossiele brandstoffen, hiervan werd het overgrote deel gespendeerd aan steenkool. Elk jaar wordt wereldwijd naar schatting 500 miljard dollar toegewezen aan fossiele brandstoffen. Dit komt overeen met 1% van het wereldwijde BBP, exact het bedrag dat volgens het Stern rapport zou moeten besteed worden aan maatregelen om de klimaatopwarming te beperken tot 2° C.

Beschrijving van de maatregel

- De huidige belasting op energie zou tegelijkertijd verhoogd moeten worden en gemoduleerd in functie van de CO₂ en energie-inhoud en andere milieucriteria (SO₂, NO_x,,...). Het recente voorstel van de Europese Commissie vormt hiervoor een goede aanzet, maar is op een aantal punten nog voor verbetering vatbaar (zie verder).
- We stellen voor om de belasting bij de invoering vast te stellen op een maatschappelijk aanvaardbaar niveau, om dan het tarief jaarlijks, trapsgewijs, te laten stijgen om in 2020

¹ Hoge Raad van Financiën, 2009, *Het belastingbeleid en het leefmilieu*.

minstens de doelstellingen van het Europese Energie en Klimaat pakket² te bereiken. Hierbij is een interne Europese emissiereductiedoelstelling van 30% (als opstap naar de noodzakelijke emissiereductie van 40 % tegen 2020) en een afname van 80 tot 95 % van de CO₂-emissies in 2050 essentieel, zoals aanbevolen door het IPCC.

- Vaststellen van een minimumniveau

Om tegen 2020 de doelstellingen van een emissiereductie van 30 % te bereiken, zal het tarief van de CO₂-component van de belasting bij aanvang (2012) tenminste op 55 euro per CO₂-ton moeten vastgelegd worden, een bedrag dat ook door de Europese Commissie vooropgesteld wordt: *“For reaching -30% internally, the projected carbon value would increase to 55 €”*. Het vaststellen van een minimumniveau voor de energiecomponent van de taks verdient nog nader onderzoek. Vast staat in elk geval dat het door de Europese Commissie voorgestelde minimumniveau voor de energietaks in het kader van de herziening van de energietaks richtlijn, te laag is om een significant sturend effect te hebben om energiebesparing aan te moedigen.

- Progressief in de tijd

De hoogte van de taks moet progressief en trapsgewijs stijgen in de tijd, enerzijds om de effectiviteit van de maatregel op de lange termijn te waarborgen, anderzijds om de verschillende economische actoren de tijd te geven om zich aan te passen aan de taks. Deze evolutie moet echter op een voldoende hoog niveau uitkomen, om het energiegedrag om te buigen.

- Herziening van de hoogte van de taks

Indien de beoogde doelstellingen niet gehaald worden, moet het niveau van de taks naar boven kunnen bijgesteld worden.

- De bedrijven die onderworpen zijn aan het Europese systeem van emissierechten (ETS), zouden vrijgesteld kunnen worden van de CO₂-component van de belasting, voor zover het systeem diepgaand hervormd wordt, effectief zou zijn en werkelijk zou bijdragen aan de vermindering van de CO₂-uitstoot. Om hieraan te verhelpen moeten emissierechten maximaal geveild worden en dient de emissiereductiedoelstelling voldoende hoog te zijn (in de eerste plaats een verhoging van de Europese reductiedoelstelling van 20 naar 30%, zie fiche 30%).

Ontvangsten

Volgens de analyses van de Hoge Raad van Financiën (2009) en rekening houdende met een vrijstelling voor bedrijven die deelnemen aan het systeem van emissierechten of die sectorakkoorden onderschreven hebben, zou een belasting van 55 euro per ton CO₂, 2 miljard euro inkomsten moeten opleveren.

Om het “prijs-sigitaal” van de taks te behouden, moeten taksvrijstellingen zoveel mogelijk vermeden worden. Aan de taks moeten wel compenserende maatregelen worden verbonden, in de eerste plaats voor de meest kansarme groepen. De inkomsten van een CO₂-taks moeten ingezet

² Afname van de broeikasgasemissies, toename van het hernieuwbare energie aandeel, verbeteren van de energie-efficiëntie

worden voor maatregelen die bijdragen aan de transitie naar een koolstofarme economie en moeten in het bijzonder gebruikt worden om de minder begoede gezinnen minder energievervlindende alternatieven aan te bieden, zowel in de transportsector (verbetering van kwaliteit en aanbod van openbaar vervoer,...) als in de residentiële sector (investeringen in energiebesparende maatregelen,...).

Tot slot spreekt het voor zich dat maatregelen om de bedrijven te ondersteunen in hun economische conversie in het bijzonder voor de meest energie-intensieve sectoren, verder aangemoedigd worden.

FICHE 2: VEILINGSINKOMSTEN BIJ EEN HOGERE EUROPESE EMISSIEREDUCTIEDOELSTELLING

Een vermindering van de Europese CO₂-uitstoot tegen 2020 met 30% in plaats van met 20%, is niet alleen noodzakelijk voor het klimaat, maar biedt ons land ook economisch voordeel. Bovendien zorgt meer ambitie op het vlak van de CO₂-uitstoot voor meer veilingsinkomsten uit het emissiehandelssysteem voor bedrijven.

Context

Momenteel houdt de Europese Unie nog steeds vast aan een emissiereductiedoelstelling van twintig procent tegen 2020. Europa stelt deze doelstelling enkel te willen verhogen naar dertig procent in het licht van een globaal akkoord, waarbij andere geïndustrialiseerde landen hun inspanningen verhogen. De Europese emissiereductiedoelstelling van twintig procent is echter niet voldoende. Deze doelstelling ligt niet in lijn met wat nodig is om de klimaatverandering een halt toe te roepen. Bovendien zorgde de economische crisis ervoor dat deze doelstelling zonder noemenswaardige inspanningen zal kunnen gehaald worden (in 2009 stootte de Europese unie reeds 17% minder CO₂ uit dan in 1990). Europa zal haar emissies met minstens 40 procent moeten reduceren tegen 2020 om een noemenswaardige bijdrage te leveren in de strijd tegen de klimaatverandering.

Een verhoging van de Europese doelstelling naar dertig procent is ook in Europa's eigenbelang. Willen we de noodzakelijke reducties van 80 tot 95% tegen 2050 halen, dan moet nu al een voldoende ambitieus pad worden ingeslagen. Zo niet dreigt de kost voor de realisatie van de doelstellingen voor 2050 zeer hoog op te lopen. Bovendien dreigt Europa economisch achterop te hinken, indien ze niet inzet op de weg van een koolstofarme economie. Dit is immers de economie van de toekomst.

Beschrijving van de maatregel

De Belgische regering moet op Europees niveau pleiten voor een verhoging van de Europese emissiereductiedoelstelling naar 30%. Een verhoging van de Europese doelstelling naar dertig procent is een noodzakelijke eerste opstap naar een reductie van de Europese CO₂-uitstoot met veertig procent tegen 2020.

Een mededeling van de Europese Commissie uit mei 2010 toont aan dat een emissiereductiedoelstelling van dertig procent zeer haalbaar en betaalbaar is. Het realiseren van een emissiereductiedoelstelling van 20% zou vandaag voor Europa nog 48 miljard euro kosten (of 0,32% van het BBP¹). Dit is 22 miljard goedkoper dan wat in 2008, bij de goedkeuring van het Europese energie- en klimaatpakket, werd vooropgesteld. De totale kost van een Europese emissiereductiedoelstelling van dertig procent, wordt door de Europese Commissie ingeschat op €81 miljard, of 0,54% van het BBP. Bovendien zal een verhoogde emissiereductiedoelstelling ervoor zorgen dat we minder fossiele brandstoffen moeten importeren. De Europese commissie becijferde dat Europa met een reductiedoelstelling van 30% tegen 2020 haar uitgaven voor fossiele brandstoffen met 40 miljard kan beperken. Daarnaast zal bij een 30% doelstelling een betere luchtkwaliteit ervoor zorgen dat we in Europa 3,5 tot 8 miljard euro kunnen besparen tegen 2020. Bovendien zullen de kosten voor het

¹ Deze kost werd oorspronkelijk ingeschat op 70 miljard euro of 0,45% van het BBP

bereiken van de Europese luchtkwaliteitsdoelstellingen met 3 miljard gereduceerd worden.

Een doelstelling van 30% CO₂-reductie biedt ook voor de Belgische economie heel wat voordelen. Een recente studie van het *Potsdam Institute for Climate Protection*, *Oxford University* en de *Sorbonne universiteit*² toont aan dat in België bij een verlaging van de CO₂-uitstoot met 30%, in plaats van de geplande 20% het BBP stijgen tot 476 miljard dollar in plaats van 449 miljard dollar, de werkloosheid zal dalen van 7,8% naar 5,3% en het investeringsniveau zal stijgen tot 127,7 miljard in plaats van 101,1 miljard.

	20%	30%	Vershil 20% - 30%
BBP	449 miljard	476 miljard	+ 27 miljard
Werkloosheid	7,8 %	5,3 %	- 2,5 pp of 32%
Investeringsniveau	101,1 miljard	127,7 miljard	+ 26,6 miljard

Gevolgen van een verlaging van de CO₂-uitstoot met 30% in 2020 voor België.

Als deze baten in rekening worden gebracht, is een reductie van dertig procent zelfs voordeliger dan een reductie van twintig procent.

Inkomsten

De oorspronkelijke bedoeling van het emissiehandelssysteem na 2012 was om emissierechten grotendeels te veilen op de Europese emissiehandelmarkt. Bedrijven zouden met andere woorden emissierechten moeten kopen voor alle CO₂ die ze uitstoten, en zo gestimuleerd worden om hun uitstoot verder te reduceren. Jammer genoeg werd het emissiehandelssysteem drastisch afgezwakt. Hoewel er geen enkel overtuigend bewijs is dat de aankoop van emissierechten de internationale concurrentiepositie van de industrie zou aantasten, werd aan zowat heel de industrie bij "uitzondering" beloofd om gratis emissierechten toe te kennen. De inkomsten uit de veiling van emissierechten, die terugvloeien naar de Europese lidstaten, zal dan ook lager liggen dan bij een volledige veiling van emissierechten. Toch kan de veiling van emissierechten van de Europese grootverbruikers nog zorgen voor een belangrijke bron van inkomsten voor de Europese lidstaten. Maar, indien Europa vasthoudt aan een emissiereductie van 20%, zal deze inkomstenbron heel wat lager liggen dan bij een doelstelling van 30%.

Bij een doelstelling van twintig procent, moeten de Europese bedrijven hun emissies beperken met 21% ten opzichte van 2005. Door een overallocatie van emissierechten aan bedrijven, die nog werd versterkt door de economische crisis, dreigen we met een teveel aan emissierechten op de Europese markt geconfronteerd te worden. Dit is niet alleen in de eerste plaats nefast voor de aanpak van de klimaatverandering. Het overschot aan rechten zal er voor zorgen dat de koolstofprijs heel wat lager zal liggen dan vooropgesteld werd bij de goedkeuring van het Europese energie- en klimaatpakket in 2008: 15 à 20 euro per ton CO₂ in plaats

² http://www.european-climate-forum.net/fileadmin/ecf-documents/Press/A_New_Growth_Path_for_Europe__Synthesis_Report.pdf

van de eerder aangenomen 30 à 40 euro. Door de ineenstorting van de koolstofprijs bij een emissiereductiedoelstelling van 20%, dreigt ons land over de periode 2013 tot 2020 “slechts” 3,2 miljard, of jaarlijks zo’n 400 à 500 miljoen, aan veulingsinkomsten te innen. Indien Europa haar doelstelling verhoogt naar 30%, zal de Europese grootindustrie haar emissies naar schatting³ met 34% moeten reduceren en zal ook de koolstofprijs hoger liggen. De voor België geraamde inkomsten bedragen bij dergelijke doelstelling naar schatting 5,3 miljard euro (of 800 à 1000 miljoen euro per jaar), of 2,1 miljard meer dan bij een emissiereductiedoelstelling van 20%⁴.

Begeleidende maatregelen

Volgens de Europese ETS richtlijn zijn de lidstaten vrij om te bepalen wat ze met de opbrengsten van het emissiehandelssysteem doen. Wel wordt aangegeven dat de lidstaten tenminste de helft van de inkomsten van de veiling “zouden moeten gebruiken” voor investeringen in energiebesparing en hernieuwbare energie.

Wij zijn van oordeel dat, in het licht van de noodzakelijke transitie naar een koolstofarme economie, het essentieel is om de middelen uit de veiling van emissierechten gericht in te zetten voor deze doelstelling.

De helft van veulingsinkomsten uit het emissiehandelssysteem moet dan ook ingezet worden in investeringen hernieuwbare energie en energie-efficiëntie, hierbij moet de nadruk liggen op kansarme gezinnen, omdat zij de zwaarste klappen krijgen bij hoge energieprijzen. De andere helft moet ons helpen voor de noodzakelijke klimaatfinanciering van ontwikkelingslanden. In lijn met de principes van het VN klimaatverdrag, is het immers onze taak om ontwikkelingslanden financieel bij te staan in hun strijd tegen de klimaatverandering.

³ Hier moeten nog concrete beslissingen over genomen worden

⁴ CAN, 2010: Why Europe should strengthen its 2020 Climate action, gebaseerd op berekeningen van het Öko Instituut, (2010). Deze berekeningen zijn gebaseerd op volledige veiling van emissierechten in de elektriciteitssector, 100% gratis emissierechten voor “exposed sectors” en 80% gratis emissierechten aflopend tot 30% gratis emissierechten in 2020 voor de andere sectoren.

FICHE 3: EEN HEFFING OP DE AFGESCHREVEN KERNCENTRALES

Een heffing op de elektriciteit geproduceerd in afgeschreven kerncentrales moet een einde maken aan de onrechtmatige winsten van de uitbaters van de Belgische kerncentrales. Het geld van deze heffing moet terugvloeien naar de consument in de vorm van investeringen in energiebesparing en hernieuwbare energie.

1 Context

De Belgische kerncentrales werden boekhoudkundig op 20 jaar afgeschreven, terwijl hun levensduur op 40 jaar werd ingeschat. De Belgische consumenten hebben, ten tijde van de gereguleerde energiemarkt, voor deze versnelde afbetaling kunstmatig hoge energieprijzen betaald. Dankzij die versnelde afschrijving kunnen de exploitanten van de afgeschreven kerncentrales nu, in de ondertussen vrijgemaakte markt, zeer goedkoop stroom produceren. De uitbaters van de kerncentrales maken zo kunstmatige winsten die, dankzij hun dominante positie op de markt, verhinderen dat (mens- en milieuvriendelijkere) nieuwkomers een eerlijke kans krijgen op de Belgische elektriciteitsmarkt.

2 Beschrijving van de maatregel

Verschillende instanties, waaronder ook de algemene raad van de CREG, pleiten voor de invoering van een nucleaire heffing om de onrechtmatige winsten van de kernenergie-exploitanten af te romen en te laten terugvloeien naar de gemeenschap. Deze heffing moet jaarlijks en onafhankelijk berekend worden en geregeld worden door middel van een wetgevend initiatief. De heffing kan dus niet gestoeld zijn op een vrijwillige bijdrage bedisseld in de achterkamers van de politiek. Bovendien moet de CREG ervoor waken dat de kernenergie-exploitant deze heffing niet doorrekent in de energiefactuur van de consument.

Belangrijk is dat de recuperatie van deze winsten uit het verleden niets te maken heeft met een levensduurverlenging van de kerncentrales. De Belgische regering kan dan ook perfect gerechtvaardigd deze winsten uit het verleden terugvorderen zonder te spreken over een levensduurverlenging.

3 Inkomsten

Volgens de “Studie over de kostenstructuur van de elektriciteitsproductie door de nucleaire centrales in België van de onafhankelijke energieregulator CREG ([\(F\)100506-CDC-968](#))” maken de uitbaters van de Belgische (afgeschreven) kerncentrales jaarlijks 1,75 tot 1,95 miljard winst¹. Volgens deze studie liggen de productiekosten van elektriciteit uit de Belgische kerncentrales tussen €17/MWh en €21/MWh (op basis van gegevens van 2007). Uitgaande van deze productiekosten, de hoeveelheid elektriciteit die door de kerncentrales wordt geproduceerd (45,9 TWh in 2007) en de forward-marktprijs van elektriciteit (gemiddeld €60/MWh voor 2007), schat de CREG dat de aldus gegenereerde winstmarge tussen €1,75 en €1,95 miljard ligt in 2007.

¹ De milieubeweging beroept zich hierbij bewust op de berekeningen van de CREG, de onafhankelijke energieregulator, wiens taak het is dergelijke berekeningen te doen en niet op de –fel gecontesteerde- berekeningen van de Nationale Bank.

Een actualisatie van deze berekeningen in 2011, naar aanleiding van een hoorzitting in het federaal parlement, leerde dat deze inschatting van conservatieve aard was en dat de winst zelfs nog meer zou bedragen. De CREG paste namelijk een verfijnde berekeningswijze toe door het geproduceerde volume elektriciteit afkomstig van de nucleaire centrales toe te wijzen aan verschillende klantengroepen (grote industriële, kleine industriële en residentiële klanten). De CREG schat de reële gemiddelde verkoopprijs zo rond €67/MWh, dus hoger dan wat werd aangegeven in de hogervermelde studie op basis van gegevens uit 2007. De door de kernenergieproducenten gegenereerde winsten zouden in 2007 zo 2,07 à 2,28 miljard euro bedragen. Deze onrechtmatige winsten moeten volledig teruggevorderd worden. Dit wordt bevestigd door econoom Ivan Van de Cloot die in een interview over de nucleaire rente stelde: “Een monopoliewinst moet geëlimineerd worden, het is iets dat niet zou mogen bestaan”.

4 Begeleidende maatregelen

De inkomsten van de heffing op de kerncentrales moeten gericht ingezet worden voor investeringen in energiebesparing en hernieuwbare energie (zie ook inleiding energie). Dit ligt in lijn met wat de algemene raad van de CREG vraagt².

Energiebesparende investeringen zijn niet enkel belangrijk in de strijd tegen klimaatverandering, maar het is ook het meest structurele antwoord om de energiefacturen van consumenten te beheersen. Bij de besteding van de nucleaire opbrengst voor energiebesparing, moet de nadruk liggen op kansarme gezinnen, omdat zij de zwaarste klappen krijgen bij hoge energieprijzen. Daarnaast kan een deel van de nucleaire opbrengst gebruikt worden voor de verdere uitbouw van hernieuwbare energie en in het bijzonder de *offshore* windparken in de Noordzee en de ombouw van ons elektriciteitsnet naar een slim en decentraal netwerk.

² Advies AR100714-047 en Advies AR [CG110216-050](#)

FICHE 4: Afschaffen belastingsvrijstelling voor biobrandstoffen

Omdat de huidige duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen ontoereikend zijn en omdat de inzet van biobrandstoffen in transport een inefficiënte inzet is van kostbare biomassa, stellen we voor om de fiscale vrijstelling van biobrandstoffen af te schaffen.

Context

De voorbije jaren werd sterk ingezet op biobrandstoffen als alternatieve brandstof voor transport in de strijd tegen de klimaatverandering.

De laatste jaren worden de nefaste effecten van de grootschalige teelt van energiegewassen echter hoe langer hoe duidelijker. Er zijn wel Europese duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen opgesteld, maar daarbij wordt het indirect effect op landgebruik van het telen van energiegewassen niet in rekening gebracht. Gewassen voor biobrandstoffen worden gekweekt op landbouwgrond. Daardoor moeten boeren voor het kweken van voedsel op zoek naar nieuw land, vaak wordt daarvoor regenwoud gekapt. Zo zal de teelt van biobrandstoffen zeer vaak leiden tot meer –in plaats van minder- uitstoot van CO₂. Volgens een studie van het Institute for European Environmental Policy (IEEP) ¹ zal een gebied twee keer zo groot als België omgezet moeten worden in akkers en plantages om te voldoen aan de toenemende Europese vraag naar biobrandstoffen. Indien de Europese landen vasthouden aan hun plannen om een deel van de diesel en benzine te vervangen door biobrandstoffen, zal dit een nefaste impact hebben op bossen, waardevolle ecosystemen en lokale bevolkingsgroepen.

Bovendien is de inzet van biobrandstoffen van transport een verspilling van een kostbare grondstof. Biomassa is een schaars goed en moet dan ook zo efficiënt mogelijk ingezet worden. In eerste instantie moet onze biodiversiteit maximaal gevrijwaard worden. Daarnaast moet het recht op gezond en voldoende voedsel voor iedere wereldburger verzekerd blijven. Vervolgens kan biomassa ook ingezet worden als materiaal en ook als grondstof voor (biogebaseerde economie) materiaaltoepassingen. Tot slot kan biomassa ook voor energetische doeleinden gebruikt worden. Als biomassa wordt ingezet voor de productie van energie, moet bovendien bekeken worden in welke sectoren die het meest efficiënt kan worden ingezet. Qua energiepotentieel is de productie van vloeibare biobrandstoffen voor de transportsector net de minst efficiënte technologie.

Een stimulans voor de inzet van (onduurzame) biobrandstoffen in transport is dan ook niet te verantwoorden, willen we vermijden om in een lock-in situatie terecht te komen waarbij onduurzame biobrandstoffen die op termijn niet leefbaar zijn, gepromoot worden. Bovendien is het gebruik van biobrandstoffen voor transport de minst efficiënte manier om biomassa in te zetten.

¹ Institute for European Environmental Policy (IEEP). November 2010. 'Anticipated Indirect Land Use Change Associated with Expanded Use of Biofuels in the EU: An Analysis of Member State Performance'. Author: Catherine Bowyer, Senior Policy Analyst. <http://www.ieep.eu>

Beschrijving van de maatregel

Om de prijsconcurrentie met gewone diesel en benzine toe te laten, stelde de federale regering biobrandstoffen vrij van accijnzen. De federale regering kende *accijnsvrije productiequota* toe voor het gros van de hoeveelheden nodig om in 2010 de (Europese indicatieve) doelstelling van 5,75 % te halen. In totaal omvatten de quota een jaarlijkse productie van 380 000 m³ accijnsvrije *biodiesel* en 250 000 m³ voor accijnsvrije *bio-ethanol*. Daarnaast zijn producenten van benzine en diesel in België sinds 1 juli 2009 verplicht om 4% biobrandstof toe te voegen.

We stellen voor om deze fiscale gunstmaatregel te schrappen en de accijnzen op biobrandstoffen minstens gelijk te schakelen met accijnzen op diesel en benzine. Het recente voorstel van de Europese commissie in het kader van de herziening van de energietaksrichtlijn om biobrandstoffen vrij te stellen van de CO₂ component van de energietaks, kan niet goedgekeurd worden. Indien alle effecten (directe en indirecte) in rekening worden gebracht, is de CO₂ uitstoot van heel wat biobrandstoffen ingezet voor transport immers hoger dan deze van diesel of benzine.

Deze maatregel ligt in lijn met de vraag van tien internationale instellingen waaronder de FAO, de Wereldbank en de WTO. In een rapport² dat de redenen voor de stijgende prijzen en toegenomen volatiliteit in de voedselmarkten onderzoekt, wijzen deze internationale instellingen expliciet met een beschuldigende vinger naar het toenemend gebruik van biobrandstoffen. Zij pleiten er dan ook voor om de verplichte bijmenging en de subsidies voor biobrandstoffen af te schaffen.

Inkomsten

Indien op de toegekende jaarlijkse productiequota het gewone fiscale regime wordt toegepast, levert dit de staatskas ongeveer jaarlijks 164 miljoen euro op. Let wel, dit bedrag is een maximalistische inschatting. Er kan immers verwacht worden dat het afschaffen van de fiscale gunstmaatregel voor biobrandstoffen ervoor zal zorgen dat het gebruik van biobrandstoffen afneemt en bijgevolg ook de inkomsten voor de staat.

Begeleidende maatregelen

De Belgische biobrandstofproducenten aan wie productiequota voor biobrandstoffen werden toegekend, moeten begeleid worden om zich te heroriënteren naar de productie van echt duurzame biobrandstoffen die geen nefaste impact hebben op voedselvoorziening en landgebruik. De geproduceerde brandstof mag bovendien enkel worden ingezet in de meest efficiënte toepassingen.

²["Price Volatility in Food and Agricultural Markets: Policy Responses"](http://www.wto.org/english/news_e/news11_e/igo_10jun11_report_e.pdf)
http://www.wto.org/english/news_e/news11_e/igo_10jun11_report_e.pdf

INLEIDENDE NOTA TRANSPORT

Het auto -en vrachtwagenvervoer heeft een grote impact op klimaat, luchtkwaliteit (fijn stof, stikstofoxiden, ozonvorming), geluid en zo ook op de leefbaarheid en volksgezondheid van onze regio. Ook naast de milieu- en gezondheidsdomeinen bestaan er hoge maatschappelijke kosten zoals congestiekosten, infrastructuurwerken en het steeds toenemende ruimtegebruik.

Vandaar dat transport een evident domein is waar een maatschappelijke bijsturing vereist is. Onze manier van verplaatsen is relatief vast verankerd en bepaald door infrastructuur, sociale patronen, verloning en fiscaliteit. Een doeltreffende aanpak is daarom complex en bevat verschillende deeldomeinen waar op gewerkt dient te worden. Het bereik van deze nota is prioritair gericht op het verlagen van de milieu-impact van auto –en vrachtwagenvervoer door middel van een vergroening van de fiscaliteit.

Verschillende fiscale hefboomen kunnen gehanteerd worden om de vereiste bijsturing te realiseren. Deze maatregelen dienen consistent en vooral complementair te zijn. Het gamma aan voorgestelde maatregelen grijpt in op de volgende elementen:

- **Aankoop** van een (vracht)wagen.

In eerste instantie dient fiscaliteit de burger aan te zetten om ernstig te overwegen of de aankoop van een (tweede) wagen echt wel noodzakelijk is. In tweede instantie dient fiscaliteit dan te sturen naar “de properste wagen in het park”. Eenmaal een voertuig gekocht, is er namelijk een zekere “lock-in” van de milieu-impact. Dit is dus de uitgelezen plaats om fiscaal maximaal bij te sturen.

- Het **gebruik** van een wagen.

Over de ganse levenscyclus van een voertuig bekeken, vindt hier de grootste milieu-impact plaats. Het gericht inzetten van **accijnzen** en de **slimme kilometerheffing** of tolheffingen kan hier op ingrijpen.

- **Bedrijfswagens.**

Verloning door middel van bedrijfswagens zijn grootschalige belastingsontwijking met een grote negatieve maatschappelijke impact. Zowel de aankoop van een bedrijfswagen als het gebruik ervan zijn uitgelezen momenten om de maatschappelijke kost van bedrijfswagens te reduceren.

FICHE 5: BEDRIJFSWAGENS

De overheid misloopt nu 4.1 miljard euro door het systeem van fiscale voordelen voor bedrijfswagens. Bovendien is het prijskaartje nog hoger als men ook de gezondheidsuitgaven en infrastructuurwerken in rekening brengt.

Context:

Bedrijfswagens heb je in verschillende soorten. Er is de dienstwagen die alleen functioneel ingezet wordt door de werknemer en er is de “salariswagen” die (ook) dient voor persoonlijke en private verplaatsingen, als een alternatief voor extra loon. We focussen hier vooral op deze laatste categorie omdat die erg schadelijk is voor de samenleving. Door allerlei fiscale gunstmaatregelen is het voor de werkgever voordeliger om bedrijfswagens aan te bieden dan om het loon van het personeel te verhogen. Deze fiscale subsidie is zo’n succes dat de negatieve gevolgen op het mobiliteitsgedrag enorm zijn.

- Bedrijfswagens dienen slechts in een minderheid van de gevallen voor professionele verplaatsingen. Cijfers over het aandeel zakelijke kilometers lopen uiteen van 20,8% tot 44.4% (Promoco; Cornelis 2009). Woon-werkverkeer, dat België indeelt bij privéverkeer, neemt het grootste aandeel van de verplaatsingen voor zich.
- Mensen met bedrijfswagens schakelen nauwelijks over op openbaar vervoer of fiets, zelfs niet voor trajecten waar zich frequent files voordoen. Volgens de Promoco studie gaan 84 tot 93% van de mensen met een bedrijfswagen met de auto naar het werk, terwijl dit voor mensen zonder bedrijfswagen maar 59% is. Meer dan 1 op 4 mensen zonder bedrijfswagen nemen de trein naar het werk, terwijl dit voor mensen met een bedrijfswagen minder dan 5% is.
- Bedrijfswagens doen het aantal gereden kilometers sterk toenemen. Volgens de Promoco-studie leidt een bedrijfswagen gemiddeld jaarlijks tot 9200 extra gereden kilometers wanneer mensen met hetzelfde profiel vergeleken worden.¹ Bedrijfswagens dragen dus bij aan de congestie: uit de Iris2-studie blijkt dat in 2003 37% van de auto’s die tijdens de spits de Brusselse Ring R0 gebruiken en Brussel als bestemming hebben, bedrijfswagens waren. Het bedrijfswagenpark is sindsdien nog toegenomen. De overheid grijpt de congestie aan als argument voor het uitvoeren van dure bijkomende infrastructuurwerken.
- Het systeem leidt tot een verdieseling en een overdimensionering van ons wagenpark, vermits bedrijfswagens doorgaans een dieselmotor en een hogere CO₂-uitstoot hebben². In 2009 hadden nieuwe bedrijfswagens zonder leasing een gemiddelde CO₂-uitstoot van 155 g/km; bedrijfswagens met leasing een gemiddelde uitstoot van 141 g CO₂/km; auto’s van privé personen hadden toen een gemiddelde uitstoot van 138 g/km – cijfers FEBIAC. Door de bijdrage van bedrijfswagens tot de verdieseling van het wagenpark, is het systeem in grote mate medeverantwoordelijk voor het feit dat België de Europese normen voor fijn

¹ Jaarlijks leggen bedrijfswagens gemiddeld 33.000 km af. Werknemers met een eigen wagen rijden gemiddeld 20.000 km per jaar. (Promoco) Volgens Zwerts & Nuyts 2004 is het verschil zelfs 30.000 -16.500.

² In 2009 hadden 94% van de bedrijfswagens een dieselmotor – cijfers SD Worx

stof en NO₂ niet respecteert. Daarnaast blijft de impact van de bedrijfswagen verder doorwerken in de markt van tweede handswagens. (Bron COCA report 2009).

- Bedrijven en werknemers betalen geen reële sociale bijdragen op bedrijfswagens en brandstof als vorm van verloning³. Bedrijfswagens zorgen ook voor minder vennootschap- en personenbelasting. Daarenboven kan de BTW voor 50% teruggevorderd worden.

Om al deze redenen is het belangrijk de aantrekkelijkheid van bedrijfswagens als extra-legaal voordeel af te bouwen en te vervangen door minder schadelijke vormen van verloning.

Beschrijving van de voorgestelde maatregelen:

1) Ter beschikking stellen van bedrijfswagens als vorm van verloning **minder interessant maken voor werkgevers** door de vaste kosten (afschrijving, verzekering) van de werkgever fiscaal te ontmoedigen:

- de aftrekbaarheid van bedrijfswagens in de vennootschapbelasting gradueel verlagen, waarbij een groter onderscheid gemaakt wordt tussen de meest vervuilende en minder vervuilende modellen. Deze maatregel kan best gelden voor alle wagens die eigendom zijn van rechtspersonen, vanuit de logica van resource efficiency. Via een maximum-afteikbaar bedrag zouden we meteen een einde maken aan de verborgen aankoopsteun voor zogenaamd "milieuvriendelijke bedrijfswagens".⁴
- sociale zekerheidsbijdragen heffen op de vaste kosten van de auto die de werkgever ter beschikking stelt. Daarbij moet rekening gehouden worden met de werkelijke waarde van het voertuig en ook met de milieuprestaties er van. Deze bijdrage zou in de plaats komen van de solidariteitsbijdrage die we nu kennen maar die veel te laag ligt (zie hoger).
- De terugvordering van de BTW af te schaffen.

2) Ter beschikking stellen van een bedrijfswagen **minder interessant maken voor de werknemer** door personenbelasting en sociale bijdrage voor de werknemer te heffen op de waarde die het voertuig werkelijk vertegenwoordigt voor de werknemer. Dit systeem zou dan in de plaats komen van het huidige "kilometerforfait". Dat forfait plafonneert het aantal kilometers dat een werknemer fiscaal aangeeft als extra-legaal voordeel op 5000 of op 7000 km (als de afstand tussen woning en werkplaats onder respectievelijk boven de 25 km ligt). Het spreekt vanzelf dat deze cijfers grove onderschattingen zijn van het aantal gereden kilometers en wij stellen dan ook voor de werkelijk

³ Nu betalen bedrijven aan de RSZ een "solidariteitsbijdrage" op bedrijfsauto's, in functie van CO₂-uitstoot. Maar die bijdrage is veel lager dan sociale bijdragen op loon. In de privé-sector bedraagt de werkgeversbijdrage ± 32 % van het brutoloon terwijl de solidariteitsbijdrage varieert van nog geen 100 tot een luttel 23,50 euro/maand.

⁴ Wagens tot 60 gr CO₂/km zijn op dit moment 100% aftrekbaar; Elektrische auto's zijn zelfs voor 120% aftrekbaar.

gereden kilometers aan te geven. Bovendien vragen we realistische schattingen van het voordeel in natura dat een bedrijfswagen betekent, in functie van de kostprijs en de milieuprestaties van het voertuig.

3) **Privé-gebruik van een bedrijfswagen fiscaal ontmoedigen.**

- de aftrekbaarheid van de variabele kosten van het gebruik (tankkaarten, onderhoud, herstellingen) in de vennootschapsbelasting sterk beperken. Voor wagens die zelden dienstverplaatsingen maken, valt elke aftrekbaarheid moeilijk te rechtvaardigen.
- de terugvordering van BTW voor tanken, onderhoud en herstellingen afschaffen.
- Sociale zekerheidsbijdragen heffen op de variabele kosten.
- Onderzoeken of de werknemer financieel verantwoordelijk kan worden voor alle variabele kosten zodat "gratis rijden" onmogelijk wordt. Dit houdt o.a. de afschaffing van de tankkaart in voor alle niet zakelijke verplaatsingen. De occasionele zakelijke verplaatsingen worden dan vergoed binnen het bestaande stelsel voor onkostenvergoedingen.
- Voor functies waarbij veelvuldige zakelijke verplaatsingen wel deel uitmaken van de functiebeschrijving ("representatieve functies") kan een andere regeling uitgewerkt worden, eventueel via een vorm van registratie van het aantal zakelijk afgelegde kilometers.

Het mag duidelijk zijn dat we volgens ons moeten evolueren naar een fiscaliteit die bedrijfswagens minstens zo sterk belast als loon, met eventueel een differentiatie ifv milieukeurmerken van het voertuig.

inkomsten:

Uit een studie uitgevoerd door Copenhagen Economics in opdracht van de Europese Commissie, blijkt dat de Belgische overheid door de fiscale gunstmaatregelen voor bedrijfsvoertuigen 4,1 miljard euro aan belastingsinkomsten misloopt (equivalent aan 1,2% van het BNP). Daarbovenop komen nog de sociale bijdragen die niet ontvangen werden. Vermeden uitgaven in de gezondheidszorg of infrastructuurwerken dienen hier nog aan toegevoegd te worden.

begeleidende maatregelen:

De hoge lasten op arbeid liggen mee aan de grondslag van het succes van de bedrijfswagen als alternatieve verloning. De maatregelen die hier voorgesteld worden zullen dan ook een impact hebben op de winstcijfers van de bedrijven én op de netto lonen van de betrokken werknemers. Ter compensatie kan men interessante fiscale aftrekbaarheid aanbieden voor een mobiliteitspakket dat, in tegenstelling tot de bedrijfswagen, een waaier van verplaatsingsmogelijkheden biedt (openbaar vervoer, autodelen en tussenkomst bij kosten voor gepoolde auto's, (elektrische) fiets...). Men kan ook de mogelijkheid onderzoeken tussen te komen in huisvestings- en

verhuiskosten ... Dit soort extralegale verloning zal allicht een haalbare kaart zijn voor personeel in lagere looncategorieën. Het verdient ook aanbeveling de lasten op arbeid te verlagen voor lagere inkomensklassen om zo meer tewerkstelling te creëren.

ervaringen:

Belgacom heeft zelf gekozen voor tankkaarten met een beperkt aantal liter, gecombineerd met tussenkomst in openbaar vervoer. Het resultaat is dat hun bedrijfswagens nog maar zelden dienen voor woon-werkverkeer. Met andere woorden: ze blijven uit de file. Werknemers kiezen er namelijk massaal voor om hun beperkte aantal gratis kilometers te gebruiken in de vrije tijd, voor reizen of boodschappen...

Nederland heeft een pak meer ervaring met mobiliteitsbudgetten. Heel wat bedrijven doen er zelfs beroep op "mobiliteit service providers" die een combinatie van verplaatsingsmogelijkheden aanbieden: pool- of huurauto's, toegang tot openbaar vervoer, persoonsgebonden mobiliteitsbudgetten...

FICHE 6: AANKOOP VAN EEN AUTO

De afstemming van de gemiddelde Belasting-op-in-verkeerstelling (BIV) met Europese referentielanden zal 200 miljoen euro opleveren. Het inbouwen van een veel sterkere progressiviteit van de BIV in functie van de milieu-impact van de voertuigen zal een sterk sturend effect hebben naar de milieu-impact van de voertuigen wat dan weer zal leiden tot lagere externe maatschappelijke kosten.

Context:

Hoewel de gebruiksfase de belangrijkste milieu-impact heeft over de ganse levenscyclus van een voertuig, is de aankoop een sleutelmoment. Ten eerste omdat de consument dan grondig kan overwegen of een (tweede) wagen wel echt noodzakelijk is en ten tweede omdat de keuze voor een bepaald model grotendeels de milieu-impact gedurende de levensduur van het voertuig bepaalt. Jammer genoeg tonen veel studies dat consumenten op het moment van aankoop van een wagen weinig rekening houden met de kostprijs van autobezit of autogebruik.¹

Er zijn twee belangrijke fiscale aspecten:

- het niveau van de gemiddelde BIV.
- De progressiviteit van de BIV tussen verschillende modellen naargelang hun milieu-impact.

Ten eerste heeft België een erg lage belasting op aankoop/inschrijving van een auto in vergelijking met andere Europese landen. Volgens gegevens van de vereniging van Europese autoconstructeurs ACEA uit 2009 heffen wij gemiddeld 664 euro per voertuig terwijl het gemiddelde in 13 andere landen 1.079 euro bedraagt.

Ten tweede haalt België niet de doelstelling van het convenant tussen de Europese Commissie en de automobielsector. Met een gemiddelde CO₂-uitstoot voor het volledige park aan nieuwe personenwagens van 148 g/km in 2008, overschreed de sector in ons land dit gemeenschappelijke doel met bijna 6 %.² Opdat België de Europese doelstelling van maximaal 95 g CO₂/km tegen 2020 zal bereiken, is het belangrijk de klant op het moment van aankoop bijkomend te sturen naar de minst vervuilende modellen via een hervormde BIV.

Tot een slimme kilometerheffing voor wagens ingevoerd wordt, blijft de jaarlijkse verkeersbelasting ook een functie behouden als terugkerende herinnering aan de (vracht)wagenbezitter dat zijn of haar voertuig een milieu-impact heeft. In afwachting van de invoering van de slimme kilometerheffing veronderstelt dit dan ook dat deze belasting gradueel hervormd wordt in functie van de uitstoot van de wagen.

¹ Turrentine & Kurani (2006) schrijven bijvoorbeeld : "*When consumers buy a vehicle, they do not have the basic building blocks of knowledge assumed by the model of economically rational decision-making, and they make large errors estimating gasoline costs and savings over time.* »

² Mira-T: www.milieुरapport.be, CO₂-emissies van nieuw-verkochte personenwagens, nov 2010.

Deze hervormingen mogen geen te sterke stimulans zijn om oudere wagens te vervangen door nieuwe modellen. Evenmin mag het de aankoop van tweedehandswagens te sterk ontmoedigen. De productie van nieuwe wagens heeft immers ook een significante milieu-impact. Zo heeft een studie van de Europese Commissie berekend dat de opgetelde CO₂-uitstoot voor fabricage, wisselstukken en het levens einde van een auto voor een gemiddelde benzineauto 4,8 ton en voor een dieselwagen 5,3 ton bedraagt. Dat is – gemiddeld gezien - het equivalent van respectievelijk 31.300 en 34.500 kilometer³.

Bovendien worden vaak oude auto's geëxporteerd naar andere landen (Oost-Europa, Afrika...) als tweedehandswagens. In die zin zorgt lokale vervanging van oude wagens door nieuwe modellen voor een verplaatsing, of zelfs een verhoging van de globale CO₂-emissies.

Beschrijving van de voorgestelde maatregel:

- De gemiddelde BIV optrekken naar het Europees referentieniveau.
- De BIV hervormen om voertuigen met betere milieuprestatie beter te valoriseren. Daarbij moet een grotere progressiviteit ingebouwd worden in functie van de milieu-impact om het sturend effect van de BIV te verhogen.
- In elk geval dient rekening gehouden te worden met de uitstoot tijdens de fabricage en afvalfase en met de uitstoot van elektriciteitsopwekking (in het geval van elektrische wagens). Daarom pleiten we tegen een nultarief voor voertuigen, hoe laag de uitstoot ook is in gr CO₂/km.
- De degressiviteit van de BIV in functie van de leeftijd van het voertuig dient behouden te worden.
- Zolang dieselwagens bevoordeeld worden op vlak van accijnzen⁴, is het zinvol de aankoop ervan fiscaal te ontmoedigen door er een hogere BIV op te heffen.
- Binnen een globale herziening van de verkeersbelastingen is het nodig ook de jaarlijkse verkeersbelasting aan te passen in functie van de milieukeurmerken van de auto.
- De CO₂-premie bij aankoop van een wagen afschaffen en vervangen door een sturende BIV heffing.

Inkomsten:

- De verhoging van de BIV naar een meer representatief Europees niveau zou 200 miljoen euro extra inkomsten opleveren.
- Een relatieve progressiviteit van de BIV zal een sterk sturend effect hebben en behouden, maar zal op zich geen extra directe inkomsten genereren. Er zijn wel op termijn vermeden uitgaven van gezondheidszorg door de wagens met een hoge milieu-impact te weren uit het straatbeeld.
- De afschaffing van de CO₂-premie zou minstens 100 miljoen euro opleveren.

³ Joint Research Center (Europese Commissie) environmental improvement of passenger cars, 2008

⁴ Ondanks een iets hogere productiekost betaalt men nu minder aan de pomp voor diesel. Die scheef trekking komt volledig door de accijnzen. Benzine kost 0,61 euro per liter; voor diesel geldt 0,39.

ervaring:

Vijf Europese landen heffen meer dan 3000 euro belasting bij aankoop van een nieuw voertuig; drie landen zelfs meer dan 9000 euro.

Denemarken spant de (Deense) kroon: "For new cars, the registration tax is generally calculated as 105 % of the part of the dutiable value under DKK 76.400 (10.245 euro) and 180% on the part of the dutiable value exceeding DKK 76.400. For petrol- powered cars the registration tax is reduced with DKK 4.000 for every kilometre that the car covers more than 16 km pr. litre fuel. For diesel-powered cars the registration tax is reduced with DKK 4.000 (536 euros) for every kilometre that the car covers more than 18 km pr. litre fuel. For petrol-powered cars the registration tax is raised with DKK 1.000 for every kilometre that the car covers less than 16 km pr. litre fuel. For diesel-powered cars the registration tax is raised with DKK 1.000 (134 euros) for every kilometre that the car covers less than 18 km pr. litre fuel."^{5 6}

⁵ www.skm.dk

⁶ Een prestatie van 16 km per liter is het equivalent van een verbruik van 6,25 liter per 100 km. 18 km/l komt overeen met 5,56 l/100 km.

FICHE 7: ACCIJNZEN

Een verhoging van de accijnzen op diesel kan extra inkomsten opleveren van 300 tot 600 miljoen euro netto.

Context:

De huidige toepassing van accijnzen heeft als nadeel dat ze het gebruik van diesel als brandstof bevoordeelt terwijl diesel net zorgt voor een veel hogere uitstoot van fijn stof en NOx. Per liter dieselbrandstof is de CO₂-uitstoot ook hoger dan die van benzine. De sancties die ons land boven het hoofd hangen voor overtreding van de Europese concentratienormen voor deze pollutanten, zijn voor een groot deel op het conto van dieselwagens te schrijven. De externe maatschappelijke kosten van het hoge dieselverbruik zijn, vooral in een dichtbevolkt land als België, bijzonder groot.

Accijnzen hebben momenteel een beperkt doch reëel sturend effect op de verplaatsingswijze van de Belg. Zo was er een lichte daling van het wegverkeer¹ in de periode voor de crisis toen de brandstofprijzen piekten.

Verder bestaat er een Europese richtlijn die een ondergrens voor accijnzen vastlegt en die tevens voorziet dat de verschillen tussen de accijnzen op diesel en benzine worden gereduceerd.² Het recente voorstel voor herziening van die richtlijn doet de accijnzen op diesel zelfs geleidelijk aan stijgen tot boven het niveau van benzine.³

Accijnzen zullen ook in de toekomst een belangrijke rol spelen om het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Als maatregel werken ze complementair met een slimme kilometerheffing. Zo zijn accijnzen verbonden met het rijgedrag ("sportief" rijgedrag verhoogt brandstofconsumptie wat door accijnzen extra in rekening wordt gebracht). Een slimme kilometerheffing is niet geschikt om hier sturend in op te treden.

De raffinage-industrie in Europa pleit eveneens voor een meer gebalanceerd verbruik tussen diesel en benzine. De huidige brandstofmix noopt de sector immers tot import van (Russische) diesel en export van benzine (naar de VS)

1 In 2007 reden alle Belgen 76,62 miljard voertuigkilometer, met een prijs aan de tank van 1.0941 €/l. In 2008 steeg de prijs naar 1,2523 €/l en daalde onze voertuigkilometers naar 75,70 miljard.

2 Energy Directive (Council Directive 2003/96/EC)

http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_II_energy_products-en.pdf

EUROPESE MINIMA	ACCIJNZEN in België
Diesel minimum 330 euro/1000l	Diesel 392 euro/1000l
Benzine (zonder lood) 359 euro/1000l	Benzine (zonder lood) 613 euro/ 1000l

3 Vanaf 2015 zou minimaal 0,359 €/l gelden voor benzine en 0,368 €/l voor diesel.

Beschrijving van de voorgestelde maatregel:

1. Als eerste stap dienen de accijnzen voor diesel minimaal op het niveau van onze buurlanden geplaatst te worden. In 2008 hefte België 31,8 eurocent per liter tegen 30,2 in Luxemburg, 41,3 in Nederland, 42,8 in Frankrijk en 47,0 in Duitsland).
2. Vervolgens dienen de dieselaccijnzen verhoogd te worden tot op het niveau van de huidige accijnzen op benzine.

Inkomsten:

1. Eerste fase: gelijkschakelen van accijnzen op diesel met buurlanden brengt netto minstens 300 miljoen euro op.
2. Tweede fase: gelijkschakelen van accijnzen op diesel en benzine brengt bijkomend nog minstens 300 miljoen euro netto extra op.

Begeleidende maatregelen:

Het lijkt zinvol om de gelijkschakeling van diesel en benzine voor de accijnzen te begeleiden met een communicatiecampagne die de nadelen van diesel in de verf zet. De inkomsten van de verhoging van accijnzen moeten voor een groot deel vloeien naar een gerichte verbetering van het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur.

FICHE 8: SLIMME KILOMETERHEFFING

Een slimme kilometerheffing is per uitsteking een sturende maatregel, die bovendien potentieel financierend kan zijn. Als resultaat van de bijsturing kunnen belangrijke besparingen gerealiseerd worden door vermeden grootschalige infrastructuurwerken.

Context:

Mensen fiscaal sturen naar andere verplaatsingswijzen dan de auto, is een sleutelement voor een beter mobiliteitsbeleid. Belastingen op autobezit zoals BIV of het wegenvignet reduceren onvoldoende het aantal verplaatsingen dat mensen of bedrijven maken met een wagen. Alleen een intelligente taks op het gebruik van de wagen kan mensen en bedrijven elke dag opnieuw stimuleren om voor alternatieven te kiezen: de slimme kilometerheffing.

- Een kilometerheffing voor vrachtvervoer zal leiden tot grotere efficiëntie door de beladingsgraad te verhogen, transport te doen verdwijnen en op andere modi te doen overschakelen.
- Een kilometerheffing voor vrachtvervoer zal, als ze hoog genoeg is, leiden tot een afname van het vrachtverkeer. Om te vermijden dat personenwagens de vrijgekomen plaats op de weg innemen – rebound effect - is het belangrijk dat het personenvervoer gelijkaardige stimuli ontvangt door een slimme kilometerheffing voor wagens..
- In tegenstelling tot accijnzen kan een slimme heffing de autoverplaatsingen tijdens de spitsuren sturen naar andere momenten op de dag en/of naar andere verkeersmodi. Zo kan het de doorstroming verbeteren. Mobiliteitsstudies tonen dat een slimme kilometerheffing veruit het efficiëntste instrument is in de strijd tegen congestie... mits de tarieven echt ontraden¹. Door een goed gebruikte heffing is er geen nood meer aan infrastructuurwerken die zeer zwaar wegen op het overheidsbudget en sowieso, wegens het aanzuigeffect², maar een zeer tijdelijk effect hebben op de doorstroming.
- Een slimme heffing kan bovendien een krachtig instrument zijn tegen sluipverkeer door personenwagens én vrachtwagens te sturen naar wegen die voorzien zijn op een groter verkeersvolume (van lokale naar regionale wegen naar autowegen)... als het tarief per kilometer op het lagere wegennet hoog genoeg ligt.
- Als tarieven hoger zijn in de stad (plaatsen met hoge bevolkingsdichtheid waar lawaai en vervuiling meer wegen op de volksgezondheid) en rond locaties die

¹ In de mobiliteitsstudie voor de uitbreiding van de R0 koos men voor wat betreft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een minimum van 3 Euro, met daarbovenop een heffing van 0,3 euro per km. Men berekende dat deze heffing een vermindering van 17% autoverkeer tijdens de ochtendspits met zich meebrengt en 23% minder verkeer tijdens de avondspits, wat ongeveer neerkomt op het halen van de doelstellingen van Iris II om het autoverkeer met 20% te verminderen tegen 2018.

² Meer info over aanzuigeffect: <http://modalshift.be/spip.php?article71>

goed bediend zijn met openbaar vervoer, zou de heffing mensen stimuleren om dichterbij hun werk of bij openbaar vervoer te gaan wonen en de stadsvlucht tegengaan. Bedrijven zouden zich dichterbij knooppunten van spoor en water vestigen. Op termijn zou het een gunstig effect hebben op de ruimtelijke ordening. Zo'n verhoogde heffing in de stad is ook logisch vanuit de invalshoek van externe maatschappelijke kosten.³

- Een slimme heffing kan gemoduleerd worden in functie van de beschikbaarheid van alternatieven. Zo is er de mogelijkheid om een minimumtarief in te voeren voor korte afstanden (die kunnen de meeste mensen stappen of fietsen).
- Als een slimme kilometerheffing te lang op zich laat wachten, is het zinvol een forfaitaire stadstol in te voeren in een aantal steden en/of Low Emission Zones om alternatieve verplaatsingswijzen te stimuleren, het rijden binnen de stad te ontraden en de luchtkwaliteitsnormen te halen.

Beschrijving van de voorgestelde maatregelen:

- Invoering van een slimme kilometerheffing voor vracht- en personenvervoer via een "on board unit" in elk voertuig⁴. Op elk moment kan de chauffeur op z'n scherm aflezen welk tarief gehanteerd wordt op de weg waar hij zich bevindt en hoeveel de rit al kost. Belangrijk is dat hij of zij regelmatig (maandelijks) een factuur ontvangt die een duidelijk en transparant overzicht geeft van de kosten.
- Basis voor de heffing zijn verschillende tarieven per kilometer in functie van het type weg (volgens hiërarchie van wegen en rekening houdend met de beschikbaarheid van openbaar vervoer). Een extra tarief kan het gebruik van de auto ontraden in (binnen)steden of in zones met hoge concentraties aan luchtvervuiling. Ook een ontradend minimumtarief (logischerwijs in verhouding tot de kostprijs van een rit met het openbaar vervoer) is nodig, vooral voor korte autoverplaatsingen.
- Uit het voorgaande volgt ook dat een slimme heffing op het hele wegennet moet gelden.
- Dat kilometerbedrag wordt vervolgens vermenigvuldigd met een coëfficiënt die afhankelijk is van het tijdstip (hoger in de spits, lager tijdens de daluren) en een andere coëfficiënt die de milieuprestaties van het voertuig in rekening brengt.
- Het systeem kan alleen werken als de tarieven echt sturend zijn, dus hoog genoeg om de doelstellingen op vlak van mobiliteit en milieu te halen. Er mag niet uitgegaan worden van de bestaande belastingen.
- In afwachting van een slimme kilometerheffing, kan een stadstol de nu nog externe kosten van autoverkeer in de stad internaliseren.

³ De marginale externe kost van een dieservoertuig in de stad bedroeg in 2008 bijvoorbeeld het dubbele van alle betaalde belastingen. (TML, 2011) Ter verduidelijking : marginale externe kosten zijn de externe kosten die de laatste voertuigen veroorzaken. De marginale externe kosten zijn lager voor de eerste wagens op een weg dan voor de wagens die er later bijkomen en uiteindelijk de file veroorzaken.

⁴ Zo'n unit is een klein apparaatje met gps en gsm-technologie en een klein scherm waarop de tarieven te lezen vallen. Speciale beveiliging maakt het mogelijk te controleren of de chip nog in de auto aanwezig is. De prijs van zo'n OBU is beperkt en zal door massale productie allicht nog verder dalen.

Inkomsten:

De slimme kilometerheffing moet bij uitstek een sturende heffing zijn, met voldoende hoge tarieven. Meer nog dan bij andere taksen zullen de inkomsten dus afhangen van de mate waarin de chauffeurs hun gedrag aanpassen. We kunnen er echter van uitgaan dat die aanpassing geleidelijk zal gebeuren (wellicht moet de heffing enkele keren aangepast worden om die modale verschuiving voort te stuwen) en dat de inkomsten nooit volledig zullen opdrogen.

Een inschatting maken van de directe inkomsten van een slimme kilometerheffing is daarom moeilijk. Het is wel zo dat vele honderden miljoenen tot enkele miljarden kunnen bespaard worden door de kleinere nood aan extra wegeninfrastructuur bij de invoering van een slimme heffing.

Begeleidende maatregelen:

Een echt sturende kilometerheffing zal natuurlijk een niet verwaarloosbare impact hebben op de maatschappij. Maar of mensen en bedrijven er bij winnen of verliezen, hangt in hoge mate af van de besteding van de inkomsten. Volgens Leuvense transporteconomen zouden nagenoeg alle inkomensgroepen uit de samenleving winnen bij een beleid dat de marginale sociale kost van elke transportwijze doorrekent, op voorwaarde dat de inkomsten gebruikt worden voor verlaging van de lasten op arbeid. Als de overheid de inkomsten zou gebruiken voor gerichte sociale correcties, gaan vooral de laagste inkomensgroepen erop vooruit.⁵

Het spreekt vanzelf dat er ook geïnvesteerd moet worden in de gerichte verbetering van het openbaar vervoer, met extra aandacht voor de daluren en het weekend (zo niet blijven mensen afhankelijk van een wagen gedurende bepaalde periodes). Bovendien verdient het goederenvervoer langs spoor en water wellicht steun. Ook zou het goed zijn de onroerende voorheffing en registratierechten te hervormen om mensen te stimuleren om zich te vestigen in stedelijke gebieden eerder dan op afgelegen plekken. Dit mag echter niet leiden tot extra verhoging van koop- en huurprijzen.

5 Een beter prijsbeleid voor de Belgische transportsector in 15 stellingen. Mayeres, I., S. Proost, 2004.

FICHE 9: BELASTING OP LUCHTVERVOER

Context

Luchtvervoer heeft heel wat weerslag, zowel op plaatselijk vlak (vooral ten gevolge van geluid- en luchtpollutie) dan wel op globaal vlak (gevolgen hoofdzakelijk gelinkt aan de uitstoot van [broeikasgassen](#)), gevolgen waarvan de kost niet (of slechts heel gedeeltelijk) geïnternaliseerd is. Deze transportvorm is tevens het voorwerp van concurrentievervalsing ten opzichte van de andere vervoervormen, onder andere door het feit dat de brandstof belastingsvrij is en dat internationale ticketten niet aan BTW onderworpen zijn, in tegenstelling, bij voorbeeld, met treinkaartjes.

Beschrijving van de maatregel

Om de reeds beschreven negatieve effecten tegen te gaan, stellen wij voor een belasting op vliegtuigtickets in te voeren. Deze belasting zou forfaitair zijn en vastgesteld worden op 15 € voor korte afstandvluchten (minder dan 500 km), die de meest vervuilende zijn wat betreft de uitstoot per kilometer, op 25 € voor midden afstandvluchten (van 500 to 1500 km) en 100 € daarboven.

Ontvangsten

Voor België bedraagt het aantal luchtvaartreizigers ongeveer 24 miljoen (vertrek, aankomst, transit en transfer). Bij een eerste benadering kan het aantal vertrekkers op 12 miljoen geschat worden. Een gemiddelde belasting van 20 € zou dus 240 miljoen € opbrengen.

De ontvangsten zouden moeten toegewezen worden aan de ontwikkeling van alternatieve oplossingen voor het luchtvervoer, onder andere het middenafstand spoorvervoer. Ter zake zou men zich nuttig kunnen laten inspireren door maatregel 16 van het Kyoto Transportplan van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (FOD MV), die, buiten de TGV om, het organiseren van een performante dienst van internationaal reizigervervoer beoogt, hoofdzakelijk door de fusie van de bestaande nationale "IC" diensten.

Experimenten

In Europa past Groot-Brittannië een belasting toe op vliegtuigtickets waarvan het bedrag varieert tussen 14 € voor korte afstanden in Economy class en 196 euro in Business class voor zeer lange afstanden. Duitsland heeft beslist een belasting op internationale vluchten van gemiddeld 15 € in te voeren. Oostenrijk heeft net bekend gemaakt een dergelijke maatregel te willen nemen (tarief variërend van 8 € voor interne vluchten binnen Europa, tot 40 € voor transcontinentale vluchten).

Frankrijk past een "solidariteitsbelasting" toe die tot doel heeft, op wereldvlak, de strijd tegen pandemieën te spijzen. Het bedrag varieert tussen 1 en 40 €. In 2009 heeft dit systeem 110 miljoen € opgebracht.

ANDERE MAATREGELEN GROENE FISCALITEIT

Inleiding

De eerder voorgestelde maatregelen groene fiscaliteit vormen geen exhaustieve lijst. Er bestaan nog vele andere mogelijkheden om de kwaliteit van het leefmilieu te verbeteren door het innen van belastingen of het afschaffen van subsidies die het milieu schaden. Op die manier vormt groene fiscaliteit een basis voor een nieuwe economie.

Een belasting op pesticiden en op onroerende goederen zijn twee maatregelen die de fiscaliteit kunnen vergroenen. De eerste laat toe om onder andere de indirecte kosten voor de maatschappij aanzienlijk te verminderen. De tweede maatregel stimuleert het wonen in steden.

- **Belasting op pesticiden**

Een belasting op pesticiden moet rekening houden met het soort gebruiker om de negatieve effecten voor gezondheid, milieu en biodiversiteit te beperken. Maar deze belasting zal ook het ontwikkelen van duurzame alternatieven stimuleren. Bovendien kan een deel van de inkomsten gebruikt worden om organisaties die vandaag betalen voor de externe kosten verbonden aan het gebruik van pesticiden te vergoeden.

- **Kadastraal inkomen en onroerende voorheffing**

Een aanpassing van het kadastraal inkomen en de roerende voorheffing kan de stad aantrekkelijker maken en zo de stadsvlucht met al zijn negatieve gevolgen voor de open ruimte, mobiliteit... beperken. De bijkomende inkomsten kunnen ingezet worden voor een stedelijk of kernversterkend beleid of voor een daling van de registratierechten.

FICHE 10: BELASTING OP FYTOSANITAIRE PRODUCTEN (pesticiden)

Context

Voor de maatschappij vloeit uit het gebruik van fytosanitaire producten een aanzienlijk geheel van rechtstreekse en onrechtstreekse gevolgen voort. Deze effecten zijn bijzonder zwaarwegend want zij lopen van de kosten voor steeds terugkerende analyses van afvalresten, ten laste van de watersector (wanneer het niet de kostprijs van de zuivering zelf betreft), tot de ernstige impact van deze moleculen zowel op de ecosystemen en de biodiversiteit als op de gezondheid van de gebruikers, onrechtstreeks die van de consumenten.

Omschrijving van de maatregel

Er moet een belasting ingevoerd worden om een verminderd gebruik van pesticiden aan te moedigen, een belasting die opgelegd wordt naargelang de dosissen bij de officiële goedkeuring voorgeschreven voor het meest voorkomend gebruik van het product en gemoduleerd in functie van de toxiciteit van de actieve bestanddelen. De belasting wordt dus nauwer afhankelijk van de gebruiksfrequentie dan van het volume van de actieve bestanddelen en de toxiciteit van het product.

Het tarief van de belasting zou van zo'n aard moeten zijn dat het een afschrikkend effect teweeg brengt. Het weerspiegelen van de externe kosten gelinkt aan het gebruik van de pesticiden biedt een mogelijkheid om dit tarief te bepalen.

Voor professionele producten zou het bedrag van de belasting op de behandeling van een hectare vastgelegd worden ten beloop van gemiddeld 5 €, bedrag dat zou gemoduleerd worden in functie van de toxiciteit van de gebruikte actieve bestanddelen. Deze bepaling betreft ook pillenzaad. Gezien de gebruiksfrequentie in België dicht bij 4,9¹ ligt, zou de belasting rond 25 € per hectare liggen. De gebruiksfrequentie is globaal gebonden aan de productiewaarde, wat deze belasting een betrekkelijk vergelijkbare impact op iedere teeltvorm geeft.

Wat de producten voor liefhebbers betreft, zou het bedrag van de belasting beduidend hoger liggen (500 €/ha) zodat de hogere externe kosten voor de samenleving; onder andere gelinkt aan de aanzienlijkere impact op het milieu en de gezondheid door het niet respecteren van de gebruiksvoorwaarden en tevens aan de kosten voor het terugwinnen van de verpakkingen en het afvalbeheer. Ook hier zou de belasting moeten gemoduleerd worden naargelang de toxiciteit van de gebruikte producten.

Ontvangsten

De belasting op de professionele producten zou rond 21 miljoen euro inkomsten moeten opleveren (in 2010, in België, 850.000 bebouwde ha x 4.9 – gemiddelde toepassingfrequentie van pesticiden te checken in het PRPB² – x 5 €). Voor niet-professionele toepassingen liggen, volgens de

¹ <http://pro.ovh.net/~fiwap/uploads/File/Bibliotheques/Securitealimentaire/0812indirisiq.pdf>

² Programma voor de Reductie van Pesticiden en Biociden

bestaande studies, de gebruikte hoeveelheden bij particulieren, om en nabij 6 à 10 % van bij professioneel³ gebruik. Gesteld dat de gemiddeld toegepaste hoeveelheid gelijk blijft, dan zou de gebruikte oppervlakte om en nabij de 120.000 ha liggen (fictieve oppervlakte die met een enkele toepassing overeenkomt). Indien men aanneemt dat de belasting een afschrikkend effect van 50 % zou hebben, dan zou de opbrengst rond 30 miljoen euro liggen.

De inkomsten zouden dan weer kunnen afgestaan worden aan de overheid en privé-instanties die thans de onrechtstreekse kosten dragen, maar zouden ook kunnen dienen om de administratieve kosten te financieren die verbonden zijn aan het beheer en de controle van het gebruik van de fytosanitaire producten, voor de uitrustingen die noodzakelijk zijn om de diffuse agrarische polluties te beperken en het zelfzuiverende vermogen van de watergebonden ecosystemen te verhogen.

Bovendien, zo bevestigt de FAO⁴ (Food and Agriculture Organisation), zal een belasting op de pesticiden des te meer invloed op het milieu hebben, wanneer zij gekoppeld wordt met andere beleidsdaden (raadgevingen, subsidies en reglementeringen) en waarvan, zoals in Zweden, het product aangewend wordt om gelijkaardige doelstellingen te bereiken. Zo is het aangeraden dat de opbrengst van de belasting aangewend wordt om de sector te helpen bij de aanzet tot een reconversie naar houdbare productiemodi (biolandbouw bij voorbeeld). Ook besteding aan ontwikkeling en promotie van het gebruik van alternatieven buiten de biolandbouw kan zinvol zijn. Op die manier wordt ook gewerkt aan een verminderde afhankelijkheid van pesticiden, wat de nood aan gebruik van pesticiden zal doen afnemen.

Ten slotte zou een verdeelsleutel tussen de regio's kunnen gedefinieerd kunnen worden op basis van de teelt en het aantal gezinnen; en het geld worden gebruikt voor de ontwikkeling van beleidsvormen zoals Natura 2000, de Kaderrichtlijn Water, enz.

Experimenten

In 1994 heeft Zweden een dergelijke belasting ingevoerd bij fabrikanten en importeurs van pesticiden om duurzame landbouwpraktijken aan te moedigen en de risico's voor het milieu te doen afnemen. Het tarief van de belasting wordt bepaald in functie van de samenstelling van de producten (aanvankelijk vastgesteld op 4 SEK (0,86 €) per kilo werkzame stof, bedraagt het tarief nu 30 SEK (3,38 €)). De vrijgemaakte ontvangsten, 59 miljoen SEK in 2005 (6,68 miljoen €), dienen hoofdzakelijk om de maatregelen tegen de pollutie⁵ te financieren. Deze maatregel heeft, over de periode 1985-2003⁶, gebundeld met andere beleidsdaden (verbod van de gevaarlijkste actieve bestanddelen, scholing in verband met het strooien van pesticiden, steun aan de biolandbouw, enz.), ertoe bijgedragen het gebruik van pesticiden met 65 % terug te schroeven.

³ <http://etat.environnement.wallonie.be/download.php?file=uploads//rapportsetudes/Risque.pdf>.

Berekening op basis van een kwantitatieve benaderingswijze en niet van de gebruiksfrequentie, rekening houdende met het hoge aandeel van onkruidverdelgers op basis van natriumchloraat en ijzersulfaat.

⁴ <http://www.fao.org/docrep/006/y3951f/y3951f07.htm>

⁵ Swedish Environmental Protection Agency (2007), *Economic instruments in Environmental Policy*, a report by the Swedish Environmental Protection and the Swedish Energy Agency.

⁶ FAO (2003), *Les terres et l'agriculture, De la Conférence de Rio, 1992, au Sommet de Johannesburg, 2002*.

FICHE 11: HERZIENING KADASTRAAL INKOMEN (KI) EN ONROERENDE VOORHEFFING

Een aanpassing van KI en onroerende voorheffing kan wonen in de stad aantrekkelijker maken en het autoverkeer mee beperken. Extra opbrengsten kunnen gaan naar kernversterkend beleid en daling van registratierechten.

Context

Stedelijk wonen is opnieuw in trek, vooral bij jongeren, waardoor de stadsvlucht in absolute cijfers is gestopt. Wel is de laatste jaren sprake van een selectieve stadsvlucht. Eens jongeren een gezin vormen en kinderen krijgen, verlaten ze opnieuw de stad, wegens een gebrek aan groen, de verkeersdruk en het tekort aan betaalbare gezinswoningen (met een tuin) in de stad. Dit zorgt voor een grotere druk op open ruimte buiten de steden, meer autoverkeer, minder kansen voor het openbaar vervoer... De stedelijke bevolking wordt ook eenzijdiger en armer.... Om deze trend te keren kan het wonen in de stad positief gediscrimineerd worden.

Nu is er eerder sprake van negatieve discriminatie van de stedeling. Wonen in de stad is duur. Om belastbare inkomsten uit een onroerend goed vast te stellen, wordt vertrokken van het kadastraal inkomen. Dit inkomen wordt forfaitair geschat aan de hand van schalen vastgelegd op basis van de huurwaarde van de vastgoedmarkt in 1975. Deze KI's zijn toen berekend, gebaseerd op de kenmerken van de woning zelf (grootte, comfort...) en op de al dan niet centrale ligging, en nooit herzien. Daardoor liggen de KI's in de stad heel wat hoger dan op het platteland. Alleen al omwille van de rechtvaardigheid dringt een herziening zich op.

Bovendien liggen ook de opcentiemen op de onroerende voorheffing in de stad hoger, omdat stedelijke overheden meer kosten hebben om hun centrumfuncties in te vullen. Om het wonen/renoveren/bouwen in stadsbuurten een extra stimulans te geven, kan het KI worden herzien en kan de onroerende voorheffing op basis van dit KI worden bijgesteld.

Beschrijving van de voorgestelde maatregelen

Het KI is de basis voor de berekening van registratierechten bij aankoop van een pand. Het KI dient verder als grondslag voor de berekening van de onroerende voorheffing. Er bestaan reeds diverse systemen om via de onroerende voorheffing een stimulerend beleid te voeren. Zo bestaat er in Vlaanderen een korting op de onroerende voorheffing voor energiezuinige woningen. Ook kunnen de gewesten een andere basis dan het KI gebruiken om de onroerende voorheffing op te baseren.

Dit zijn echter gewestelijke bevoegdheden. De mogelijkheden die de federale overheid heeft, zijn het doorvoeren van een algemene perequatie en het beperken van de indexering.

1. Algemene perequatie

Sinds de jaren '70 zijn de schalen van het KI niet meer aangepast, hoewel het principieel de bedoeling was om elke tien jaar een zgn. perequatie (herschaling) van de KI's door te voeren. Omdat er sinds de jaren zeventig een grote stadsvlucht heeft plaatsgevonden, gingen vele buurten in de stad er sindsdien op achteruit. De KI's bleven er echter even hoog. De KI's worden sinds 1991 enkel jaarlijks geïndexeerd en worden bij een grondige verbouwing tevens verhoogd.

Door het uitblijven van een algemene perequatie, is de situatie vandaag dat heel wat KI's een stuk hoger liggen in achtergestelde stedelijke woonbuurten, dan in meer welstellende buurten of buitengebiedgemeenten. Om het wonen in de stad te stimuleren en een verdere urbanisatie van het landelijk gebied tegen te gaan, moet er een nieuwe perequatie komen van de KI's. Hierdoor kunnen de huidige scheefftrekkingen en ongelijkheden worden rechtgezet, waardoor de belasting eerlijker wordt en de steden positief gediscrimineerd worden.

2. Wonen in de stad stimuleren door indexering te beperken

Een algemene perequatie is een werk van lange adem. In afwachting van deze operatie kan alvast de indexering van de KI's voor woningen in (achtergestelde buurten in) stedelijk gebied worden bevroren. Tevens kan de herschatting van het KI bij renovatie in stedelijke wijken worden uitgesteld, om op die manier het renoveren van woningen in stedelijke buurten te stimuleren.

3. Onroerende voorheffing op basis van 'objectieve' huurprijs.

Een andere mogelijkheid om onroerende voorheffing eerlijker te maken en het een meer sturend effect toe te kennen, behoort tot de bevoegdheid van de Gewesten. De Gewesten kunnen beslissen om de onroerende voorheffing niet meer te berekenen op basis van het KI, maar op basis van een andere parameter: bijvoorbeeld het verschil tussen een "objectieve" huurprijs (te bepalen per typewoning, per wijk en rekening houdend met de energieprestaties...) en de werkelijk aangerekende huurprijs. Op die manier stuurt deze heffing eigenaars in de richting van maatschappelijke gewenste beslissingen.

Inkomsten

Het zijn vooral de gemeentebesturen die een belangrijk deel van hun inkomsten uit de onroerende belastingen halen¹. Voor veel gemeenten is dit de belangrijkste inkomstenbron voor hun begroting.

Het is heel moeilijk om in te schatten hoeveel een perequatie van het KI juist zal opbrengen. Hierover zijn geen studies beschikbaar. Logisch gezien zou een algemene perequatie voor extra inkomsten zorgen, gelet op de stijging van de vastgoedprijzen en huuropbrengsten. We pleiten voor een budgetneutrale aanpassing, waarbij de extra opbrengsten gaan naar steden en gemeenten die het kunnen gebruiken voor stedelijk of kernversterkend beleid. Voorts kan het gaan naar een daling van de registratierechten².

¹ Een greep uit de inkomsten: de Federale overheid int 49 miljoen euro onroerende voorheffing, de Gewesten elk ettelijke tientallen miljoenen, de Vlaamse provincies bv 349 miljoen en de Vlaamse gemeenten 1,4 miljard.

² Vooral Brussel haalt een bijzonder groot aandeel van haar inkomsten uit registratierechten (20,5% van de totale inkomsten van het Gewest). Dat is nadelig omdat registratierechten zeer conjunctuurgevoelig zijn en omdat het

Met de voorgestelde maatregelen kunnen gezinnen die economisch sterk staan worden behouden of aangetrokken naar de stad, wat zich vertaalt in hogere uitgavenpatronen, meer privé-investeringen, een aanzwengelende economie en lokale handel, ... Daar zal een stad de vruchten van plukken, ook op budgettair vlak. De voordelen van deze fiscale maatregelen zullen verder vooral kwalitatief zijn: beperken van de groei van het autoverkeer, behouden van open ruimte...

Begeleidende maatregel

Het risico bestaat dat het aantrekken van middenklasse gezinnen naar de stad zorgt voor sociale verdringing. Dit moet in de eerste plaats tegengegaan worden door meer te investeren in sociale huisvesting, huursubsidies, ed. Daarnaast kan voor lagere inkomens een bijkomende ondersteuning voorzien worden via het klein beschrijf, de huiskorting ...

de overheid, en in het bijzonder het Brussels Gewest, in een “ambivalente” positie plaatst: een markt die opleeft, betekent veel transacties en hoge verkoopprijzen en dus meer inkomsten voor het Gewest maar leidt ook tot sociale uitsluiting wat dan weer meer uitgaven voor een sociaal beleid nodig maakt.