

12 VOORSTELLEN

ROND GROENE FISCALITEIT

September 2013

ALGEMENE INLEIDING

INLEIDENDE NOTA ENERGIE EN KLIMAAT

FICHE 1: KLIMAAT-ENERGIE BIJDRAGE

FICHE 2: VEILINGINKOMSTEN BIJ EEN HOGERE EUROPESE
EMISSIEREDUCTIEDOELSTELLING

FICHE 3: EEN HEFFING OP DE AFGESCHREVEN KERNCENTRALES

FICHE 4: AFSCHAFFEN BELASTINGVRIJSTELLING 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

ANDERE MAATREGELEN GROENE FISCALITEIT

FICHE 10: BELASTING OP FYTOSANITAIRE PRODUCTEN (PESTICIDEN)

FICHE 11: VOEDSELVERSPIJLING

FICHE 12: KADASTRAAL INKOMEN (KI) EN ONROERENDE VOORHEFFING

ALGEMENE INLEIDING

5 jaar financieel-economische crisis noopt tot een heroriëntatie van het sociaaleconomisch beleid, met een hervorming van de fiscaliteit. Verschillende politieke partijen zien het belang in van een fiscale hervorming. Een gemeende Commissie in het federale parlement zal zich de komende maanden over dit thema buigen. Vergroening van de fiscaliteit moet een substantieel onderdeel van deze hervorming uitmaken. Een vergroening van de fiscaliteit is er op gericht de milieuvervuiling te verminderen. Ze creëert bovendien mee marges om de lasten op arbeid te verlagen, om de broodnodige investeringen te doen in domeinen zoals duurzame energie en mobiliteit en om een vangnet te voorzien voor meer kwetsbare groepen.

Internationale instellingen wijzen de weg naar de vergroening.

IMF en OESO pleiten voor een fiscale hervorming om lasten op arbeid in België te verschuiven naar lasten op vervuiling en verbruik. Hun aanbevelingen aan België worden ook door de Europese Commissie onderschreven.

Zo ging het IMF na wat het effect zou zijn van een ingrijpende lastenverschuiving van 3,8% van het BNP, met een vergroening van de fiscaliteit van ongeveer 1% van het BNP. Die vergroening bestaat uit bijkomende heffingen op brandstoffen en energie. Het IMF berekende dat een verschuiving van de lasten op arbeid naar vastgoed, consumptie en energie 150.000 extra banen kan opleveren in ons land (Country report 2012).

De OESO van haar kant (Economic Survey Belgium 2013) beklemtoont dat de files ons land tot 2% van het BNP kosten door verliesuren, vervuiling en een verstoorde arbeidsmarkt. Diesel belastingen zoals benzine zou al 0,5% BNP aan belastinginkomsten opleveren. Het omvormen van het stelsel van de bedrijfswagens levert nog eens 0,5% op. Verder zou volgens de OESO de invoering van een slimme kilometerheffing voor wegverkeer, in de eerste plaats in Brussel en Antwerpen, de files en luchtvervuiling significant terugdringen.

Milieubelasting zorgt voor welvaartswinst

De bevinding van deze internationale instanties dat de werkgelegenheid sterk kan toenemen als arbeid wat minder en vervuiling wat meer belast wordt, ondersteunt de aantrekkingskracht van hun pleidooi. Als belastingen ervoor zorgen dat de externe milieu- en gezondheidskosten beter worden geïntegreerd in de productie- en consumptiebeslissingen, boeken we met z'n allen welvaartswinsten.

De milieubelastingen in België behoren tot de laagste van Europa.

De lasten op energie, transport en vervuiling bedragen in België ongeveer 2% van het BBP en 4% van de belastingontvangsten. De situatie waarin het Belgisch belastingstelsel vandaag zit, met een combinatie van lage belastingen en veel milieuschadelijke financiële en fiscale stimuli, geeft een totaal verkeerd signaal aan burgers en bedrijven. De daling van de milieudruk en de verbetering van de energie-efficiëntie loopt daardoor tergend traag. Het aandeel milieubelastingen op het Europese gemiddelde brengen, met name 6% van de totale belastingen, zou 1% van het BNP aan extra inkomsten genereren.

Toch is een vergroening van de fiscaliteit verre van verworven. Vaak gehoorde tegenwerpingen zijn de disproportionele druk van sommige milieulasten op lagere inkomens of de verstoring van de competitiviteit van bepaalde industrietakken. Ook het geleidelijk verdwijnen van een stabiele belastbare basis door gedragsverandering wordt als tegenargument opgeworpen. Die bedenkingen hebben eerder betrekking op keuzes in de architectuur van een hervormd fiscaal systeem dan op de wenselijkheid van de hervorming zelf. Zo toont een studie van het Europees Milieuagentschap aan dat er heel wat mogelijkheden zijn om de sociale rechtvaardigheid van een fiscale vergroening te waarborgen.¹ Het hoge en eerder stabiele aandeel van milieubelastingen in bepaalde Europese landen zoals Nederland en Denemarken in de afgelopen 15 jaar toont dan weer aan dat het een stabiele bron van overheidsinkomsten kan zijn.

Leidraden bij een fiscale hervorming en vergroening

¹ <http://www.eea.europa.eu/publications/environmental-tax-reform-in-europe>

- Bij de uitwerking van de fiscale hervorming vertrekt men best vanuit een systeembenadering. Er moet aandacht zijn voor zowel ontvangsten als uitgaven en subsidies, voor de interactie van verschillende belastingen met elkaar en op verschillende bestuursniveaus en voor de beste manieren om inkomsten te genereren en aan te wenden, in functie van welvaartswinsten.
- Het is raadzaam om de inkomsten van milieubelastingen (deels) te gebruiken voor het afbouwen van verstorende belastingen zoals de lasten op arbeid. Vanuit efficiëntie oogpunt is het beter om sociaal of economisch gerechtvaardigde compensaties niet door te voeren door bepaald vervuilend verbruik opnieuw vrij te stellen, maar door ze elders te compenseren bijvoorbeeld via de personen- of vennootschapsbelasting.
- Om de lasten op arbeid significant te kunnen verlagen en middelen ter beschikking te houden om te investeren in bv. de energie- en mobiliteit transitie, zal een vergroening van de fiscaliteit niet volstaan. Milieubelastingen kunnen zeker een aandeel van 1% van het BNP of 3,6 miljard euro aan inkomsten genereren. Maar ook een verschuiving richting andere bronnen zoals vastgoed, consumptie of vermogenswinsten is aan de orde.

De milieubeweging presenteert concrete voorstellen voor een fiscale vergroening

Om dit debat te voeden, bouwt de milieubeweging verder op de oriëntaties van IMF en OESO en presenteert in totaal 12 voorstellen om de vervuiling terug te dringen, de financiering van transities oa. op vlak van energie en mobiliteit te garanderen en een lastenverlaging voor arbeid mogelijk te maken. 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 12 concrete voorstellen die allen bijdragen tot de noodzakelijke vergroening van onze fiscaliteit en economie. De voorstellen zijn haalbaar en snel implementeerbaar, maar overlappen elkaar deels. Ze hoeven dus niet allen tegelijk ingevoerd te worden. Ze laten op korte termijn een bijsturing toe van onze economie.

Een eerste stap op weg naar meer duurzame én sociaal rechtvaardige patronen

De voorstellen zijn echter slechts een stap op de lange weg naar meer duurzame productie- en consumptiepatronen en zijn dus zeker niet het eindpunt van de noodzakelijke bijsturing die vereist is. De leidraad "de vervuiler betaalt" mag daarbij niet worden tot "de betaler mag vervuilen" en "wie niet kan betalen, mag niks". Daarom besteedt de milieubeweging bewust ook aandacht aan de sociale impact van de voorgestelde maatregelen. Dat betekent echter niet dat de optimale sociale compensaties noodzakelijkerwijs binnen de specifieke milieubelastingen gebeuren. Het herverdelend karakter van de fiscaliteit kan ook via andere belastingen of instrumenten gegarandeerd worden. In elk geval, een duurzame economie is op lange termijn essentieel voor het behoud van de welvaart en het welzijn. Daarbij is het opvallend dat de sociaal kwetsbare groepen vaak ook het meest getroffen worden door milieuschade. Een vergroening van de fiscaliteit is dus ook vanuit sociaal oogpunt de weg vooruit.

Het belang van een investeringsprogramma

Uit onderstaande tabel blijkt dat de in dit dossier voorgestelde maatregelen jaarlijks tot 10 miljard euro kunnen opleveren. Om het effect van deze heffingen op de vergroening van onze samenleving en de positieve gevolgen ervan voor de werkgelegenheid en de economie te optimaliseren moeten we een groot deel van deze inkomsten aanwenden voor een verlaging van de lasten op arbeid en een investeringsprogramma voor de transformatie van onze energie- en vervoerssystemen. Uit studies over de invoering van een groene fiscaliteit blijkt dat als we deze nieuwe inkomsten slechts gebruiken om de begroting in evenwicht te brengen, dit een negatieve impact zou kunnen hebben op de economie.

Een investeringsprogramma, met publieke en private middelen, is urgent. Niet alleen in de energiesector maar ook in de sectoren gebouwen en transport. Zo pleit de Europese Commissie in haar Energy Roadmap 2050 voor massale investeringen in hernieuwbare energieopwekking en een slim net om een duurzame energietoekomst vorm te geven. De recente studie 'Naar 100% hernieuwbare energie in België' komt er op uit dat er 300-400 miljard euro

investeringen nodig zijn in de komende 4 decennia om een 100% hernieuwbaar energiesysteem op te bouwen. Anderzijds moeten we dringend en op grote schaal investeren om onze gebouwen sneller energiezuinig te maken. Tot slot zijn er ook aanzienlijke investeringen nodig in de vervoersinfrastructuur, meer bepaald in het spoorwegnet.

Overzicht van de opbrengsten van de afzonderlijke maatregelen

Maatregel	Low range (miljoen euro)	High range (miljoen euro)
Klimaat-energie bijdrage	2000	2000
Inkomsten uit het gewijzigde ETS	287	550
Nucleaire rente	2000	2300
Accijnzen op biobrandstoffen	220	220
Bedrijfswagen	3500	3500
Herziening van de verkeersbelasting	300	300
Herziening van de accijnzen op diesel	600	600
Slimme kilometerheffing	500	2000
Belasting op vliegtuigtickets	318	318
Belasting op pesticiden	62	62
Herziening van het kadastraal inkomen		
Totaal	9.787	11.850

[1] zie daarvoor het rapport "*Environmental tax reform in Europe: implications for income distribution*" van het Europees Milieu Agentschap

INLEIDENDE NOTA ENERGIE EN KLIMAAT

Om een kans te hebben de klimaatverandering te beperken tot 2 graden Celsius zullen geïndustrialiseerde landen zoals België tegen 2050 hun emissies moeten reduceren met 95% en voor 2020 aanzienlijke emissiereducties bereiken van meer dan 30%. De omslag naar deze koolstofarme economie vergt een structurele verandering van het energiesysteem, aanzienlijke investeringen en gedragsveranderingen van alle actoren.

Door de economische crisis zijn de emissies in Europa de afgelopen jaren terug gevallen. Ze bevinden zich in 2012 al bijna 20% onder het niveau van 1990. De zwakke doelstellingen van het klimaat- en energiepakket zijn dus al bereikt. Die terugval is echter eerder conjunctureel dan structureel, zoals het opveren van de emissies in 2010 aantoonde. Het is voor Europa en België in de eerste plaats zaak de doelstellingen aan te scherpen in lijn met de aanbevelingen van internationale organisaties zoals het IEA en het Internationaal Panel voor klimaatverandering (IPCC).

De hieronder beschreven voorstellen op het vlak van energie- en klimaat hebben dan ook een dubbele doelstelling. Enerzijds moeten ze helpen om de vervuiling en CO₂-emissies te verminderen in lijn met de doelstellingen. Anderzijds moet ze middelen genereren om te investeren in energiebesparing en hernieuwbare energie en voor een verlaging van de lasten op arbeid. Hierbij moet de nadruk liggen op kansarme gezinnen, omdat zij hoge energieprijzen sterker voelen. Daarnaast moeten ook middelen gereserveerd worden voor de aanpak van de klimaatverandering in ontwikkelingslanden. De fiscaliteit kan een belangrijk signaal geven voor het opdrijven van energie efficiëntie en hernieuwbare energie, door een voldoende hoge CO₂ prijs door te rekenen via de Europese emissiehandel ETS en via de heffingen op fossiele brandstoffen in de niet-ETS.

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

- Het instellen van een **energie-CO₂ taks** moet helpen het energieverbruik en de CO₂-uitstoot in alle sectoren buiten de ETS te verlagen. Een

koolstoftaks is ook een alternatief als de ETS niet structureel hervormd wordt.

- Een verhoging van de Europese klimaatambitie via **een structurele hervorming van het ETS systeem** is niet alleen noodzakelijk in de strijd tegen de klimaatverandering, maar zal ons ook economisch voordeel opleveren. 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 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;

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 Financiën 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 een voorstel voor herziening van de energiebelastingsrichtlijn (2003/96/CE). Deze legt een minimum niveau van energiebelasting op aan de lidstaten. De Commissie stelt 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.

De subsidies voor fossiele brandstoffen bedroegen wereldwijd in 2011 maar liefst 523 miljard dollar of 6X de steun aan hernieuwbare energie. Die milieuschadelijke subsidies moeten, ook in Europa, dringend afgebouwd worden.

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 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 minstens de doelstellingen van het IPCC te bereiken, dit is een interne Europese emissie reductiedoelstelling van minstens 30% en een afname van 80 tot 95 % van de CO₂-emissies in 2050 essentieel.

- 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 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 structureel hervormd wordt door het overschot aan emissierechten uit de handel te nemen en de reductiefactor in lijn te brengen met een hogere Europese emissiereductiedoelstelling. (zie verder)

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-signaal" van de taks te behouden, moeten vrijstellingen zoveel mogelijk vermeden worden. Aan de taks moeten wel compenserende maatregelen worden verbonden, in de eerste plaats voor de meest kwetsbare groepen.

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 moeten worden.

FICHE 2: HOGERE INKOMSTEN UIT DE VEILING VAN ETS-RECHTEN BIJ EEN STRUCTURELE HERVORMING

Onder het Europese emissiehandelssysteem (ETS) ontvangen lidstaten inkomsten uit de veiling van CO₂-rechten (*EU allowances*, EUAs) aan energie-intensieve bedrijven en elektriciteitsproducenten. Deze middelen moeten integraal geïnvesteerd worden in een efficiënt klimaat- en energiebeleid, en zullen hoger zijn na de broodnodige structurele hervormingen aan het ETS.

Context

Het ETS is het centrale instrument van het Europese klimaatbeleid voor energie-intensieve industrie: het werkt volgens het *cap and trade* principe, waarbij bedrijven binnen een bepaald plafond CO₂-kredieten (één EUA = één ton CO₂) kunnen verhandelen. Vanaf de derde handelsperiode (2013-2020) wordt een deel van de rechten geveild, in de eerste plaats aan elektriciteitsbedrijven: dit levert de lidstaten inkomsten op, over wiens inzet het zelf kan beslissen. Hoe hoger de CO₂-prijs, hoe hoger deze inkomsten.

In 2011 kampte het systeem reeds met een overschot van 950 miljoen CO₂-rechten, waarvan 26,6 miljoen bij Belgische bedrijven. De belangrijkste oorzaken voor dit surplus zijn de economische crisis en de instroom van CO₂-kredieten van buiten Europa. Ten gevolge van dit overschot schommelt de prijs van één EUA rond de 5 euro: dit is ruimschoots onvoldoende om innovatie en investeringen in energiebesparing en hernieuwbare energie te genereren. Volgens onderzoek van het Okö instituut zou het overschot aan EUAs de komende jaren verder oplopen, om in 2020 op 1420 miljoen af te kloppen.

Aangezien dit tot een blijvende lage CO₂-prijs zou leiden, heeft de Europese Commissie een aantal voorstellen geformuleerd om het ETS uit het slop te halen.

- Het tijdelijk uit de markt halen van 900 miljoen EUAs (*backloading*) moet de CO₂-prijs op korte termijn opkrikken.
- Zes voorstellen voor structurele hervormingen (bijv. het verhogen van de Europese CO₂-reductiedoelstelling voor 2020 van 20 naar 30 procent, het aanscherpen van de lineaire reductiefactor, enz.) moeten ETS bedrijven op

het pad zetten naar diepere CO₂-reducties op korte en lange termijn en innovatie en investeringen in energiebesparing en hernieuwbare energie stimuleren.

Beschrijving van de maatregel

Gezien de urgentie van het klimaatprobleem pleit de milieubeweging ervoor dat **elke overheid 100% van haar inkomsten uit de veiling van ETS-rechten onderbrengt in een klimaat- en energiefonds**. Deze fondsen kunnen bijgevolg bijdragen tot het bereiken van de volgende doelstellingen:

- **50% van de inkomsten moet worden ingezet voor intern klimaat- en energiebeleid**. Investeringen moeten in de eerste plaats gericht worden op energiebesparing en hernieuwbare energie.
- De overige **50% van de inkomsten moet worden ingezet voor internationale klimaatfinanciering**, waaronder het Green Climate Fund van de VN. Hierbij moeten lessen getrokken worden uit de fouten van de 'snelle start'-financiering, namelijk het gebrek aan overleg tussen de verschillende entiteiten en het uitblijven van nieuwe en additionele fondsen. Daarnaast moeten de principes van harmonisering en effectiviteit te allen tijde voor ogen worden gehouden.

Richtlijnen van de Europese Commissie laten toe om een aantal sectoren binnen het ETS te compenseren voor het gevaar op **indirect carbon leakage**: een stijgende elektriciteitsprijs ten gevolge van de veiling van ETS-rechten aan elektriciteitsproducenten zou namelijk de concurrentiepositie van bedrijven kunnen beschadigen. Met zo'n steun moet echter zeer omzichtig worden omgesprongen. Gewestelijke en federale beleidsmakers mogen indirecte emissiekosten niet vergoeden als de koolstofprijs erg laag is, zoals nu rond de 5 euro per ton: er is dan geen risico op carbon leakage en er zijn betere bestemmingen voor de schaarse middelen. Als de kosten bij een hogere koolstofprijs wel vergoed worden, moet de wijze waarop de steun wordt gegeven aan minstens drie voorwaarden voldoen:

- De steun moet significant lager zijn dan de indirecte emissiekost, zodat de stimulus om elektriciteit efficiënt te verbruiken behouden blijft. De steun moet bovendien dalen in de tijd. Bij de berekening van de indirecte

emissiekost moet de overheid rekenen met de gemiddelde CO2 inhoud van de elektriciteitsproductie in België. (0,25 t/MWh i.p.v. het toegelaten maximum van 0,76 t/MWh);

- Alle verkregen steun moet volledig benut worden voor innovatie en investeringen in energie-efficiëntie, energiebesparing en hernieuwbare energie om zo bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen, een verlaagde energie afhankelijkheid en verstevigde concurrentiepositie.
- De overheden moeten volledig transparant zijn over de gegeven steun en de berekeningswijze ervan op bedrijfsniveau. De steun moet zijn gebaseerd op een transparante procedure, waarbij geharmoniseerde criteria worden toegepast. De bewijslast voor het geleden competitieverlies ten gevolge van de koolstofprijs moet bij de aanvrager liggen en gebaseerd zijn op deze criteria.

Inkomsten

De inkomsten voor de Belgische staat uit de veiling van EUAs is afhankelijk van de CO2-prijs. Een constante prijs van 5 euro, zoals in de huidige marktomstandigheden, zou bij benadering 1 miljard euro opleveren voor de periode 2013-2020, ofwel gemiddeld 125 miljoen per jaar. Als EUAs echter zouden worden verhandeld aan 30 euro, de prijs waarop de Europese Commissie zich baseerde om het risico op *carbon leakage* te berekenen, zou dit België bij benadering 6 miljard euro opleveren tussen 2013 en 2020, ofwel gemiddeld 750 miljoen per jaar.

De CO2-prijs is echter een dynamisch gegeven, eerder dan een constante. Het Okö-instituut heeft een model ontwikkeld dat de impact van verschillende situaties op de CO2-prijs kan berekenen, en paste dit in opdracht van WWF en Greenpeace toe op vier scenario's binnen de EU:

- **Referentiescenario** waarin geen actie wordt ondernomen
- **Backloading**: het uitstellen van de veiling van 1200 miljoen EUAs tot 2017
- **Long term set aside**: het uit de markt halen van 1400 miljoen EUAs voor ten minste 10 jaar
- **25% interne CO2-reducties**: combinatie van de *long term set aside* en het verhogen van de lineaire reductiefactor van 1,74% naar 2,6% per jaar

- **30% interne CO2-reductie:** combinatie van de *long term set aside* en het verhogen van de lineaire reductiefactor van 1,74% naar 3,9% per jaar

Bovenstaande hervormingen zijn noodzakelijk om, via een hogere CO2-prijs, innovatie en investeringen in energiebesparing en hernieuwbare energie binnen de energie-intensieve industrie te stimuleren. Ze laten bovendien toe om diepere reducties tegen 2020 te realiseren, en de CO2-uitstoot van de ETS-sectoren met 80 tot 95% terug te dringen tegen 2050.

Het Okö-instituut berekende bovendien de impact van verschillende scenario's op de **inkomsten uit de veiling van EUAs voor Europese lidstaten tussen 2013 en 2020**, met onderstaande resultaten voor **België**:

<i>Referentie</i>	<i>Backloading</i>	<i>Long term set aside</i>	<i>25% reducties</i>	<i>30% reducties</i>
2300 miljoen euro	2400 miljoen euro	2600 miljoen euro	4000 miljoen euro	4400 miljoen euro

Een opstap naar 30% interne CO2-reducties in Europa zou voor België dus een toename van 2100 miljoen euro aan inkomsten betekenen.

Hoewel de realiteit niet noodzakelijk dezelfde is als het gebruikte model, kan dus besloten worden dat meer klimaatambitie zal leiden tot een aanzienlijke toename van inkomsten. België moet op Europees niveau blijven pleiten voor het aanscherpen van het ambitieniveau, onder andere via een tijdelijke en structurele hervorming van het ETS.

Het **doordacht inzetten van 100% van de gegenereerde inkomsten voor klimaat-en energiebeleid**, na een billijke verdeling van deze inkomsten onder deelstaten, zal een **belangrijke bijdrage leveren aan het bereiken van de Belgische doelstellingen inzake CO2-reducties, energiebesparing, hernieuwbare energie en klimaatfinanciering aan ontwikkelingslanden.**

FICHE 3: EEN HEFFING OP DE 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. Deze nucleaire rente, geschat op 2-2,3 miljard€/jaar, moet volledig gerecupereerd worden. De nu ingestelde taks van 470 miljoen€ is dan ook veruit onvoldoende.

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 overmatige winsten die, dankzij hun dominante positie op de markt, verhinderen dat (mens- en milieuvriendelijkere) nieuwkomers een eerlijke kans krijgen op de Belgische elektriciteitsmarkt.

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, los van het debat over een levensduurverlenging.

Inkomsten

Volgens de "Studie over de kostenstructuur van de elektriciteitsproductie door de nucleaire centrales in België van de onafhankelijke energieregulator CREG² maken de uitbaters van de Belgische (afgeschreven) kerncentrales jaarlijks 1,75 tot 1,95 miljard winst. 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.

Een actualisatie van deze berekeningen in 2011, naar aanleiding van een hoorzitting in het federaal parlement, leerde dat deze inschatting te conservatief 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".

² [\(F\)100506-CDC-968](#)

FICHE 4: AFSCHAFFEN BELASTINGVRIJSTELLING VOOR BIOBRANDSTOFFEN

Wij doen een oproep om diesel en benzine zwaarder te blijven belasten, ook als de accijnsvrije quota voor biobrandstoffen volledig zijn opgebruikt, en om de aldus verkregen inkomsten, ongeveer 220 miljoen euro in te zetten in de fiscale hervorming.

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 geteeld op landbouwgrond. Daardoor moeten boeren voor het telen 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) 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.

Ook de Europese commissie erkent de negatieve gevolgen van biobrandstofgebruik en heeft recent voorgesteld om deze aan te pakken, door de hoeveelheid op voedselgewassen gebaseerde biobrandstoffen te plafonneren op 5%.

In de huidige omstandigheden (voornamelijk gebruik van op voedselgewassen gebaseerde biobrandstoffen, zonder correcte CO₂ reductieberekening die rekening houdt met ILUC (indirect landuse change) is een stimulans voor de inzet van (onduurzame) biobrandstoffen in transport 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. Biomassa kan wel ingezet worden voor toepassingen waar geen duurzame alternatieven voor zijn, zoals transport over lange afstanden (scheep- en luchtvaart) en zwaar transport.

De afgelopen maanden zijn tal van stemmen opgegaan (Olivier De Schutter, de speciale VN-rapporteur voor het recht op voedsel, de FAO, de OESO, enz.) om de steunmaatregelen voor biobrandstoffen af te schaffen, zowel de fiscale maatregelen als de opnameverplichtingen.

Beschrijving van de maatregel

We pleiten voor de afschaffing van de belastingvrijstelling en de opnameverplichtingen van biobrandstoffen. Door een einde te maken aan de belastingvrijstelling voor biobrandstoffen en de accijnzen op fossiele brandstoffen niet te verlagen zullen we jaarlijks ongeveer 220 miljoen euro extra inkomsten genereren.

Om de prijsconcurrentie met gewone diesel en benzine toe te laten, stelde de federale regering biobrandstoffen in het verleden vrij van accijnzen. Deze maatregel heeft geen gevolgen voor de begroting (begrotingsneutraal) omdat ze

gefinancierd wordt via een verhoging van de accijnzen op traditionele brandstoffen.

Op grond van de wet van 6 juni 2006 heeft de regering aan 7 erkende Belgische producenten accijnsvrije productiequota voor biobrandstoffen toegekend. Deze quota, die zijn vastgelegd tot 30 september 2013 (looptijd van de wet), komen overeen met de totale hoeveelheid die noodzakelijk is om tegen dan de Belgische doelstelling te verwezenlijken. De wet is verlengd (wet van 24 december 2012) tot 2019 of tot wanneer de in 2006 vastgestelde quota zijn opgebruikt (eind 2012 bedroeg de som van de ongebruikte quota ongeveer 875 000 m³ bio-ethanol en 600 000 m³ biodiesel, in 2012 bedroeg het jaarlijkse verbruik 107 000 m³ bio-ethanol en 407 000 m³ biodiesel). Maar die verlenging komt er maar als de Europese Commissie het systeem goedkeurt. In dat geval zal er dus een accijnsvrije hoeveelheid biodiesel over zijn die na een paar maanden zal zijn opgebruikt. Voor de accijnsvrije hoeveelheden bio-ethanol zal het enkele jaren duren voor het zover is.

Bovendien is het sinds 1 juli 2009 verplicht om biobrandstoffen toe te voegen aan benzine en diesel (4% op volumebasis). In 2012 haalde ons land een gemiddelde van 7,2% bio-ethanol in benzine en 5,4% biodiesel in diesel, wat overeenkomt met bijna 5% energie-inhoud voor beide soorten brandstoffen. Het federale parlement heeft in juni 2013 een nieuw wetsontwerp goedgekeurd waardoor de minimale opnamepercentages voor biobrandstoffen vanaf 1 juli 2013 zullen stijgen. Het percentage biodiesel in diesel zal minimum 6% bedragen (van het volume) en minimum 4% of 9% in benzine E5 of E10 (die laatste is nog niet verkrijgbaar op de Belgische markt).

Ontvangsten

Volgens ramingen van Inter-Environnement Wallonie kost deze fiscale steunmaatregel, in de vorm van een belastingvrijstelling voor bio-ethanol en biodiesel, België respectievelijk ongeveer 70 en 150 miljoen euro per jaar.

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 filekosten, infrastructuurwerken en het steeds toenemende ruimtegebruik. Volgens de OESO lopen de directe en indirecte filekosten op tot 2% van het BNP.

Verkeer en transport is zonder twijfel een domein 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 van de sector transport naar minder milieu- en gezondheidsimpact te realiseren. Deze maatregelen dienen consistent en vooral complementair te zijn. Het gamma aan voorgestelde maatregelen grijpt in op de volgende elementen:

- Verloning door middel van **bedrijfswagens** zijn grootschalige milieuschadelijke subsidiëring 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.
- 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.

- Over de ganse levenscyclus van een voertuig bekeken, vindt de grootste milieu-impact plaats bij het gebruik van de wagen. Het gericht inzetten van **accijnzen** kan hierop ingrijpen
- Een intelligente taks op het gebruik van de wagen zoals een **slimme kilometerheffing (of fileheffing) en een stadstol** kan mensen en bedrijven elke dag opnieuw stimuleren om voor alternatieven te kiezen
- Luchtvervoer heeft veel impact op vlak van geluid, klimaat en luchtkwaliteit, zowel lokaal als globaal vlak. Deze kost wordt momenteel amper geïnternaliseerd. Een **belasting op luchtvervoer** brengt daarin verandering.

FICHE 5: BEDRIJFSWAGENS

De overheid loopt nu 3,5 miljard euro mis 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. Bedrijfswagens leggen gemiddeld 33.000 km per jaar af, terwijl werknemers die hun privéwagens gebruiken voor het werk gemiddeld 20.000 km afleggen (Promoco). Volgens een studie van Swerts & Nuyts kan het verschil zelfs oplopen tot van 16.000 tot 30.000 km per jaar. 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. Bedrijfswagens zijn zwaarder en hebben een krachtigere motor waardoor ze meer CO₂ uitstoten dan privéwagens. Volgens cijfers van FEBIAC voor het jaar 2007 was de gemiddelde uitstoot van nieuwe bedrijfswagens gelijk aan 157,4 g CO₂/km, in tegenstelling tot die van privéwagens, die 147,1 bedroeg. In 2010 is het verschil net zo opvallend: 146,8 g CO₂/km (bedrijfswagens) tegenover 138 (privéwagens). Bovendien is de uitstoot door privéwagens tussen 2007 en 2010 met 11,84% gedaald, die van bedrijfswagens met slechts 6,72%. Bedrijven hebben het dus moeilijker dan particulieren om hun koopgewoonten aan te passen en minder vervuilende voertuigen aan te kopen. 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 stof en NO₂ niet respecteert. Daarnaast blijft de impact van de bedrijfswagen verder doorwerken in de markt van tweedehandswagens. (Bron COCA report 2009).
- Bedrijven en werknemers betalen geen reële sociale bijdragen op bedrijfswagens en brandstof als vorm van verloning. 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

Om bedrijfswagens minder aantrekkelijk te maken en de negatieve gevolgen voor het milieu te verminderen, moeten we de belasting op bedrijfswagens afstemmen op de loonbelasting. In die zin lijkt het niet aangewezen om een specifieke autobelasting te ontwikkelen voor bedrijfswagens.

Er zijn verschillende fiscale bepalingen waardoor de bedrijfswagen (die beschouwd wordt als een 'salariswagen') zich onderscheidt van een loon in natura. Maar de berekening van het voordeel alle aard (VAA) is, zowel voor de werknemer als voor de werkgever, het meest bepalend. Daarnaast hebben vooral de sociale bijdragen een impact op het budget van de werkgever.

Door de status van de bedrijfswagen als verworven fiscaal voordeel – zowel in het hoofd van de werkgevers als van de betrokken werknemers – ligt een herziening van dit systeem politiek gevoelig. Daarvan zijn we ons bewust en daarom stellen we een geleidelijke aanpak voor teneinde iedereen de tijd te geven om de noodzakelijke overgangsmaatregelen te nemen. In de praktijk komt het erop neer dat we in een eerste fase de onderdelen zouden wijzigen waarvan de financiële impact van ondergeschikt belang is (afschaffing van de tankkaart, verhoging van de sociale bijdragen van de werknemer) en dat we de meer fundamentele onderdelen van het stelsel van de bedrijfswagens een eerste keer zouden bijsturen (VAA, sociale bijdragen werkgever).

In een tweede fase zouden we de meer fundamentele onderdelen herzien (VAA, sociale bijdragen werkgever) teneinde de belasting op bedrijfswagens te laten sporen met de loonbelasting. Het VAA zou worden opgetrokken om rekening te houden met de reële waarde gelet op de prijs van het voertuig, het verbruik en het aantal jaarlijks afgelegde kilometers (wanneer het een leasingauto betreft, is de eenvoudigste oplossing natuurlijk om het voordeel alle aard te baseren op de leasingprijs).

Aangezien bedrijfswagens snel worden vernieuwd (om de 3 tot 5 jaar) lijkt het redelijk om de eerste fase te laten ingaan twee jaar na de goedkeuring van de hervorming en de tweede fase drie jaar later, dus vijf jaar na de goedkeuring.

De door de Kamer op 22 december 2011 goedgekeurde wijziging van de berekening van het VAA was een eerste (maar zeer bescheiden) stap: de prijs van het voertuig wordt geïntegreerd in het VAA. Maar de maatregel heeft gemiddeld weinig financiële gevolgen gehad (de bijkomende inkomsten voor de staat zullen niet de verwachte 100 miljoen euro bedragen – ter vergelijking: een equivalente loonstijging zou de staat 1.300 miljoen euro aan belastingen (beroepsvoorheffingen) kunnen opleveren).

Inkomsten

Door het stelsel van de bedrijfswagens worden er minder bijdragen aan publieke goederen betaald. Geschat wordt dat het gaat om:

1,00 miljard euro jaarlijks gederfde werkgeversbijdragen aan de RSZ,

0,74 miljard euro gederfde werknemersbijdragen aan de RSZ,

1,81 miljard euro gederfde beroepsvoorheffingen.

In het totaal loopt de Belgische staat door de fiscale maatregelen voor bedrijfswagens 3,5 miljard euro mis. Daaraan moeten we nog de gezondheidsuitgaven en de uitgaven voor infrastructuurwerken toevoegen die we hadden kunnen vermijden.

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.

FICHE 6: AANKOOP VAN EEN AUTO

De afstemming van de gemiddelde Belasting-op-in-verkeerstelling (BIV) met Europese referentielanden zal 200 miljoen euro opleveren. De BIV kan beter sturen naar milieuvriendelijke wagens door meer rekening te houden met de CO₂ uitstoot en de uitstoot van andere vervuilende stoffen van voertuigen.

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.

Er zijn twee belangrijke fiscale aspecten:

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

België heeft 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.

In 2012 was er een lichte stijging van de gemiddelde CO₂ uitstoot van nieuw ingeschreven wagens. De uitstoot ging van 127,7 gram/km. naar 128,1 gram/km. Opdat België de Europese doelstelling van maximaal 95 g CO₂/km tegen 2020 zal bereiken, is het belangrijk dat die evolutie opnieuw gekeerd wordt. De klant moet op het moment van aankoop gestuurd worden 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.

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 accijnzen, is het zinvol de aankoop ervan fiscaal te ontmoedigen door er een hogere BIV op te heffen. Bovendien halen diesel wagens in reële rijomstandigheden de maximale uitstootnormen voor NO_x niet.
- 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.

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 af te bouwen in het wagenpark

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."

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 diesilverbruik 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 wegverkeer 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. Het recente voorstel voor herziening van die richtlijn doet de accijnzen op diesel zelfs geleidelijk aan stijgen tot boven het niveau van benzine. .

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)

Beschrijving van de voorgestelde maatregel

- Als eerste stap dienen de accijnzen voor diesel minimaal op het niveau van onze buurlanden geplaatst te worden. In 2012 hief België 42,8 eurocent per liter tegenover 67,4 in het VK, 44,0 in Nederland, 42,8 in Frankrijk en 47,0 in Duitsland.
- Vervolgens dienen de dieselaccijnzen verhoogd te worden tot op het niveau van de huidige accijnzen op benzine.

Inkomsten

- Eerste fase: gelijkschakelen van accijnzen op diesel met buurlanden brengt netto minstens 300 miljoen euro op.
- 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.

FICHE 8: SLIMME KILOMETERHEFFING MOET EEN FILEHEFFING ZIJN

Een slimme kilometerheffing is een instrument om de autofiscaliteit te variabiliseren. We spreken in deze tekst echter verder over fileheffing, omdat de voornaamste doelstelling erin bestaat een sturende maatregel te creëren, die het mogelijk maakt bestaande weginfrastructuur op zijn optimale capaciteit te benutten en die grootschalige infrastructuurwerken moet vermijden.

Context

Mensen fiscaal sturen naar andere verplaatsingswijzen en andere tijdstippen dan autorijden tijdens de piekuren, is een sleutelement voor een beter mobiliteitsbeleid. Belastingen op autobezit zoals BIV of het wegvignet zijn vaste jaarlijkse bedragen die los staan van het autogebruik en er daardoor ook geen invloed op hebben. Op korte termijn zijn accijnzen op brandstoffen zijn de meest voor de hand liggende en makkelijkst te innen vorm van kilometerheffing, maar hebben geen invloed op het tijdstip en plaats van het gebruik en zijn onvoldoende sturend in tijd om de files te verminderen.

Alleen een intelligente taks op het gebruik van de wagen kan mensen en bedrijven elke dag opnieuw stimuleren om voor alternatieven te kiezen: de fileheffing of stadstol.

- Een kilometerheffing voor vrachtvervoer zal leiden tot grotere efficiëntie door de beladingsgraad te verhogen en op andere modi te doen overschakelen.
- Een kilometerheffing voor vrachtvervoer zal, als ze hoog genoeg is en andere modi beschikbaar, 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 fileheffing of stadstol 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 fileheffing of stadstol veruit het efficiëntste instrument is in de strijd tegen congestie... mits de tarieven echt ontraden. Door een goed gebruikte heffing is er geen nood meer aan infrastructuurwerken die zeer zwaar wegen op het overheidsbudget en sowieso, wegens het aanzuigefect, 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. Ook een stadstol heeft een positieve invloed op het sluipverkeer. Door het aantal auto's dat tijdens de piekuren naar de stad rijdt te verminderen, vermindert de totale verkeersstroom en de file, en dus ook het sluipverkeer dat de file wil vermijden.
- Als tarieven hoger zijn in de stad (plaatsen met hoge bevolkingsdichtheid waar lawaai en vervuiling meer wegen op de volksgezondheid) en rond locaties die 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.
- 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).

- Een slimme kilometerheffing zal naar alle verwachting nog lang op zich laten wachten. Daarom moeten de ANPR camera's die nu al in gebruik zijn (in steden als Mechelen om doorgaand verkeer te weren, en op verschillende autowegen voor trajectcontrole) en die zullen in gebruik genomen worden voor de controle van het wegvignet voor auto's en de kilometerheffing voor vrachtwagens, tegelijkertijd gebruikt worden voor het invoeren van een stadstol in een aantal steden.

Beschrijving van de voorgestelde maatregelen

- Invoering van een slimme kilometerheffing voor vracht- en personenvervoer via een "on board unit" in elk voertuig. 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, moet een stadstol de externe kosten van autoverkeer in de stad internaliseren en het openbaar vervoer mee financieren.

Inkomsten

Een fileheffing 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. De fileheffing wordt ook beïnvloed door andere fiscale maatregelen in andere beleidsdomeinen (huisvesting, bedrijfswagens,...)

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 terugkerende vraag is of een fileheffing of stadstol wel sociaal rechtvaardig is.

Transporteconomen stellen dat een heffing progressief is als de herverdeling van de inkomsten vooral lagere inkomens ten goede komt. En regressief als die vooral hogere inkomens ten goede komt. We merken op dat er enerzijds een correlatie bestaat tussen autobezit, autogebruik en inkomen en dat een fileheffing anderzijds betaald wordt door de mensen die zich met de auto - voornamelijk tijdens de spitsuren - verplaatsen.

De sociale rechtvaardigheid van een sturende heffing hangt sterk af van de mate waarin je alternatieven kan vinden. Bijvoorbeeld via het openbaar vervoer of door te trappen of te stappen. Of door de mogelijkheid het tijdstip van je rit te veranderen (flexibele werkuren) of simpelweg je rit te vermijden (thuiswerken bijvoorbeeld).

Dé bedoeling van een sturende heffing is natuurlijk dat mensen hun gedrag aanpassen en vermijden om de heffing te betalen. Uit het vijf jaar durende onderzoek naar de effecten van stadstol in Stockholm bleek dat de reële impact

ervan steeds groter werd. Met andere woorden, mensen pasten hun leven aan en kozen voor alternatieven. Mensen gaan ook minder verspreid wonen op plaatsen die beter bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

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.

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 steun.

|

FICHE 9: BELASTING OP LUCHTVERVOER

Een forfaitaire belasting van 25 € op vliegtuigtickets zou in totaal 300 miljoen euro per jaar kunnen opleveren. Dit levert een bijdrage tot de aanpak van de externe kosten veroorzaakt door luchtvervoer.

Context

Luchtvervoer heeft heel wat weerslag, zowel lokaal (vooral ten gevolge van geluid- en luchtpollutie) als globaal (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 belastingvrij is en dat internationale tickets niet aan BTW onderworpen zijn, in tegenstelling tot bijvoorbeeld 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 minimum 25 € ongeacht de afstand van de vlucht, wat in totaal 300 miljoen euro opbrengsten per jaar zou kunnen opleveren. Op deze manier zullen de korteafstandsvluchten, die het meest vervuilend zijn en waarvoor ook het meeste alternatieven bestaan, proportioneel ook de meeste impact van deze maatregel ondervinden.

Ontvangsten

In 2011 bedroeg het aantal reizigers in Belgische luchthavens 25.419.260 (vertrek, aankomst, transit en transfer) Voor België bedraagt het aantal luchtvaartreizigers ongeveer 24 miljoen (vertrek, aankomst, transit en transfer). Het aantal vertrekkers lag op 12.705.461. Een gemiddelde belasting van 25 € zou dus 317.636.525 € opbrengen.

Experimenten

In Europa past Groot-Brittannië een belasting toe op vliegtuigtickets waarvan het bedrag varieert tussen 13 Britse pond (ongeveer 15 euro) voor korte afstanden in Economy class en 188 Britse pond (ongeveer 223 euro) in Business class voor zeer lange afstanden. De ontvangsten van deze belasting worden tussen april 2012 en maart 2013 geraamd op ongeveer 2,786 miljard pond (ongeveer 3,3 miljard euro).

Duitsland voerde een gelijkaardige belasting op vliegtuigtickets in op 1 januari 2011. De tarieven variëren tussen 8 en 45 euro, afhankelijk van de afstand van de vlucht. De Duitse overheid verwacht ongeveer 1 miljard euro inkomsten per jaar.

Ook in Oostenrijk bestaat een gelijkaardige maatregel en wordt er 7 tot 35 euro belasting geheven op vluchten, afhankelijk van de afstand.

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 2012 heeft dit systeem 185,3 miljoen € opgebracht. Ondanks de weerstand bij de lancering, heeft deze belasting geen enkel negatief effect gehad op het verkeer en tewerkstelling in de luchtvaartsector, noch hebben de inkomsten te lijden gehad onder de financiële crisis. [2]

[1] HM Revenue & Customs, Air Passenger Duty (APD) Bulletin, maart 2013, <https://www.uktradeinfo.com/Statistics/Pages/TaxAndDutybulletins.aspx> (website geraadpleegd op 13/05/2013)

[2] H. Emmanuelli, Rapport d'information sur la taxe sur les billets d'avion et l'utilisation de ses recettes (Informatieverslag over de belasting op vliegtuigtickets en het gebruik van die belastinginkomsten), Franse parlement, Parijs, 12 juli 2011, blz.7.

ANDERE MAATREGELN GROENE FISCALITEIT

De voorgestelde maatregelen om energie en voertuig fiscaliteit te vergroenen vormen geen exhaustieve lijst. Er bestaan nog vele andere mogelijkheden om via het innen van belastingen of het afschaffen van milieuschadelijke subsidies, de kwaliteit van het leefmilieu te verbeteren en de economie te vergroenen. We formuleren drie bijkomende maatregelen:

10. 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.

11. Met een belasting op voedselverspilling en op levensmiddelen die zware gevolgen hebben voor het milieu kunnen we de fiscale samenhang herstellen en tegelijkertijd de schenking van levensmiddelen aanmoedigen.

12. 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 woonbonus die gewestbevoegdheid wordt, kan hier voor een sturend effect zorgen.

FICHE 10: BELASTING OP FYTOSANITAIRE PRODUCTEN (pesticiden)

Context

Het gebruik van fytosanitaire producten brengt aanzienlijke rechtstreekse en onrechtstreekse maatschappelijke gevolgen voort. Deze effecten zijn bijzonder zwaarwegend. Ze gaan van 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 op ecosystemen, biodiversiteit en op volksgezondheid van de gebruikers en onrechtstreeks op die van consumenten.

Omschrijving van de maatregel

We pleiten voor een belasting die een verminderd gebruik van pesticiden aanmoedigt. Die belasting wordt afgestemd op de dosissen die bij de officiële goedkeuring zijn voorgeschreven voor het meest voorkomend gebruik van het product. Ze wordt gemoduleerd in functie van de toxiciteit van de actieve bestanddelen. De belasting wordt eerder 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 4,9 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 worden doorgerekend. Deze zijn 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 meer dan 32 miljoen euro inkomsten moeten opleveren (in 2010, in België, 1.337.303 bebouwde ha x 4.9 – gemiddelde toepassingfrequentie van pesticiden te checken in het PRPB· – x 5 €). Voor niet-professionele toepassingen liggen, volgens de bestaande studies, de gebruikte hoeveelheden om en bij de 6 à 10 % van bij professioneel gebruik. Gesteld dat de gemiddeld toegepaste hoeveelheid gelijk blijft, dan zou de gebruikte oppervlakte ongeveer 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.

Bovendien, zo bevestigt de FAO (Food and Agriculture Organisation), zal een belasting op de pesticiden des te meer invloed op het milieu hebben, wanneer zij gekoppeld wordt met andere beleidsinitiatieven (adviezen, subsidies en reglementering). Tegelijk is het aangeraden dat de sector wordt ondersteund bij een reconversie naar duurzame productiemodi (biolandbouw, agro-ecologie bij voorbeeld). 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

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 pollutie te financieren. Deze maatregel heeft over de periode 1985-2003, 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 dat het gebruik van pesticiden met 65 % werd terugschroefd.

FICHE 11: BELASTING OP VOEDSELVERSPILLING

Voedsel vertegenwoordigt 1/3 van de ecologische voetafdruk van de Belgen. Elk jaar gaan in de distributiesector 90.000 ton levensmiddelen verloren. Sommige winkels hebben besloten om een deel van hun onverkochte producten weg te schenken, maar er zijn nog veel distributeurs die ze liever vernietigen. Dat ze er de voorkeur aan geven levensmiddelen te vernietigen wordt meer bepaald aangemoedigd door een absurde fiscale regeling. Ons voorstel is erop gericht de fiscale samenhang te herstellen en tegelijkertijd de schenking van levensmiddelen aan te moedigen.

Context

Elk jaar wordt in Europa bijna de helft van gezonde en eetbare levensmiddelen verspild. De hele voedseltoeleveringsketen, producenten, distributeurs en consumenten, zijn samen verantwoordelijk voor deze situatie. Terwijl 79 miljoen burgers van de Europese Unie onder de armoedegrens leven en 16 miljoen mensen, 150.000 in België, aangewezen zijn op de voedselhulp die ze krijgen van weldadigheidsinstellingen, produceren we jaarlijks 89 miljoen ton levensmiddelenafval (dat is 179 kg per persoon). Voorspeld wordt dat, als we geen gepaste maatregelen nemen, dat cijfer in 2020 zou kunnen oplopen tot 126 miljoen ton. Dat is een stijging van 40%. Volgens Copidec[1] bedraagt het globale begrotingstekort ten gevolge van voedselverspilling in België 1,4 miljard euro per jaar.

Het spreekt voor zich dat voedselverspilling sociaal-economische gevolgen heeft, maar het ligt tevens aan de oorzaak van ernstige milieuproblemen. Bij de ontbinding van levensmiddelenafval komt methaan vrij, een broeikasgas dat 21 keer krachtiger is dan koolstofdioxide. Maar het voornaamste probleem is dat de productie, de verwerking en de distributie van deze verspilde levensmiddelen zo veel hulpbronnen vergt, en dat een maat voor niets is: verspilling van water en energie, bodem- en watervervuiling, gebruik van meststoffen en pesticiden (zuiver verlies), toename van het wegverkeer, enz.

Er worden steeds meer campagnes gevoerd om huishoudens te sensibiliseren. Maar daarmee is slechts een deel van het probleem opgelost. Het zijn niet alleen de huishoudens die voedsel verspillen, maar ook en vooral de voedselindustrie. In Europa verspillen de consumenten jaarlijks gemiddeld 90 kg per persoon. Tijdens de productie, verwerking en verkoop loopt dat getal op tot 190 kg.

In België ziet de spreiding van het verlies aan voedsel er als volgt uit:

Spreiding verlies aan voedsel in België[2]

Categorie	Spreiding in %	Spreiding in ton
Levensmiddelenindustrie	63 %	2.300.000
Huishoudens	25 %	900.000
Horeca	8 %	300.000
Retail	2,5 %	90.000
Totaal	98,5 %	3.590.000

De distributiesector is slechts verantwoordelijk voor 2,5% van de voedselverspilling in België, maar door een absurde fiscaliteit in België worden winkels aangemoedigd om nog eetbare levensmiddelen te vernietigen in plaats van te schenken.

Wanneer een btw-plichtige, in dit geval een winkel of een supermarkt, levensmiddelen koopt en daarbij gebruik maakt van zijn recht om de BTW af te trekken, moet hij momenteel de BTW aan de Schatkist betalen wanneer hij deze goederen gratis schenkt. Zelfs wanneer de begunstigde niets betaalt, moet de schenker BTW betalen op de aankoopprijs of, als er geen aankoopprijs is, op de kostprijs. Die wordt bepaald op het ogenblik van de verrichting. Wanneer onverkochte levensmiddelen door de BTW-plichtige echter worden vernietigd, wordt hij daarvoor vrijgesteld van BTW. Vandaag is het dus fiscaal voordeliger om deze goederen te vernietigen dan ze te schenken. Bovendien zijn levensmiddelen die vanuit een land buiten Europa in België worden ingevoerd om te worden uitgedeeld aan behoeftige personen, vrijgesteld van BTW, terwijl zij in een louter Belgische situatie wel onderworpen zijn aan de BTW.[3]

Beschrijving van de maatregel

Om iets te doen aan deze sociaal onrechtvaardige en vanuit milieuoogpunt absurde situatie stellen wij voor om levensmiddelen die aan verenigingen worden geschonken en goederen die gebruikt kunnen worden om energie te produceren vrij te stellen van BTW.

Deze maatregel zou handelaars moeten kunnen stimuleren om hun levensmiddelen gemakkelijker weg te schenken aan filantropische organisaties, teneinde te vermijden dat nog eetbare levensmiddelen als brandstof worden gebruikt terwijl de vraag van liefdadigheidsorganisaties maar blijft toenemen.

[1] Copidec: Permanente Conferentie van de Waalse intercommunales voor afvalverwerking.

[2] Roels K. & Van Gijsegem D., *Verlies en verspilling en de voedselketen*, departement Landbouw en Visserij, afdeling Monitoring en Studie, Brussel, 2011.

[3] Laaouej A. c.s., *Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 12 van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde teneinde giften van goederen uit overtollige voorraden die in primaire levensbehoeften voorzien aan erkende liefdadigheids-, humanitaire of filantropische organisaties fiscaal aan te moedigen*, Belgische Senaat, 15 mei 2013.

FICHE 12: HERZIENING KADASTRAAL INKOMEN (KI) EN ONROERENDE VOORHEFFING EN WOONBONUS

Een aanpassing van KI en onroerende voorheffing kan wonen in de stad aantrekkelijker maken en het autoverkeer mee beperken. Het kan ook de energieperformantie van woningen stimuleren. Ook de nieuwe bevoegdheid die de Gewesten krijgen rond de woonbonus kan gebruikt worden om ruimtelijk te sturen en om energieprestaties te bevorderen. Bovendien kan deze bonus op een socialere manier besteed worden.

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/reoveren/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.

Daarnaast is er de **woonbonus**. Stemmen gaan op om deze fiscale gunstmaatregel te herzien of zelfs af te schaffen. Volgens ons dringt een reflectie zich inderdaad op over de zin van de woonbonus zoals hij nu bestaat. Het is een fiscale maatregel die ruimtelijk noch ecologisch gunstige effecten heeft en die het nadeel heeft dat hij herverdeelt ten voordele van de meer begoeden. Bovendien jaagt de bonus de woningprijzen de hoogte in omdat ze lineair wordt toegekend en er ten minste een deel van het fiscaal voordeel terugvloeit naar de prijzen.

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 peregatie komen van de KI's. Hierdoor kunnen de huidige scheeftrekkingen 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 peregatie 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.

4. Onroerende voorheffing op basis van energieperformantie van woningen

De onroerende voorheffing kan ook rekening houden met de energieprestaties van woningen, op voorwaarde dat de energieprestatiecertificaten verbeterd worden tot objectieve, ondubbelzinnige rapporten van de performantie van de woning. Dit 'rekening houden met' kan de vorm aannemen van een directe integratie van de energieprestatie in de berekeningsformule of het kan via een vermindering op de uiteindelijk te betalen heffing.

Door het energetisch aspect mee te nemen in de berekening, stimuleert de overheid investeringen in rationeel energiegebruik. Het terugverdieneffect van de

investering vloeit in dit geval naar de eigenaar wat, in het geval van verhuur, niet het geval is met de energiefactuur. Dat maakt dat deze maatregel een gat kan vullen in ons instrumentarium ten voordele van energiebesparing en klimaatbeheersing.

Een aspect dat de onroerende voorheffing interessant maakt, is dat ook expats deze heffing betalen, in tegenstelling tot personenbelasting.

5. Woonbonus selectiever en sturend maken

Als lineaire belastingmaatregel kost de woonbonus veel geld terwijl hij weinig of geen zin heeft. Wij stellen voor om selectiever om te springen met de budgettaire middelen en ook aan deze bonus een sturend effect mee te geven. Ten eerste kan de overheid sturen op ruimtelijk vlak door de ligging van een woning mee te nemen als parameter bij de berekening van de bonus. Hoe slechter of moeilijker bereikbaar gelegen, hoe minder voordelig de bonus. Ten tweede kunnen ook de energieprestaties meegeteld worden in de berekening van de bonus, net als de verhouding tussen reële huurprijs en referentiehurprijs. Ten derde lijkt het evident om de maatregel socialer te maken, door de bijvoorbeeld de oppervlakte van de woning mee te nemen als parameter of de bonus inkomensafhankelijk te maken en sociale leningen ook aftrekbaar te maken. Het bijkomend voordeel van deze selectievere methode is dat het sturend effect op de prijzen geleidelijk zal verdwijnen.

Inkomsten

Het zijn vooral de gemeentebesturen die een belangrijk deel van hun inkomsten uit de onroerende belastingen halen. 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 registratierechten.

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, behoud 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, enz. Daarnaast kan voor lagere inkomens een bijkomende ondersteuning voorzien worden via het klein beschrijf, de huiskorting ...