



Vlaanderen
is milieu



Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen

MIRA/2016/03

Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen

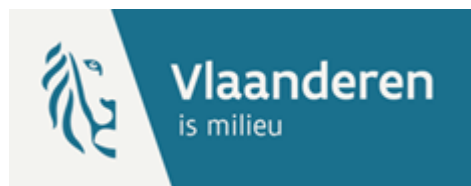
Kris Bachus

Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving (HIVA)
KU Leuven

**Studie uitgevoerd in opdracht van MIRA,
Milieurapport Vlaanderen**

Onderzoeksrapport MIRA/2016/03

December 2016



DOCUMENTBESCHRIJVING

Titel

Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen

Dit rapport verschijnt in de reeks MIRA Ondersteunend Onderzoek van de Vlaamse Milieumaatschappij. Deze reeks bevat resultaten van onderzoek gericht op de wetenschappelijke onderbouwing van het Milieurapport Vlaanderen. Dit rapport is ook beschikbaar via www.milieurapport.be.

Samenstellers

Kris Bachus

Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving (HIVA), KU Leuven

Inhoud

In dit rapport worden de belangrijkste indicatoren voor het meten van de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen geactualiseerd.

Wijze van refereren

Bachus K. (2016), Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen, studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA, MIRA/2016/03, HIVA-KU Leuven.

Verantwoordelijke uitgever

Michiel Van Peteghem, Vlaamse Milieumaatschappij

Vragen in verband met dit rapport

Vlaamse Milieumaatschappij

Milieurapportering (MIRA)

Dokter De Moorstraat 24-26

9300 Aalst

tel. 053 72 67 35

mira@vmm.be

Depotnummer

D/2016/6871/071

ISBN

9789491385544

NUR

973/943

Foto cover

Shutterstock

////////////////////////////////////

INHOUDSTAFEL

DOCUMENTBESCHRIJVING	4
Inhoudstafel	5
Inhoudstafel figuren.....	7
Inhoudstafel tabellen	8
Samenvatting.....	9
Summary	11
Inleiding	13
1 Interpretatie van de indicatoren en van dit rapport.....	15
1.1 Vergroening van de belastingen: een doel op zich?.....	15
1.2 Risico's van indicatoren	16
1.3 Validiteit van de twee types van indicatoren	17
2 Definities, uitgangspunten en methodologie.....	19
2.1 Definities.....	19
2.2 Uitgangspunten en methodologische opmerkingen	19
3 Actualiteit sinds 2013	21
3.1 Federale overheid.....	21
3.2 Vlaamse overheid	23
3.2.1 Verhoogde bijdrage Energiefonds	23
3.2.2 Hervorming(en) van de BIV	28
3.2.3 Hervorming van de jaarlijkse verkeersbelastingen.....	29
3.2.4 Rekeningrijden (kilometerheffing) voor vrachtwagens.....	31
3.2.5 Gedrags- en milieueffecten van de hervormingen van de Vlaamse transportbelastingen.....	32
4 Lijst van milieugerelateerde belastingen	34
5 Inkomstenindicatoren	36
5.1 Inleiding	36
5.2 Inkomsten voor de periode 1981-2014	37
5.3 Verdeling van de inkomsten volgens categorie.....	38
5.4 Inkomsten als percentage van BBP en totale belastinginkomsten	38
5.5 Europese vergelijking.....	40
5.6 Milieugerelateerde belastingen versus belastingen op arbeid	41



INHOUDSTAFEL FIGUREN

Figuur 1. Tarieven van de verhoogde bijdrage Energiefonds volgens verbruiksprofiel, per afnamepunt.....	26
Figuur 2. Tarieven van de verhoogde bijdrage Energiefonds volgens verbruiksprofiel, per MWh.....	26
Figuur 3. Tarieven kilometerheffing (euro per km), d.d. 12 oktober 2016	32
Figuur 4. Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen, constante prijzen van 2010, miljoen euro, 1981-2014	37
Figuur 5. Verdeling van de totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen voor Vlaanderen, in %, voor 2014	38
Figuur 6. Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen voor Vlaanderen, als % van het Vlaams BBP en als % van de totale Vlaamse belastinginkomsten (1981-2014).....	39
Figuur 7. Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen ten opzichte van het BBP (%), EU-28, 2014	40
Figuur 8. Percentage milieugerelateerde belastingen en arbeidsbelastingen t.o.v. BBP voor een selectie van Europese landen (incl. sociale zekerheidsbijdragen), datajaren 1995, 2000, 2005, 2008, 2011 en 2014	41
Figuur 9. Verhouding van de inkomsten uit arbeidsbelastingen op de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen, 2014	42
Figuur 10. Inkomsten uit milieugerelateerde belastingen per economische activiteit (2014)	43
Figuur 11. Evolutie van de accijnzen op loodvrije benzine en diesel, 1972-2016, euro per liter, constante prijzen van 2010	46
Figuur 12. Tarieven elektriciteit en aardgas (nominale tarieven, euro per MWh), Vlaanderen, 1993-2016... ..	48
Figuur 13. Tariefindicator elektriciteit en aardgas (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), Vlaanderen, 1993-2016	49
Figuur 14. Evolutie van de prijs van elektriciteit van een gemiddeld gezin, vergelijking van de drie gewesten (EUR/MWh)	50
Figuur 15. Tarieven voor motorbrandstoffen (nominale tarieven, euro per liter), Vlaanderen, 1971-2016... ..	51
Figuur 16. Tarieven voor benzine en diesel, Vlaanderen, 1971-2016, reële index, basisjaar 1971	52
Figuur 17. Tarieven zware stookolie, huisbrandolie en steenkool (nominale tarieven, euro per ton), Vlaanderen, 1971-2016	52
Figuur 18. Jaarlijkse tarieven voor transport.....	53



Figuur 19. Vlaamse tariefindicator (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), 1991-2016.....	54
Figuur 20. Globale tariefindicatoren voor 4 categorieën (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), 1991-2016	57
Figuur 21. Vlaamse globale gemiddelde en gewogen gemiddelde tariefindicator (index met basisjaar 2003=100), 1991-2016	58
Figuur 22. Accijnzen op benzine en diesel, % van de eindprijs (1999-2016).....	62
Figuur 23. Impliciet belastingtarief op energie, in euro's van het jaar 2000, EU-28, 2014.....	63
Figuur 24. Impliciet belastingtarief op energie, België, 1995-2014,in euro's van het jaar 2000	64
Figuur 25. Impliciet belastingtarief op wegtransport, Vlaanderen, 1991-2014, in reële eurocenten van het jaar 2010	65
Figuur 26. Gemiddelde effectieve CO ₂ -tarieven voor België.....	66
Figuur 27. Gemiddelde effectieve CO ₂ -tarieven voor België per sector	67

INHOUDSTAFEL TABELLEN

Tabel 1. Tarieven van de 'gewone' bijdrage Energiefonds.....	24
Tabel 2. Tarieven van de 'verhoogde' bijdrage Energiefonds	25
Tabel 3. Simulatie BIV	29
Tabel 4. Tarieven van de jaarlijkste verkeersbelasting sinds juli 2016.....	30
Tabel 5. Schadekosten van en taksen op het gebruik van elektriciteit, uitgedrukt in euro/MWh (Vlaanderen, periode 2000-2010).....	45
Tabel 6. Belasting per energieproduct als % van de eindprijs (2016)	59
Tabel 7. Belastingen op elektriciteit als percent van de eindprijs voor drie doelgroepen.....	60
Tabel 8. Gemiddelde effectieve belastingtarief op transportbrandstoffen voor de 34 OESO-landen per type gebruik, EUR per GJ	61

SAMENVATTING

Dit onderzoek is een actualisatie van het MIRA onderzoeksrapport over de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen, na eerdere edities in 2004, 2011 en 2013. In het onderzoeksrapport worden indicatoren voor het meten van de vergroening van het belastingstelsel ontwikkeld en geactualiseerd met de meest recente cijfers voor Vlaanderen. Aangezien veel fiscale bevoegdheden in België federaal zijn, betekent dit dat we de belastingen bestuderen die *in Vlaanderen van toepassing zijn*, dus zowel Vlaamse als federale belastingen.

Alvorens in te gaan op de concrete indicatoren wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste hervormingen op het vlak van milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen. Hierbij worden vijf belastingmaatregelen besproken: de federale taxshift (2015-2018), en op Vlaams niveau de verhoogde bijdrage Energiefonds (in de volksmond 'Turteltaks', 2016), de hervormingen van de BIV (2012 en 2015), de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelastingen (2016) en de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens (rekeningrijden, 2016).

Vervolgens worden in dit onderzoeksrapport twee grote types van indicatoren naar voor geschoven en ingevuld voor Vlaanderen: enerzijds de indicatoren die gebaseerd zijn op de inkomsten die de overheid uit die maatregelen haalt, en anderzijds een reeks van indicatoren die gebaseerd zijn op de tarieven van de milieugerelateerde belastingen. De inkomstenindicatoren hebben het voordeel dat ze zich gemakkelijk lenen om op te tellen, om evolutie in de tijd te volgen en om internationale te vergelijken. Ze hebben echter ook een belangrijk nadeel: de belastinginkomsten variëren volgens de hoeveelheid vervuiling. Meer vervuiling leidt tot meer inkomsten uit milieugerelateerde belastingen en mogelijk ook tot een (onterechte) conclusie van meer fiscale vergroening.

Het tweede type, de tariefindicatoren, komt tegemoet aan dit bezwaar: indien het tarief van een milieugerelateerde belasting stijgt, is dit wel degelijk een vergroening van het *belastingstelsel*. Anderzijds hebben tariefindicatoren ook een nadeel: tarieven, of prijzen, kan je niet zomaar bij elkaar optellen. Om geaggregeerde tariefindicatoren te ontwikkelen, zullen we daarom de verschillende tarieven omzetten naar een *index*.

De inkomstenindicatoren worden berekend tot en met het datajaar 2014, terwijl we voor de tariefindicatoren de situatie tot en met het heden (december 2016) kunnen weergeven.

De zes inkomstenindicatoren die worden besproken zijn:

- (1) de totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen;
- (2) de verdeling van de inkomsten volgens categorie (energie, transport, Vlaamse milieuheffingen, federale milieutaksen);
- (3) de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als percentage van het BBP;
- (4) de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als percentage van de totale belastinginkomsten;
- (5) verhouding van milieugerelateerde belastingen tot de lasten op arbeid;
- (6) de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen per sector en de verdeling tussen de gezinnen en de bedrijven.

Voor de tariefindicatoren hebben de berekeningen betrekking op acht indicatoren:

- (1) individuele tarieven op benzine en diesel;
- (2) geaggregeerde tariefindicatoren energie;
- (3) geaggregeerde tariefindicatoren transport;
- (4) geaggregeerde tariefindicatoren Vlaamse milieuheffingen;

- (5) globale geaggregeerde tariefindicatoren;
- (6) tarieven in functie van de eindprijs;
- (7) impliciet belastingtarief op energie en transport;
- (8) effectief belastingtarief op CO₂-uitstoot.

Bij de analyse van de inkomstenindicatoren valt op dat de totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen (in reële termen) nauwelijks geëvolueerd zijn in de laatste vijftien jaar. Binnen de EU betekent dit dat Vlaanderen en België altijd al een achterblijver zijn geweest op vlak van het gebruik van groene belastingen, en ook dat hier nog geen verandering in is gekomen. Dankzij enkele nieuwe maatregelen uit 2016, zoals de verhoogde bijdrage Energiefonds en de kilometerheffing voor vrachtwagens, zullen de inkomstenindicatoren de komende jaren naar alle verwachting stijgen. Een andere vaststelling is dat de gezinnen zo'n 53 % van alle milieugerelateerde belastingen in België betalen, en de bedrijven 45 %. Sinds 2010 merken we een kleine verschuiving van de druk in het nadeel van de gezinnen.

De analyse van de tariefindicatoren leert dat vooral de verhoogde bijdrage Energiefonds (de 'Turteltaks') de tarieven van de energiebelastingen (voor gezinnen) sterk heeft verhoogd. De tariefindicator voor transport kent een lichte stijging in 2016 door de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Uitgedrukt als percentage van de eindprijs springt vooral de verhoogde bijdrage Energiefonds in het oog, waardoor het percentage belastingen ten opzichte van de eindprijs van elektriciteit voor gezinnen gestegen is van 3,5 % naar 16,3 %. Dit is nog steeds veel lager dan de transportbrandstofbelastingen (rond de 50 %), maar wel een drastische trendbreuk met het verleden.

Naast de twee types van indicatoren komen in dit rapport ook de zogenaamde 'belastinguitgaven' aan bod, dit zijn kortingen en vrijstellingen die gelden voor milieugerelateerde belastingen en die mogelijk het milieueffect verminderen. We stellen een uitgebreide inventaris voor van alle kortingen en vrijstellingen die van toepassing zijn in Vlaanderen en we maakten ook een fiche op per belasting en per belastingkorting.

De conclusie van de studie van de vergroening van de belastingen in Vlaanderen is anders dan die van de vorige edities. Voor het eerst kunnen we zeggen dat in Vlaanderen in de periode 2015-2016 een vergroening golf van de belastingen heeft plaatsgevonden. Deels werden maatregelen beslist uit financiële noodzaak (verhoogde bijdrage Energiefonds), deels (meestal) is er sprake van bewuste vergroeningsoperaties. Dit zou er op kunnen wijzen dat België en Vlaanderen eindelijk gehoor geven aan de jarenlange oproep van internationale instanties aan het adres van ons land om de fiscaliteit te vergroenen.



SUMMARY

This research report provides an update of the MIRA studies of 2004, 2011 and 2013 on the greening of the tax system in Flanders. The study develops and updates indicators for measuring the greening of the tax system for Flanders. Since many of the fiscal competences in Belgium are at the federal level, we study the taxes that *apply in Flanders*, thus including both Flemish and federal tax measures.

Before providing the update of the indicators, an overview is given of the of the most important reforms that have taken place in Flanders in the field of environmental taxation. Five tax measures are discussed: the federal tax shift (2015-2015), and on the Flemish level the Increased Contribution Energy Fund (better known as the 'Turtel tax', 2016), the reform of the car registration tax (BIV, 2012 and 2015), the reform of the annual circulation tax (2016) and the introduction of the road pricing system (kilometer charge) for trucks (2016).

In the next part of this report two types of indicators are developed and calculated for Flanders: revenue-based indicators and tax rate-based indicators. The revenue-based indicators have the advantage that they can easily be added up, the evolution in time is easy to follow up, and they are very suitable for international comparison. However, they also have an important drawback: the tax revenues are partly determined by the quantity of pollution. More pollution leads to higher tax revenues, and this could (wrongly) lead to the conclusion of a greening tax system.

The second type, the tax rate-based indicators, responds to this weakness: if the tax rate of an environmentally related tax goes up, this is really a sign of a greening tax system. However, tax rate-based indicators also have a downside: tax rates, or prices, cannot be added up with each other. Therefore, to develop aggregated tax rate-based indicators, we will convert the tax rates into an *index*.

The revenue-based indicators are calculated until the data year 2014, while the tax rate-based indicators can be updated until the current situation (December 2016).

The six revenue-based indicators that are discussed in the report are:

- (1) total revenues from environmentally related taxes;
- (2) division of the revenues according to the category (energy, transport, Flemish environmental levies, federal ecotaxes);
- (3) revenues from environmentally related taxes as a percentage of GDP;
- (4) revenues from environmentally related taxes as a percentage of total tax revenues;
- (5) the ratio of environmentally related tax revenues to labour tax revenues;
- (6) revenues from environmentally related taxes per sector and division between households and firms.

The discussion on the tax rate-based indicators includes the following eight indicators:

- (1) individual tax rates on diesel and petrol;
- (2) aggregated tax rate-based indicators on energy;
- (3) aggregated tax rate-based indicators on transport;
- (4) aggregated tax rate-based indicators on Flemish environmental levies;
- (5) global aggregated tax rate-based indicators;
- (6) tax rates as a proportion to the end price;



- (7) implicit tax rates on energy and transport;
- (8) effective carbon rates on CO₂.

A conclusion from the analysis of the revenue-based indicators is that the total revenues from environmentally related taxes (in real terms) has hardly changed in the past fifteen years. Within the EU, this means that Flanders and Belgium have always been laggards in terms of the use of green taxation, and this conclusion has not changed recently. Thanks to a number of newly taken measures, such as the increased contribution Energy Fund and the road pricing system for heavy goods vehicles, the revenue-based indicators can be expected to go up in the next few years.

Another observation is that households pay about 53 % of all environmentally related taxes in Belgium, and companies pay 45 %. Since 2010, a small shift of the tax pressure to the disadvantage of the households has taken place.

The analysis of the tax rate-based indicators tells us that it is particularly the increased contribution Energy Fund (the so-called 'Turtel tax') has considerably increased the tax rates on energy use (by households). The tax rate-based indicator for transport shows a small increase in 2016 due to the introduction of the road pricing system for heavy goods vehicles

If we look at the percentage of the tax in the final price of the product, again the increased contribution Energy Fund is the eye-catcher, as it has increased the percentage for electricity for households from 3.5 % to 16.3 % of the final price. Although still much lower than the transport fuel tax rates, this change can be considered as a major deviation of the trend.

Next to the two types of indicators, this study also maps the so-called 'tax expenditures', which are reductions and exemptions that apply for environmentally related taxes and which potentially hollow out their environmental impact. We have made up an comprehensive inventory of all reductions and exemptions that apply in Flanders, and we present a separate sheet for each tax and each tax expenditure.

The conclusion of the study on the greening of the tax system in Flanders is different from the previous editions. For the first time, we can conclude that Flanders has gone through a wave of fiscal greening in the period 2015-2016. Part of the tax measures were decided because of budgetary necessity (Increased Contribution Energy Fund), but in most cases the green reforms were implemented because of environmental reasons. This could be an indication that Belgium and Flanders are finally responding to the persistent calls from international organisations to green the fiscal system.



INLEIDING

Dit rapport geeft een overzicht van de resultaten van de studie “Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen” uitgevoerd door het Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving (HIVA) in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), MIRA, Milieurapport Vlaanderen. Het gaat om een actualisering van de studie van de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen, die eerder al in 2004 (Bachus et al. 2004), in 2011 (Bachus en Defloor 2011) en in 2013 (Bachus 2013b) werd uitgevoerd.

Indicatoren zijn een nuttige en interessante manier om maatschappelijke en beleidsevoluties te volgen, maar anderzijds kunnen indicatoren ook gemakkelijk fout geïnterpreteerd of zelfs misbruikt worden. Daarom lichten we in het hoofdstuk 1 ‘Interpretatie van de Indicatoren’ de lezer in hoe dit rapport correct kan geïnterpreteerd worden.

In tegenstelling tot de vorige studies wordt in hoofdstuk 3 dieper ingegaan op de recente beleidsevoluties op het vlak van milieugerelateerde belastingen. Zowel op het federale niveau (‘taxshift’) als op het Vlaamse niveau (verhoogde bijdrage Energiefonds, hervorming van BIV en verkeersbelasting en kilometerheffing voor vrachtwagens) zijn er recentelijk belangrijke maatregelen getroffen die kunnen bijdragen aan de vergroening van het belastingstelsel.

Na het overzicht van de actualiteit bieden we in hoofdstuk 5 een antwoord op de vraag of de belastingen in Vlaanderen en België evolueren naar meer of minder groene accenten. Er werd verder gebouwd op de kennis die werd opgebouwd in de vorige studies en in het bijzonder op twee grote types van indicatoren. De *inkomstenindicatoren* geven weer hoeveel inkomsten de overheid heeft gehaald uit een bepaalde milieugerelateerde belasting, al dan niet uitgedrukt ten opzichte van een andere indicator, bijvoorbeeld Bruto Binnenlands Product (BBP). In deze groep hoort ook de indicator ‘arbeidsbelastingen versus de milieugerelateerde belastingen’ thuis, die aangeeft of de lasten op arbeid verschuiven naar meer lasten op milieuvervuiling of omgekeerd. Voor het eerst wordt in de groep van de inkomstenindicatoren de indicator ‘milieubelastingen per economische activiteit toe’ toegevoegd, die weergeeft welke groepen en sectoren de milieubelastingen grotendeels betalen. In deze studie zijn de inkomstenindicatoren geactualiseerd tot en met het datajaar 2014.

Een tweede type van indicatoren dat we gebruiken om de vergroening van het belastingstelsel te meten zijn de *tariefindicatoren*. In hoofdstuk 6 geven de tariefindicatoren de evolutie weer van de tarieven van één individuele milieugerelateerde belasting of worden de evolutie van de tarieven van meerdere milieugerelateerde belastingen samengevoegd (geaggregeerde tariefindicatoren). De internationaal gebruikte indicator ‘impliciet belastingtarief op energie’ valt onder de groep van de tariefindicatoren. De indicator geeft weer wat het belastingtarief is op één eenheid energie (bvb. 1 kilojoule of 1 ton olie-equivalent). Er wordt verder ingegaan op de hoogte van de belastingen t.o.v. de eindprijs. In deze studie zijn de tariefindicatoren geactualiseerd tot en met het datajaar 2016.

In dit rapport wordt het impliciete belastingtarief op transport toegevoegd. Ten slotte wordt in deze studie een nieuwe tariefindicator van de OESO voorgesteld, namelijk het effectief CO₂-tarief. Dit tarief geeft een beeld van welke prijs er moet betaald worden om 1 ton CO₂ uit te stoten, en wie die prijs betaalt. In hoofdstuk 7 van dit rapport wordt dieper ingegaan op de vrijstellingen en verminderingen die bestaan op milieugerelateerde belastingen, gevolgd door de conclusies van dit onderzoek.



De reden dat zowel met inkomsten- als met tariefindicatoren wordt gewerkt, is dat beide types van indicatoren hun voor- en nadelen hebben, maar geen van beide is perfect. Daarom krijgt men het beste overzicht als men de beide bestudeert.

De gebruikte methode om de indicatoren te ontwikkelen is conform de aanpak uit de studie uit 2013. De meeste data kunnen (vaak na enig speur- en sprokkelwerk) worden gevonden op de websites van verschillende publieke instellingen. Voor de gedetailleerde cijfers over de (federale) energiebelastingen hebben we gegevens gebruikt die zijn aangeleverd door de FOD Financiën (Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen).

Voor alle types van indicatoren geldt dat er zoveel mogelijk wordt gewerkt met *reële* cijfers, wat betekent dat het effect van inflatie wordt weggezuiverd. Een taks van 1 euro op een liter brandstof in 1980 is immers veel hoger in reële termen dan diezelfde taks van 1 euro per liter in 2010. De aanpassing geldt zowel voor de inkomstenindicatoren, de tariefindicatoren als alle andere indicatoren die zullen worden bestudeerd. De scope van het onderzoek zijn alle belastingen die 'van toepassing zijn in het Vlaams gewest' (hoofdstuk 4). Dit betekent dat alle Vlaamse maatregelen worden meegenomen, maar ook alle federale milieugerelateerde belastingen omdat deze eveneens van toepassing zijn in Vlaanderen. Lokale belastingen, op gemeentelijk en provinciaal niveau, worden niet meegenomen in dit onderzoek.

De cijfers in dit rapport wijken licht af van die van de internationale statistische instellingen zoals de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en Eurostat, omdat wij focussen op Vlaanderen i.p.v. op België en omdat alle belastingen worden meegenomen, ook de kleinere.

Alle hieronder beschreven indicatoren zullen worden weergegeven in grafiekvorm en de evolutie zal worden besproken in de tekst. Opvallende evoluties zullen worden geanalyseerd en de link wordt zoveel mogelijk gelegd tussen de evolutie van de indicatoren enerzijds en bepaalde beleidsontwikkelingen anderzijds.

1 INTERPRETATIE VAN DE INDICATOREN EN VAN DIT RAPPORT

Het is belangrijk even stil te staan bij wat wel en niet kan geleerd worden uit dit onderzoeksrapport. Vergroening van de belastingen kan worden gerealiseerd op drie manieren. Ten eerste door de introductie van nieuwe milieugerelateerde belastingen, bijvoorbeeld het invoeren van de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2016. Ten tweede door het verhogen van de tarieven van bestaande milieugerelateerde belastingen, bijvoorbeeld de accijnzen op diesel in 2015-16 t.g.v. de federale taxshift. En ten derde door het inbrengen van milieucriteria in bestaande belastingen, zoals de recente hervorming van de Belasting op Inverkeerstelling (BIV) in 2012 en de verkeersbelastingen in Vlaanderen in 2016. De Vlaamse overheid heeft voor de BIV in 2012 gemikt op een *budgetneutrale* hervorming, dus de (beoogde) inkomsten uit de BIV zijn niet veranderd. Maar het *design*, de modaliteiten van de belasting zijn groener geworden door het toevoegen van de CO₂-uitstoot van de wagen als criterium om het tarief te berekenen.

1.1 Vergroening van de belastingen: een doel op zich?

De OESO en de Europese Unie (EU) roepen hun lidstaten al sinds de jaren 1990 op om hun belastingen te vergroenen¹. De reden is dat milieugerelateerde belastingen worden gezien als een effectief en efficiënt beleidsinstrument om milieuproblemen, zoals de opwarming van de aarde of de luchtverontreiniging, te bestrijden. De aanbevelingen gaan zeer ver waardoor de indruk wordt gewekt dat de vergroening een doel op zich is, en de enige manier is om milieubeleid te voeren (Bachus 2012). Dat klopt natuurlijk niet: milieugerelateerde belastingen zijn slechts één manier om een effectief milieubeleid te realiseren. Daarnaast bestaan er heel wat andere beleidsinstrumenten die kunnen worden ingezet. Dit inzicht kadert in de zogenaamde instrumententheorie die beleidsinstrumenten opdeelt in drie groepen:

1. Juridische instrumenten: bvb. vergunningen, normen, verboden, quota;
2. Economische instrumenten: bvb. belastingen, subsidies, verhandelbare emissierechten, witte² en groene certificaten en uitgebreide producentenverantwoordelijkheid;
3. Sociale instrumenten: bvb. zelfregulering, sensibilisatie, milieubeleidsvereenkomsten (convenanten), vrijwillige labels ...

¹ Onder andere in de Roadmap for a Resource Efficient Europe (2011), in de 'Annual Growth Survey for 2011' en in de Conclusies van de Europese Raad van Maart 2011 (European Commission 2011). Specifiek voor België heeft de OESO deze aanbeveling al gemaakt in de 'Environmental Performance Review' voor België (OECD 1998), en herhaald in de 2007 Environmental Performance Review voor België (OECD 2007) en de 2013 Economic Survey (OECD 2013b). De Europese Commissie geeft België deze aanbeveling elk jaar via het Europese Semester, en dit nu al zes jaar op een rij. Ten slotte heeft ook het Internationaal Energieagentschap België opgeroepen tot een verdere vergroening van de energiebelastingen (International Energy Agency 2016).

² Witte Certificaten zijn verplichte energiebesparingen die kunnen worden opgelegd aan distributienetbeheerders of leveranciers van gas of elektriciteit. Voor de gerealiseerde besparingen krijgen ze van de overheid certificaten die – bij een zuiver systeem van witte certificaten – verhandelbaar zijn. In Vlaanderen bestaat zo'n systeem; de verplichting ligt bij de netbeheerders, die op hun beurt de energiebesparingen vooral proberen te bereiken door het uitreiken van subsidies voor energiebesparende maatregelen zoals hoogrendementsglas. In Vlaanderen zijn de certificaten niet verhandelbaar, maar in een van de weinige publicaties over dit instrument in de EU wordt het Vlaamse systeem toch beschouwd als een systeem van witte certificaten (Joachain et al. 2012). In Vlaanderen wordt deze maatregel meeste de 'ecologische openbaredienstverplichting' of ook nog de 'REG-openbaredienstverplichting' genoemd (<http://www.vreg.be/sites/default/files/uploads/documenten/presentaties/standaardpresentatiepart.PPT>).

1.3 Validiteit van de twee types van indicatoren

In deze studies vertrekken we van de twee hoofdtypen van indicatoren uit het vorige MIRA onderzoeksrapport (Bachus 2013b), beide hebben ze een aantal deelindicatoren:

1. Indicatoren op basis van de overheidsinkomsten uit milieugerelateerde belastingen:
 - a. overheidsinkomsten in euro's,
 - b. overheidsinkomsten als % van BBP en totale belastinginkomsten,
 - c. de verhouding van arbeids- en milieugerelateerde belastingen,
 - d. overheidsinkomsten volgens economische activiteit en doelgroep.
2. Indicatoren op basis van de tarieven van milieugerelateerde belastingen:
 - a. individuele tariefindicatoren,
 - b. geaggregeerde tariefindicatoren,
 - c. het impliciet belastingtarief op energie en transport,
 - d. tarieven als % van de eindprijs van het milieugoed.

De inkomstenindicatoren hebben het voordeel dat ze gemakkelijk bij elkaar kunt worden opgeteld (uitgedrukt in euro's), waardoor ze makkelijk kunnen worden uitgedrukt op macroniveau en zich lenen voor internationale vergelijking. Dat zien we ook in de inkomstenindicator 'verhouding van arbeids- en milieugerelateerde belastingen', die in feite een combinatie is van twee inkomstengerelateerde indicatoren. Een tweede voordeel voor de inkomstenindicatoren is dat ze de evolutie in de tijd goed weergeven, daar er hierover al data beschikbaar zijn tot bijna veertig jaar terug. Dit type van indicator heeft echter ook een belangrijk nadeel: hij is gebaseerd op belastinginkomsten, die variëren in functie van andere factoren. Totale inkomsten zijn namelijk steeds het product van een tarief en een hoeveelheid zoals in onderstaande formule wordt weergegeven:

$BI = T_i * Q_i$

Belastinginkomsten (BI) stijgen (of dalen) wanneer het tarief (T_i) en/of het vervuilend gedrag (Q_i) stijgt (of daalt). Veronderstellen we dat het tarief van een milieugerelateerde belasting stijgt, dan wordt het gedrag aangepast, wat leidt tot minder vervuiling. Dit is een duidelijk voorbeeld van vergroening in ecologische zin. Het is echter onzeker wat er met de totale milieugerelateerde belastinginkomsten zal gebeuren. Ze zullen stijgen door het hogere tarief en/of dalen door de lagere hoeveelheid vervuiling of heffen beide effecten elkaar op? Het hangt af van de intensiteit van beide effecten. Een stijging van de indicator, een vergroening van de fiscaliteit, hoeft niet noodzakelijk een vergroening in ecologische zin met zich mee te brengen. Meer vervuiling leidt immers ook tot meer inkomsten uit milieugerelateerde belastingen.

Het tweede type, de tariefindicatoren, heeft als voordeel dat het tegemoet komt aan dit bezwaar: indien het tarief van een milieugerelateerde belasting stijgt, is dit wel degelijk een vergroening van het *belastingstelsel*. Anderzijds hebben tariefindicatoren ook een nadeel: tarieven, of prijzen, kan je niet zomaar bij elkaar optellen. Daarom is het niet zo evident om een globale indicator voor alle tarieven samen op te stellen. Om ze te kunnen aggregeren, onderling te vergelijken en hun evolutie in de tijd op te volgen, moeten ze worden omgerekend naar een *index*. Het nadeel hiervan is dan weer de vraag hoe sterk elke aparte indicator moet worden *gewogen* in de globale index. Dit nadeel wordt nog groter indien een nieuw tarief wordt ingevoerd; in dit geval moet een vrij kunstmatige 'beginindex' toegekend worden aan deze nieuwe waarde.



De nadelen van de tariefindicatoren zijn beheersbaar indien het stelsel van de milieugerelateerde belastingen eenvoudig is, met niet te veel tarieven en niet te veel differentiatie. We stellen echter vast dat de milieugerelateerde belastingen de laatste jaren steeds complexer worden, vooral het aantal gedifferentieerde tarieven neemt sterk toe. Een goed voorbeeld hiervan zijn de afvalheffingen in Vlaanderen. We hebben dan ook duidelijk gemerkt dat het ontwikkelen van een geaggregeerde tarief-indicator voor de vergroening van het belastingstelsel steeds moeilijker wordt. We verwachten dat deze evolutie zich in de toekomst zal voortzetten en dat het op termijn niet meer zinvol zal zijn om een globale tariefindicator te ontwikkelen die gebaseerd is op een zo groot mogelijk aantal belastingen en tarieven.

Het zal echter altijd moeilijk blijven om tariefdifferentiaties zichtbaar te maken in geaggregeerde tariefindicatoren. En dit is jammer, aangezien een differentiatie op basis van milieukeurmerken een duidelijke indicatie van vergroening is en ook steeds vaker door de overheid wordt aangewend. Daarom stellen we twee zaken voor om met deze beperking om te gaan. Ten eerste is het in ieder geval een goed idee om uitspraken over de vergroening te baseren op een combinatie van verschillende (types van) indicatoren en niet op één indicator, zelfs niet als het een geaggregeerde is (Bachus 2016). Met andere woorden, uitspraken dienen gebaseerd te zijn op een studie van zowel inkomens- als tariefindicatoren. Een tweede strategie is om creatief op zoek te blijven gaan naar nieuwe indicatoren die het beeld kunnen vervolledigen. We voegen twee indicatoren toe die een meerwaarde bieden voor de analyse, namelijk het *'impliciete belastingtarief op energie (ITE)'* (6.3.7) en het *'expliciete CO₂-tarief'* (6.3.8). De ITE drukt uit hoeveel belasting (in euro) er wordt geheven per ton olie-equivalent finale energieconsumptie. Het voordeel van deze indicator is dat hij de grote nadelen van de twee 'grote' types van indicatoren niet heeft: het is een soort tariefindicator, die geen vergroening van de belastingen signaleert indien enkel het verbruik toeneemt. De indicator rekent alle tarieven eerst om naar een gemeenschappelijke noemer, namelijk ton olie-equivalent. Hierna wordt het veel gemakkelijker om tarieven van verschillende energiebronnen op te tellen en te aggregeren tot één waarde, waardoor internationale vergelijking en het volgen van de evolutie in de tijd gemakkelijk wordt. Het nadeel van deze indicator is natuurlijk dat hij enkel over de energiebelastingen gaat. In deze studie gaan we nog verder in de berekening van de impliciete belastingtarieven, door ook het *'impliciete belastingtarief op transport (ITT)'* te berekenen. Het *'expliciete CO₂-tarief'* geeft weer welke prijs er moet betaald worden om 1 ton CO₂ uit te stoten, en wie die prijs betaalt.



2 DEFINITIES, UITGANGSPUNTEN EN METHODOLOGIE

Voor een correcte interpretatie van dit onderzoeksrapport geven we in deze paragraaf een aantal definities, uitgangspunten en methodologische opmerkingen.

2.1 Definities

We hanteren voor dit rapport de OESO-definitie van een milieugerelateerde belasting: “*een milieugerelateerde belasting is elke verplichte betaling aan de overheid waar geen duidelijk voordeel tegenover staat, geheven op een belastingbasis die geacht wordt een specifieke milieurelevantie te hebben*”³.

Veel ‘bijdragen’ of ‘retributies’ voldoen niet aan de definitie, maar kunnen ook wel hetzelfde effect hebben op het gedrag van de gebruikers. Een goed voorbeeld is de Vlaamse afvalwaterheffing, die in 2005 hervormd werd van een heffing tot een bijdrage (de betaler krijgt dus wel een ‘voordeel’ terug voor zijn betaling), en strikt genomen dus niet meer voldoet aan de definitie.

Wanneer we in dit rapport spreken over ‘tarieven’, gaat het steeds over *belastingtarieven*.

De termen ‘belastingen’, ‘taksen’, ‘heffingen’ en ‘toeslagen’ kunnen in dit onderzoeksrapport als synoniemen beschouwd worden.

De term ‘vergroening van het belastingstelsel’ beschouwen we als een stijgende nadruk op het leefmilieu in het belastingstelsel (Bachus 2016).

2.2 Uitgangspunten en methodologische opmerkingen

Om de evolutie van monetaire indicatoren (uitgedrukt in euro’s) te interpreteren, is het correcter om het effect van de inflatie in rekening te brengen. Een belastinginkomst van 1 miljoen euro in 2010 is immers minder waard dan een belastinginkomst van 1 miljoen euro in 1990. Daarom zullen we in dit rapport overall waar dit relevant is uitgaan van *reële* in plaats van van *nominale* of *lopende* prijzen. Op die manier wordt het effect van de inflatie weggefilterd en is een vergelijking in *koopkrachttermen* mogelijk. Praktisch gebeurt de omzetting van de monetaire cijfers aan de hand van de consumptieprijsindex (CPI), de belangrijkste maatstaf voor inflatie.

Met ‘het belastingstelsel in Vlaanderen’ bedoelen we alle belastingen die in Vlaanderen van toepassing zijn. Zowel federale als Vlaamse belastingen worden meegenomen. Belastingen en heffingen van het gemeentelijk of provinciaal niveau behoren daarentegen niet tot de scope van dit onderzoek, omdat deze belastingen en heffingen kunnen verschillen per gemeente en per provincie. We beperken ons hier tot het noemen van twee voorbeelden van lokale milieugerelateerde belastingen, die buiten de scope van de studie vallen:

³ Eigen vertaling van de OESO (OECD 2001, 15): “*An environmentally related tax is defined as any compulsory, unrequited payment to general government levied on tax-bases deemed to be of particular environmental relevance*”.

- heffing in de gemeente Kinrooi op de winning van grind in de gemeente (0,9296 EUR per ton in 2016)⁴;
- provinciale heffing op jachtverloven: variërend van 0 euro (Oost-Vlaanderen en Antwerpen), over 15 euro (West-Vlaanderen en Limburg) tot 23 euro (Vlaams-Brabant)⁵.

Tot slot merken we op dat de BTW nergens wordt meegeteld in de milieugerelateerde belastingen. Dit is een afspraak die door alle statistische en onderzoeksinstanties wordt gevolgd. De redenen hiervoor zijn de volgende (European Commission en Eurostat 2001):

- BTW wordt aangerekend op alle producten;
- BTW is aftrekbaar voor bedrijven maar niet voor huishoudens;
- databeschikbaarheid: de BTW-inkomsten zijn niet altijd beschikbaar voor alle producten.

Om deze redenen heeft de BTW niet dezelfde invloed op de relatieve prijzen als een klassieke milieugerelateerde belasting. Persoonlijk zijn we, HIVA, echter van mening dat deze argumenten niet echt overtuigend zijn. BTW kan volgens ons de relatieve prijzen wel degelijk beïnvloegen. Een voorbeeld: in 2014-2015 gold in België een BTW-tarief op elektriciteit van 6 % i.p.v. 21 %. Dit maakt elektriciteit voor gezinnen wel degelijk 15 % goedkoper, wat een sturend effect kan hebben in de richting van een hoger verbruik. Eurostat geeft zelf ook toe dat het praktische argument (databeschikbaarheid) de belangrijkste reden is voor het niet opnemen van de BTW.

⁴ <http://www.kinrooi.be/product/61/belasting-directe-grindheffing>

⁵ https://www.natuurenbos.be/sites/default/files/inserted-files/openingsuren_diensten_van_de_gouverneur_jacht_1_0.pdf

3 ACTUALITEIT SINDS 2013

Sinds het vorige onderzoek uit 2013, hebben de verschillende overheden van dit land heel wat maatregelen genomen die onder de noemer ‘vergroening van de fiscaliteit’ vallen. In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de belangrijkste maatregelen die het federale en het Vlaamse niveau hebben genomen sinds 2013. Voor het Waalse Gewest verwijzen we naar een studie in opdracht van het Waals Gewest die zal verschijnen begin 2017⁶. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komt in geen van beide studies aan bod.

3.1 Federale overheid

Eén van de punten uit het regeerakkoord van de huidige federale regering (2014-19) was een vermindering van de belastingdruk op arbeid. Door de ongunstige budgettaire situatie was er echter geen ruimte voor een belastingverlaging. Daarom spreekt het regeerakkoord zelf al over een “taxshift” (p. 78), waarmee onder andere een ‘substantiële verlaging van de lasten op arbeid en productie’ moet gerealiseerd worden. De pistes om de verlaging te financieren worden niet in detail in het regeerakkoord uitgewerkt, maar er is wel opgenomen dat “Belastingen ook wenselijke gedragsveranderingen kunnen bevorderen” en dat “Een groene fiscaliteit zorgt voor duurzamere keuzes en een betere gezondheid en leefmilieu” (p. 80). Dit lijkt de deur open te zetten voor een (gedeeltelijke) verschuiving van de lasten op arbeid naar milieu, ofwel een groene belastinghervorming.

Het is niet voor het eerst dat een groene belastinghervorming op de federale politieke agenda wordt geplaatst. Tussen 2009 en 2011 had ons land zelfs een ‘Staatssecretaris voor Modernisering van Financiën, Milieufiscaliteit en Bestrijding van Fiscale Fraude’. Toch had dit tot dan toe nooit geleid tot een ecologische belastinghervorming.

In 2015 werd het thema van de taxshift aangepakt door de regering. In juli zonderden de regeringsleden zich een tijdje af om tot een akkoord te komen rond de taxshift. In de weken daarvoor werd regelmatig door regeringsbronnen vermeld dat een verschuiving naar consumptie, vermogen en milieu op de tafel lag. Op 23 juli werd het akkoord aangekondigd, de belangrijkste elementen zijn:

Uitgaven:

- verlaging van de werkgeversbijdragen op arbeid;
- verlaging van de personenbelasting voor wie werkt.

Inkomsten:

- accijnzen op tabak en alcohol gaan omhoog;
- accijnzen op diesel en benzine zullen naar elkaar toegroeien om gelijk te worden in 2018;
- de tijdelijke verlaging van de BTW op elektriciteit van 21 % naar 6 % wordt niet verlengd;
- nieuwe taks op speculatie⁷;
- nieuwe taks op financiële constructies in belastingparadijzen (‘kaaimantaks’);
- een aantal besparingen.

⁶ Comase Management consulting (2017), *Calcul des indicateurs sur la fiscalité environnementale en Wallonie, en vue de préparer le prochain tableau de bord de l'environnement wallon*, Etude commissionnée par la Direction de l'Etat Environnemental du Département de l'Etude du Milieu Naturel et Agricole de la DGO3 (SPW), <http://etat.environnement.wallonie.be/index.php?page=etudes-detaillees>

⁷ Op 19 november 2016 werd de afschaffing van deze taks al aangekondigd, wegens tegenvallende inkomsten (http://www.standaard.be/cnt/dmf20161119_02580611).

Uit dit overzicht leiden we af dat er één maatregel is overgebleven die betrekking heeft op milieu-gerelateerde belastingen, namelijk de (geleidelijke) gelijkschakeling van de accijnzen op diesel en benzine. Op het eerste gezicht gaat het hier om een zeer ambitieuze vergroeningsmaatregel. Maar de kleine letters nuanceren dit enigzins. Ten eerste zal de accijns op diesel wel omhoog gaan (met 14 cent per liter), maar die op benzine zal omlaag gaan (met 7,8 cent per liter). Uiteraard betekent dit een uitholling van de vergroeningsimpact. Ten tweede geldt de verhoging voor diesel niet voor de zogenaamde ‘professionele diesel’⁸. Dit systeem compenseert de transportsector deels voor de hoge accijnzen op diesel en kan worden beschouwd als een milieuschadelijke subsidie (Bachus 2013b). Concreet betekent dit dat het terugbetalingstarief van de professionele diesel zal worden verhoogd telkens wanneer de accijnzen op diesel stijgen met het Cliquet-systeem⁹. Dit kan mogelijk leiden tot een substantiële verhoging van de budgettaire impact van deze steunmaatregel vanaf 2015. Onderstaande tabel toont de evolutie van de gedeerde overheidsinkomsten (*revenue forgone*) door deze belastinguitgave van 2007 t.e.m. 2014 (zie ook fiche B16 van bijlage 2 bij dit rapport):

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
32,8	15,0	25,2	43,7	80,5	119,2	192	181

Bron: Jaarverslagen FOD Financiën, *Belastingen en Invordering*; Inventaris 2014 van de vrijstellingen, aftrekken en verminderingen die de ontvangsten van de staat beïnvloeden.

Met het terugbetalingstarief van eind 2014 van 7,63 cent/l was de budgettaire impact van deze steunmaatregel (in 2014) al €180 mio. Het terugbetalingstarief is al verder gestegen tot 7,90 cent/l in 2015 en bedraagt nu 11,23 cent/l vanaf 1 juli 2016¹⁰.

Als de terugbetaling per liter inderdaad zal stijgen tot 7,63 + 14 cent/l, dan zou dit, na rechtlijnige extrapolatie, al kunnen oplopen tot € 540 miljoen euro in 2018. Bovendien kan de stijging van de terugbetaling een extra aanzuigefect hebben op bedrijven die totnogtoe nog niet de moeite deden om de (vrij omslachtige) terugbetaling aan te vragen. Met hogere bedragen kan het aantal aanvragende bedrijven gevoelig stijgen, zeker indien men weet dat ook buitenlandse vervoersbedrijven aanspraak kunnen maken op de terugbetaling. Nu de terugbetalingstarieven zullen verdrievoudigen, en veel buitenlandse vervoerders die België doorkruisen ook met de nieuwe kilometerheffing worden geconfronteerd, is het niet ondenkbaar dat buitenlandse bedrijven een deel van hun betaalde kilometerheffing zullen proberen terug te krijgen via de terugbetaling van de professionele diesel. Dit negatieve budgettaire effect komt volledig op rekening van de federale regering, terwijl de inkomsten van de kilometerheffing, die naar de gewesten gaan, niet worden aangetast.

Het is opmerkelijk dat de taxshift in wezen niet ‘af’ is. In het eerste jaar zijn er al besparingen nodig om het verlies aan inkomsten te compenseren. De lastenverlagingen blijven stijgen tot in 2020, maar het grootste deel van deze stijgende kosten worden niet gecompenseerd door de gestegen indirecte belastingen, o.a. op diesel. Het Federaal Planbureau (2015) becijferde dat de kostprijs van de taxshift in 2020 zal oplopen tot 2,7 % van het BBP, terwijl de inkomsten van de taxshift hiervan maar 1,2 % dekken. Het gaat dus niet om een budgetneutrale operatie, maar wel om een belastingverlaging. Hoe die in de komende jaren zal worden gefinancierd is een debat dat nog maar gedeeltelijk is gevoerd.

⁸ Bron: Koninklijk besluit van 26 oktober 2015 tot voorlopige wijziging van de programmawet van 27 december 2004

⁹ Bron: Koninklijk besluit van 26 oktober 2015 tot voorlopige wijziging van de programmawet van 27 december 2004

¹⁰ Bron: Programmawet van 27 december 2004, art. 429 §5, geconsolideerde versie dd. 14 december 2016, http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&table_name=wet&cn=2004122730

Het Federaal Planbureau (2015) schat dat door de loonkostdaling tegen 2021 zo'n 45.000 bijkomende banen zullen gecreëerd worden. Het BBP zou met 0,57 % kunnen stijgen. De randvoorwaarde is wel dat de manier om de taxshift in de komende jaren te financieren, niet voor een (te grote) negatieve economische impact zorgt.

We kunnen besluiten dat de federale taxshift wel degelijk een vergroening van de fiscaliteit is, maar ook dat het vergroeningselement duidelijk te klein is om van een 'groene belastinghervorming' te spreken.

3.2 Vlaamse overheid

Op Vlaams niveau vallen twee soorten milieugerelateerde belastingen op. De eerste is de 'verhoogde bijdrage energiefonds', die sinds 1 maart 2016 wordt geheven op elektriciteit. Het doel van deze nieuwe maatregel is het wegwerken van de schulden die de Vlaamse overheid heeft opgebouwd in de periode 2006-2014 door het subsidiebeleid voor fotovoltaïsche zonnecellen. Ten tweede vallen voor de laatste vier jaar vooral veel belastinghervormingen in de categorie transport op. Vlaanderen beschikt al sinds de vijfde staatshervorming (2001) over de bevoegdheid van de verkeersgerelateerde belastingen. In de eerste jaren toonde de Vlaamse regering weinig interesse om de transportbelastingen te hervormen. Zelfs de inning van de belastingen werd pas in 2011 door Vlaanderen overgenomen. Tot 2011 was het de federale overheid die was doorgestaan met de inning, en de bedragen aan Vlaanderen doorstortte. Die overgang kan worden gezien als het startschot van een ware hervormingsronde die tussen 2012 en 2016 heeft plaatsgevonden.

3.2.1 Verhoogde bijdrage Energiefonds

3.2.1.1 Historiek

Sinds 1 januari 2015 bestaat de zogenaamde 'bijdrage Energiefonds'. Het ging om een bijzonder bescheiden taks, 3 euro per gezin per jaar, waarbij de opbrengsten in het Energiefonds terechtkwamen. Het Energiefonds was opgericht door toevoeging aan het Energiedecreet van 2009¹¹, met als doel in te staan voor de financiering van (Vlaamse Ombudsdienst 2016):

- de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG);
- de openbardienstverplichtingen inzake energie;
- het sociaal energiebeleid;
- het beleid inzake het rationeel energiegebruik;
- het beleid inzake warmtekrachtkoppeling;
- het beleid inzake de hernieuwbare energiebronnen.

Op 1 maart 2016 trad echter een belangrijke hervorming in werking, waardoor de 'gewone' bijdrage Energiefonds werd omgevormd tot de 'verhoogde' bijdrage Energiefonds. Sinds dat moment staat de heffing in de volksmond bekend als de 'Turteltaks', vernoemd naar toenmalig minister van energie Annemie Turtelboom.

Het doel van de hervorming was het afbouwen van een opgebouwde schuld. Door het grote succes van de gegarandeerde minimumprijs (en dus subsidie) van groenestroomcertificaten voor fotovoltaïsche zonnecellen tussen 2006 en 2014 moesten (en moeten, want subsidies voor groenestroomcertificaten

¹¹ Het Energiedecreet is van 8 mei 2009, de toevoeging gebeurde via het Decreet van 19 december 2014 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2015.

gelden voor 20 jaar) grote bedragen worden uitbetaald aan eigenaars van zonnepanelen. De betalingen gebeurden door de netbeheerders, waardoor de schulden zich op dat niveau opstapelden. Begin 2016 was de schuld al opgelopen tot zo'n 2 miljard euro. Maar uiteindelijk gaat het hier om Vlaams beleid en is het de Vlaamse overheid die deze schuld op zich moet nemen. De al aangegane subsidieverplichtingen zullen, zelfs na de recente stopzetting, nog verder doorstijgen tot naar schatting 1,6 miljard euro per jaar in 2019 (Vlaamse Ombudsdienst 2016). Bovendien waren er de vooruitzichten van enkele grote biomassa centrales die in de toekomst groenestroomcertificaten zouden ontvangen en was er een overschot aan warmtekrachtcertificaten, die door de Vlaamse overheid moesten betaald worden (Mineraad 2015). Om deze put te vullen zonder de begroting te bezwaren, werd deze verhoogde bijdrage voor het Energiefonds ingevoerd. Dat de hervorming van 1 maart 2016 belangrijk is, blijkt uit de verhouding van de uitgaven van het fonds: slechts 3,1 % van de uitgaven van het fonds zullen te maken hebben met de zes oorspronkelijke financieringsdoelstellingen van het Energiefonds die hierboven zijn opgesomd. De overige 96,9 % zal worden gebruikt voor de afbouw van de schulden van de groenestroom- en warmtekrachtcertificaten (Vlaamse Ombudsdienst 2016).

Het bijzondere aan deze energiebelasting is dat het een *jaarlijkse* heffing is, die berekend wordt per *afnamepunt*¹². Daarnaast zijn de tarieven wel proportioneel met het verbruik, maar slechts gedeeltelijk, waardoor er slechts een beperkt aantal tarieven per afnamepunt bestaan. Men zou dus kunnen spreken van een 'gedifferentieerde forfaitaire heffing'. De keuze om op deze manier te tarifieren in plaats van gewoon met een prijs per kWh heeft een sterke uitholling van het vergroeningspotentieel van deze maatregel tot gevolg.

3.2.1.2 Tarieven

De tarieven van de 'gewone' bijdrage Energiefonds, die gold t.e.m. 20 februari 2016, zijn:

Tabel 1. Tarieven van de 'gewone' bijdrage Energiefonds

BIJDRAGE ENERGIEFONDS van 1 januari 2015 t.e.m. 29 februari 2016	Tarief per afnamepunt per maand
van 1/1/2015 t.e.m. 30/6/2015	€ 0,15
van 1/7/2015 t.e.m. 31/12/2015	€ 0,34
van 1/1/2016 t.e.m. 29/2/2016	€ 0,25

Bron: Vlaamse Ombudsdienst (2016)

¹² Meestal valt een afnamepunt samen met één gezin.

Vanaf 1 maart 2016 gelden de nieuwe tarieven:

Tabel 2. Tarieven van de 'verhoogde' bijdrage Energiefonds

BIJDRAGE ENERGIEFONDS vanaf 1 maart 2016	Tarief per afnamepunt per jaar
Beschermde klanten, actieve budgetmeter, actieve stroombegrenzer	€ 25
Jaarverbruik van 0 tot 5 MWh	€ 100
Jaarverbruik vanaf 5 MWh tot 10 MWh	€ 130
Jaarverbruik vanaf 10 MWh tot 20 MWh	€ 290
Jaarverbruik vanaf 20 MWh tot 50 MWh	€ 770
Jaarverbruik vanaf 50 MWh tot 100 MWh	€ 1.300
Jaarverbruik vanaf 100 MWh tot 500 MWh	€ 1.850
Jaarverbruik vanaf 500 MWh tot 1 GWh	€ 2.600
Jaarverbruik vanaf 1 GWh tot 5 GWh	€ 6.500
Jaarverbruik vanaf 5 GWh tot 20 GWh	€ 16.000
Jaarverbruik vanaf 20 GWh tot 50 GWh	€ 30.000
Jaarverbruik vanaf 50 GWh tot 100 GWh	€ 75.000
Jaarverbruik vanaf 100 GWh tot GWh	€ 100.000
Jaarverbruik vanaf 250 GWh	€ 120.000

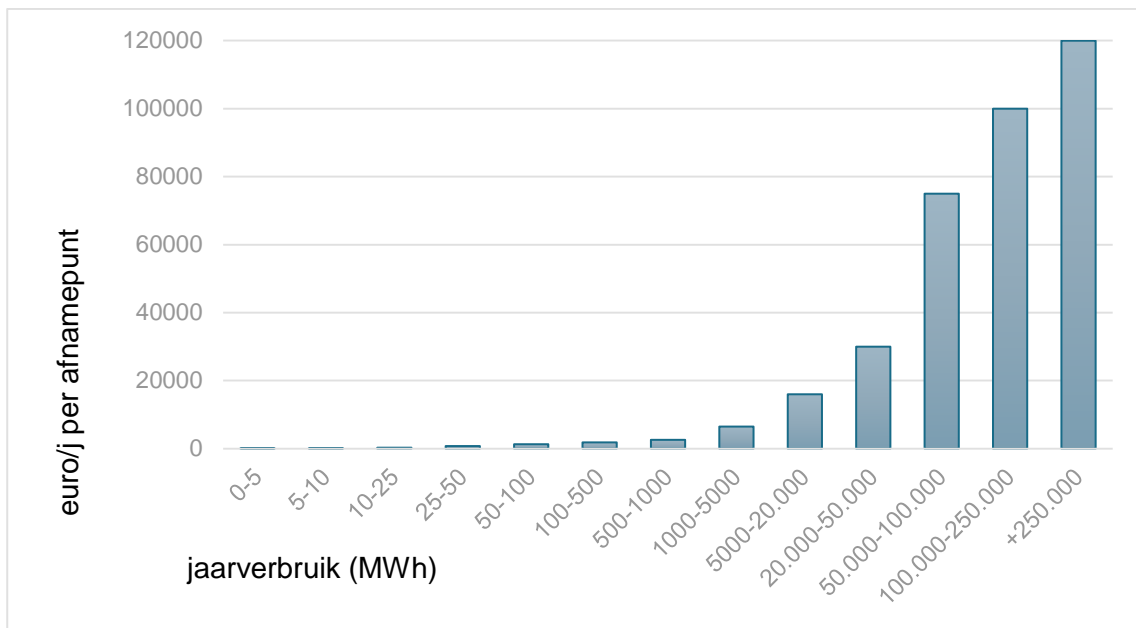
Bron: Vlaamse Ombudsdienst (2016)

Uit de tarievenlijst kunnen we de volgende observaties halen:

- er is een sociale correctie, maar slechts voor een kleine groep gezinnen;
- de meeste gezinnen bevinden zich in de groep met een jaarverbruik tot 5 MWh (€ 100 per jaar); gezinnen die elektrisch verwarmen kunnen echter tot 20 MWh gaan (en meer);
- op het eerste gezicht wijzen de sterk stijgende tarieven op een sterk progressief tarief op basis van het gebruik, zoals ook de volgende grafiek lijkt te suggereren.



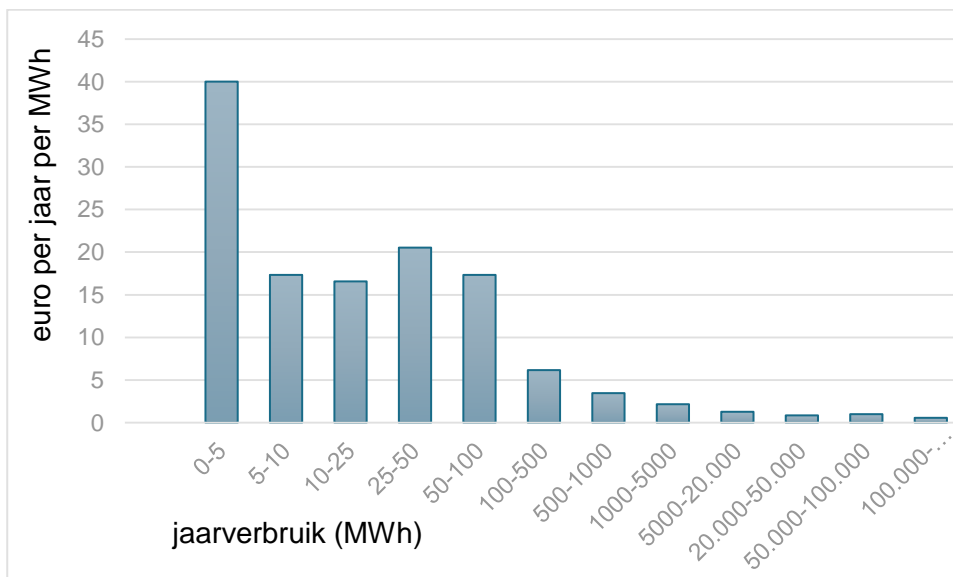
Figuur 1. Tarieven van de verhoogde bijdrage Energiefonds volgens verbruiksprofiel, per afnamepunt



Bron: Vlaamse Ombudsdienst (2016), eigen berekeningen

Toch verdient deze intuïtieve conclusie nader onderzoek. Als we het tarief per MWh uitdrukken, zoals meestal gebeurt met energiebelastingen, krijgen we een heel ander visueel beeld:

Figuur 2. Tarieven van de verhoogde bijdrage Energiefonds volgens verbruiksprofiel, per MWh¹³



Bron: Vlaamse Ombudsdienst (2016), eigen berekeningen

¹³ Berekend op het midden van de gebruikscategorie.

Deze grafiek maakt duidelijk dat de tarieven van de verhoogde bijdrage Energiefonds niet progressief zijn met het verbruik, maar wel degressief. Grootverbruikers betalen per MWh maar een fractie van wat gezinnen betalen. Op die manier wil de overheid vermijden dat de grootverbruikers met een meerfactuur van miljoenen euro zou worden geconfronteerd. Bovendien geldt de heffing niet voor bedrijven die rechtstreeks op hoogspanning zijn aangesloten, waardoor de grootste gebruikers niets betalen¹⁴. Volgens de Vlaamse overheid is het geen Vlaamse maar een federale bevoegdheid om dit aan de gebruikers van hoogspanning op te leggen (Vlaamse Ombudsdienst 2016).

In tegenstelling tot bij accijnzen, is op deze heffing geen BTW verschuldigd. Ook mensen die geen elektriciteit afnemen omdat ze zonnepanelen hebben, zijn de heffing verschuldigd. Zij vallen wel sowieso in de categorie van 100 euro per jaar.

De groep van gezinnen die de sociale korting geniet, zou bestaan uit zo'n 200.000 gezinnen¹⁵, of zo'n 7,4 % van de het totale aantal van 2,7 miljoen gezinnen in Vlaanderen. Zo'n 180.000 gezinnen hebben accumulatieverwarming op elektriciteit¹⁶. Zij betalen meestal 290 euro, hoewel dit voor sommigen 770 euro is. Voor de tariefindicatoren die verderop in dit onderzoeksrapport worden berekend, gaan we uit van een gemiddeld gezin dat 3.500 kWh verbruikt en dus 100 euro per jaar betaalt, of gemiddeld 28,57 euro per MWh.

Tot slot merken we op dat de verhoogde bijdrage Energiefonds wel in belangrijke mate de tariefindicatoren van deze studie zal beïnvloeden, maar niet de inkomstenindicatoren, omdat de data daarvoor maar tot en met 2014 beschikbaar zijn.

3.2.1.3 Bespreking van de maatregel

De verhoogde bijdrage Energiefonds is een interessante milieugerelateerde belastingen belasting wegens de substantiële bedragen. De beoogde jaarlijkse opbrengst van de heffing is 495 miljoen euro, wat hem meteen de op één na grootste milieugerelateerde belasting van het Vlaams Gewest maakt, na de jaarlijkse verkeersbelasting¹⁷. Het gaat hier dus om een grote vergroeningsoperatie, maar hierbij dient wel de opmerking gemaakt te worden dat de tarifiering, die grotendeels forfaitair is, en slechts stijgt met een beperkt aantal gebruiksprofielen, de vergroening deels teniet doet.

Door de plotse invoering en de hoge tarieven kwamen er heel wat reacties van de bevolking en het middenveld, die de nieuwe heffing niet smaakten. Bovendien was er kritiek omdat de gezinnen het grootste deel van de factuur betalen: per MWh betalen de gezinnen tot 200 keer meer dan grote (laagspannings)verbruikers. Armoede-organisaties protesteerden, maar ook binnen de politiek kwam er veel kritiek, zelfs in de partij van de bevoegde minister. Uiteindelijk is de minister afgetreden, voornamelijk omwille van deze kwestie. In juli 2016 besliste de nieuwe Vlaamse minister van energie Bart Tommelein om het tarief voor de gezinnen die tussen 20 en 50 MWh aan te passen, door de ondergrens van 20 naar 25 MWh te verhogen. Hierdoor zouden 9.000 gezinnen die op elektriciteit verwarmen, terugvallen van 770 euro per jaar naar 290 euro per jaar¹⁸. Drieduizend andere gezinnen met elektrische verwarming, die meer dan 25 MWh verbruiken, blijven op het tarief van 770 euro.

¹⁴ Volgens [Knack](#) zou het in Vlaanderen om dertig bedrijven gaan.

¹⁵ Bron <https://www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1064181/verslag/1065418>

¹⁶ Bron <https://www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1064181/verslag/1065418>

¹⁷ Die nog ongeveer het dubbele opbrengt.

¹⁸ <http://www.demorgen.be/politiek/turteltaks-voor-9-000-gezinnen-van-770-naar-290-euro-b6afcd13/>

De politieke beslissing tot het invoeren van deze ongewone heffing werd duidelijk niet van harte genomen door de Vlaamse Regering. Uiteindelijk waren er maar twee oplossingen mogelijk om de schuld uit het verleden te vereffenen: ofwel binnen het energiedomein blijven en een hoge taks invoeren, ofwel de schuld laten overnemen door de algemene Vlaamse begroting. Blijkbaar was het politiek draagvlak voor de tweede optie nog kleiner, waardoor werd geopteerd voor de taks.

Vanuit het perspectief van de milieugerelateerde belastingen is deze heffing een vreemde vogel. Het gaat enerzijds om de meest opvallende verhoging van Vlaamse milieugerelateerde belastingen ooit, en dus de grootste vergroeningsoperatie van de Vlaamse fiscaliteit ooit, maar tegelijkertijd was er eigenlijk niemand die de taks wilde. Het resultaat was een politieke (en publieke) storm die leidde tot het aftreden van de bevoegde minister. Men kan zich afvragen welke impact deze gebeurtenis zal hebben op het gebruik van milieugerelateerde belastingen in de toekomst. Op korte termijn zien we door deze maatregel een ongeziene vergroening van de fiscaliteit, wat we als positief beoordelen. Maar op middellange termijn is de vraag hoe lang de taks zal standhouden, gegeven zijn gehate status¹⁹. En op lange termijn kan men zich de vraag stellen of deze ervaring in de politieke wereld niet als een trauma zal achterblijven, waardoor de afkeer voor alle energiebelastingen, en misschien ook milieugerelateerde belastingen, kan toenemen en in de komende jaren kan leiden tot minder vergroening of zelfs een omgekeerde beweging. De 'Turteltaks' illustreert in ieder geval nogmaals de gevoeligheid van milieugerelateerde belastingen bij publiek en politiek.

3.2.2 Hervorming(en) van de BIV

Vlaanderen heeft sinds de regionalisering geen nieuwe transportbelastingen bijgecreëerd. Wel is er in 2012 een eerste grondige hervorming gebeurd van de belasting op inverkeerstelling (BIV). Die houdt sinds 1 maart 2012 bij de berekening van het tarief rekening met de CO₂-uitstoot van het voertuig, het brandstoftype, de uitstoot van fijn stof, de euronorm, de aanwezigheid van een roetfilter en de leeftijd van het voertuig (Vlaamse Belastingdienst, 2016). Vóór deze hervorming hing het tarief enkel af van het vermogen van de wagen ('fiscale PK') en de leeftijd.

Om de impact van de hervorming te illustreren, geven we het voorbeeld van een nieuwe wagen met een CO₂-uitstoot van 115 g/km voor een benzinewagen en 100 g/km voor een dieselwagen, euronorm 5, 9 fiscale PK. Het verschil in BIV is opvallend: de BIV bedraagt 69,65 EUR voor de benzinewagen en 369,25 EUR voor de dieselwagen. In 2011, voor de hervorming, zou dit 123 EUR geweest zijn voor beide brandstoftypes. Het is duidelijk dat de hervorming van de BIV vooral de dieselwagens viseerde, en dit voor euronorm 0 tot en met 5. Voor EURO 6-wagens (die pas in 2014 de verplichte norm zijn geworden) werd toen een laag tarief naar voor geschoven, namelijk 12,74 euro. De hervorming werd voorgesteld als een budgetneutrale hervorming, waardoor we kunnen besluiten dat de vergroening van de fiscaliteit de belangrijkste doelstelling van deze maatregel was.

Op 1 januari 2016 werd de BIV opnieuw aangepast. Deze keer geen budgetneutrale hervorming, maar een stijging van alle tarieven, in de vorm van een stijging van de zogenaamde 'luchtcomponent'. Dat is de component die berekend wordt op basis van de euronorm en de brandstofsoort (benzine of diesel).

¹⁹ In vergelijkbare gevallen, bijvoorbeeld met de ecotaks van 2003 op wegwerpdrankverpakkingen, gebeurt het vaak dat de eerstvolgende coalitie zo'n maatregel onmiddellijk afschaft; in dit geval achten we het zelf mogelijk dat de maatregel nog zou sneuvelen binnen deze legislatuur; maar dan moet er wel een alternatief worden gevonden voor de financieringsbehoefte.

Hier hebben duidelijk budgettaire overwegingen een rol gespeeld. Toch is er ook één tarief dat specifiek wordt aangepast, namelijk het lage tarief uit 2012 voor dieselwagens met euronorm 6. De ‘luchtcomponent’ stijgt voor die categorie van 12,74 EUR naar 454,07 EUR. De stijging is logisch, omdat anders alle nieuwe dieselauto’s voortaan altijd een ultralaag tarief zouden krijgen, aangezien EURO 6 nu de verplichte norm is voor nieuwe wagens.

Op 1 juli 2016 werden alle tarieven van de BIV geïndexeerd.

Sinds de hervorming van de BIV in maart 2012 worden bedrijfswagens die als leasingwagen zijn ingeschreven in Vlaanderen anders belast andere personenwagens. Voor leasingwagens geldt nog steeds een berekening op basis van fiscale PK en vermogen. Ter vergelijking voegen we een simulatie²⁰ toe van een willekeurige wagen, nl. een nieuwe Volkswagen Passat met euronorm 6, ingeschreven op 1 oktober 2016, met benzine- (1400 cc) of dieselmotor (1600 cc), en ingeschreven door een privé-persoon of een leasingmaatschappij:

Tabel 3. Simulatie BIV

Wagentype	Vermogen (kW)	CO ₂ -uitstoot	Fiscale PK	BIV (€)
VW Passat benzine privé	Niet relevant	123	Niet relevant	180,62
VW Passat diesel privé	Niet relevant	96	Niet relevant	508,63
VW Passat benzine leasing	92	Niet relevant	7	495
VW Passat diesel leasing	88	Niet relevant	8	495

De simulatie maakt duidelijk dat:

1. privé-wagens op diesel zwaarder worden belast dan die op benzine, ondanks de lagere CO₂-uitstoot;
2. er voor leasing geen verschil bestaat tussen diesel- en benzinewagens;
3. de vergroeningsoperatie van de BIV volledig voorbij is gegaan aan de leasingwagens.

3.2.3 Hervorming van de jaarlijkse verkeersbelastingen

Tot en met eind 2015 werd de jaarlijkse verkeersbelasting berekend op basis van één enkele parameter, nl. het vermogen van de auto, uitgedrukt als fiscale PK (berekend op basis van de cilinderinhoud). De berekening leek dus sterk op die van de BIV vóór de hervorming van maart 2012.

Op 1 januari 2016 werd de hervorming doorgevoerd, die, net als de BIV in 2012, vergoend wordt. Een duidelijk verschil met de BIV is dat de hervorming van de verkeersbelasting de berekening op basis van fiscale PK niet volledig overboord gooit. De fiscale PK blijft de basis van de berekening, maar nadien wordt er een bonus-malus (ecobonus/ecomalus) aan toegevoegd, die varieert in functie van:

1. CO₂-uitstoot:
 - malus: Vermeerdering met 0,30 % voor iedere gram CO₂-uitstoot per kilometer boven 122 gram en niet hoger dan 500 gram (boven 500 g/km blijft vermeerdering dezelfde als voor 500 g/km);
 - bonus: Vermindering met 0,30 % voor iedere gram CO₂-uitstoot per kilometer onder 122 gram maar hoger dan 24 gram (onder 24 g/km blijft vermindering dezelfde als voor 24g/km).

²⁰ Simulaties kunnen worden uitgevoerd op de [website van de Vlaamse Belastingdienst](#).

2. Euronorm:

- benzine: malus (5 tot 30 %) voor euro 0, 1 en 2; bonus (12,5 tot 15 %) voor euro 4 en hoger;
- diesel: malus voor alle euronormen, gaande van 15 % voor euro 6 tot 50 % voor euro 0.

De tarieven maken duidelijk dat de Vlaamse overheid een sterke incentive geeft in het nadeel van dieselwagens. Een belangrijke opmerking is wel dat de hervorming enkel van toepassing is voor nieuw ingeschreven wagens. Voor de eerder ingeschreven wagens blijft het oude systeem zonder bonus-malus gelden. De vergroening wordt dus slechts zeer geleidelijk ingevoerd.

Op 1 juli 2016 werden bovendien alle tarieven van de verkeersbelasting geïndexeerd. De huidige basistarieven (vóór de bonus-malus) worden opgenomen in onderstaande tabel:

Tabel 4. Tarieven van de jaarlijkse verkeersbelasting sinds juli 2016

Cilinderinhoud (liter)	Fiscale paardekracht (PK)	Bedrag Verkeersbelasting (VKB) (inclusief opdeciem)
0 tot 0,7	4 of minder	€ 79,07
0,8 tot 0,9	5	€ 98,87
1 tot 1,1	6	€ 143,09
1,2 tot 1,3	7	€ 186,91
1,4 tot 1,5	8	€ 231,13
1,6 tot 1,7	9	€ 275,22
1,8 tot 1,9	10	€ 318,91
2,0 tot 2,1	11	€ 413,95
2,2 tot 2,3	12	€ 508,86
2,4 tot 2,5	13	€ 603,64
2,6 tot 2,7	14	€ 698,68
2,8 tot 3,0	15	€ 793,58
3,1 tot 3,2	16	€ 1039,37
3,3 tot 3,4	17	€ 1285,55
3,5 tot 3,6	18	€ 1531,60
3,7 tot 3,9	19	€ 1776,98
4,0 tot 4,1	20	€ 2023,03
Vanaf 4,2 tot ...	vanaf 20 tot ...	telkens + € 110,22 / PK hoger dan 20 PK
100 % elektrisch of 100 % op waterstof		€ 0
Plug-in hybride < 50 g CO ₂ /l		€ 0

Bron: belastingen.vlaanderen.be

Net zoals bij de BIV is de hervorming enkel doorgevoerd op de personenwagens die niet in een leasing-contract zitten. Daardoor wordt de jaarlijkse verkeersbelasting voor leasingwagens nog steeds berekend op basis van het vermogen.

3.2.4 Rekeningrijden (kilometerheffing) voor vrachtwagens

Het rekeningrijden voor vrachtwagens van > 3,5 ton²¹ is van start gegaan op 1 april 2016. Toch dateert de politieke discussie over rekeningrijden (of 'de slimme kilometerheffing') al van veel langer. Al op 15 november 2010 kwamen de minister-presidenten van de Vlaamse regering, de Waalse regering en de Brusselse regering overeen om zo snel mogelijk een politiek akkoord af te sluiten tussen de drie gewestregeringen inzake de globale hervorming van de verkeersbelasting (Vlaamse Regering 2011). Dit leidde tot een politiek akkoord op 21 januari 2011. In dit akkoord werden de principes van het huidige rekeningrijden voor vrachtwagens al vastgelegd. De praktische modaliteiten, zoals de preciese tarieven en de toepasselijke wegen, zouden later worden vastgelegd.

Het politieke akkoord van januari 2011 handelt niet alleen over vrachtwagens. Er werd overeengekomen dat voor al het andere vervoer, personenvervoer en vrachtvervoer tot 3,5 ton, een *elektronisch vignet* zou worden ingevoerd met enerzijds een vast te betalen bedrag, en anderzijds een variabel deel op basis van de externe kosten die het voertuig veroorzaakt (emissies, fijn stof, geluid).

In juli 2013 raakten meer details bekend over de implementatie van het rekeningrijden. De verwachte jaarlijkse (bruto-)opbrengst was 1 miljard euro²². Tegelijk werd op hetzelfde moment duidelijk dat het elektronische wegvignet een stille dood zou gaan sterven. Volgens De Morgen was de verklaring dat de Vlaamse Regering er sowieso nooit echt achter gestaan had, en omdat het vignet minder rendabel zou zijn dan verwacht. In de plaats van het vignet werd aangekondigd dat er proefprojecten zouden worden georganiseerd voor rekeningrijden voor personenwagens.

Dat gebeurde ook: begin februari 2014 ging een groot proefproject van start met 1.200 automobilisten uit de drie gewesten²³. Maar met de aankondiging van de start van het proefproject werd duidelijk dat het maatschappelijk draagvlak voor een kilometerheffing voor personenwagens nog niet erg groot was. Er werd een online petitie opgesteld die verspreid werd via Facebook, en op tien dagen tijd haalde die 170.000 handtekeningen. Een tegen-petitie die kort daarna werd opgestart, haalde slechts 3.000 handtekeningen. Ook de houding van de mensen die aan het experiment hadden deelgenomen, was eerder negatief: 63 % sprak zich uit tegen de invoering van de slimme kilometerheffing voor personenwagens²⁴.

Nochtans waren er indicaties dat de heffing effectief zou kunnen zijn: de deelnemers legden 8 % minder autokilometers af in stedelijk gebied, en 3,6 % minder tijdens de spitsuren²⁵. Rekening houdend met het feit dat in het proefproject de deelnemers niet 'echt' hoefden te betalen, kan worden vermoed dat die cijfers met een 'echte' kilometerheffing een stuk hoger kunnen uitvallen (Mayeres et al. 2014). De lage aanvaardinggraad moet met enige nuance worden geïnterpreteerd. Ervaringen in Londen en Stockholm hebben uitgewezen dat de aanvaarding van mensen t.a.v. rekeningrijden doorgaans veel groter is (enkele maanden) na de invoering dan vóór de invoering (Mayeres et al. 2014). Vóór de start zien de mensen enkel de nadelen (betalen), terwijl ze nadien ook de voordelen kunnen zien (bv. dagelijkse tijdswinst door minder file).

²¹ Maximaal Toegelaten Massa of MTM; dit is het brutogewicht, bestaande uit het gewicht van het voertuig zelf en de (potentiële maximale) lading.

²² <http://www.demorgen.be/economie/wegenvignet-van-de-baan-bb337188/>

²³ http://www.standaard.be/cnt/dmf20140217_00984557

²⁴ <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/binnenland/1.2047824>

²⁵ <http://www.demorgen.be/binnenland/proefproject-bewijst-rekeningrijden-werkt-bc81c47b/>

Op het moment van publicatie van deze studie liep er bij het departement LNE een nieuwe studie over het rekeningrijden voor personenwagens. Het doel van de LNE-studie is om de effecten (milieu, sociale en economische) in kaart te brengen van rekeningrijden voor personenwagens al dan niet in combinatie met de verdere vergroening van de verkeersbelastingen en de belasting op inverkeerstelling. De studie zal narekenen wat de effecten zijn indien het budgetneutrale effect bekomen wordt door de inkomsten terug te sluisen via loonlastenverlagingen. Er worden verschillende scenario's opgesteld, waarvoor dan wordt berekend wat de impact van een kilometerheffing zal zijn op het verplaatsingsgedrag en op de emissies. In een volgende stap wordt er onderzocht wat de economische en de sociale effecten zijn. Het gaat dan o.a. om impact op BBP, werkgelegenheid, competitiviteit van de bedrijven en koopkracht van de gezinnen. De publicatie van het eindrapport is gepland voor midden 2017.

Op 1 april 2016 ging het rekeningrijden voor vrachtwagens dan van start. Dit zijn de tarieven:

Figuur 3. Tarieven kilometerheffing (euro per km), d.d. 12 oktober 2016

[€ / km]	VLAANDEREN, WALLONIË (EX BTW) BRUSSEL AUTOSNELWEG			BRUSSEL BINNENSTEDELIJK GEBIED*		
	3.5 - 12 TON	12 - 32 TON	> 32 TON	3.5 - 12 TON	12 - 32 TON	> 32 TON
Euro 0	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292
Euro 1	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292
Euro 2	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292
Euro 3	0,126	0,176	0,180	0,163	0,238	0,267
Euro 4	0,095	0,145	0,149	0,132	0,207	0,236
Euro 5	0,074	0,124	0,128	0,109	0,184	0,213
Euro 6	0,074	0,124	0,128	0,099	0,174	0,203

(*) Binnenstedelijk gebied: alle lokale en regionale wegen die geen autosnelweg zijn.

Bron: viapass.be

De tarieven tonen dat er wel een differentiatie is naar euronorm, naar gewichtsklasse, en naar aanwezigheid in de Brusselse binnenstad, maar niet naar tijdstip van de dag. Hierdoor is het geen volledig 'slimme' kilometerheffing, omdat het woord 'slim' vooral verwijst naar de differentiatie tussen spits- en daluren.

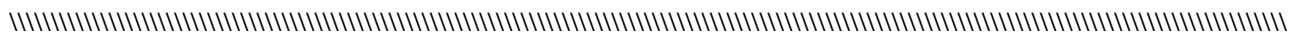
3.2.5 Gedrags- en milieueffecten van de hervormingen van de Vlaamse transportbelastingen

Door de recentheid van de hervormingen kan nog geen volledig beeld worden gegeven van het effect op het gedrag van de Vlaamse automobilisten. Toch wijzen de eerste signalen in de richting van een zeer grote impact. De Standaard meldde op 23 september 2016 dat in de eerste zeven maanden van 2016 maar 22,9 % van alle nieuw aangekochte privé-wagens op diesel reden²⁶. In 2015 was dat nog 37 %, in 2009 zelfs 62,9 %. Het vermoeden dat de Vlaamse vergroening van de fiscaliteit hier wel degelijk een rol in heeft gespeeld, wordt bevestigd door het feit dat in Wallonië, waar de fiscale ontmoediging van diesel minder

²⁶ http://www.standaard.be/cnt/dmf20160922_02481888

groot is, in 2016 nog 45 % van de particulieren voor een diesel koos. De cijfers bevestigen de hypothese dat accenten in BIV en verkeersbelastingen de kenmerken van het wagenpark wel degelijk significant kunnen beïnvloeden.

Een tweede observatie van hetzelfde krantenartikel is dat de ontdieselijking van het wagenpark voor de bedrijfswagens veel trager gaat. Bij de wagens voor professioneel gebruik, waar naast de leasingwagens ook de bedrijfsvoertuigen en de auto's van zelfstandigen bij horen, was in 2016 nog 72,5 % van de nieuw aangekochte wagens een diesel. De observatie bevestigt nogmaals het effect van de autofiscaliteit: voor bedrijfswagens is er weinig tot geen ontmoediging van dieselwagens, en logischerwijze blijft een effect op het aankoopgedrag uit.



4 LIJST VAN MILIEUGERELATEERDE BELASTINGEN

De volgende milieubelastingen werden in de indicatoren opgenomen²⁷:

Energiebelastingen:

- Accijnzen (en bijdrage op de energie) op benzine, diesel, stookolie, aardgas, kolen, elektriciteit, butaangas, propaangas en andere energieproducten (federaal);
- Federale bijdrage op elektriciteit en aardgas:
- Heffing ter financiering van de werkingskost van de CREG;
- Heffing ter financiering van het Sociaal Fonds voor Elektriciteit;
- Heffing ter financiering van het Sociaal Fonds voor Aardgas;
- Offshortoeslag;
- Heffing ter financiering van het Denuclearisatiefonds;
- Heffing ter financiering van het Fonds Broeikasgassen²⁸;
- Heffing ter financiering van het Fonds Beschermde Klanten voor Elektriciteit;
- Heffing ter financiering van het Fonds Beschermde Klanten voor Aardgas;
- Fapetro-bijdrage;
- APETRA-bijdrage;
- BOFAS-bijdrage benzine en diesel;
- Federale toeslag groenestroomcertificaten;
- Federale toeslag voor de financiering van offshore windturbineparken;
- Federale toeslag strategische reserves;
- Vlaamse heffingen op energie:
- Verhoogde bijdrage Energiefonds;
- Toeslag voor de financiering van maatregelen ter bevordering van REG;
- Tarief voor openbare dienstverplichtingen voor de financiering van de steunmaatregelen voor HNE en WKK;
- Toeslag voor de taxen op “masten” en “sleuven” in Vlaanderen.

Transportbelastingen:

- Verkeersbelasting;
- Belasting op inverkeerstelling;
- Eurovignet (afgeschaft bij de invoering van rekeningrijden op 1/4/2016);
- Kilometerheffing voor vrachtwagens (rekeningrijden).

Federale milieutaksen:

- ‘Ecotaks’²⁹: federale milieutaksen op wegwerpfototoestellen, batterijen en verpakkingen van een aantal beroepsmatige nijverheidsproducten (inkten, lijmen en oplosmiddelen);
- Verpakkingsheffing op wegwerpdrankverpakkingen;
- Milieuheffing op wegwerpzakjes, wegwerpeetgerei, foliën voor huishoudelijk gebruik en aluminiumfolie (afgeschaft sinds 1/1/2015).

²⁷ De milieugerelateerde belastingen die recent (in de laatste vijf jaar) zijn afgeschaft worden nog opgenomen in deze lijst, met vermelding van hun moment van afschaffing. Belastingen die al langer verdwenen zijn, worden niet meer opgenomen.

²⁸ Op nul gebracht sinds 1/1/2013.

²⁹ Afgeschaft vanaf 1 januari 2013.

Vlaamse milieuheffingen:

- Storten en verbranden van afval;
- Preventie en het beheer van verpakkingsafval;
- Grondwaterheffing;
- Afvalwaterheffing;
- Mestheffing;
- Grindheffing.



5 INKOMSTENINDICATOREN

5.1 Inleiding

De inkomstenindicatoren worden jaarlijks verzameld door internationale instanties zoals de Europese Commissie, Eurostat en de OESO. Toch kunnen we ons niet tevreden stellen met het louter overnemen van deze indicatoren, omdat:

1. Zij enkel werken met de grote categorieën van milieugerelateerde belastingen en de kleinere maatregelen niet in rekening brengen. Voorbeelden zijn de grindheffing en de taks op de milieuvergunningen. Hierdoor worden de reële cijfers licht onderschat.
2. Zij gericht zijn op België en onvolledig zijn voor de gewesten, en dan vooral voor de milieueffingen.

De MIRA-indicatoren voor Vlaanderen die onze studie aanlevert zijn daarom een pak nauwkeuriger en recenter dan de internationale indicatoren.

De inkomsten van alle milieugerelateerde belastingen die worden berekend, zijn:

- absolute cijfers van de inkomsten voor de periode 1990-2014 in reële termen;
- inkomsten uit milieugerelateerde belastingen onderverdeeld per categorie: energie, transport, Vlaamse heffingen en overige federale heffingen;
- inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als % van het BBP;
- inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als % van de totale belastinginkomsten;
- percentage milieugerelateerde belastingen en arbeidsbelastingen t.o.v. BBP voor een selectie van Europese landen: de indicator geeft weer in welke mate een land de weg van een ‘groene belastinghervorming’ heeft gekozen;
- inkomsten uit milieugerelateerde belastingen verdeeld volgens doelgroep en economische sector die de last draagt.

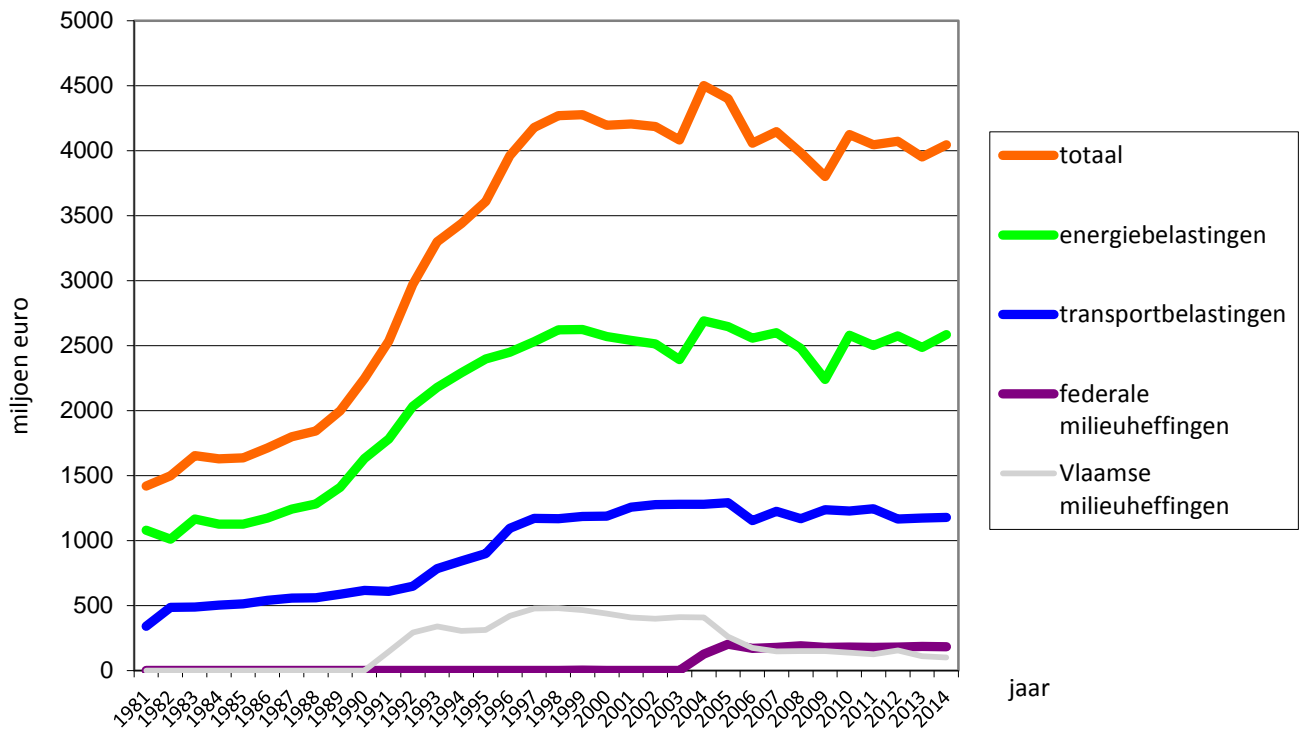
Het BBP voor het Vlaams gewest is apart beschikbaar. Voor de totale belastinginkomsten hanteren we een verdeelsleutel naargelang het aandeel van het Vlaamse gewest in het Belgische BBP. Concreet hebben we berekend dat het Vlaamse BBP in 2014 instond voor 57,02 % van het Belgische BBP. Vervolgens wijzen we ook 57,02 % van de Belgische belastinginkomsten toe aan Vlaanderen. Deze proxy hebben we ook gebruikt voor alle milieubelastingen waarvoor geen aparte cijfers voor Vlaanderen bekend zijn, nl. de meeste federale milieugerelateerde belastingen, bvb. de accijnzen op transportbrandstoffen.



5.2 Inkomsten voor de periode 1981-2014

In figuur 4 geven we de evolutie weer van de totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen.

Figuur 4. Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen, constante prijzen van 2010, miljoen euro, 1981-2014



Bron: Eigen berekeningen op basis van data van Federale Overheidsdienst Financiën, Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG), Rekenhof, Agentschap Centrale Accounting, Studiedienst Vlaamse Regering.

Zoals steeds domineren de energiebelastingen het beeld van de evolutie van de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen. Verder stellen we vast dat de inkomsten in reële termen in de laatste zeven jaar niet of nauwelijks zijn geëvolueerd. Deze vaststelling kunnen we bovendien veralgemenen tot de volledige 21^{ste} eeuw: de laatste vijftien jaar zit er weinig evolutie in deze indicator. In 2004 en 2005 zijn de inkomsten uit energiebelastingen plots gestegen, door een sterke stijging van de accijnstarieven op benzine en diesel, de invoering van de Eliaheffing en de invoering en uitbreiding van de federale bijdrage op elektriciteit en gas. Sinds 2005 zien we een stabiele tot licht dalende tendens in de (reële) belastinginkomsten uit milieugerelateerde belastingen. De daling is grotendeels toe te schrijven aan de daling in de reële inkomsten uit energiebelastingen, die dan weer te wijten is aan een daling in de accijnzen op diesel en de afschaffing van de Eliaheffing. De neerwaartse knik in 2009 is vooral te wijten aan de economische crisis.

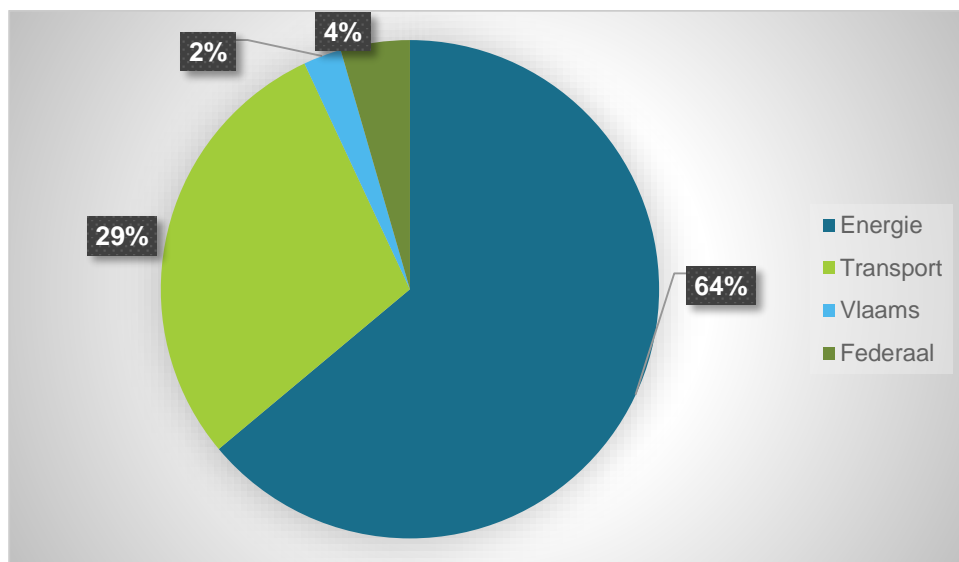
We merken op dat de impact van de belangrijke nieuwe milieugerelateerde belastingen die in 2016 zijn ingevoerd, nog niet zichtbaar is in deze grafiek. Over enkele jaren zullen vooral de verhoogde bijdrage Energiefonds en de kilometerheffing voor vrachtwagens deze indicator wellicht doen stijgen.



5.3 Verdeling van de inkomsten volgens categorie

In figuur 5 zien we de verdeling van de inkomsten tussen de vier categorieën energiebelastingen, transportbelastingen, Vlaamse milieuheffingen en federale milieutaksen.

Figuur 5. Verdeling van de totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen voor Vlaanderen, in %, voor 2014



Bron: Eigen berekeningen op basis van data van Federale Overheidsdienst Financiën, Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG), Rekenhof, Agentschap Centrale Accounting, Studiedienst Vlaamse Regering.

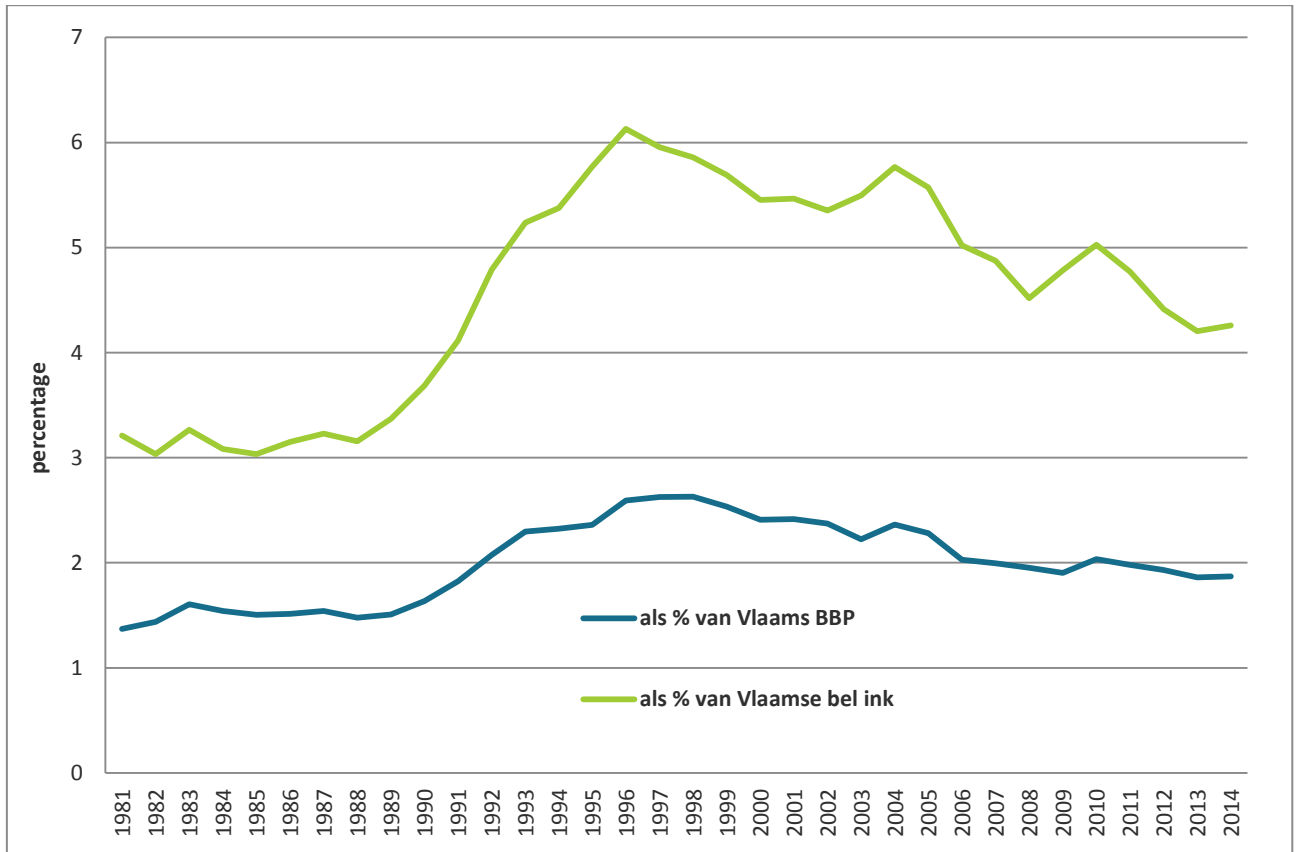
De energiebelastingen blijven in België en Vlaanderen de dominante milieugerelateerde belastingen gemeten aan alle overheidsinkomsten uit milieugerelateerde belastingen. Het overwicht is in 2014 zelfs nog licht toegenomen t.o.v. 2011, van 61,8 % tot 63,9 %.

5.4 Inkomsten als percentage van BBP en totale belastinginkomsten

In figuur 6 geven we de evolutie weer van de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als percentage van het BBP en van de totale belastinginkomsten. Het zijn deze twee indicatoren die vaak door de EU en de OESO worden gebruikt voor internationale vergelijkingen. De eerste indicator (blauwe lijn) geeft weer hoeveel de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen evolueren t.o.v. de economische groei. De laatste indicator (rode lijn) geeft het belang van milieugerelateerde belastingen weer in vergelijking met andere belastingen.



Figuur 6. Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen voor Vlaanderen, als % van het Vlaams BBP en als % van de totale Vlaamse belastinginkomsten (1981-2014)



Bron: Eigen berekeningen op basis van data van Federale Overheidsdienst Financiën, Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG), Rekenhof, Agenschap Centrale Accounting, Studiedienst Vlaamse Regering, FOD Economie.

Beide inkomstenindicatoren kennen een dalende tendens sinds 1996. Enkel in 2004 en 2009-2010 was er sprake van een opleving. De enige periode met een duidelijke stijgende tendens was de periode 1988-1996. De laatste vier jaar (2010-14) zijn de indicatoren nog significant gedaald:

- van 5,03 % naar 4,26 % voor de indicator t.o.v. de belastinginkomsten;
- van 2,03 % naar 1,87 % voor de indicator t.o.v. het BBP.

De daling is niet verwonderlijk, aangezien de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen de laatste drie jaar zijn gestagneerd (figuur 1), en zowel het BBP als de totale belastinginkomsten zijn toegenomen.

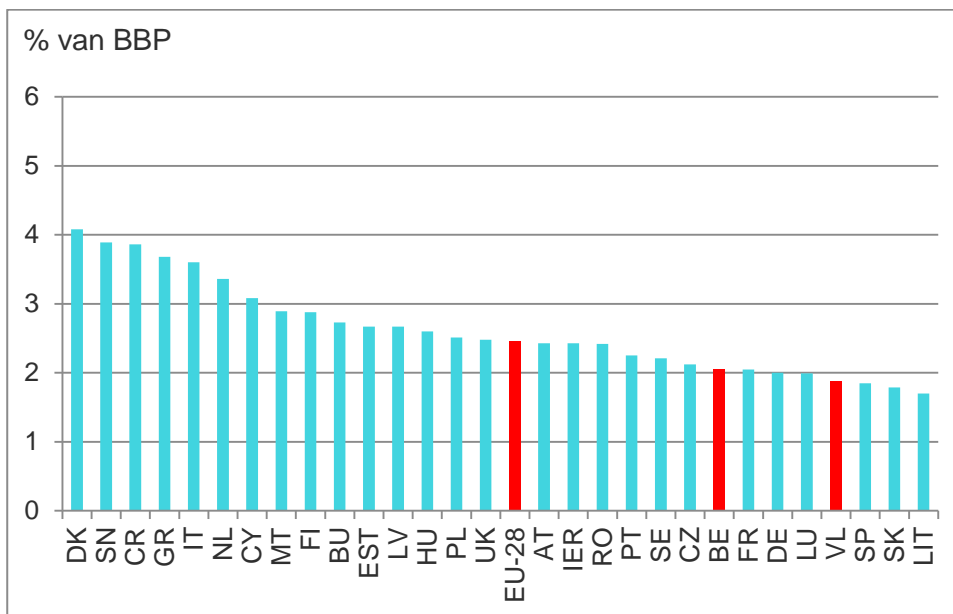


5.5 Europese vergelijking

België en Vlaanderen staan nog steeds bij de laatste plaatsen afgaande op deze indicator, en scoren merkkelijk onder het EU-gemiddelde (2,5 %). Als we de indicator ‘inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als percentage van de totale belastinginkomsten’ hadden genomen, dan staat Vlaanderen zelfs op de laatste plaats. Het is duidelijk dat België en Vlaanderen, ondanks de aanhoudende aansporingen van internationale instanties³⁰, nog steeds achterblijven op het vlak van het gebruik van milieugerelateerde belastingen.

De verklaring van het lage percentage is te vinden bij de inkomsten uit energiebelastingen. Die zijn laag in vergelijking met de rest van Europa.

Figuur 7. Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen ten opzichte van het BBP (%), EU-28, 2014



Bron: Eurostat, Docufin, Federale Overheidsdienst Financiën, Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG), Rekenhof, Agentschap Centrale Accounting, Studiedienst Vlaamse Regering, FOD Economie.

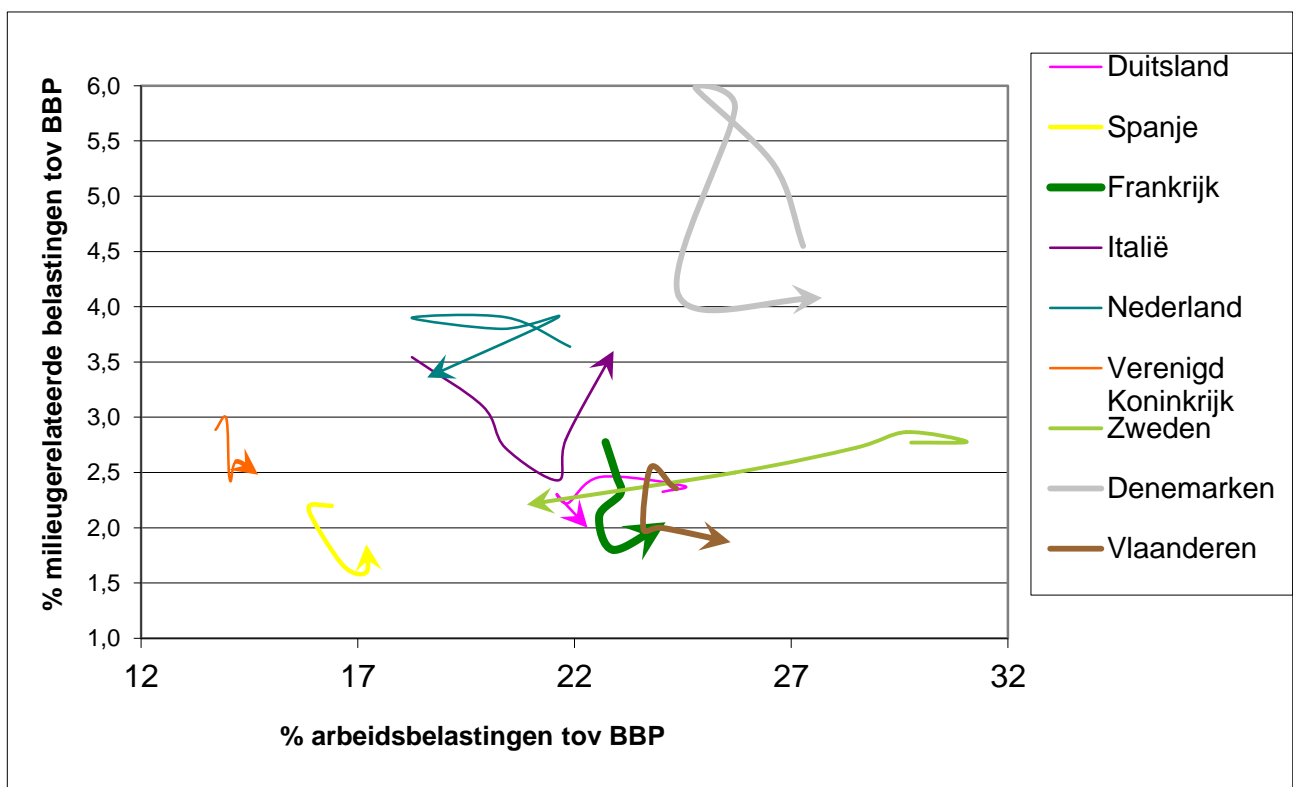
³⁰ Bijvoorbeeld in de Roadmap for a Resource Efficient Europe (2011), in de Annual Growth Survey voor 2011 en in de conclusies van de European Council van maart 2011 (European Commission 2011). De OESO formuleerde de aanbeveling voor België voor het eerst in de Environmental Performance Review over België in 1998 (OECD 1998), en daarna herhaald in de Environmental Performance Review over Belgium uit 2007 (OECD 2007). The Europese Commissie herhaalde tussen 2011 en 2016 elk jaar dezelfde oproep aan België, via de aanbevelingen van het Europees Semester, om een groene belastinghervorming door te voeren.

5.6 Milieugerelateerde belastingen versus belastingen op arbeid

De aanbeveling van de EU en de OESO aan België om de belastingen te vergroenen, wordt meestal gekoppeld aan de aanbeveling om andere lasten te verlagen. Aangezien in België vooral de lasten op arbeid relatief hoog zijn, wordt op die belasting meestal de nadruk gelegd.

Om te evalueren in welke mate de belastingen in België en Vlaanderen tegemoetkomen aan deze oproep tot het verschuiven van de belastingdruk, werden de twee belastingen in kwestie uitgedrukt in een indicator. Figuur 8 toont de evolutie van beide belastingen (uitgedrukt in belastinginkomsten) voor een aantal landen. De geselecteerde landen zijn de buurlanden, twee zuiderse en twee noordelijke landen in Europa.

Figuur 8. Percentage milieugerelateerde belastingen en arbeidsbelastingen t.o.v. BBP voor een selectie van Europese landen (incl. sociale zekerheidsbijdragen), datajaren 1995, 2000, 2005, 2008, 2011 en 2014



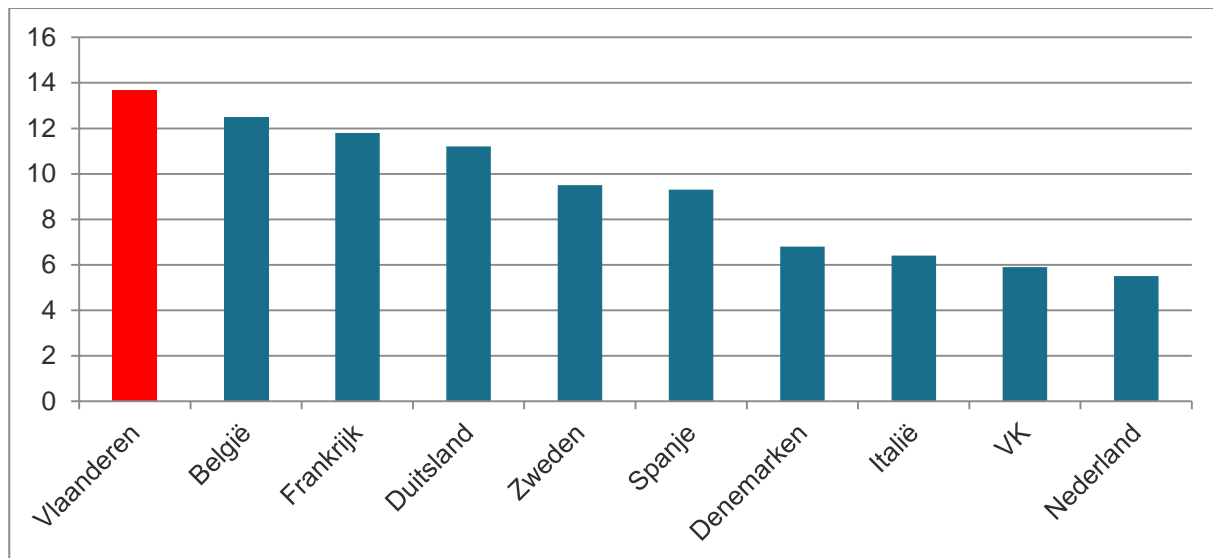
Bron: Eurostat, OESO, Fiscale Memento's, CREG, FOD Financiën, Vlaams Ministerie van Financiën en Begroting, Studiedienst van de Vlaamse Regering.

Noot: Vanaf 2014 wordt de indicator van de arbeidsbelastingen niet meer gerapporteerd door Eurostat, waardoor we noodgedwongen zijn overgeschakeld op data van de OESO, die een lichte afwijking vertonen tegenover die van Eurostat.

Acht van de negen bestudeerde landen kenden tussen 1995 en 2014 een achteruitgang in de milieubelastingen, Italië is de enige uitzondering. Op vlak van de arbeidsbelastingen is het beeld verdeeld, met zowel stijgingen als dalingen. Zoals verwacht scoort Vlaanderen hoog op arbeidsbelastingen en laag op milieubelastingen.

Ook de verhouding van de twee indicatoren (arbeid versus milieu) is interessant, omdat dit als een indicator kan worden gezien van het potentieel dat een land nog heeft voor een groene belastinghervorming. In figuur 9 geven we de verhouding weer van de inkomsten uit arbeidsbelastingen op de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen.

Figuur 9. Verhouding van de inkomsten uit arbeidsbelastingen op de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen, 2014



Bron: eigen berekeningen op basis van data van Eurostat, Fiscale Memento's, CREG, FOD Financiën, Vlaams Ministerie van Financiën en Begroting, Studiedienst van de Vlaamse Regering.

Vlaanderen scoort de eerste plaats van de bestudeerde landen, wat wil zeggen dat Vlaanderen en België nog een zeer groot potentieel hebben op vlak van groene belastinghervorming. Mogelijk zal de taxshift van de periode 2015-2019 hier al een beetje verandering in brengen, hoewel die vooral een daling van de lasten op arbeid zal veroorzaken. Maar in combinatie met de verhoogde bijdrage Energiefonds en de kilometerheffing voor vrachtwagens zou deze indicator wel kunnen dalen vanaf 2016.

5.7 Milieubelastingen per economische activiteit

De milieubelastingen per economische activiteit is een indicator die is opgenomen in de nationale milieu-rekeningen. België is dan ook verplicht deze indicator op te stellen en jaarlijks te bezorgen aan Eurostat. Het Federaal Planbureau staat in voor de gegevensverzameling en de berekening (Federaal Planbureau 2016).

Het gaat om een inkomstenindicator, die de overheidsinkomsten uit milieugerelateerde belastingen verdeelt naar welke sector de belasting betaalt. Op die manier krijgen we een beeld op wiens schouders de milieubelastingen vooral terechtkomen.

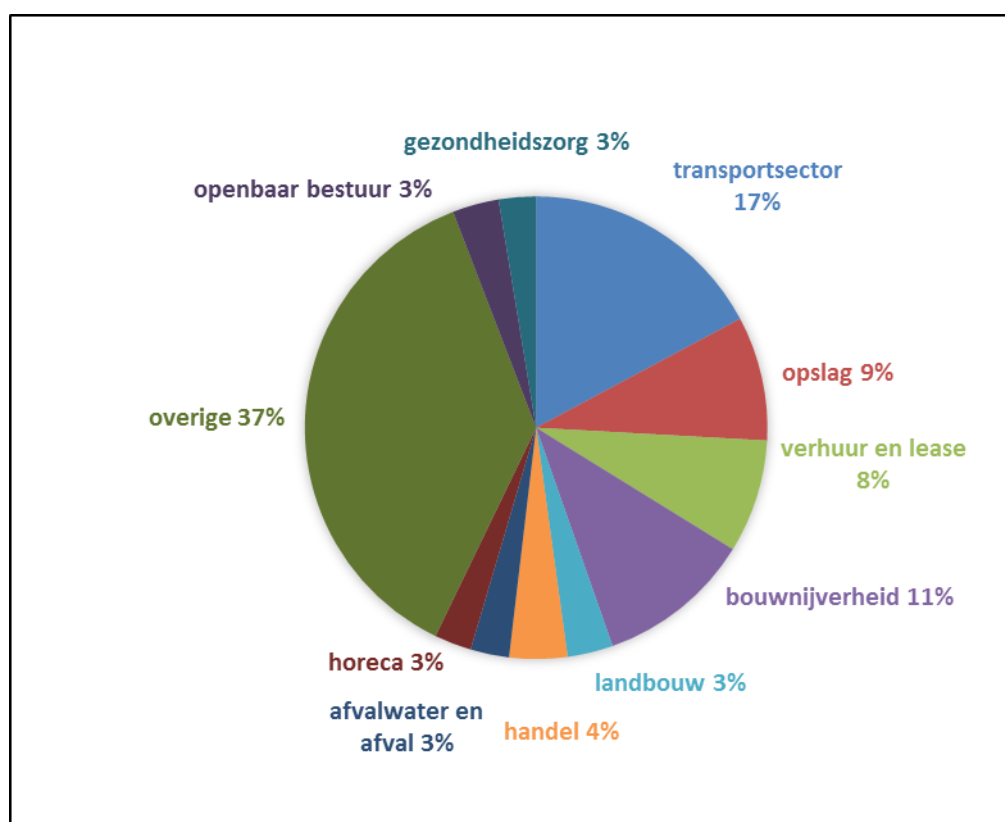
In 2014 betaalden de gezinnen 53 % van alle milieugerelateerde belastingen in België, de bedrijven 45 % en de niet-residenten 2 % (Federaal Planbureau 2016). In de laatste vier jaar is er een verschuiving geweest in de richting van de gezinnen, aangezien die in 2010 nog maar 50 % betaalden, tegenover de bedrijven 48 %.

Wellicht is dit een gevolg van de fiscale competitie tussen Europese landen, die de laatste jaren harder is geworden. Lidstaten en buurlanden concurreren elkaar met een 'race to the bottom' om meer (internationale) bedrijven naar hun land te lokken. Dit fenomeen beperkt zich niet tot milieugerelateerde belastingen, maar wordt waargenomen in zowat alle belastingcategorieën. Zo zijn ook de vennootschapsbelasting en de sociale zekerheidsbijdragen de laatste jaren gedaald.

De verschuiving is volledig toe te schrijven aan de energiebelastingen, waarvan de gezinnen in 2010 nog 43,8 % betaalden, en in 2014 al 48,8 %. Mogelijk zal deze verschuiving zich in de jaren na 2014 nog verder doorzetten, aangezien de verhoogde bijdrage Energiefonds vooral de gezinnen viseert.

De eigenlijke Eurostat-indicator verdeelt de 44 % van de belastinginkomsten die de bedrijven betalen nog verder op per economische sector, zoals we tonen in figuur 10.

Figuur 10. Inkomsten uit milieugerelateerde belastingen per economische activiteit (2014)



Bron: Federaal Planbureau (2016)

We merken op dat de sectoren 'opslag' en 'verhuur en lease' ook gedeeltelijk aan transport gelinkt zijn, omdat ze activiteiten bevatten zoals 'Diensten in verband met vervoer te land' of 'verhuur en lease van vrachtwagens'. In werkelijkheid komt dus nog een groter deel van de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen uit transportgerelateerde activiteiten en bedrijven dan de figuur doet vermoeden.

De inkomstcijfers gebruikt voor deze indicator zijn die van het Federaal Planbureau. Om de eigen Vlaamse inkomstcijfers uit onze cijfers te kunnen gebruiken, is een bijkomende studie nodig die gebruik maakt van de Vlaamse input-outputtabellen.



6 TARIEFINDICATOREN

6.1 Inleiding

Tariefindicatoren hebben het voordeel dat ze niet worden beïnvloed door schommelingen in het verbruik, zoals wel het geval is bij de inkomstenindicatoren. We dienen wel enkele bemerkingen te maken voor een correcte interpretatie van tariefindicatoren en hun evoluties. Deze bemerkingen werden grotendeels al gemaakt in het vorige MIRA-onderzoeksrapport over de indicatoren voor de vergroening van het belastingstelsel (Bachus en Defloor 2011; Bachus 2013b).

Een eerste bemerking is dat de tariefindicatoren enkel een evolutie weergeven zonder informatie over de absolute hoogte van de belasting. Hierdoor geven ze geen volledig beeld van de 'impact' van de tarieven op de eindprijs. Nochtans is het de eindprijs die bepaalt of een consument er zijn gedrag aan aanpast. Sommige tarieven kunnen – in relatieve termen – spectaculair stijgen, maar in absolute termen nog altijd minder dan 1 % van de eindprijs van bvb. een energieproduct uitmaken. Een verdubbeling van het belastingtarief zal dan naar alle waarschijnlijkheid amper een gedragseffect ressorteren. Indien men beschikt over bijkomende informatie over de eindprijs (de prijs die de eindconsument betaalt), kan men het percentage bepalen dat elk tarief inneemt in deze eindprijs. Dit geeft een vollediger beeld van de impact die de tarieven hebben op de eindprijs. Dit percentage verschilt nogal van categorie tot categorie. Bij elektriciteit en aardgas gaat het meestal om minder dan 10 % van de eindprijs, terwijl het bij aardolieproducten soms om meer dan 50 % van de eindprijs gaat. Men dient de tariefevoluties dan ook te interpreteren met dit in het achterhoofd. In paragraaf 6.7 bekijken we de tarieven in verhouding van de eindprijs.

Een tweede bemerking heeft te maken met tariefdifferentiatie. De laatste jaren heeft zich bij een groot aantal categorieën een tariefdifferentiatie voorgedaan, op basis van milieuschade ('de vervuiler betaalt'). Deze tariefdifferentiatie is wenselijk vanuit milieuoogpunt en wordt ook vaak op basis hiervan gemotiveerd. Het is echter onmogelijk om deze tariefdifferentiatie op te nemen in een overkoepelende tariefindicator, aangezien deze noodzakelijkerwijs gebaseerd is op een 'gemiddeld tarief' per categorie. Door het samentellen van verschillende tarieven gaat er heel wat relevante informatie verloren.

Een derde bemerking heeft te maken met het feit dat in de onderstaande benadering een toename van een tarief als 'vergroening' wordt aangemerkt. Vanuit milieueconomisch standpunt zou het belastingstarief echter moeten overeenstemmen met de schade voor het milieu (marginale externe kost) die de consumptie van het belaste goed met zich meebrengt. Een stijging van een tarief kan dan een 'te hoog' tarief opleveren vanuit milieueconomisch standpunt. De mate waarin dit gebeurt, wordt niet in de samengestelde tariefindicatoren opgenomen aangezien we niet beschikken over informatie over de externe kost van elke vorm van consumptie. Voor transport is echter wel heel wat geweten over de externe kosten. Volgens het MIRA-onderzoeksrapport '[Internalisering van Externe Kosten van Transport](#)' uit 2010³¹ en het [Achtergronddocument Transport](#) uit 2011, internaliseren benzinevoertuigen in 2008³² gemiddeld meer dan 100 % van hun externaliteiten³³.

³¹ Een actualisatie van dit rapport wordt begin 2017 gepubliceerd.

³² Recentere cijfers zullen begin 2017 beschikbaar zijn.

³³ De externaliteiten hebben niet enkel betrekking op milieu, maar omvatten ook congestie, ongevallen, geluidshinder en schade aan de wegen.

Voor diesel komt een heel ander beeld uit de studie naar voor: dieselwagens hebben een hogere marginale externe milieukost en worden minder belast. De studie besluit dat dieselloertuigen gemiddeld gezien ongeveer 69 % van hun marginale externe kosten internaliseren. Afhankelijk van het type weg en het tijdstip kan dit nog verder oplopen. Voor zware vrachtwagens wordt 30 tot 66 % van de veroorzaakte externe kosten geïnternaliseerd door de transport- en brandstofbelastingen.

Ook voor elektriciteit bestaan er cijfers, maar ook hier zijn ze niet meer recent³⁴. Bovendien kennen we enkel de schadekosten en niet de marginale externe kosten³⁵. De schadekosten is de monetaire schade aan mens of milieu, waarvan een deel wel en een deel niet geïnternaliseerd kan zijn. De marginale externe kost is daarentegen niet geïnternaliseerd in de prijs. De externe kost is dus een deel van de schadekost (Nijs et al. 2011).

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de schadekosten³⁶, zowel van productiezijde als van gebruikerszijde. De omvang van de schade varieert sterk naargelang de gebruikte productietechnologie. In de tabel wordt ook de evolutie van de (totale) taksen op elektriciteitsgebruik weergegeven. De vergelijking van taksen met de schadekosten van stroomgebruik, geeft een (rudimentair) inzicht over de mate waarin die schade geïnternaliseerd is in de kostprijs.

Tabel 5. Schadekosten van en taksen op het gebruik van elektriciteit, uitgedrukt in euro/MWh (Vlaanderen, periode 2000-2010)

technologie	Schadekost stroomproductie	Schadekost stroomgebruik**	Totale taks* hoogspanning	Totale taks* laagspanning
Klassieke kolencentrale	20,7	22,6	1,68	4,64
Oliecentrale (zware olie)	23,9	25,9	1,68	4,64
Gewone gascentrale	14,9	16,5	1,68	4,64
STEG	9,6	11,0	1,68	4,64
Windmolens op land	1,5	2,6	1,68	4,64
nucleair	2,3	3,4	1,68	4,64
PV op dak	8,4	9,8	1,68	4,64

* De taksen zijn het rekenkundig gemiddelde voor de periode 2000-2010 (één observatie per jaar), uit onze eigen berekeningen; inclusief accijnzen, federale bijdrage en andere heffingen en toeslagen op elektriciteit.

** Nijs et al. (2011) vermelden op p. 83 de schadekosten van stroomproductie. Wil men ook de schadekosten die samenhangen met de transmissie en distributie van elektriciteit in rekening brengen, dan dienen die schadekosten vermeerderd te worden met volgende 2 kostenposten (zie p. 66 in Nijs et al. (2011)):

- circa 1 euro/MWh: schadekost van transmissie- en distributie-infrastructuur, gerelateerd aan de visuele impact, elektromagnetische velden, emissies van materialengebruik en infrastructuur, en effecten op biodiversiteit en landgebruik;
- een verhoging met ongeveer 4 % als gevolg van de gemiddelde transmissie- en distributieverliezen per eenheid gebruikte elektriciteit.

Bron: Nijs e.a. (2011), Fiscale Memento's, CREG, eigen berekeningen

³⁴ Een Actualisering van de beschreven studie zal gepubliceerd worden in 2017.

³⁵ Uit Nijs e.a. (2011), p. 83 & p. 66. We merken op dat deze studie wel de schadekosten berekent, maar niet de externe kost. Een deel van de schadekosten kan geïnternaliseerd zijn via taksen, verhandelbare emissierechten of andere instrumenten. Maar de Studie van Nijs berekent niet welk deel van de schadekosten geïnternaliseerd is. Daarom dienen de cijfers en de conclusies hier met voorzichtigheid te worden behandeld.

³⁶ Milieuschade plus schade door ernstige ongevallen.

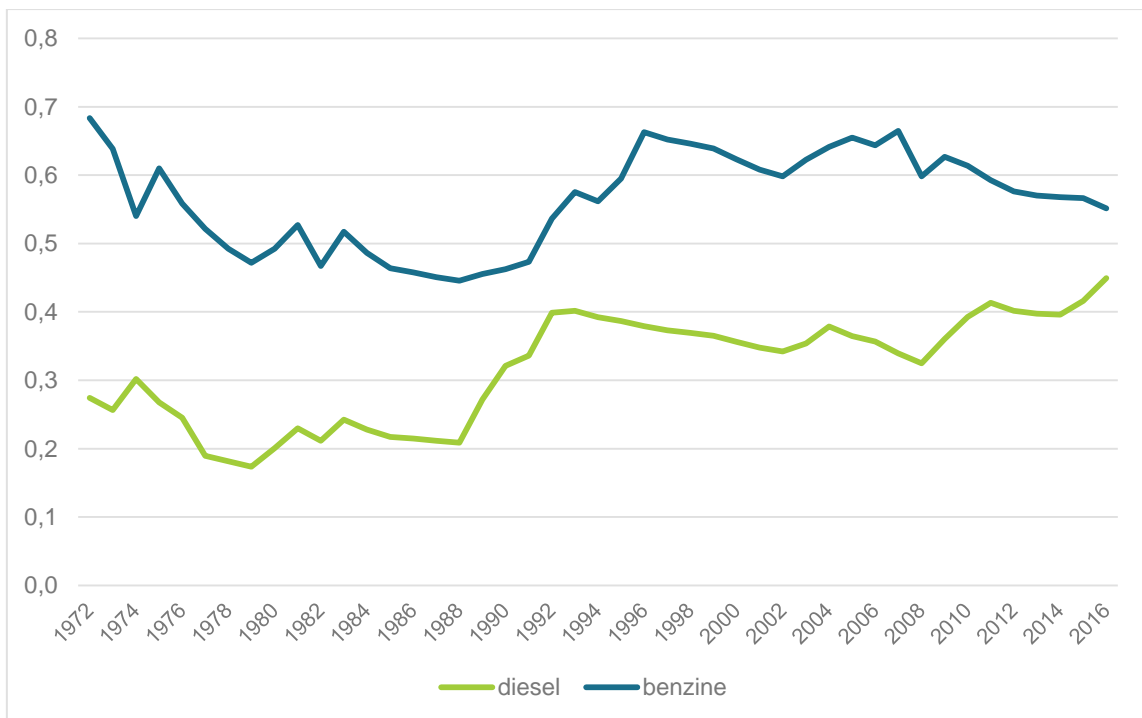
Uiteraard kunnen we de externe kost uit 2010 enkel vergelijken met het belastingniveau uit 2010. Bij gebrek aan bestaande inschatting van de externe kosten van elektriciteitsgebruik, kunnen we het huidige belastingniveau niet vergelijken met de huidige schadekosten.

De cijfers suggereren dat de belastingniveaus in 2010 ruim onvoldoende waren om de externe kosten te internaliseren. Anno 2016 stellen we wel vast dat de belastingen op elektriciteit sterk zijn gestegen, door verschillende maatregelen, maar vooral door de ‘verhoogde bijdrage Energiefonds’, ook bekend in de volksmond als de ‘Turteltaks’. Hierdoor is de belasting op elektriciteitsverbruik per MWh voor gezinnen gestegen van € 9,7 in 2015 tot € 39,3 in 2016. Deze taks wordt in detail besproken in paragraaf 3.2.1 en ook bij de bespreking van de geaggregeerde tariefindicatoren in paragraaf 6.3.1.

6.2 Individuele tarieven

Voor de individuele tarieven volgen we zoals steeds de evolutie van de transportbrandstoffen diesel en benzine. De keuze voor die twee producten is genomen om twee redenen. Ten eerste zijn deze twee belastingen (in Vlaanderen) goed voor bijna 57 % van de totale overheidsinkomsten uit milieugerelateerde belastingen. Ten tweede is deze belasting zowat de enige die in alle landen bestaat, waardoor een internationale vergelijking mogelijk wordt. In figuur 11 geven we de (reële) evolutie weer van de tarieven op loodvrije benzine en diesel.

Figuur 11. Evolutie van de accijnzen op loodvrije benzine en diesel, 1972-2016, euro per liter, constante prijzen van 2010



Bron: eigen berekeningen op basis van data van www.petrofed.be

Het verschil in accijnzen tussen diesel en benzine was het grootst in de jaren '70. Daarna zijn de twee tarieven stilaan naar elkaar toegegroeid tot in 1993. Vervolgens volgde een periode van 15 jaar waarin het verschil weer groter werd. Sinds 2010 wordt het verschil weer kleiner. In 2010 was het verschil in accijns nog 24 cent per liter; in 2016 is dit gezakt tot minder dan 14 cent. We verwachten dat deze tendens zich de komende jaren zal verderzetten, en dat de twee tarieven voor het eerst op een gelijk niveau zullen komen in 2018 zoals aangekondigd door de federale regering in het kader van de taxshift van 2015. In de grafiek zien we zelfs lichtjes al het effect van de federale taxshift, waardoor de tarieven voor diesel en benzine stilaan naar elkaar toe bewegen.

Verder valt het op dat het tarief van diesel op 44 jaar tijd in reële termen is gestegen met zo'n 66 %, maar dat van benzine is zelfs iets gedaald.

6.3 Geaggregeerde tarieven energiebelastingen³⁷

6.3.1 Elektriciteit en aardgas

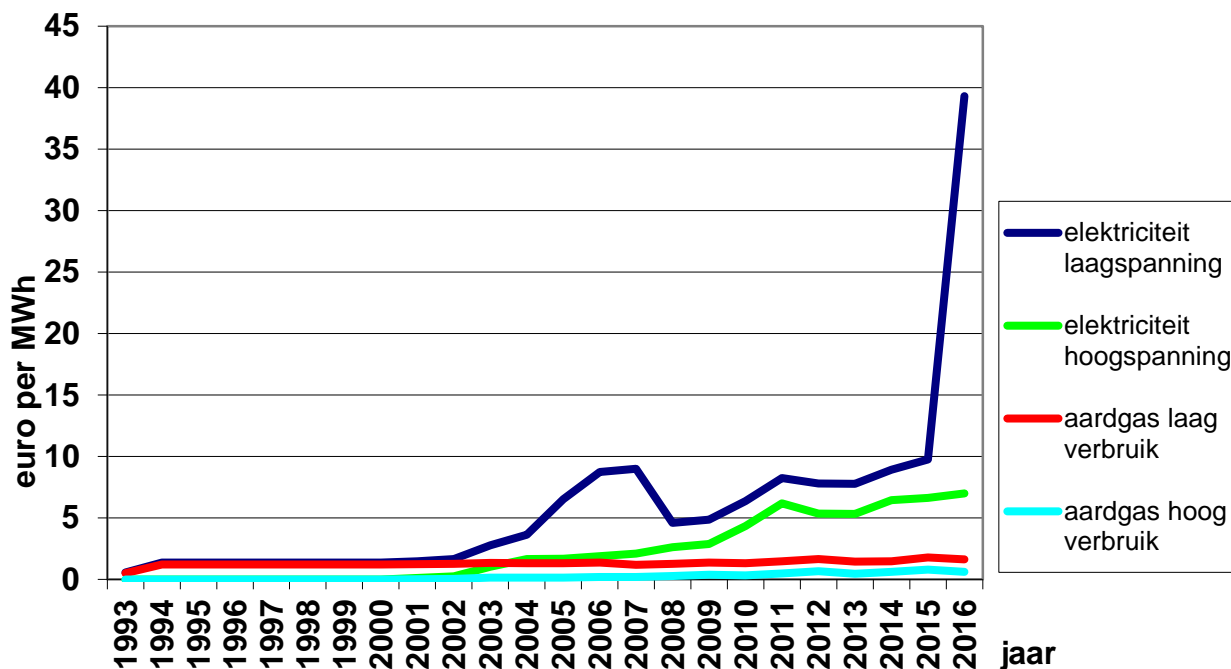
De belastingen, toeslagen en heffingen op elektriciteit en aardgas zijn een complex kluwen van federale en Vlaamse maatregelen die veel dalen, stijgen, worden afgeschaft en worden bijgecreëerd. Bovendien bestaan er nog veel vrijstellingen, verminderingen en gedifferentieerde tarieven, wat de transparantie niet ten goede komt. We geven hier een overzicht van de in 2016 geldende heffingen:

- Bijdrage op de energie op elektriciteit (onderdeel van de accijnsbelastingen(federaal)).
- Federale bijdrage op de energie, bestaande uit de volgende onderdelen:
- Dekking van de werkingskosten van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG).
- Financiering van de verplichtingen die voortvloeien uit de denuclearisatie van de nucleaire sites BP1 (het voormalige Eurochimic) en BP2 te Mol-Dessel (de oude afvalverwerking van het Studiecentrum voor Kernenergie SCK).
- Financiering van de sociale maatregelen voor de taak van de OCMW's inzake sociale openbaardienstverplichtingen (ODV).
- Financiering van de reële nettokost die voortvloeit uit de toepassing van de maximumprijzen voor elektriciteit en gas (ook bekend als de toeslag beschermde klanten).
- Toeslag bestemd om de reële nettokosten te compenseren die door de netbeheerder gedragen worden naar aanleiding van de aankoop- en verkoopverplichting van groenestroomcertificaten (federaal).
- Toeslag voor de financiering van offshore windturbineparken (federaal).
- Toeslag voor de financiering van maatregelen ter bevordering van rationeel energiegebruik (REG) (Vlaams).
- Toeslag voor de financiering van maatregelen ter bevordering van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen (Vlaams).
- Toeslag groenestroomcertificaten (Vlaams).
- Verhoogde bijdrage Energiefonds (Vlaams).

³⁷ We merken op dat we, zoals alle andere statistische bronnen, we de transportbrandstofbelastingen integraal opnemen in de energiebelastingen, en niet in de transportbelastingen.

In figuur 12 geven we de evolutie weer van de belastingen op elektriciteit en aardgas. We nemen vier tarieven op, namelijk voor hoog- en laagspanning voor elektriciteit en klein- en grootverbruikers voor aardgas. Alle bedragen zijn in euro per Megawattuur (MWh).

Figuur 12. Tarieven³⁸ elektriciteit en aardgas (nominale tarieven, euro per MWh), Vlaanderen, 1993-2016



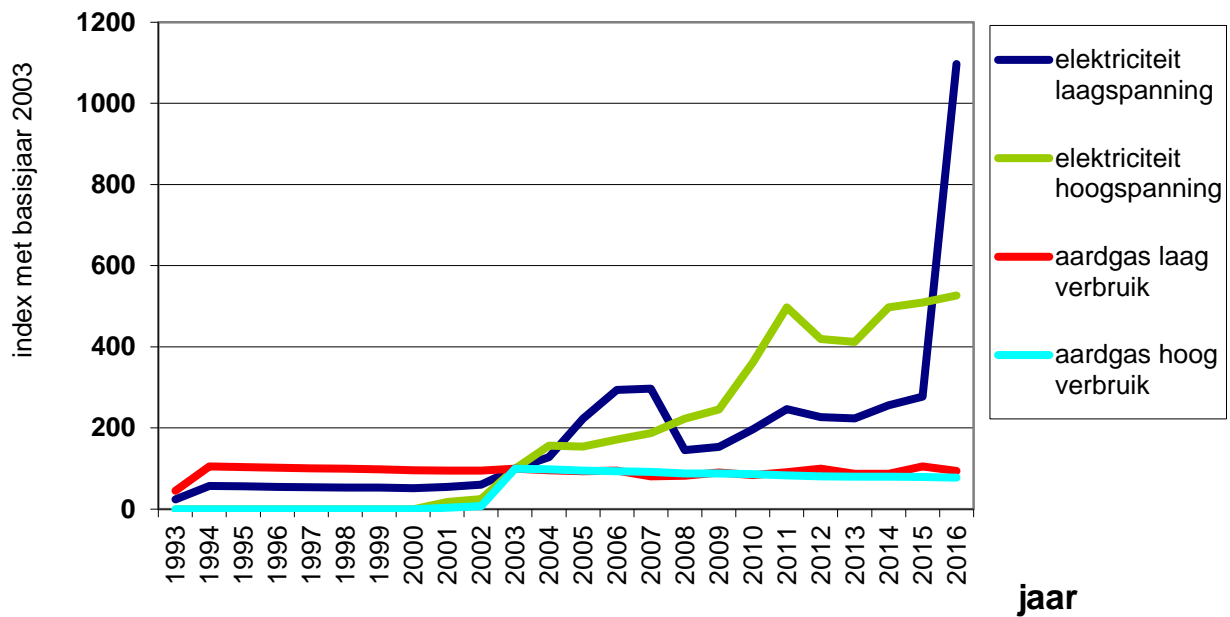
Noot: voor elektriciteit laagspanning is het profiel gekozen van een gemiddeld gezin met 3.500 kWh verbruik.

We kunnen niet naast de spectaculaire stijging kijken op de belastingen op elektriciteit met laagspanning, die door alle gezinnen en de meeste bedrijven gebruikt wordt, behalve een dertigtal Vlaamse bedrijven die rechtstreeks op het hoogspanningsnet zijn aangesloten. De oorzaak van de opzichtige stijging is de verhoogde bijdrage Energiefonds ('Turteltaks'). Die heffing verhoogt de totale belastingdruk op elektriciteitsgebruik met laagspanning met 300 % op één jaar tijd. Hoe hoog de stijging dient ingeschat te worden t.o.v. de eindprijs van elektriciteit wordt uitgelegd in paragraaf 6.7.

Op basis van de tariefevoluties kunnen we een tariefindicator voor aardgas en elektriciteit berekenen die enkel naar de evolutie en niet naar de absolute bedragen kijkt. Het resultaat wordt voorgesteld in figuur 13.

³⁸ Met 'tarieven' bedoelen we in deze studie steeds 'belastingtarieven'; niet te verwarren dus met de 'tarieven voor gas en elektriciteit' waarmee vaak de 'prijzen' worden bedoeld.

Figuur 13. Tariefindicator elektriciteit en aardgas (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), Vlaanderen, 1993-2016

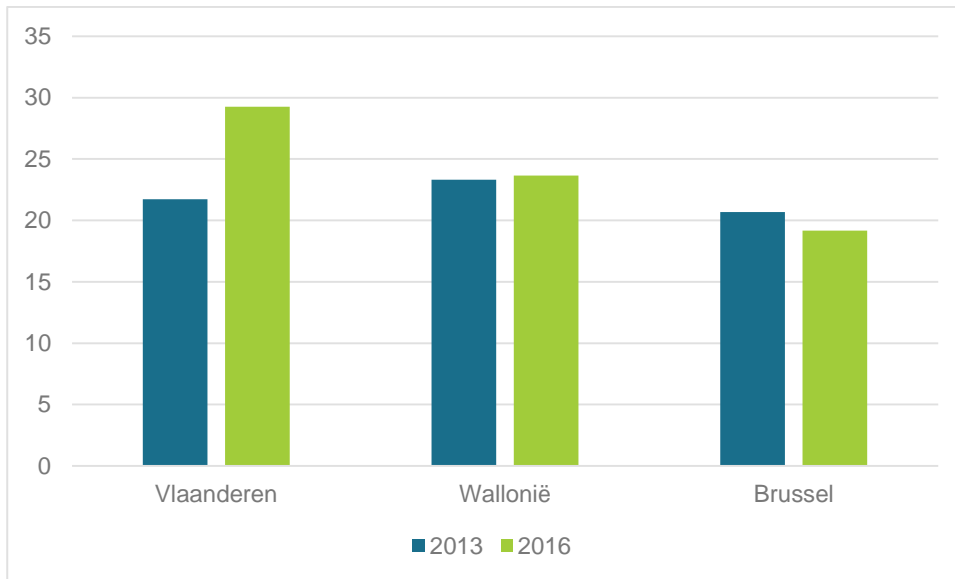


Het wekt geen verwondering dat deze grafiek in reële termen hetzelfde opvallende resultaat als de vorige grafiek vertoont in 2016, door de verhoogde bijdrage Energiefonds. De stijging is opvallend, maar moet misschien toch enigszins worden gerelativeerd door te kijken naar de impact van de heffing op de eindprijs. Deze analyse gebeurt in paragraaf 6.7. We merken overigens op dat we met onze studie enkel uitspraken doen over belastingen, en niet bvb. over het prijspeil van elektriciteit of andere energieproducten. De daling van de internationale energieprijzen van de laatste drie jaar heeft onmiskenbaar zijn invloed gehad op de prijsevolutie van elektriciteit in Vlaanderen. Uit de prijstabellen van de CREG³⁹ blijkt dat de prijs van elektriciteit per MWh voor een gemiddeld Vlaams gezin tussen september 2013 en september 2016 gestegen is met 35 %. Die stijging is (zeer) substantieel, maar uiteraard veel minder dan de 300 % stijging van de belastingen op elektriciteit. De vergelijking met de andere twee gewesten illustreert dan weer de grote impact van de Vlaamse heffing: in Wallonië is de gemiddelde prijs voor een gemiddeld gezin in dezelfde periode gestegen met 1,6 % en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest was er een daling met 7,3 %.

Onderstaande grafiek vergelijkt de drie gewesten met een observatie in 2013 en een in 2016.

³⁹ <http://www.creg.info/Tarifs/boordtabel.pdf> en <http://www.creg.info/Tarifs/Boordtabel-Tableaubord/boordtab201309.pdf>

Figuur 14. Evolutie van de prijs van elektriciteit van een gemiddeld gezin, vergelijking van de drie gewesten (EUR/MWh)



Bron: Prijstabellen CREG en eigen data

6.3.2 Aardolieproducten en steenkool

In dit deel gaan we in op de belastingen op aardolieproducten en steenkool.

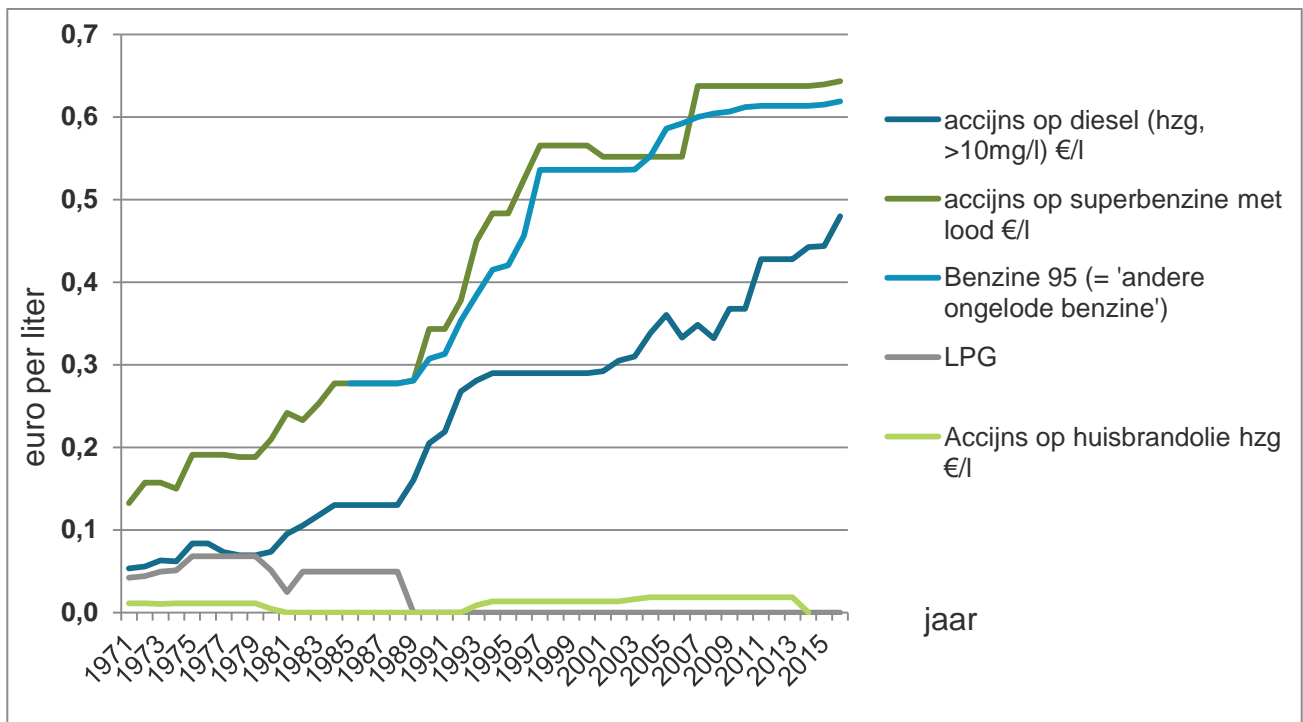
De onderstaande twee figuren focussen op de transportbrandstofbelastingen⁴⁰, die binnen de groep van de energiebelastingen instaan voor het grootste deel (90 %) van de belastinginkomsten. In figuur 15 wordt de evolutie van de accijnstarieven op benzine, diesel, LPG en huisbrandolie weergegeven.

De accijnzen op brandstoffen zijn de oudste milieugerelateerde belasting in ons land. In hun veertigjarig bestaan hebben ze al vele volatiele, maar ook al vele stabiele periodes gekend. Tussen 2006 en 2011 is het grootste aantal aanpassingen gebeurd, namelijk 43 (vooral voor diesel), omdat in die periode (af en toe) het Cliquetsysteem⁴¹ en het omgekeerde Cliquetsysteem in voege waren. In 2012 was er geen enkel wijziging, in 2013 slechts één, en in 2014 weer geen enkele. In 2015 waren er 5 wijzigingen, zowel door indexatie, als door het positieve en het negatieve Cliquetsysteem. In 2016 waren er tot half oktober al vijf wijzigingen doorgevoerd: één indexatie, vier keer het positief Cliquetsysteem (stijging van de accijns op diesel t.g.v. de federale taxshift), en één keer het negatief Cliquetsysteem (daling van de accijns op benzine t.g.v. de federale taxshift).

⁴⁰ Net zoals alle andere statistische bronnen nemen we de transportbrandstofbelastingen integraal op in de energiebelastingen, en niet in de transportbelastingen.

⁴¹ Op 1 april 2004 is het zogenaamde cliquetsysteem ingevoerd. Dit zorgt ervoor dat indien de officiële olieprijs (exclusief BTW en accijnzen) daalt, de bijzondere accijnzen stijgen. Deze verhoging bedraagt de helft van de vermindering van de olieprijs. Voor elke twee cent dat de olieprijs daalt, gaat één cent naar accijnzen en één cent naar de uiteindelijke afnemer. Dit is, hoewel niet uitgevoerd uit milieu-oogpunt, een soort automatische vergroening van het belastingstelsel. In geval van prijsstijging van aardolie wordt het cliquetsysteem namelijk niet toegepast. Bij het 'omgekeerde cliquetsysteem' is de logica andersom: het gaat om een automatische daling van de accijnzen indien de olieprijs stijgt. Beide systemen zijn gebonden aan voorwaarden en zijn slechts in bepaalde periodes geldig. Tussen 2006 en 2011 werd het systeem veelvuldig toegepast, waarna het werd afgeschaft. Vanaf het najaar 2015 deed het weer zijn intrede in het kader van de federale taxshift. Op een jaar tijd is het sindsdien zeven maal toegepast, zowel in de positieve (diesel) als in de negatieve (benzine) zin.

Figuur 15. Tarieven voor motorbrandstoffen (nominale tarieven, euro per liter), Vlaanderen, 1971-2016



Bron: Fiscale Memento's, Petroleumfederatie

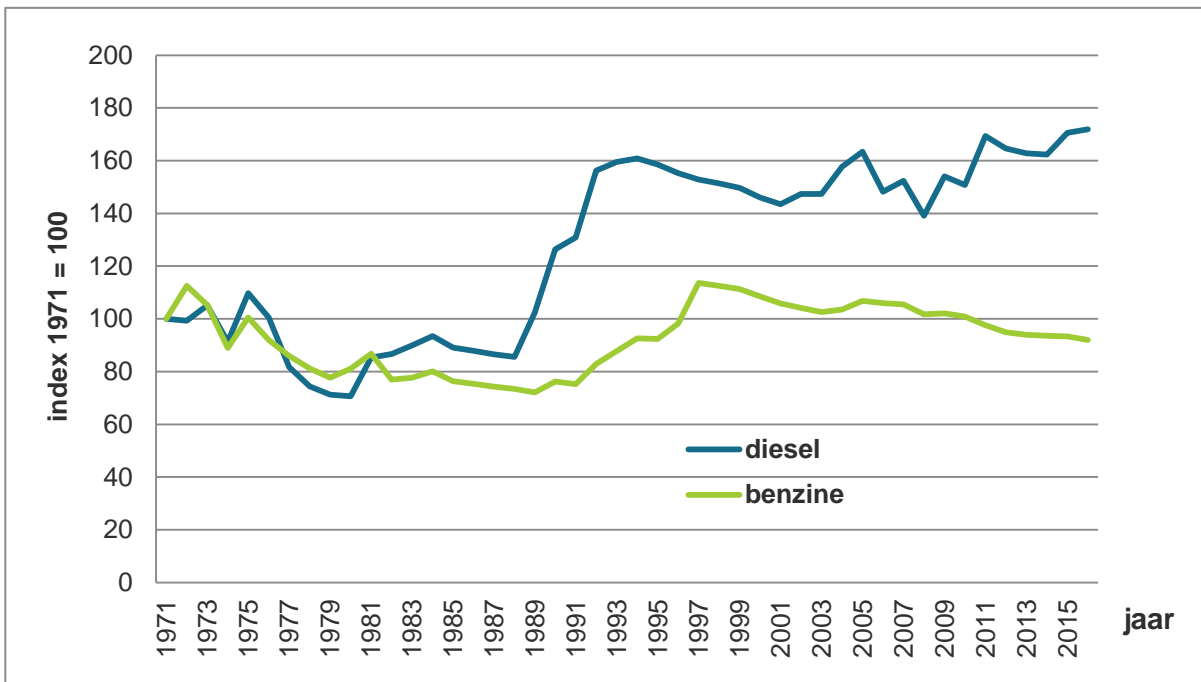
De sterke stijging van de accijnstarieven die op het eerste gezicht uit figuur 15 blijkt, mag niet zomaar worden aangenomen, aangezien het hier om nominale tarieven gaat. Om de hoogte van de stijging in te schatten, kan men beter met een reële index werken, zoals in figuur 16.

Door het wegwerken van het effect van de inflatie krijgen we een heel ander beeld over de evolutie van de accijnzen op benzine en diesel. Voor benzine kunnen we besluiten dat er – in reële termen – helemaal geen stijging geweest is. Per liter benzine is de accijns – uitgedrukt in koopkrachttermen – nog precies hetzelfde als (of zelfs iets lager dan) 40 jaar geleden. Tussen 1989 en 1997 zijn de accijnzen op benzine wel opmerkelijk toegenomen, met 40 % op acht jaar. Sinds 1997 is de belasting op benzine dan weer geleidelijk gedaald, met 21,7 %. Deze evolutie zal zich naar verwachting doorzetten tot en met 2018, wanneer de federale taxshift volledig geïmplementeerd zal zijn.

Voor diesel zien we wel een stijging van ruim 70 %, maar dat verschil wordt deels verklaard door de lage accijns op diesel bij de start van het systeem in 1971. Voor diesel hebben we een periode van opmerkelijke stijging gekend tussen 1989 en 1995. Op zes jaar tijd stegen de accijnzen op diesel met maar liefst 70 %. In de periode 1995-2014 was er een bescheiden toename van 4 %. Tussen 2014 en 2016 is er een duidelijk stijging met bijna 10 %, die grotendeels is toe te schrijven aan de federale taxshift.



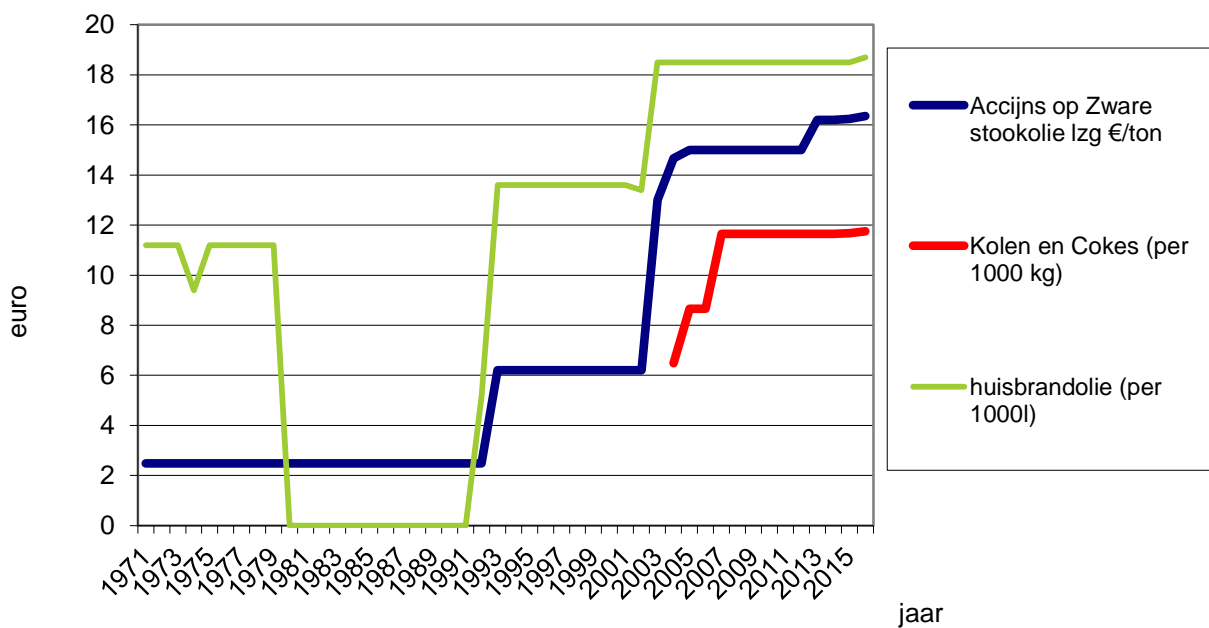
Figuur 16. Tarieven voor benzine en diesel, Vlaanderen, 1971-2016, reële index, basisjaar 1971



Bron: data Belgische petroleumfederatie, NBB

Onderstaande grafiek geeft de evolutie weer van de taksen op zware stookolie, kolen en cokes, en huisbrandolie.

Figuur 17. Tarieven zware stookolie, huisbrandolie en steenkool (nominale tarieven, euro per ton), Vlaanderen, 1971-2016



Bron: Fiscale Memento's, Petroleumfederatie

Zoals het geval is voor de meeste energiebelastingen, werden de accijnstarieven van zware stookolie, kolen en huisbrandolie vroeger niet aangepast aan de index voor consumptieprijzen. Hierdoor nemen ze in reële termen licht af met de snelheid van de inflatie, tenzij de regering tot een actieve verhoging beslist, hetgeen enkele keren gebeurd is. Sinds 2015 is met deze traditie gebroken, en zijn de tarieven al twee jaar op rij wel lichtjes gestegen met de index.

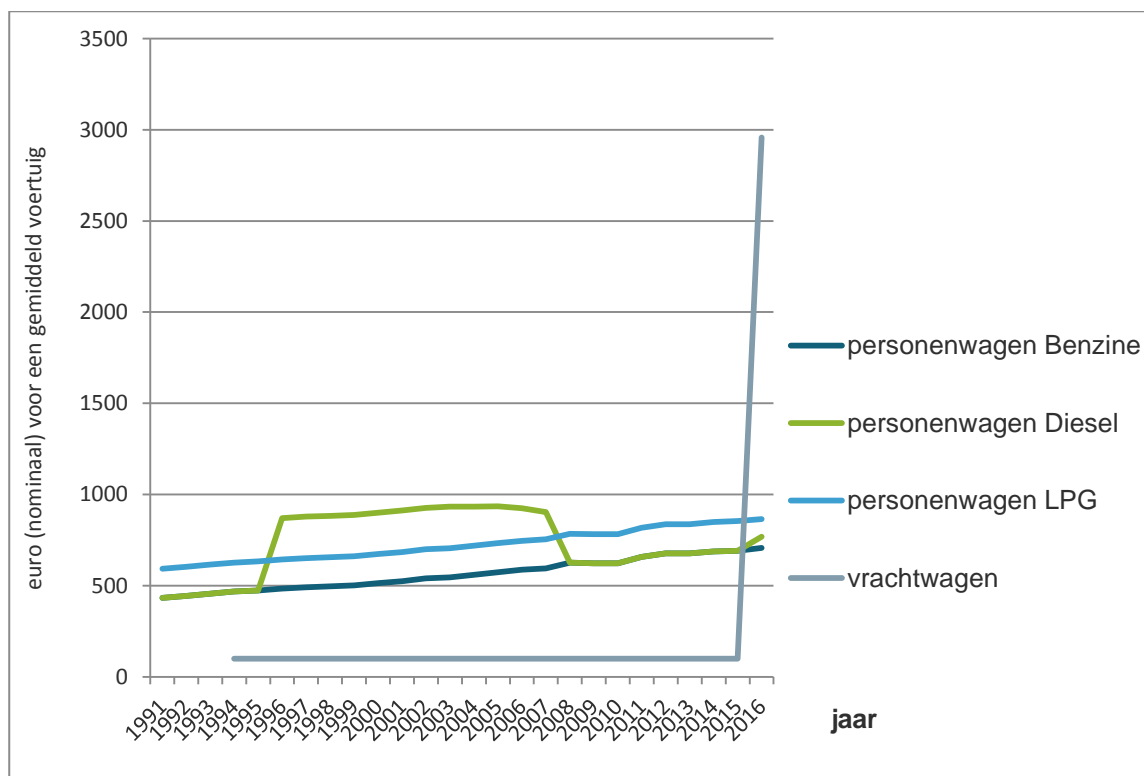
We merken op dat de huishoudens zijn vrijgesteld van de accijns op steenkool. De grafieken geven geen duidelijke informatie over het feit of de belastingen op huisbrandolie hoog of laag zijn, en dus of externe kosten sterk zijn geïnternaliseerd of niet. Om daar een oordeel over te kunnen vellen, is het zinvol om de belasting te beschouwen als percentage van de eindprijs. Dat gebeurt verder in het rapport, in paragraaf 6.7.

Wat niet tot uiting komt in de grafieken met de tariefindicatoren, zijn de vrijstellingen voor een aantal hernieuwbare alternatieven. Biobrandstoffen, ethanol en methanol zijn vrijgesteld van accijnzen.

6.4 Geaggregeerde tarieven transportbelastingen

De intrede van het rekeningrijden voor vrachtwagens heeft de indicator zoals verwacht sterk beïnvloed: in 2016 wordt een spectaculaire stijging waargenomen van het jaarlijkse tarief voor vrachtwagens.

Figuur 18. Jaarlijkse tarieven voor transport



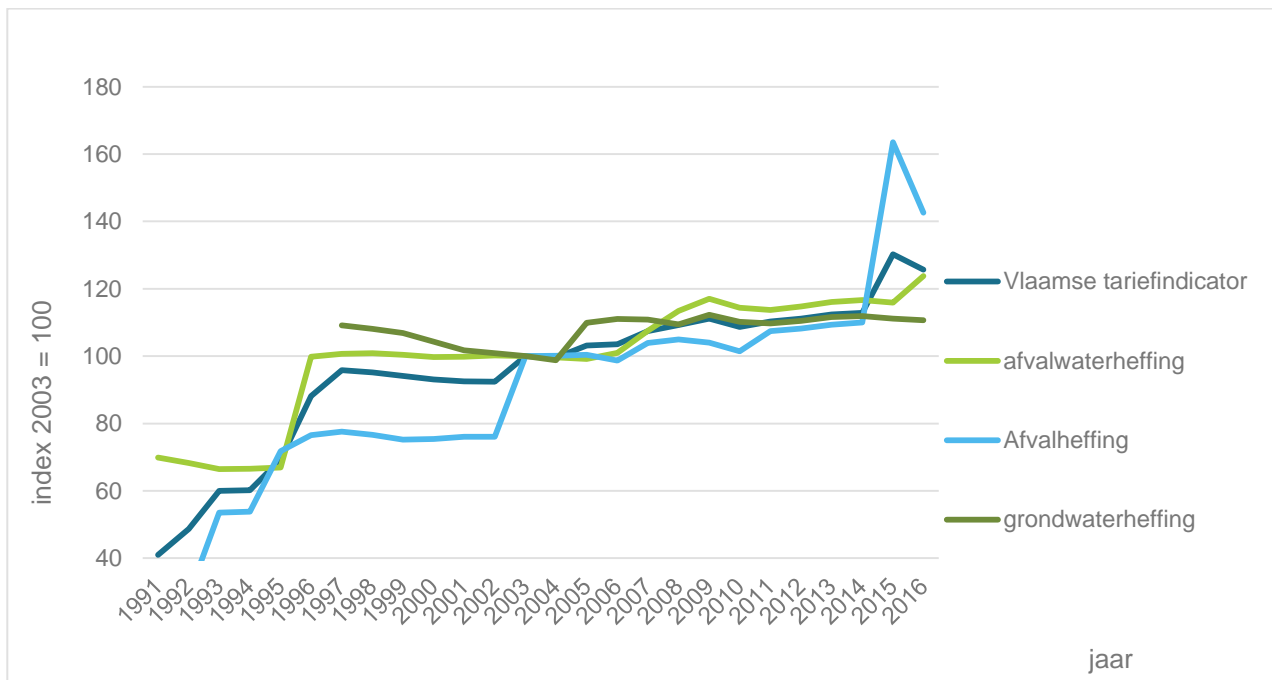
Bron: Vlaamse belastingdienst, eigen berekeningen

Noot: Voor vrachtwagens werd uitgegaan van een gemiddeld aantal km per jaar van 20.393 km (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer 2015).

6.5 Geaggregeerde tarieven Vlaamse milieuheffingen

Er zijn drie grote categorieën Vlaamse heffingen: de heffingen op afvalwater, grondwater en afval. Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd. De Vlaamse tariefindicator, die de afvalwaterheffing, de grondwaterheffing en de afvalheffing bevat⁴², wordt weergegeven in figuur 19.

Figuur 19. Vlaamse tariefindicator (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), 1991-2016



Bron: Vlaamse Milieumaatschappij, OVAM, Nationale Bank van België, eigen berekeningen

Bij de afvalstoffenheffing merken we op dat het gaat om de heffing die moet betaald worden voor het storten of verbranden van afval en niet om de prijs die de burgers moeten betalen voor de ophaling en verwerking van hun afval. Dat laatste is eerder een retributie⁴³ dan een belasting en wordt beslist op gemeentelijk niveau, wat geen deel uitmaakt van deze studie. Voor de afvalstoffenheffing selecteerden we vier deelindicatoren:

- storten op een daartoe vergunde stortplaats van brandbare afvalstoffen;
- storten op een daartoe vergunde stortplaats van niet-brandbare afvalstoffen;
- verbranden van afvalstoffen in een daartoe vergunde installatie;
- verbranden van recyclageresidus van bedrijven die dit gebruiken voor aanmaak van nieuwe producten.

Het gaat telkens om een basistarief, waarop tal van uitzonderingen, verminderingen en vrijstellingen mogelijk zijn, meestal omwille van milieuredenen, zoals het verbranden van recyclageresidu's van papier- en kartonafval.

⁴² De Vlaamse tariefindicator is het rekenkundig gemiddelde van deze drie deelindices.

⁴³ Een retributie is een individueel toegerekende bijdrage aan de kosten gemaakt door de overheid voor geleverde goederen of diensten.

De indicator voor de afvalwaterheffing is gebaseerd op het (jaarlijks geïndexeerde) eenheidstarief voor de heffing op waterverontreiniging (rekenkundig gemiddelde van het tarief voor oppervlaktewaterlozers en dat voor rioollozers).

De indicator voor de grondwaterheffing is het gemiddelde van twee indexen, nl. die door grondwaterwinning voor drinkwaterdistributie en de winning voor een verbruik tot 30.000 m³ per jaar uit een niet afgesloten grondwaterlaag (freatisch water). Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd.

Evolutie van de indicator

De belangrijkste tariefwijziging in de Vlaamse milieuheffingen in de laatste drie jaar vond plaats bij de afvalheffing. Om budgettaire redenen werden in 2015 alle tarieven in één keer verhoogd met 50 %. In 2016 werden, na overleg met de afvalverwerkingssector, een aantal van de verhogingen weer gemilderd. De stijging van de indicator voor afvalwaterheffing in de periode 2006-2009 is volledig toe te schrijven aan de differentiatie die sinds 2006 is ingevoerd tussen beide types van lozers. Tussen 2006 en 2009 is het eenheidstarief voor de rioollozers met 39 % gestegen, terwijl het tarief voor de oppervlaktewaterlozers (in reële termen) constant is gebleven. Na de hervorming van de afvalwaterheffing in 2005 is er een nieuwe hervorming geweest in 2013. Er wordt een financierende heffing toegevoegd voor bedrijven die op riool lozen. In 2015 werden de tarieven voor de afvalwaterheffing opnieuw verhoogd.

De Vlaamse tariefindicator geeft het gemiddelde weer van de hierboven besproken evoluties. De afvalheffing heeft de grootste impact, waardoor de Vlaamse indicator sterk gestegen is in 2015 en daarna weer wat gedaald in 2016.

Andere opmerkingen over Vlaamse milieuheffingen

Net zoals in het vorige rapport (Bachus 2013b) nemen we de mestheffing niet op in de tariefindicator, omdat het heffingensysteem in 2007 vervangen is door een systeem met een norm en administratieve boetes in geval van overtredingen. Door het feit dat de bedragen van de boetes in principe op voorhand gekend zijn, vertoont dit instrument een aantal gelijkenissen met een heffing. Maar toch is het nog steeds een systeem van boetes, en niet van heffingen, waardoor het geen plaats krijgt in de indicatoren. Ter informatie vermelden we dat in 2014 3.482 boetes werden opgelegd, verspreid over 21 verschillende types van boetes. Het gevorderde bedrag bedraagt 3,4 miljoen euro (Vlaamse Landmaatschappij 2015).

In 2015 besliste de Vlaamse Regering om een heffing van 6 miljoen euro op te leggen op de reserves van de beheersorganismen voor batterijen (Bebat) en voor elektrische en elektronische apparaten (Recupel) (Vlaams Parlement 2015). De reden is dat beide organismen in het verleden een grote financiële reserve hebben opgebouwd, omdat de milieubijdragen bij aankoop van batterijen of een toestel, veel hoger waren dan de kosten die moeten gemaakt worden voor een correcte verwerking. De milieubijdragen die de consument betaalt zijn ondertussen sterk verlaagd, zelfs tot onder de noodzakelijke verwerkingskost, waardoor de reserves van Recupel en Bebat langzaamaan beginnen af te nemen. Maar omdat de reserves (en de budgettaire noden) zo hoog waren, besliste de regering tot deze eenmalige bijkomende heffing. Deze heffing wordt verder niet meegenomen in onze tarieven.



6.6 Geaggregeerde tarieven: de globale tariefindicator

De globale tariefindicatoren worden gebaseerd op alle hierboven besproken categorieën: energiebelastingen, transportbelastingen, Vlaamse milieuheffingen en federale milieutaksen. Voor elke categorie wordt een (gewogen) gemiddelde berekend. De gewichten bij de indicator voor energie⁴⁴ zijn gebaseerd op het verbruik van elk energieproduct voor elk jaar apart. De gewichten bij de indicator voor transport⁴⁵ zijn gebaseerd op het voorkomen van elke categorie voertuigen in het totale aantal voertuigen. De indicator voor de Vlaamse heffingen is een rekenkundig gemiddelde van de drie deeltarieven.

In figuur 20 wordt ook de federale milieutaks opgenomen. Deze werd ingevoerd in 1994. Tot en met 2003 bestaat deze indicator enkel uit de 'ecotaksen'⁴⁶. In 2004 werd de verpakkingshoeft (op drankverpakkingen) ingevoerd, die meteen goed was (en nog steeds is) voor ruim 90 % van de inkomsten in de categorie van de federale milieutaksen. Daarom hebben we vanaf het jaar 2004 enkel de verpakkingshoeft in de federale indicator opgenomen⁴⁷. Omdat de federale milieutaksen niet worden geïndexeerd, is het verloop dalend. De milieutaks op wegwerpfototoestellen, verpakkingen voor o.a. inkt en batterijen werd eind december 2012 plots afgeschaft. De federale overheid gaf zelf de volgende motivatie voor de afschaffing (Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers 2012):

- Voor batterijen: ondertussen bestaat er Europese regelgeving die ervoor zorgt dat zelfs zonder de ecotaks, voldoende milieugaranties bestaan; bovendien zouden de technische vereisten van de ecotaks en van de Europese richtlijn niet helemaal overeenkomen.
- Voor de wegwerpfototoestellen wordt er op gewezen dat de technologische evolutie ervoor heeft gezorgd dat dit product tussen 2000 en 2009 met 90 % is teruggelopen.
- Voor de verpakkingen op inkten wordt er op gewezen dat de federale overheid niet kan controleren of aan de voorwaarden voor vrijstelling van de taks is voldaan, omdat de gewesten onvoldoende rapporteren over de inzamelpercentages.
- Ten slotte wordt aangehaald dat de ecotaks in 2011 slechts 2,4 miljoen euro bedroegen, wat niet zou opwegen tegen de vele formaliteiten en controles die de administratie moet uitvoeren in het kader van deze taks.

De zogenaamde 'milieuheffing', een federale taks op plastic wegwerpzakjes, wegwerpeetgerei, plastic borden en aluminiumfolie is afgeschaft sinds 1 januari 2015. Als gevolg van deze afschaffing, blijft nog slechts één maatregel over in de categorie van federale productgerelateerde taksen, namelijk de verpakkingshoeft.

De grote uitschieter van de tariefindicator voor energie komt niet onverwacht: in figuur 12 zagen we al dat de tarieven voor elektriciteit sterk gestegen waren; vooral de verhoogde bijdrage Energiefonds weegt sterk door. Zelfs met de gebruikte wegingsfactor, nl. het aandeel van het energieproduct in het totale energiegebruik, zo'n 15 % voor elektriciteit, is de stijging dominant in de indicator. Dit is voor een deel te wijten aan het feit dat de tariefindicatoren enkel een evolutie meten.

⁴⁴ In deze indicator zijn de volgende tarieven meegenomen: accijnzen op diesel, superbenzine met lood, super 95, super 98, kerosine gebruikt als motorbrandstof, LPG (nultarief), huisbrandolie (hgz), zware stookolie (lzg) en zware stookolie (hgz), butaan, propaan, kolen en cokes, taksen op elektriciteit (hoog- en laagspanning, inclusief de verhoogde bijdrage Energiefonds) en aardgas (groot- en kleinverbruik).

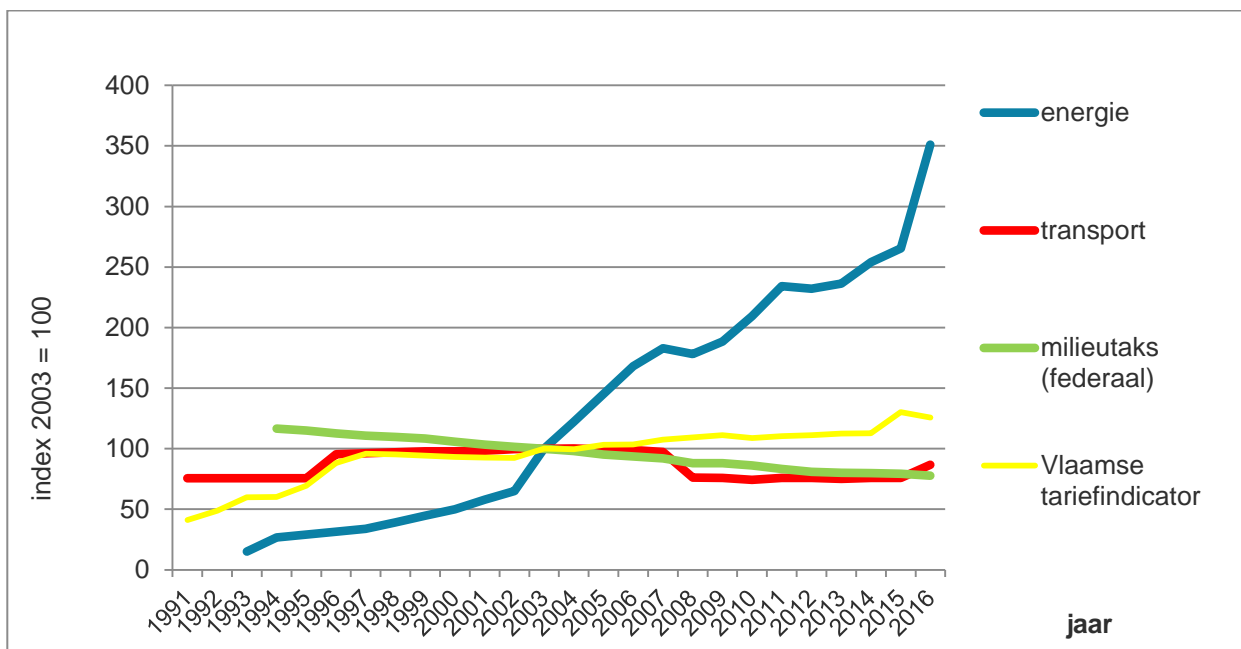
⁴⁵ Deze bevat de belasting op inverkeerstelling, de verkeersbelasting, de aanvullende verkeersbelasting, de accijnscompenserende belasting en de kilometerheffing voor vrachtwagens.

⁴⁶ Taks op wegwerpfototoestellen, verpakkingen voor o.a. inkt en batterijen.

⁴⁷ In 2007 werden in deze categorie van federale milieutaksen nog de 'milieuheffingen' ingevoerd, op wegwerpzakken, wegwerpeetgerei, foliën e.d. en bladaluminium. Het ging om belastingen met eerder lage inkomsten. Op 1 januari 2015 is de milieuheffing afgeschaft door de federale regering.

Het feit dat de belastingen op elektriciteit in de periode voordien heel laag waren (in vergelijking met de transportbelastingen) komt in deze indicator niet naar voor. Dit verklaart ook waarom het mogelijk is dat de inkomstenindicator voor energie (figuur 1) de laatste jaren dalend is, terwijl de tariefindicator voor energie juist stijgt. Om deze reden is het belangrijk om, bij het beoordelen van de vergroening van de fiscaliteit, zowel de inkomsten- als de tariefindicatoren nauwkeurig te analyseren. Beide vertellen een deel van het verhaal, maar hebben elk een aantal voor- en nadelen. Slechts door het bestuderen van de beide types van indicatoren, is het mogelijk om een juist beeld te krijgen van de vergroening.

Figuur 20. Globale tariefindicatoren voor 4 categorieën (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), 1991-2016



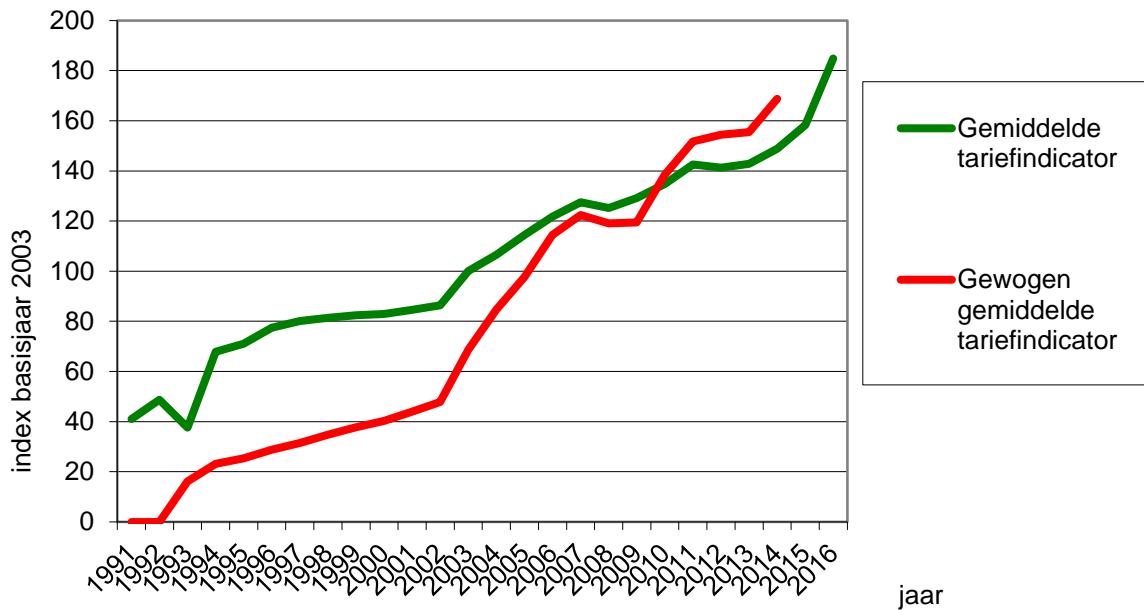
Bron: eigen berekeningen op basis van data van Belgische Petroleumfederatie, VMM, OVAM, Fiscaal Memento, Nationale Bank van België, FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie, Dienst Energie – Economie, Vlaamse Belastingdienst.

De transportindicator stijgt licht, door de kilometerheffing voor vrachtwagens. De Vlaamse tariefindicator stijgt ook licht, terwijl federale tarieven (in reële termen) eerder een dalende trend vertonen.

Op basis van de vier bovenstaande tariefindicatoren wordt een globale indicator geconstrueerd (figuur 21). In onderstaande figuur zijn twee aggregatiemethoden toegepast. De eerste is de ongewogen gemiddelde indicator (groene curve). Dit betekent dat we van de vier indices uit de figuur 20 gewoon het rekenkundig gemiddelde nemen. In de tweede indicator wordt het gewogen gemiddelde berekend (rode curve). De gewichten hier zijn de aandelen die de inkomsten uit elke categorie hebben in de totale inkomsten. De belastingen die voor veel inkomsten zorgen, zoals de accijnzen op benzine en diesel, spelen een grotere rol dan de andere milieugerelateerde belastingen. Dit is een kwaliteitsverbetering, omdat we op deze manier voorkomen dat een milieugerelateerde belastingen met slechts een zeer klein toepassingsgebied een grote impact op de tariefindicator zou hebben.



Figuur 21. Vlaamse globale gemiddelde en gewogen gemiddelde tariefindicator (index met basisjaar 2003=100), 1991-2016



Bron: eigen berekeningen op basis van data van Belgische Petroleumfederatie, VMM, OVAM, Fiscaal Memento, Nationale Bank van België, FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie, Dienst Energie – Economie, Vlaamse Belastingdienst.

Noot: de gemiddelde tariefindicator (groene lijn) kan worden berekend tot en met 2016, maar voor de gewogen gemiddelde tariefindicator (rode lijn) is 2014 het laatst beschikbare datajaar, omdat we hiervoor de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als gewicht nemen.

We stellen vast dat de gewogen tariefindicator een grotere stijging vertoont dan de ongewogen. Dit is te verklaren doordat de energiebelastingen een groot aandeel hebben in de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen én omdat de energietarieven zelf (veel) sneller stijgen dan de overige categorieën. Door die evolutie in de energiebelastingen, en dan nog vooral in elektriciteit, kunnen we besluiten dat in Vlaanderen tussen 2002 en 2016 (met een korte onderbreking in 2007-2009) de tarieven van milieugerelateerde belastingen duidelijk gestegen zijn in relatieve termen. De grafiek verhult zelfs nog de impact van de verhoogde bijdrage Energiefonds uit 2016, omdat we de gewogen gemiddelde tariefindicator maar kunnen berekenen tot en met 2014. Dit is te wijten aan het feit dat we de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen gebruiken als wegingsfactor, en 2014 het laatste jaar is waarvoor we deze data hebben. De ongewogen tariefindicator daarentegen heeft geen gewichten, en daarom kunnen we die indicator tot en met 2016 invullen. De sterke stijging in 2016 wordt vooral veroorzaakt door de invoering van de verhoogde bijdrage Energiefonds.

We merken wel op dat voorzichtig zijn met algemene conclusies over vergroening, omdat die best worden geformuleerd op basis van verschillende indicatoren, dus zowel inkomsten- als tariefindicatoren, maar ook het impliciet belastingtarief op energie en individuele tarieven.



6.7 Tarieven in functie van de eindprijs

Belastingtarieven die zijn uitgedrukt in percentages of bedragen per liter, kg, MWh ... zijn vrij abstract en daarom moeilijk te interpreteren. Indien we verschillende producten of belastingsbases met elkaar kunnen vergelijken, dan kan dit helpen om de hoogte van bepaalde tarieven beter in te schatten. Voor energieproducten is dit mogelijk, omdat het steeds om producten gaat die op de markt worden verkocht, en waarvoor dus een verkoopprijs bestaat. Door uit te drukken hoe hoog de milieugerelateerde energiebelastingen zijn als % van de eindprijs kunnen we energieproducten vergelijken. Het percentage geeft een zekere eerste indicatie van de mate van internalisatie van externe kosten. Een perfecte vergelijkingsbasis om in te schatten in welke mate de externe milieukosten door de heffingen worden geïnternaliseerd is dit echter niet, omdat we dan informatie moeten toevoegen over de precieze milieuschade die elk energieproduct veroorzaakt. De cijfers laten dus niet toe om uitspraken te doen over kleine verschillen in cijfers, maar wel over brede grootteordes.

Tabel 6. Belasting per energieproduct als % van de eindprijs (2016)

Energieproduct	Belasting als % van de eindprijs excl. BTW, sept. 2016	Belasting als % van de eindprijs excl. BTW, maart 2013
Benzine 95 (loodvrij)	54,4	45,8
Diesel	47,9	35,8
Elektriciteit huishoudelijke afnemers met een doorsnee verbruik (3.500 kWh/j)	16,3	3,5
Elektriciteit voor kleine professionele afnemers (45 MWh/j.)	4,66	4
Elektriciteit voor grote professionele afnemers	13,46	8,48
Aardgas huishoudelijke afnemers die verwarmen met aardgas met een doorsnee verbruik (23.200 kWh/j)	4,23	2,47
Stookolie voor particulieren (verwarming)	5,9	4,4
Kerosine voor vliegtuigen	0	0
LPG voor voertuigen	0	0

Bron: CREG prijstabellen september 2016 en september 2013, Fiscaal Memento 2013 en 2016, www.petrolfed.be, eigen berekeningen (brandstofprijzen dd. 1/3/2013 en 1/10/2016), Deloitte (2013, 2016) voor eindprijs grootgebruikers⁴⁸.

We stellen vast dat er grote verschillen bestaan in de belastingen op verschillende energieproducten. De belasting op transportbrandstoffen is veel hoger dan die op brandstoffen voor verwarming en andere toepassingen. Tot en met 2013 waren de transportbrandstofbelastingen de enige die hoger lagen dan 7 % van de eindprijs. In 2016 is daar op drastische wijze verandering in gekomen, door de sterke stijging van de belastingen op elektriciteitsgebruik door gezinnen, meer in het bijzonder vooral door één nieuwe Vlaamse taks, de verhoogde bijdrage Energiefonds.

⁴⁸ Voor de hoogspanningsgebruikers hebben we het rekenkundig gemiddelde berekend van een bedrijf dat een verbruik heeft van 100 GWh en een met een verbruik van 1.000 GWh.

Hierdoor is het percentage belastingen t.o.v. de eindprijs gestegen van 3,5 % naar 16,3 %. Dit is nog steeds veel lager dan de transportbelastingen natuurlijk, maar wel een drastische trendbreuk met het verleden. Voor het eerst treedt er een (groot) verschil op tussen een gemiddeld gezin en een gemiddeld klein bedrijf met een elektriciteitsverbruik van 45 MWh per jaar. Dit verschil is te wijten aan de verhoogde bijdrage Energiefonds, en meer in het bijzonder aan het sterk degressieve tarief t.o.v. het verbruik (zie paragraaf 3.2.1).

De reden dat grootverbruikers een hoger percentage betalen dan KMO's is niet dat hun tarief hoger is (het is lager), maar wel dat ze er in slagen om op de internationale markten een veel lagere basisprijs te bekomen, waardoor de taksen een groter aandeel in de eindprijs hebben, zoals wordt getoond in tabel 7.

Tabel 7. Belastingen op elektriciteit als percent van de eindprijs voor drie doelgroepen

	EUR/MWh	2013	2016
Gezin (3,5 MWh)	Prijs incl. taksen, excl. BTW	179,5	241,7
	Taksen	7,8	39,3
	% taks/eindprijs	4,33	16,26
KMO (45 MWh)	Prijs incl. taksen, excl. BTW	190	231
	Taksen	7,8	10,8
	% taks/eindprijs	4	4,66
Hoogspanningsklant	Prijs incl. taksen, excl. BTW	62,5	52
	Taksen	5,3	7
	% taks/eindprijs	6,83	12,28

Bron: CREG-prijstabellen september 2016 en september 2013, Fiscaal Memento 2013 en 2016, Deloitte (2013, 2016)

De impact van de verhoogde bijdrage Energiefonds komt ook in deze tabel duidelijk tot uiting. De nieuwe taks verhoogt op significante wijze het prijsverschil dat er al was tussen particuliere klanten en KMO's enerzijds, en grootverbruikers die gebruik maken van het hoogspanningsnetwerk anderzijds. Waar de prijs voor de gezinnen op drie jaar tijd met 35 % gestegen is, is die voor hoogspanning met 17 % gedaald. We merken op dat het geen eenvoudige zaak is om deze percentages te berekenen, vooral voor elektriciteit. In onze cijfers zijn de volgende heffingen op elektriciteit inbegrepen (laagspanning, telkens gevolgd door het tarief in euro per MWh):

- Accijns (bijdrage op de energie): 1,9261
- Federale heffing groenestroomcertificaten (federaal; één van de Elia-toeslagen): 3,83
- Toeslag voor de financiering van maatregelen ter bevordering van REG (Vlaams): 0,062
- Toeslag voor de financiering van maatregelen ter bevordering van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen (Vlaams): 0,757
- Toeslag voor de financiering van offshore windturbineparken (federaal; één van de Elia-toeslagen): 0,069
- Federale bijdrage:
 - Toeslag beschermde klanten: 1,39
 - financiering van de CREG: 0,16
 - financiering van de denuclearisatie: 1,01
 - financiering van maatschappelijke steunverlening inzake energielevering (ODV-fonds): 0,45
- Verhoogde bijdrage Energiefonds: 39 (Vlaams)

De duidelijke stijging voor benzine en diesel is eerder te wijten aan een sterke daling van de maximumprijs tussen 2013 en 2016 dan aan een vergroening van de belastingen. Toch zien we de eerste effecten van de taxshift al opduiken, omdat het verschil tussen benzine en diesel afneemt. Tegen 2018 zou het verschil tussen die twee cijfers moeten verdwenen zijn. Sterker nog, de prijs van diesel zou tegen dan ongeveer 3 eurocent hoger moeten liggen dan die van benzine⁴⁹.

Kerosine voor vliegtuigen wordt niet belast. Het verschil zou nog toenemen indien we de BTW in de eindprijs zouden meerekenen, omdat kerosine voor luchtvaart het enige energieproduct is dat ook van de BTW is vrijgesteld, terwijl het standaardtarief van 21% van toepassing is op de meeste andere energieproducten. Bovendien wordt op de accijnzen nog eens BTW aangerekend, waardoor het verschil tussen luchtvaartbrandstof en andere brandstoffen nog groter wordt. Anderzijds geldt BTW natuurlijk enkel voor eindgebruikers en niet voor bedrijven zoals luchtvaartmaatschappijen. Het nultarief voor kerosine heeft te maken met internationale afspraken en met het feit dat er een groot risico op 'carbon leakage' is, zeg maar tanktoerisme wat inhoudt dat luchtvaartmaatschappijen (voor zover praktisch haalbaar) in het land kunnen tanken met de laagste kerosineprijs. Toch is deze vrijstelling opmerkelijk, omdat het hier om een transportbrandstof gaat, en doorgaans worden die juist meer belast dan ander gebruik van die brandstof. Die bewering wordt gestaafd door een studie van de OECD (2013c), die bevestigt dat de Belgische fiscaliteit voor transportbrandstoffen niet zo sterk verschilt van het gemiddelde van de 34 landen van de OESO, zoals wordt getoond in onderstaande tabel.

Tabel 8. Gemiddelde effectieve belastingtarief op transportbrandstoffen voor de 34 OESO-landen per type gebruik, EUR per GJ

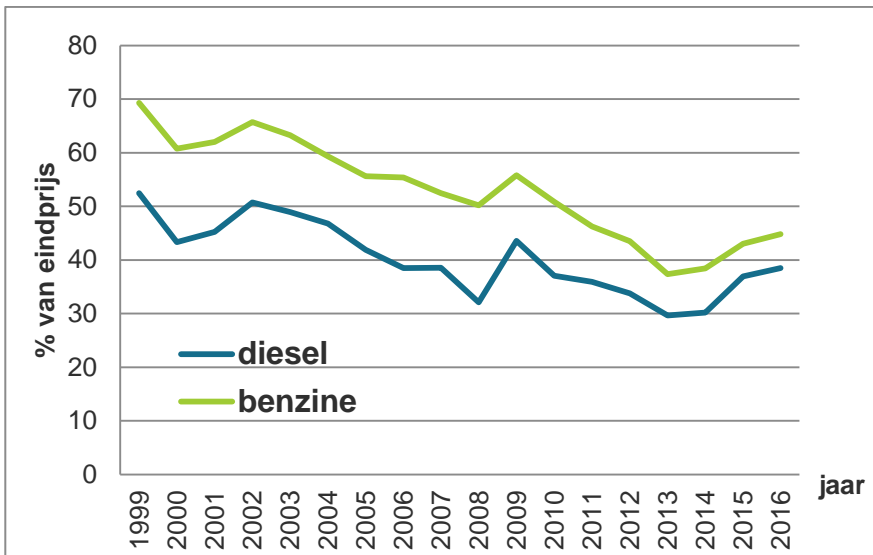
	diesel	benzine	LPG	kerosine	biobr.	aardgas
transport	15,5	10,5	3,4	0,0	5,0	0,7
niet-transport	1,0	4,4	0,3	1,7	0,0	0,3

Bron: OECD (2013c, 38)

Het is ook interessant om bovenstaande benadering doorheen de tijd te bekijken. Daarom berekenen we de evolutie in de tijd van enkele milieugerelateerde belastingen als % van de eindprijs. We kiezen hiervoor opnieuw benzine en diesel omwille van de databeschikbaarheid.

⁴⁹ Op 18/10/2016 was de som van de productieprijs ex-raffinaderij, de marge en de distributiekost gelijk aan 0,5197 EUR/l voor benzine 95 en 0,5499 EUR/l voor diesel. Als deze verhouding nog dezelfde is in 2018 zal het verschil in de eindprijs voor particulieren zelfs stijgen tot 3,6 eurocent per liter omdat de BTW het verschil nog wat doet toenemen. Bron cijfers: www.petrofed.be.

Figuur 22. Accijnzen op benzine en diesel, % van de eindprijs (1999-2016)



Bron: data van Petrolfed, eigen berekening

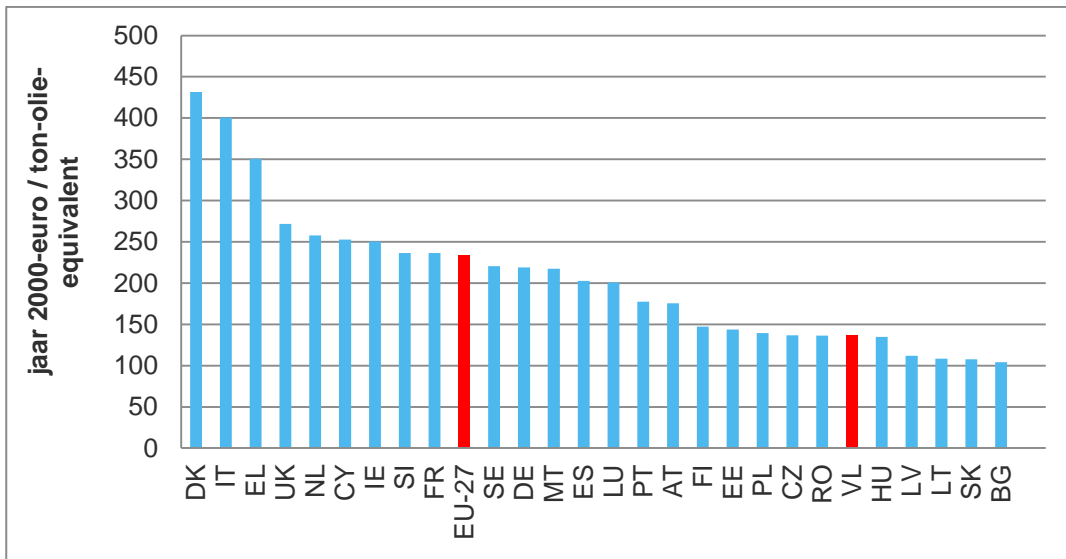
De grafiek toont duidelijk dat de accijnzen als percentage van de eindprijs vroeger veel hoger waren dan vandaag. Een accijns op brandstof wordt geheven per liter. Dat is een ander principe dan een ad valorem taks zoals de BTW, die wordt geheven als percentage van de prijs van het goed. Het is duidelijk dat een ad valorem taks, zoals de BTW, veel sneller (sluipend en ongemerkt) zal toenemen, uitgedrukt in euros, dan een taks per vaste hoeveelheid. Psychologisch kan het een groot verschil uitmaken: een overheid die een accijns onveranderd laat en af en toe eens een verhoging invoert, zal waarschijnlijk een negatieve perceptie creëren bij de gebruikers (“ze verhogen weeral die belasting”). Bij een BTW-achtige taks is het andersom: de taks stijgt automatisch in euro per liter of kilo. Als een overheid zo’n taks zou hebben op brandstof, en ze bvb. om de twee jaar het percentage een beetje zou verlagen, dan is de kans groot dat dit veel goodwill kweekt bij de gebruikers. En dit terwijl de situatie qua overheidsinkomsten identiek is.

6.8 Impliciet belastingtarief op energie en transport

Het impliciet belastingtarief op energie (ITE) geeft weer hoe hoog de belastingdruk is op de consumptie van één eenheid – in dit geval – energiegebruik. De indicator drukt uit hoezeer 1 ton olie-equivalent belast wordt, en is als dusdanig een goede indicator voor de vergroening van het belastingstelsel. Het nadeel is natuurlijk dat hij geen informatie geeft over de transportbelastingen en de ‘overige milieubelastingen’.



Figuur 23. Impliciet belastingtarief op energie, in euro's van het jaar 2000, EU-28, 2014



Bron: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/environmental-taxes/main-tables>. Noot: Aangezien in België de meeste inkomsten uit energiebelastingen federaal zijn, nemen we voor Vlaanderen en België dezelfde waarde⁵⁰.

Uit de indicator blijkt dat België gekenmerkt wordt door lage belastingen op energiegebruik. We merken wel op dat de verhoogde bijdrage Energiefonds uit 2016 de indicator wat kan doen stijgen. Toch zal de toename niet zo spectaculair zijn, omdat het elektriciteitsgebruik van gezinnen niet zo'n groot aandeel heeft in het totale energiegebruik.

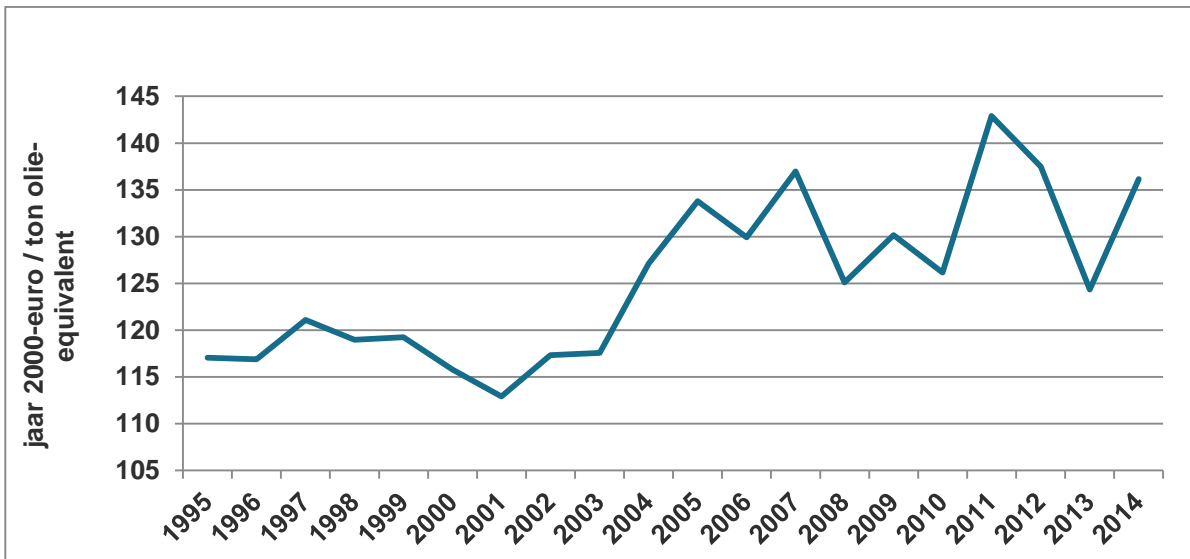
Als we kijken naar de evolutie in de tijd van de indicator (figuur 24), zien we dat hij ook voor België-Vlaanderen eerder volatiel is. Ten opzichte van de vorige studie uit 2013 stellen we ook vast dat bepaalde waarden uit het verleden zijn aangepast. Mogelijk staat de rapportering van deze indicator aan Eurostat in sommige landen nog niet helemaal op punt.

Men kan zeggen dat het impliciete belastingtarief een aantrekkelijke indicator is omdat hij de voordelen van een inkomstenindicator combineert met die van een tariefindicator. Zelf is hij eigenlijk een tariefindicator, wat dichterbij aanleunt tegen het 'belastingstelsel' dan de inkomstenindicatoren. Maar tegelijkertijd heeft de indicator een sterk punt die een klassieke tariefindicator niet heeft en een inkomstenindicator wel, nl. het feit dat hij alle belastingvrijstellingen en -verminderingen meeneemt.

Eigenlijk is de conclusie dat deze indicator maar één nadeel heeft, en dat is dat hij enkel over energie gaat, en dus geen algemeen beeld mogelijk maakt van alle milieugerelateerde belastingen.

⁵⁰ Deze redenering gaat nog op in het datajaar van deze grafiek (2014). Vanaf 2016 verandert deze situatie door de verhoogde bijdrage Energiefonds. Daarom worden vanaf dat jaar best aparte cijfers genomen voor België en Vlaanderen.

Figuur 24. Impliciet belastingtarief op energie, België, 1995-2014, in euro's van het jaar 2000

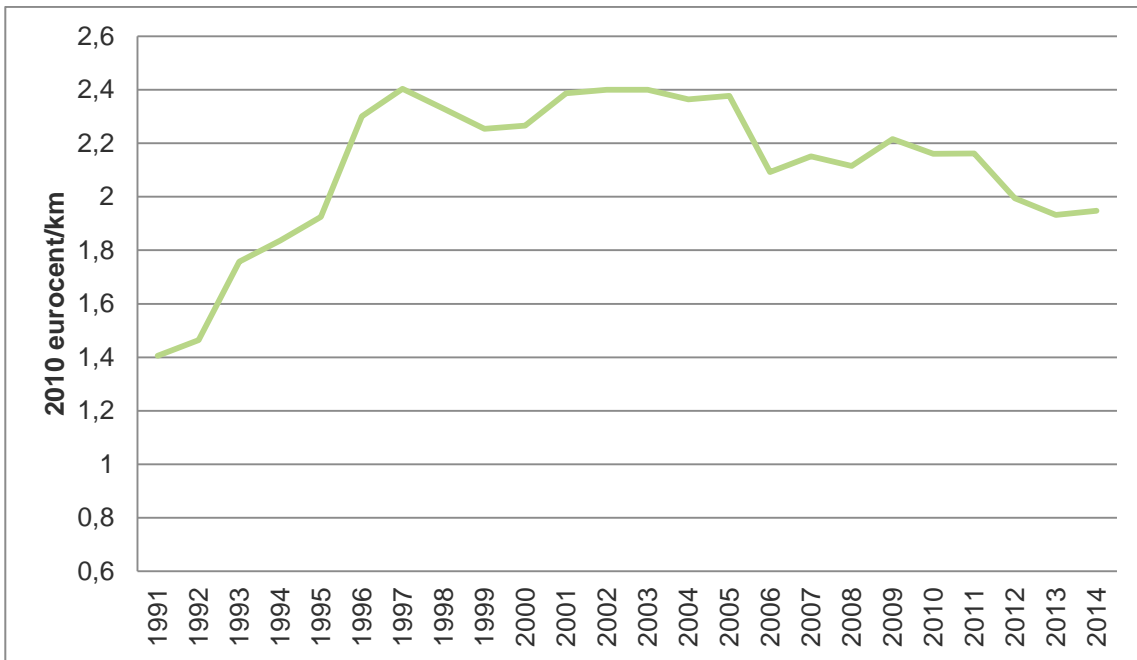


Bron: Eurostat website

Het zou ideaal zijn als er een ‘impliciet belastingtarief op milieu’ zou bestaan. Dat kan echter alleen indien alle vormen van milieuvervuiling op één en dezelfde noemer kunnen gebracht worden. Helaas is dat niet mogelijk. En toch is het wel mogelijk om nog een stap verder te zetten met de impliciete belastingtarieven. Voor energie is het mogelijk deze indicator te ontwikkelen, omdat al het energiegebruik kan omgerekend worden tot één gemeenschappelijke noemer, nl. Joule of ton olie-equivalent. Maar naast energie kunnen we ook voor transport zo’n gemeenschappelijke noemer bedenken, namelijk het aantal afgelegde kilometers. Het **impliciete belastingtarief op transport** (ITT) kan derhalve berekend worden door de totale inkomsten uit transportbelastingen voor Vlaanderen te delen door het totaal aantal afgelegde (voertuig)kilometers (figuur 25).



Figuur 25. Impliciet belastingtarief op wegtransport, Vlaanderen, 1991-2014, in reële eurocenten van het jaar 2010



Bron: eigen berekeningen op basis van data van Studiedienst Vlaamse Regering, Febiac.

De indicator is uitgedrukt in reële termen en dus geeft een getrouw beeld van de evolutie van de belastingdruk op het wegverkeer. We zien een duidelijke stijging van de belastingen op wegverkeer in de periode 1991-1997. Daarna een stabiele periode tot 2005. De daling in 2006 is toe te schrijven aan de afschaffing van de Accijnscompenserende belasting. De laatste vier jaar is de belastingdruk per kilometer dan weer gedaald. We verwachten dat deze indicator vanaf 2016 zal stijgen door de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens.

Ook bij deze indicator moeten we toch één kanttekening plaatsen: hij geeft namelijk enkel een indicatie weer van de belastingdruk op wegverkeer via de transportbelastingen. Andere belastingen, zoals de accijnzen op benzine en diesel, zijn hierin niet opgenomen.

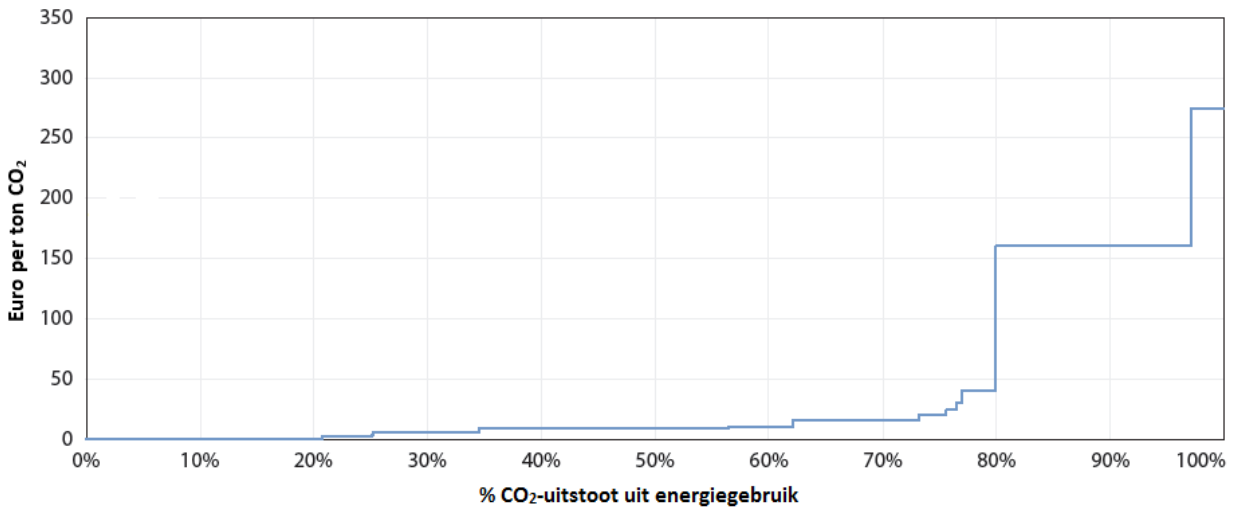
6.9 Effectief CO₂-tarief

In het najaar van 2016 publiceerde de OESO een nieuwe indicator, namelijk de ‘effective carbon rate’, of het effectieve CO₂-tarief (OECD 2016). Deze indicator lijkt op het eerste gezicht sterk op het impliciet belastingtarief of energie, omdat energiegebruik en CO₂-uitstoot verwant zijn, maar toch is er één belangrijk verschil, wat uit de naam van de indicator kan worden afgeleid. Niet toevallig gebruikt men de term *CO₂-tarief*, en dus niet *CO₂-belastingtarief*. De reden hiervoor is dat de OESO-indicator niet alleen de energiebelastingtarieven omvat, maar eveneens de prijs die op CO₂-uitstoot wordt aangerekend via verhandelbare-emissiesystemen.

De indicator is interessant, maar helaas zijn de gebruikte data niet erg recent, zoals meestal het geval is met internationale vergelijkingen: het gebruikte datajaar is 2012. Toch loont het de moeite om even de resultaten voor België te bekijken. Onderstaande figuur geeft het effectieve CO₂-tarief weer voor België per hoeveelheid uitstoot.



Figuur 26. Gemiddelde effectieve CO₂-tarieven voor België



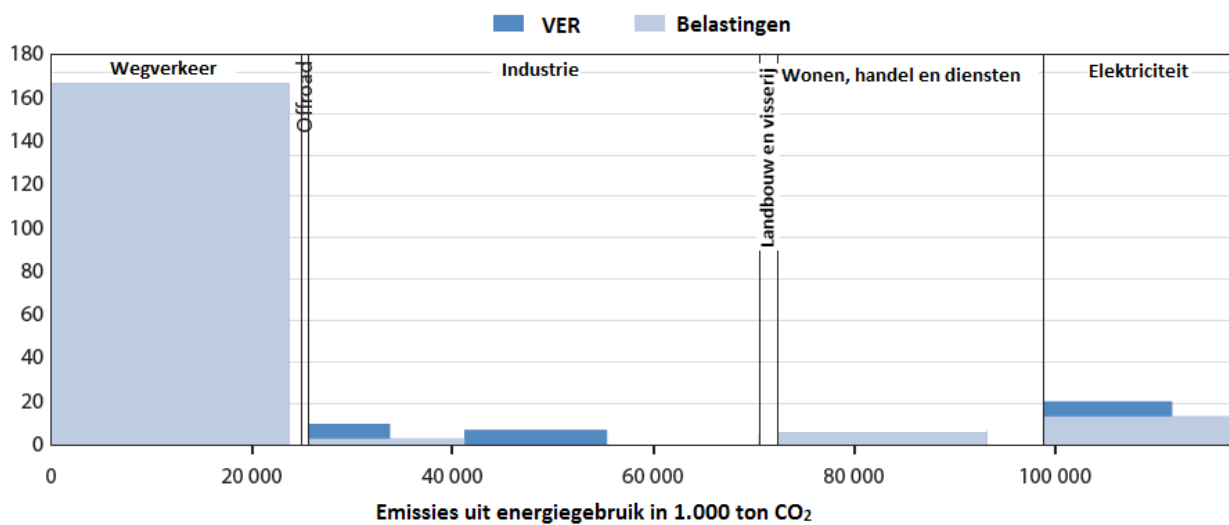
Bron: overgenomen uit OECD (2016), vertaald door de auteur

De interpretatie van deze figuur is als volgt: voor 21 % van de CO₂-uitstoot wordt geen enkele prijs opgelegd. 56 % van de Belgische CO₂-uitstoot wordt belast tegen 1 tot 30 EUR per ton. De OESO hanteert de grens van 30 euro per ton als een minimale schatting van de (maatschappelijke) klimaatkost van 1 ton CO₂-uitstoot. In België wordt 23 % van de uitstoot belast aan meer dan 30 euro. Voor 20 % van de uitstoot wordt meer dan 150 euro aangerekend en de duurste 3 % uitstoot kost zelfs 280 euro aan de uitstoter.

Onderstaande figuur geeft de gemiddelde effectieve CO₂-tarieven weer voor België in de sectoren transport, industrie, landbouw en visserij, residentieel & handel, en elektriciteitsopwekking. De grafiek toont meteen waarom de indicator een aantal zaken mooi in perspectief zet. De overgrote meerderheid van de geprijste emissies zitten in de transportsector (inclusief benzine en diesel). De emissies van landbouw en visserij worden geprijd aan 0 euro. De industrie betaalt via de Europese ETS en energietaksen, maar de tarieven zijn zeer laag. Een derde van de industriële uitstoot heeft zelfs een tarief van 0 euro. Gezinnen en handel & diensten betalen ook zeer weinig. De elektriciteitssector kent, na wegtransport, de hoogste tarieven, maar nooit wordt de 20 euro overschreden. De indicator toont aan dat de huidige prijzen die betaald worden voor CO₂-uitstoot zeer laag zijn met uitzondering van transportgerelateerde emissies. In alle andere sectoren bestaat er nog veel groeimarge vooraleer het (laag ingeschatte) milieueconomische optimum van 30 euro per ton CO₂ zou worden bereikt.



Figuur 27. Gemiddelde effectieve CO₂-tarieven voor België per sector



Opmerking: deze indicator brengt de taksen op diesel en benzine niet onder bij de energiebelastingen, maar wel bij de transportbelastingen. VER = verhandelbare emissierechten.

Bron: overgenomen uit OECD (2016), vertaald door de auteur



7 VERMINDERINGEN EN VRIJSTELLINGEN OP MILIEUGERELATEERDE BELASTINGEN

7.1 Inleiding

België is een land met in het algemeen hoge belastingtarieven in een aantal categorieën. Maar België is ook een land waar heel veel uitzonderingen bestaan op die belastingregels. Meestal gaat het om verminderingen en vrijstellingen die worden gegeven aan een bepaalde sector of activiteit omwille van economische redenen. Anderzijds zijn er enkele vrijstellingen en verminderingen te vinden met een sociale of een milieudoelstelling. De federale overheid rapporteert jaarlijks over de ‘fiscale uitgaven’, of ‘belastinguitgaven’⁵¹. Dit zijn “*vrijstellingen, aftrekmogelijkheden en verminderingen die de ontvangsten van de Staat beïnvloeden*” (Belgische Kamer Van Volksvertegenwoordigers 2016).

Het meest recente globaal cijfer voor de federale overheid gaat over 2012. Toen liepen de totale federale belastinguitgaven op tot 25,4 miljard euro, of 6,7 % van het Belgische BBP⁵², of 28,9 % van de totale belastinginkomsten. Dat dit wel degelijk een hoog cijfer is, mag blijken uit de vergelijking met Nederland, waar dit percentage slechts 2,4 % bedroeg (De Ridder 2012).

Voor deze studie zullen we enkel kijken naar de belastinguitgaven op milieugerelateerde belastingen. Ze zijn relevant in het kader van het beleidsdebat op Europees niveau en in de lidstaten over de potentieel milieuschadelijke subsidies. De Europese Commissie heeft de lidstaten opgeroepen om (1) de potentieel milieuschadelijke subsidies te inventariseren, en (2) ze uit te faseren tegen 2020 (European Commission 2011). Het huidige onderzoek gaat dus dieper in op één type subsidie, namelijk de belastingverminderingen. Dat zijn off-budget subsidies, aangezien ze niet als een overheidsuitgave in de begroting verschijnen (Valsecchi et al. 2009; ten Brink et al. 2012).

In een rapport over subsidies voor fossiele brandstoffen in 34 landen becijferde de OECD (2013a) dat twee derde van die steunmaatregelen ‘off-budget’, belastingverminderingen zijn. De meeste subsidies worden gegeven aan olie (70 %), gevolgd door aardgas (18 %) en kolen (12 %). Voor België is het overzicht onvolledig. De belastinguitgaven voor ‘verminderingen op brandstofbelastingen voor bepaald professioneel gebruik’ blijkt de grootste categorie te zijn met een waarde van 1,9 miljard euro in 2011.

In dit deel van het rapport maken we een overzicht van de bestaande belastingverminderingen en -vrijstellingen op milieugerelateerde belastingen. Enkel verminderingen en vrijstellingen die in 2016 nog bestaan, worden meegenomen. De gevonden belastinguitgaven worden, net als alle milieugerelateerde belastingen, ook opgenomen in de vorm van fiches: bijlage 1 van dit rapport bevat de milieugerelateerde belastingen, bijlage 2 bevat de vrijstellingen.

⁵¹ In dit rapport mogen ‘belastinguitgaven’, ‘fiscale uitgaven’ en ‘belastingverminderingen en -vrijstellingen’ als synoniemen worden beschouwd.

⁵² Bron cijfers BBP: http://statbel.fgov.be/nl/binaries/NL_kerncijfers_2013bis_tcm325-233791.pdf

7.2 Bespreking van verminderingen en vrijstellingen op milieugerelateerde belastingen

In dit deel volgt een bespreking van de bestaande verminderingen en vrijstellingen. Alle verminderingen en vrijstellingen zijn opgenomen in de fiches in bijlage 2 bij dit rapport. De bespreking in het rapport is bedoeld ter aanvulling.

We merken op dat het soms niet eenvoudig vast te stellen is wanneer er sprake is van een belastinguitgave. Enkel wanneer er een duidelijk 'basistarief' is, dat voor het grootste deel van de doelgroep geldt, en er een 'verminderd tarief' (of nultarief) is voor een minderheid van de doelgroep van de belasting, dan hebben we met zekerheid te maken met een belastingvermindering of vrijstelling. Bijvoorbeeld:

- Het basistarief van de accijns op kerosine als motorbrandstof is 632,5 EUR/1.000 l. Voor de luchtvaart geldt echter een nultarief (fiche B01)⁵³. In dit geval gaat het om een duidelijke vrijstelling.
- Het basistarief van de federale bijdrage op de elektriciteit is 3,0033 EUR/MWh. Professionele afnemers krijgen echter een vermindering van 25 % op de verbruiksschijf tussen 1.000 en 25.000 MWh/jaar (fiche B11). Hier is sprake van een duidelijke belastingvermindering.

In veel gevallen is het niet zo eenduidig. Bijvoorbeeld:

- Verwarmingsbrandstoffen, zoals stookolie en aardgas, kennen een veel lager accijnstarief dan de transportbrandstoffen (benzine en diesel). Kunnen we dit een belastingvermindering noemen?
- Dezelfde vraag kan worden gesteld over het accijnsverschil tussen benzine en diesel.

In dit rapport zullen we geval per geval op zoek gaan naar een 'basistarief'; afwijkingen hierop zullen we beschouwen als een belastingvermindering of vrijstelling. Is er geen duidelijk basistarief, dan beschouwen we dit niet als een belastingvermindering of vrijstelling. Een gevolg van deze methodologische keuze is dat we bij gedifferentieerde tarieven, zoals bvb. bij de BIV, niet noodzakelijk belastingverminderingen zullen vinden.

7.2.1 Vrijstellingen en verminderingen op accijnzen

Er bestaat een uitgebreide lijst van vrijstellingen op de accijnzen op energieproducten (zie bijlage 3). Het merendeel van de vrijstellingen is toegekend met een economische doelstelling, om zuurstof te geven aan bepaalde sectoren (bvb. luchtvaart, industrie) of industriële processen (e.g. mineralogische procédés). Slechts een handvol maatregelen kent een sociale onderbouw (bv. de vrijstellingen op de accijnzen voor aardgas en elektriciteit voor lage inkomens (fiche B13), alsook de vrijstellingen voor het spoorvervoer (fiche B07), weliswaar in combinatie met een economische component). Er zijn ook enkele milieugerichte fiscale uitgaven, voor bedrijven met een milieuconvenant, en voor decentraal opgewekte energievormen (fiche B05).

Binnen de categorie van vrijstellingen en verminderingen op energie kunnen we verder een onderscheid maken tussen transportbrandstoffen, gas en elektriciteit, overige brandstoffen en fiscale uitgaven op de federale bijdrage gas en elektriciteit.

⁵³ Behalve voor particuliere plezierluchtvaart.

Vrijstellingen op transportbrandstoffen

Onder deze categorie vallen de vrijstellingen op kerosine als brandstof voor de lucht- (fiche B01) en scheepvaart (fiches B02 en B03), de vrijstelling op transportgerichte energiebrandstoffen voor het spoorvervoer (fiche B07), alsook op aardgas en LPG aangewend als transportbrandstof (fiche B08). Terwijl de vrijstellingen op kerosine duidelijk ingegeven zijn vanuit een economische doelstelling en kaders in internationale afspraken⁵⁴, voegt de vrijstelling op gas als transportbrandstof daar een milieu-element aan toe. Voor wat betreft de internationale scheepvaart, bestaat er wel een beperking van de vrijstelling tot gasolie in het geval van pleziervaartuigen. De vrijstelling met betrekking tot het spoorvervoer kan daar een sociale dimensie aan toevoegen, vermits het om een openbare dienst gaat die voordeel heeft bij de maatregel.

Belastinguitgaven op elektriciteit en gas

Hieronder vallen de verminderingen en vrijstellingen op het verbruik van elektriciteit en gas, alsook de vrijstelling van accijnzen op zelfopgewekte (hernieuwbare) energie. De opvallendste vrijstelling is die op de accijnzen en bijdrage op de energie voor elektriciteit met hoogspanning (grootverbruikers, fiche B04). De doelstelling van deze vrijstelling is economisch van aard. Een tweede economische maatregel is de degressiviteit van de federale bijdrage op de elektriciteit voor grootverbruikers (fiche B11) en op aardgas voor grootverbruikers (fiche B12). Daarnaast zijn er ook twee vrijstellingen van sociale aard, namelijk de vrijstellingen op de accijnzen op aardgas en elektriciteit geleverd aan een "residentiële beschermde klant met een laag inkomen of in een kwetsbare situatie" (fiche B13). Ten slotte vinden we hier ook een vrijstelling met een milieudoelstelling, namelijk de vrijstelling van accijnzen op zelfopgewekte (hernieuwbare) energie door particulieren of bedrijven (fiche B05).

Vrijstellingen en verminderingen op overige brandstoffen

Hieronder vallen ten eerste de vrijstelling van accijnzen op motorbrandstoffen omwille van economische redenen. Er zijn vrijstellingen in het kader van innovatie in lucht- en scheepvaart (fiche B06), baggerwerken, landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden (onder bepaalde voorwaarden). Onder deze categorie vallen ook een aantal sociale vrijstellingen, zoals de vrijstelling van accijns voor kolen, cokes, bruinkool en vaste brandstoffen die worden verbruikt door huishoudens (fiche B09).

⁵⁴ Met name in het Verdrag van Chicago van 1944, dat verbiedt om een belasting te heffen op brandstof die gebruikt wordt voor internationaal vliegtransport. In de EU kunnen twee landen in principe wel een bilateraal verdrag afsluiten waarin ze overeenkomen om een accijns in te voeren voor de vluchten tussen de twee landen. In praktijk is er nog geen enkel land (ter wereld) die een heffing op accijnzen voor internationaal vervoer heeft ingevoerd.

7.2.2 Vrijstellingen op de transportbelastingen⁵⁵

Vrijstelling op de jaarlijkse verkeersbelasting (fiche B18)

- De voertuigen die uitsluitend worden gebruikt voor een openbare dienst (bijv. de Post, de brandweer, het leger ...).
- De ziekenauto's en de voertuigen als persoonlijk vervoermiddel gebruikt door grootoorlogs-invaliden (invaliditeit van minstens 60 %).
- Gehandicapte persoon: een voertuig (personenauto, auto voor dubbel gebruik, minibus of lichte vrachtauto) uitsluitend gebruikt als persoonlijk vervoermiddel door een persoon met een handicap (blinden, amputatie of volledige verlamming van bovenste ledematen, een blijvende invaliditeit van minstens 50 % aan de onderste ledematen):
- Het voertuig behoort niet toe aan een instelling voor gehandicaptenzorg die het voertuig uitsluitend gebruikt voor/door die instelling.
- Indien het voertuig een lichte vrachtwagen is moet de persoon met een handicap beschikken over een attest van een geneesheer waarin de noodzaak van het gebruik van dit voertuig bevestigd wordt.
- De gehandicapte persoon dient te beschikken over een invaliditeitsattest van de FOD Sociale Zekerheid.
- Vrijstelling voor bepaalde brandstoftypes voor personenwagens, auto's dubbel gebruik en minibussen (vanaf aanslagjaar 2016):
- Puur elektrisch
- Puur waterstof
- Aardgas (tijdelijk tot 2021) - Ook al wordt de motor slechts maar gedeeltelijk of tijdelijk op aardgas aangedreven.
- Plug-in hybride elektrische voertuigen (tijdelijk tot 2021):
 - Noodzaak om batterij met stekker te kunnen opladen.
 - Bijkomende voorwaarde: enkel als uitstoot < 50g CO₂/km.
- De landbouwvoertuigen op voorwaarde dat ze uitsluitend gebruikt worden voor de landbouw-arbeid.
- De voertuigen voor goederenvervoer over de weg die slechts occasioneel gebruikt worden.
- Taxi's of voertuigen verhuurd met bestuurder.
- Motorfietsen met een cilinderinhoud kleiner dan 251 cc die ingeschreven zijn bij de Directie Inschrijvingen van Voertuigen (DIV).

Belastingverminderingen jaarlijkse verkeersbelasting (fiche B18)

- Vermindering voor havenactiviteit: 75 % vermindering.
- Vermindering voor een autobus die deel uitmaakt van een wagenpark: 10 % vermindering.
- Forfaitaire vermindering voor LPG voertuigen (vanaf aanslagjaar 2016): 100 euro vermindering.

⁵⁵ Bron: vlaanderen.be/belastingen

Vrijstellingen BIV (voor de drie gewesten) (fiche B19)

De vrijstellingen worden opgesomd in Art. 96 WIGB. Het gaat om:

- Luchtvaartuigen en boten, uitsluitend gebruikt voor een openbare dienst van de Staat of van andere openbare machten.
- Voertuigen uitsluitend gebruikt voor het vervoer van zieke of gewonde personen en, indien het wegvoertuigen betreft, ingeschreven als ziekenauto.
- Voertuigen gebruikt als persoonlijk vervoermiddel door groot-oorlogsinvaliden en bepaalde personen met een handicap.

Vrijstellingen BIV (in het Vlaams Gewest) (fiche B 19)

- Vrijstelling voor bepaalde brandstoftypes voor personenwagens, auto's dubbel gebruik en minibussen (vanaf aanslagjaar 2016):
 - Puur elektrisch
 - Puur waterstof
 - Aardgas (tijdelijk tot 2021) - Ook al wordt de motor slechts maar gedeeltelijk of tijdelijk op aardgas aangedreven.
 - Plug-in hybride elektrische voertuigen (tijdelijk tot 2021):
 - Noodzaak om batterij met stekker te kunnen opladen.
 - Bijkomende voorwaarde: enkel als uitstoot < 50g CO₂/km.
- Vrijstelling voor uitvoer van een voertuig.

Vrijstelling voor de kilometerheffing voor vrachtwagens (rekeningrijden, fiche B20)⁵⁶

- Voertuigen die uitsluitend gebruikt worden door het leger, de burgerbescherming, de brandweer en politie en die als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn.
- Voertuigen die speciaal en exclusief uitgerust zijn voor medische doeleinden en als zodanig herkenbaar zijn.
- Voertuigen van het landbouw-, tuinbouw of bosbouwtype die slechts beperkt de openbare weg gebruiken in België en die uitsluitend gebruikt worden voor de landbouw, de tuinbouw, de visteelt en de bosbouw.
- Voertuigen van rijsscholen.
- Oldtimers met een O-nummerplaat.
- Voertuigen met een proefrittenplaat van het type ZZ.

⁵⁶ Bron: Viapass.be

7.2.3 Vrijstellingen en verminderingen op Vlaamse milieuheffingen

Grondwaterheffing⁵⁷

- Grondwaterwinningen waaruit het water uitsluitend met een handpomp wordt opgepompt.
- Grondwaterwinningen voor het uitvoeren van proefpompingen die minder dan drie maanden in gebruik zijn.
- Bronbemalingen die technisch nodig zijn voor de realisatie van bouwkundige werken of de aanleg van openbare nutsvoorzieningen.
- Draineringen die nodig zijn om het gebruik en/of de exploitatie van bouw- en weiland mogelijk te maken of te houden.
- Bronbemalingen die nodig zijn voor de exploitatie van tunnels voor openbare wegen en/of openbaar vervoer of voor de waterbeheersing van mijnverzakkingsgebieden.
- Bronbemalingen die nodig zijn om het gebruik en/of de exploitatie van gebouwen of bedrijfs-terreinen mogelijk te maken of te houden. Die noodzaak moet wel met een hydrologisch attest bewezen worden. Een milieudeskundige die volgens VLAREM II erkend is in de discipline grondwater, moet het attest opstellen. U moet het hydrologisch attest vóór 15 maart van elk heffingsjaar bij de algemeen directeur van de VMM of bij de door hem gedelegeerde ambtenaar indienen.
- Grondwaterwinningen die gebruikt worden voor koude-warmtepompen. Het grondwater moet na de doorstroming in de koude-warmtepomp wel integraal terug in dezelfde watervoerende laag worden ingebracht.
- Grondwaterwinningen bij bodemsaneringswerken. Daarvoor moet een conformiteitsattest worden afgeleverd in overeenstemming met het Decreet van 22 februari 1995 betreffende de bodemsanering (intussen wel vervangen door het Decreet van 20 oktober 2006 betreffende de bodemsanering en de bodembescherming, Belgisch Staatsblad 22 januari 2007).
- Drinkwatermaatschappijen productie drinkwater.
- Oppompingen kleiner dan 500 m³ per jaar.

⁵⁷ Bron: heffingen.be

CONCLUSIE

In de vorige drie edities van deze studie was onze conclusie telkens dat er weinig vergroeningsinitiatieven konden worden waargenomen in Vlaanderen en België. Anno 2016 is de conclusie anders: de federale en (vooral) de Vlaamse overheid heeft een aantal fiscale hervormingen doorgevoerd die - vanuit het perspectief van de vergroening van de belastingen – ongezien zijn. De federale taxshift, de verhoogde bijdrage Energiefonds, de hervormingen van BIV en verkeersbelastingen en de nieuwe kilometerheffing voor vrachtwagens zijn de belangrijkste vergroeningsoperaties.

Toch zijn de beleidswijzigingen nog niet zichtbaar in de inkomstgerelateerde indicatoren, omdat de beschikbare data daarvoor niet verder gaan dan het jaar 2014. Voor de tariefindicatoren kunnen we echter tot en met de tarieven van vandaag gaan, waardoor we daar al een sterke impact zien, vooral door de verhoogde bijdrage Energiefonds en de kilometerheffing voor vrachtwagens.

Enkele nieuwe analyses in deze studie hebben duidelijk gemaakt dat de (groene) belastingdruk op de gezinnen sterk stijgt, maar die op de bedrijven, en dan vooral de grootverbruikers van energie, slechts licht of helemaal niet is gestegen. Er is dus een tendens aan de gang van verschuiving van de lasten door milieugerelateerde belastingen van bedrijven naar gezinnen. Daarnaast stellen we vast dat van de economische sectoren het vooral de transportsector is die relatief veel betaalt; de industrie heeft dan weer veel lagere lasten. Dezelfde vaststelling halen we uit de nieuwe OESO-indicator die de prijs per ton CO₂-uitstoot weergeeft, waaruit blijkt dat enkel de transportemissies hoog worden belast, en alle andere sectoren voorlopig nog lage prijzen betalen voor hun milieuschade. Hoewel dit ingaat tegen het hedendaagse maatschappelijke beleidsdiscours, zien we hier nog heel wat marge tot het verhogen van de CO₂-prijs via belastingen en emissiehandel. Hierbij is wel de nodige aandacht vereist voor mogelijke negatieve sociale (regressiviteit en toename van de armoede) en competitiviteitseffecten (carbon leakage). Via compenserende maatregelen is het echter mogelijk om deze ongewenste effecten te minimaliseren.

We besluiten dus dat 2016 een jaar is met opvallende vergroening van de fiscaliteit in Vlaanderen en België, maar ook dat er nog heel wat marge is voor (gerichte) internaliseringsoperaties van externe kosten.

BIBLIOGRAFIE

- Bachus, K. (2012), "Improving the methodology for measuring the greening of the tax system," In *Green Taxation And Environmental Sustainability*, edited by L. Kreiser, Sterling, A.Y., Herrero, P., Milne, J. and Ashiabor, H., Cheltenham: Edward Elgar.
- (2013a), "Duurzame Ontwikkeling: Concept en Beleid," In *Duurzame Ontwikkeling. Een Multidisciplinaire Visie*, edited by LONDO, Leuven: ACCO.
- (2013b), Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen: actualisatie en uitdieping, studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA, MIRA/2013/06, HIVA Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving, KU Leuven.
- (2016), How to tell green from grey? Towards a methodological framework for evaluating the greening of national tax systems, *Ecological Indicators*, 71: 229-238.
- Bachus, K. en Defloor, B. (2011), Indicatoren voor de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen, Leuven: MIRA onderzoeksrapport.
- Bachus, K., Defloor, B., en Van Ootegem, L. (2004), Indicatoren voor de vergroening van de fiscaliteit in Vlaanderen, *MIRA-onderzoeksrapport: VMM-MIRA; HIVA-K.U.Leuven*.
- Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers. 2012. Ontwerp van Programmawet. In *Doc 53, 2561/1*. Brussel.
- . 2016. Inventaris 2014 van de vrijstellingen, aftrekken en verminderingen die de ontvangsten van de staat beïnvloeden. Brussel.
- De Ridder, I. (2012), Belastinguitgaven in Nederland, *Federale Overheidsdienst Financiën - Documentatieblad*, 72 (3): 32.
- Deloitte (2013), Benchmarking study of electricity prices between Belgium and neighbouring countries.
- (2016), Benchmarking study of electricity prices between Belgium and neighboring countries: 33.
- European Commission (2011), *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Roadmap to a Resource Efficient Europe*, Brussels.
- European Commission en Eurostat (2001), Environmental taxes — A statistical guide, Luxembourg.
- Federaal Planbureau (2015), Macro-economische en budgettaire effecten van de tax shift maatregelen van de federale regering, Brussel.
- (2016), Milieubelastingen naar economische activiteit 2010-2014, Brussel: Milieubelastingen naar economische activiteit 2010-2014.
- Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (2015), Kilometers afgelegd door Belgische voertuigen in het jaar 2014, Brussel.
- International Energy Agency (2016), Energy Policies of IEA Countries. 2016 Review: Belgium, Paris: International Energy Agency.

- Joachain, H., Klopfert, F., Holzemer, L., Hudon, M., De Craemer, K., Qiu, Z., Deconinck, G., De Smet, L., Bachus, K., enLiétaer, B. (2012), *Innovative Instruments for Energy Saving Policies - White Certificates and Complementary Currencies – INESPO*, Brussels: Belgian Science Policy.
- Mayeres, I., Dams, Y., Liekens, I., Vanhulsel, M., Ampe, F., Vanhaver, G., enVan Hoorebeeck, S. (2014), Proefproject Kilometerheffing Systeem voor Lichte Voertuigen in de GEN-zone. Onderdeel III – Evaluatie van de resultaten Brussel.
- Minaraad (2015), Hervorming van de energieheffing Brussel.
- Nijs, W., Lodewijks, P., enLaes, E. (2011), Schadekosten van huidige en toekomstige elektriciteitsproductie in Vlaanderen. Schadekosten en inschatting aandeel externe kosten: MIRA onderzoeksrapport.
- OECD (1998), *Environmental Performance Reviews: Belgium*, Paris: OECD Publications.
- (2001), *Environmentally Related Taxes in OECD countries. Issues and Strategies*, Paris: OECD Publishing.
- (2007), *Environmental Performance Reviews: Belgium*, Paris: OECD Publications.
- (2013a), *Inventory of estimated budgetary support and tax expenditures for fossil fuels*, Paris: OECD Publications.
- (2013b), *OECD Economic Surveys: Belgium 2013*, Vol. 2013: OECD Publishing.
- (2013c), *Taxing Energy Use. A Graphical Analysis*, Paris: OECD Publications.
- (2016), *Effective Carbon Rates: Pricing CO2 through taxes and emissions trading systems*, Paris: OECD Publishing.
- ten Brink, P., Bassi, S., Badura, T., Hart, K., enPieterse, M. (2012), Incentive Measures and Biodiversity - A rapid Review and Guidance Development - Volume 3: Guidance to identify and address incentives which are harmful to biodiversity, London.
- Valsecchi, C., Ten Brink, P., Bassi, S., Withana, S., Lewis, M., Best, A., Rogers-Ganter, H., Kaphengst, T., Oosterhuis, F., enDias Soares, C. (2009), *Environmentally Harmful Subsidies (EHS): Identification and Assessment*.
- Vlaams Parlement. 2015. Toelichtingen bij de aanpassing van de middelenbegroting en de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2015. Toelichting per programma, Beleidsdomein L: Leefmilieu, Natuur en Energie. Brussel: <https://docs.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2014-2015/g17-a-2-l.pdf>.
- Vlaamse Landmaatschappij (2015), Mestrapport 2015. Over de mestproblematiek in Vlaanderen, Brussel.
- Vlaamse Ombudsdienst. 2016. Veelgestelde vragen over bijdrage Energiefonds.
- Vlaamse Regering. 2011. Globale Hervorming van de Verkeersfiscaliteit. In *Persmededeling van de Vlaamse Regering*. Brussel: Vlaamse Regering.

AFKORTINGEN

BBP	Bruto Binnenlands Product
BIV	Belasting op inverkeerstelling
BOFAS	Bodemsaneringsfonds voor tankstations
BTW	Belasting over de Toegevoegde Waarde
CPI	Consumptieprijsindex
CREG	Commissie voor de Regulering van Elektriciteit en Gas
EU	Europese Unie
FOD	Federale Overheidsdienst
GWh	Gigawattuur
HNE	Hernieuwbare Energie
ITE	Impliciet Belastingtarief op Energie
ITT	Impliciete belastingtarief op transport
kWh	Kilowattuur
LPG	Liquid petroleum gas
MWh	Megawattuur
NIRAS	Nationale instelling voor radioactief afval en verrijkte splijtstoffen
ODV	Openbaredienstverplichtingen
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
PK	Paardenkracht
REG	Rationeel Energiegebruik
VREG	Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt
WKK	Warmtekrachtkoppeling

BIJLAGEN



bijlage 1 Fiches milieugerelateerde belastingen

Fiche A00. Sjabloon met toelichting	
Naam	Naam van de milieugerelateerde belasting (of de belastingkorting)
Bevoegdheid	Federaal of Vlaams (gewest)
Definitie	In één zin uitgelegd wat de belasting (of korting) inhoudt.
Categorie	Energie, transport, Vlaamse milieuheffing of federale milieutaks
Doelstelling	Doelstelling(en) waarmee de maatregel werd ingevoerd.
Databeschikbaarheid	Zowel voor de belastinginkomsten als voor de -tarieven geven we weer of de data eenvoudig te vinden zijn (beschikbaar in één dataset op een website) of dan wel met moeite moeten opgespoord worden (zoektocht in begrotingsdocumenten of parlementaire discussies, of op te vragen bij de overheidsadministratie).
Verzamelinstantie, te vinden op website?	De link of verwijzingen naar de websites of publicaties waar de data te vinden is, of bij welke administratie op te vragen.
Invoering	Jaar van invoering van de maatregel
Recentheid data	Tot welk jaar data werd gevonden. Voor tarieven is dit in alle gevallen 2016, voor inkomsten meestal 2014.
Begin tijdreeks	Eerste jaar waarvoor data werden gevonden.
Doelgroep	Doelgroep (betaler) van de belasting of begunstigde van de belastingkorting.
Belastingbasis (eenheid)	De basis waarop de belasting wordt geheven. Bvb. aantal liter van een brandstof, kWh verbruik, een vast bedrag per jaar, de inschrijving van een voertuig, de emissie van een pollutant, het aantal ton afval ...
Tariefstructuur	Uitleg over de tarieven van de belastingen, inclusief differentiaties naar doelgroep, verbruik ...
Vrijstellingen en kortingen	Uitleg over de geldende vrijstellingen en kortingen op de belastingen, inclusief differentiaties naar doelgroep, verbruik, type brandstof, aanwending van de brandstof ...
Opmerkingen	Eventuele opmerkingen die relevant zijn en hoger nog niet werden vermeld.

Fiche A01. Accijnzen op transportbrandstoffen

Naam	Accijnzen op transportbrandstoffen (inclusief bijdrage op de energie en bijzondere accijnzen)
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Indirecte belastingen op het verbruik van transportbrandstoffen
Categorie	Energie
Doelstelling	Oorpronkelijk enkel het genereren van overheidsinkomsten. De laatste jaren kan een zekere milieuoverweging worden toegevoegd.
Databeschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Inkomsten: cijfers in grote lijnen op Docufin te downloaden, maar voor detailcijfers moet een aanvraag bij de FOD Economie worden gedaan. - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	<ul style="list-style-type: none"> - Inkomsten: Docufin; detailcijfers op aanvraag bij de FOD Economie. - Tarieven: Fiscaal Memento of www.petrolfed.be
Invoering	1971
Recentheid data	Zeer recent
Begin tijdreeks	1 januari 1971
Doelgroep	Bestuurders van voertuigen die rijden op benzine en diesel.
Belastingbasis (eenheid)	Hoeveelheid aangekochte transportbrandstof (EUR/liter)
Tariefstructuur	Vast tarief per liter, maar verschillend voor verschillende brandstoffen. Benzine (95 en 98) heeft het hoogste tarief, gevolgd door kerosine als motorbrandstof en diesel; LPG heeft een nultarief, net als kerosine voor vliegverkeer.
Vrijstellingen en kortingen	<ul style="list-style-type: none"> o Vrijstelling voor kerosine voor vliegverkeer (behalve plezierluchtvaart): zie fiche B01 o Nultarief voor personenwagens op LPG o Vrijstelling voor internationale scheepvaart: zie fiche B02 o Vrijstelling voor binnenvaart: zie fiche B03
Opmerkingen	Met de federale 'taxshift' van 2015 werd beslist om de accijnzen voor diesel en benzine tegen 2018 geleidelijk op gelijk niveau te brengen. De accijnzen op diesel stijgen met 14 cent per liter, die op benzine dalen met 7,8 cent.

Fiche A02. Accijnzen op elektriciteit en aardgas

Naam	Accijnzen op elektriciteit en aardgas (inclusief bijdrage op de energie en bijzondere accijnzen)
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Indirecte belastingen op het verbruik van elektriciteit en gas
Categorie	Energie
Doelstelling	Financieel
Databeschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Inkomsten: cijfers in grote lijnen op Docufin te downloaden, maar voor detailcijfers moet een aanvraag bij de FOD Economie worden gedaan. - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	<ul style="list-style-type: none"> - Inkomsten: Docufin; detailcijfers op aanvraag bij de FOD Economie. - Tarieven: Fiscaal Memento
Invoering	1993
Recentheid data	Zeer recent
Begin tijdreeks	1 januari 1993
Doelgroep	Gebruikers van elektriciteit en gas
Belastingbasis (eenheid)	Hoeveelheid gebruikte energie elektriciteit en gas (EUR/MWh)
Tariefstructuur	<ul style="list-style-type: none"> ○ Elektriciteit laagspanning: 1,9268 EUR/MWh (dd. 01/01/2016) ○ Elektriciteit hoogspanning: nultarief ○ Aardgas verwarming: ○ particulieren: 0,9978 EUR/MWh ○ Aardgas verwarming bedrijven met energiebeleidsvereenkomst, 'accord de branche' of soortgelijk: 0,54 EUR/MWh ○ Overige bedrijven: 0,9978 EUR/MWh ○ Aardgas motorbrandstof: nultarief
Vrijstellingen en kortingen	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vrijstelling voor hoogspanningsgebruikers (elektriciteit); ○ Aardgas verwarming bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling: bijna de helft korting in vergelijking met particulieren; ○ Aardgas: vrijstelling voor energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling; ○ Aardgas: vrijstelling voor gebruik als (auto)motorbrandstof.
Opmerkingen	Sinds 2015 worden deze tarieven geïndexeerd, terwijl dit daarvoor nooit gebeurd was.

Fiche A03. Accijnzen op stookolie, kolen en overige energieproducten

Naam	Accijnzen op stookolie, kolen en overige energieproducten (inclusief bijdrage op de energie en bijzondere accijnzen)
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Indirecte belastingen op het verbruik van stookolie, kolen en overige energieproducten
Categorie	Energie
Doelstelling	Financieel
Databeschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Inkomsten: cijfers in grote lijnen op Docufin te downloaden, maar voor detailcijfers moet een aanvraag bij de FOD Economie worden gedaan. - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	<ul style="list-style-type: none"> - Inkomsten: Docufin; detailcijfers op aanvraag bij de FOD Economie. - Tarieven: Fiscaal Memento
Invoering	1971
Recentheid data	Zeer recent
Begin tijdreeks	1971
Doelgroep	Gebruikers van stookolie, kolen en overige energieproducten
Belastingbasis (eenheid)	€/ton gebruikte stookolie, kolen en overige energieproducten
Tariefstructuur	<ul style="list-style-type: none"> ○ Huisbrandolie laag zwavelgehalte: 18,7 EUR/ton ○ Zware stookolie: 16,35 EUR/ton ○ Kolen en cokes: 11,7577 EUR/ton
Vrijstellingen en kortingen	Kolen, cokes, bruinkool en vaste brandstoffen die worden verbruikt door huishoudens, zijn vrijgesteld (zie fiche B09).
Opmerkingen	De overige energieproducten zijn o.a. butaangas, propaangas en lamppetroleum. Sinds 2015 worden al deze tarieven geïndexeerd, terwijl dit daarvoor nooit gebeurd was.

Fiche A04. Federale bijdrage elektriciteit

Naam	Federale bijdrage elektriciteit
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Bijdrage gefactureerd (via de distributienetbeheerders) aan de eindafnemers ter financiering van sommige openbare dienstverplichtingen en van de kosten verbonden aan de regulering van en de controle op de elektriciteitsmarkt.
Categorie	Energie
Doelstelling	De inkomsten komen in bestemde fondsen en worden aangewend voor de volgende doelstellingen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Denuclearisatie (via NIRAS) 2. Controle en regulering van de gas- en elektriciteitsmarkt (financiering van de CREG) 3. Sociaal: <ol style="list-style-type: none"> a. Sociaal Energiefonds, verdeeld onder de OCMW's (sociale openbardienstverplichtingen) b. Fonds beschermde klanten (sociale tarieven)
Databeschikbaarheid	Inkomsten: op aanvraag Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarieven: http://www.creg.be/nl/cotfede.html
Invoering	2002
Recentheid data	Inkomsten: CREG jaarverslagen Tarieven: 2013
Begin tijdreeks	2002
Doelgroep	Cascademechanisme: de transmissienetbeheerder (ELIA) int bij zijn eigen klanten en de distributienetbeheerders, die ze op hun beurt doorrekenen aan de leveranciers die ze, tenslotte, aan de eindafnemers doorrekenen.
Belastingbasis (eenheid)	Variabele toeslag per kWh energieafname door eindgebruiker
Tariefstructuur	Degressief met plafond van € 250.000 (zie fiche B11)
Vrijstellingen en kortingen	<ul style="list-style-type: none"> - Het degressief tarief en het plafond zijn kortingen (zie fiche B11). - Elektriciteitsbedrijven zijn vrijgesteld van de bijdrage specifiek voor de onderdelen 'denuclearisatie' en 'broeikasgassen'.
Opmerkingen	Tussen 2005 en 2012 was er nog een extra (vijfde) component van de federale bijdrage, namelijk die voor het 'Fonds Broeikasgassen', ter financiering van het klimaatbeleid richting het Kyoto-protocol. Deze component is afgeschaft sinds 1/1/2013.

Fiche A05. Federale bijdrage aardgas

Naam	Federale bijdrage aardgas
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Bijdrage gefactureerd aan de eindafnemers ter financiering van sommige openbare dienstverplichtingen en van de kosten verbonden aan de regulering van en de controle op de gasmarkt.
Categorie	Energie
Doelstelling	De inkomsten komen in bestemde fondsen en worden aangewend voor de volgende doelstellingen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Controle en regulering van de gas- en elektriciteitsmarkt (financiering van de CREG) 2. Sociaal Energiefonds, verdeeld onder de OCMW's (sociale openbaredienstverplichtingen) 3. Fonds beschermde klanten (sociale tarieven)
Databeschikbaarheid	Inkomsten: optimaal Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarieven en inkomsten: http://www.creg.be/nl/cotfedg.html Inkomsten: jaarverslagen CREG
Invoering	2002
Recentheid data	Tarieven: 2016
Begin tijdreeks	2002
Doelgroep	Cascademechanisme: de leveranciers rekenen de bijdrage door aan de eindgebruikers klanten.
Belastingbasis (eenheid)	Variabele toeslag per kWh energieafname door eindgebruiker
Tariefstructuur	<ol style="list-style-type: none"> 1. CREG: 0,0336 €/MWh 2. Sociaal Energiefonds: 0,2022 €/MWh 3. Fonds beschermde klanten: 0,3951 €/MWh
Vrijstellingen en kortingen	Tot in 2013 bestond de degressiviteit die bestaat voor elektriciteit (zie fiche B11) niet voor aardgas. Sinds 2014 is dit echter ook toegevoegd voor aardgas (zie fiche B12).
Opmerkingen	Nieuwe korting sinds 2014

Fiche A06. FAPETRO-bijdrage

Naam	Bijdrage voor de controle op Aardolieproducten (Fapetro)
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Bijdrage op in verbruik gestelde aardolieproducten ter realisatie van de werking van het Fonds voor de Analyse van Aardolieproducten (Fapetro).
Categorie	Energie
Doelstelling	Financiering van de controle op de kwaliteit van de petroleumproducten
Databeschikbaarheid	Inkomsten: mits zoekwerk in federale begrotingsdocumenten Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Website FAPETRO: http://economie.fgov.be/nl/ondernemingen/energie/Niet-hernieuwbare_energie_Aardolie/Fapetro/#.V_USauCLQ2w
Invoering	1992
Recentheid data	Inkomsten: 2015 Tarieven: 2016
Begin tijdreeks	1995
Doelgroep	Doorgerekend aan de eindgebruikers van benzine, diesel en residuele brandstoffen.
Belastingbasis (eenheid)	€/1.000 liter brandstofaankoop
Tariefstructuur	<ul style="list-style-type: none"> - benzines voor motorvoertuigen 0,18 EUR/1000 l - gasolie diesel voor wegvoertuigen 0,18 EUR/1000 l - gasolie voor verwarming of huisbrandolie 0,18 EUR/1000 l - de residuele brandstoffen of zware stookolie 0 EUR/Mt
Vrijstellingen en kortingen	
Opmerkingen	Na twintig jaar onveranderd tarief op 0,25 EUR/1000 l, is in 2016 beslist tot een daling tot 0,18 EUR/l “om een beter evenwicht te verzekeren tussen de inkomsten en de uitgaven” (bron federale middelenbegroting 2016).

Fiche A07. APETRA-bijdrage

Naam	Bijdrage voor het aanhouden van strategische nationale petroleumvoorraden (APETRA).
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Het Internationaal Energie Agentschap (IEA) en de Europese Commissie verplichten de lidstaten om ten minste 90 dagen reserves aan te leggen van aardolie en aardolieproducten. In België worden deze voorraden aangehouden door de nv APETRA, die wordt gefinancierd door de APETRA-heffing.
Categorie	Energie
Doelstelling	Financiering van het aanhouden van de nationale strategische petroleumvoorraden.
Databeschikbaarheid	Inkomsten: via federale middelenbegrotingen Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Website APETRA: http://www.apetra.be/nl/financiele-informatie/bijdrage
Invoering	2009
Recentheid data	Inkomsten: 2015 Tarieven: 2016
Begin tijdreeks	2009
Doelgroep	Doorgerekend aan de eindgebruikers van benzine, diesel en residuele brandstoffen.
Belastingbasis (eenheid)	€/1.000 liter brandstofaankoop
Tariefstructuur	Tarieven worden om de drie maanden aangepast. De tarieven voor het laatste kwartaal van 2016 zijn: <ul style="list-style-type: none"> - benzines voor motorvoertuigen: 6,45 EUR/1000 l - gasolie diesel voor wegvoertuigen: 6,55 EUR/1000 l - zware stookolie: 5,26 EUR/ton - kerosine luchtvaart: 3,28 EUR/l
Vrijstellingen en kortingen	<ul style="list-style-type: none"> ○ In tegenstelling tot de meeste andere energiebelastingen, is deze bijdrage ook verschuldigd door de luchtvaartsector; die sector geniet wel een lager tarief. ○ Ook stookolie heeft een iets lager tarief dan benzine en diesel. ○ Binnenvaartschepen waarvoor een vrijstelling van accijns geldt, krijgen ook een vrijstelling van de APETRA-bijdrage.
Opmerkingen	De tarieven zijn via een vaste formule gekoppeld aan de internationale olieprijs en worden om de drie maanden aangepast. Door de huidige lage olieprijs werkt de NV APETRO met verlies en heeft het een schuld opgebouwd van meer dan een miljard euro. Mogelijk kan dit de aanleiding zijn tot een (forse?) verhoging van de heffing in de toekomst.

Fiche A08. Verkeersbelasting

Naam	Verkeersbelasting (VB)
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Belasting op motorvoertuigen die personen en goederen over de weg vervoeren.
Categorie	Transport
Doelstelling	Financieel; sinds 2016 mede berekend op basis van milieufactoren.
Databeschikbaarheid	Inkomsten en tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: Studiedienst Vlaamse Regering Tarieven: fiscaal memento, www.belastingen.vlaanderen.be
Invoering	1981
Recentheid data	Inkomsten: 2014 Tarieven: 2016
Begin tijdreeks	1981
Doelgroep	Gebruikers van stoom- of motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers
Belastingbasis (eenheid)	€/voertuig per jaar
Tariefstructuur	Alle Vlaamse gemeenten heffen een opdecim van 10 % bovenop deze Vlaamse belasting; het gemeentelijk tarief wordt mee geïntegreerd in het Vlaamse.
Vrijstellingen en kortingen	<p>Vrijstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voertuigen met maatschappelijk nut (o.a. defensie, hulpdiensten, ordehandhaving ...). - Voertuigen voor occasioneel gebruik. - Voertuigen die uitsluitend gebruikt worden als persoonlijk vervoermiddel voor een persoon met een handicap. - Personenwagens die 100 % of elektriciteit of waterstof rijden. - Personenwagens die geheel of gedeeltelijk op aardgas rijden. - Plug-in hybride voertuigen die met de stekker kunnen opgeladen worden en een CO₂-uitstoot per km hebben van minder dan 50 g. <p>Deze vrijstellingen gelden niet voor voertuigen van leasingmaatschappijen.</p> <p>Verminderings:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voertuigen die rechtstreeks aan de eigenlijke havenactiviteit deelnemen, voor het vervoer van goederen. Het gaat hier enkel over lichte vrachtauto's, vrachtauto's, tractoren, aanhangwagens ...: de belasting wordt met 75 % vermindert voor de voertuigen die uitsluitend binnen het gebied van een zee- of binnenhaven worden gebruikt. - Autocars die gebruik worden voor het bezoldigd vervoer van personen: 10 % korting. - LPG-voertuigen: forfaitaire vermindering van 100 EUR (geïndexeerd).
Opmerkingen	Hervormd (vergroend) in 2016.

Fiche A09. Belasting op Inverkeerstelling

Naam	Belasting op Inverkeerstelling (BIV)
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	De belasting op de inverkeerstelling wordt geheven op wanneer (gespecifieerde) wegvoertuigen, luchtvaartuigen of boten op de openbare weg in het verkeer worden gesteld of wanneer zij worden gebruikt in België.
Categorie	Transport
Doelstelling	Financieel & ecologisch
Databeschikbaarheid	Inkomsten en tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: Studiedienst Vlaamse Regering Tarieven: Fiscaal memo
Invoering	1992
Recentheid data	Inkomsten: 2015 Tarieven: 2016
Begin tijdreeks	1992
Doelgroep	Iedereen die een nieuw of tweedehands voertuig in het verkeer wil brengen.
Belastingbasis (eenheid)	€/voertuig, eenmalig bij inschrijving
Tariefstructuur	Het tarief voor privé-personenwagens wordt berekend op basis van een ingewikkelde formule die rekening houdt met de CO ₂ -uitstoot van het voertuig, het brandstoftype, de uitstoot van fijn stof, de euronorm, de aanwezigheid van een roetfilter en de leeftijd van het voertuig. Het tarief voor leasing-personenwagens wordt berekend op basis van het vermogen van het voertuig. Alle Vlaamse gemeenten heffen een opdecim van 10 % bovenop deze Vlaamse belasting; het gemeentelijk tarief wordt mee geïntegreerd in het Vlaamse.
Vrijstellingen en kortingen	Vrijstellingen: <ul style="list-style-type: none"> - Voertuigen die uitsluitend gebruikt worden als persoonlijk vervoermiddel voor een persoon met een handicap. - Voertuigen bestemd voor export. - Personenwagens die 100 % of elektriciteit of waterstof rijden. - Personenwagens die geheel of gedeeltelijk op aardgas rijden. - Plug-in hybride voertuigen die met de stekker kunnen opgeladen worden en een CO₂-uitstoot per km hebben van minder dan 50 g. <p>Deze vrijstellingen gelden niet voor voertuigen van leasingmaatschappijen.</p>
Opmerkingen	De belasting is slechts éénmaal verschuldigd op het ogenblik van de eerste inverkeerstelling van het voertuig op de openbare weg door één welbepaalde persoon. Bepaalde componenten van de berekening van de BIV worden jaarlijks geïndexeerd.

Fiche A10. Kilometerheffing

Naam	Kilometerheffing voor vrachtwagens (rekeningrijden)																																																														
Bevoegdheid	Gewestelijk (met samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten)																																																														
Definitie	De (slimme) kilometerheffing is een gedifferentieerde heffing per gereden kilometer in België voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton.																																																														
Categorie	Transportbelasting																																																														
Doelstelling	Financierend (wegennet verbeteren + buitenlandse gebruikers laten meebetalen). Milieuprestaties van het vervoerssysteem verbeteren.																																																														
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal; inkomsten: nog niet van toepassing																																																														
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: nvt Tarieven: www.viapass.be																																																														
Invoering	1 april 2016																																																														
Recentheid data	Inkomsten: nvt Tarieven: 2016																																																														
Begin tijdreeks	Nvt																																																														
Doelgroep	Alle voertuigen voor goederenvervoer met een maximaal toegelaten totaalgewicht (MTT) van meer dan 3,5 ton die rijden op het Belgisch grondgebied (ook de buitenlandse vrachtwagens).																																																														
Belastingbasis (eenheid)	Gereden kilometers																																																														
Tariefstructuur	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">[€ / km]</th> <th colspan="3">VLAANDEREN, WALLONIË (EX BTW) BRUSSEL AUTOSNELWEG</th> <th colspan="3">BRUSSEL BINNENSTEDELIJK GEBIED*</th> </tr> <tr> <th>3.5 - 12 TON</th> <th>12 - 32 TON</th> <th>> 32 TON</th> <th>3.5 - 12 TON</th> <th>12 - 32 TON</th> <th>> 32 TON</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Euro 0</td> <td>0,146</td> <td>0,196</td> <td>0,200</td> <td>0,188</td> <td>0,263</td> <td>0,292</td> </tr> <tr> <td>Euro 1</td> <td>0,146</td> <td>0,196</td> <td>0,200</td> <td>0,188</td> <td>0,263</td> <td>0,292</td> </tr> <tr> <td>Euro 2</td> <td>0,146</td> <td>0,196</td> <td>0,200</td> <td>0,188</td> <td>0,263</td> <td>0,292</td> </tr> <tr> <td>Euro 3</td> <td>0,126</td> <td>0,176</td> <td>0,180</td> <td>0,163</td> <td>0,238</td> <td>0,267</td> </tr> <tr> <td>Euro 4</td> <td>0,095</td> <td>0,145</td> <td>0,149</td> <td>0,132</td> <td>0,207</td> <td>0,236</td> </tr> <tr> <td>Euro 5</td> <td>0,074</td> <td>0,124</td> <td>0,128</td> <td>0,109</td> <td>0,184</td> <td>0,213</td> </tr> <tr> <td>Euro 6</td> <td>0,074</td> <td>0,124</td> <td>0,128</td> <td>0,099</td> <td>0,174</td> <td>0,203</td> </tr> </tbody> </table> <p>(*) Binnenstedelijk gebied: alle lokale en regionale wegen die geen autosnelweg zijn.</p> <p>Bron: www.Viapass.be (tarieven op 01/04/2016)</p>	[€ / km]	VLAANDEREN, WALLONIË (EX BTW) BRUSSEL AUTOSNELWEG			BRUSSEL BINNENSTEDELIJK GEBIED*			3.5 - 12 TON	12 - 32 TON	> 32 TON	3.5 - 12 TON	12 - 32 TON	> 32 TON	Euro 0	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292	Euro 1	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292	Euro 2	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292	Euro 3	0,126	0,176	0,180	0,163	0,238	0,267	Euro 4	0,095	0,145	0,149	0,132	0,207	0,236	Euro 5	0,074	0,124	0,128	0,109	0,184	0,213	Euro 6	0,074	0,124	0,128	0,099	0,174	0,203
[€ / km]	VLAANDEREN, WALLONIË (EX BTW) BRUSSEL AUTOSNELWEG			BRUSSEL BINNENSTEDELIJK GEBIED*																																																											
	3.5 - 12 TON	12 - 32 TON	> 32 TON	3.5 - 12 TON	12 - 32 TON	> 32 TON																																																									
Euro 0	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292																																																									
Euro 1	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292																																																									
Euro 2	0,146	0,196	0,200	0,188	0,263	0,292																																																									
Euro 3	0,126	0,176	0,180	0,163	0,238	0,267																																																									
Euro 4	0,095	0,145	0,149	0,132	0,207	0,236																																																									
Euro 5	0,074	0,124	0,128	0,109	0,184	0,213																																																									
Euro 6	0,074	0,124	0,128	0,099	0,174	0,203																																																									
Vrijstellingen en kortingen	<ul style="list-style-type: none"> ○ Voertuigen waarvoor een vrijstelling expliciet dient te worden aangevraagd: voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor defensie, civiele bescherming, brandweer en politie, medische doeleinden of voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden. ○ Voertuigen waarvoor de vrijstelling automatisch geldt: <ol style="list-style-type: none"> (1) werktuigmachines die geen goederen vervoeren, zoals mobiele kranen, hoogtewerkers/verreikers, graafmachines, bulldozers, betonpompen zonder mixer, dumpers (2) voertuigen met proefritplaat ZZ (3) oldtimers met een O-nummerplaat (4) mobilhomes (5) trekkers van kermiswoonwagens (als op de trekker 'kermis' staat vermeld) (6) tractoren die nooit gebruikt worden als trekker (alleenrijdende tractors) 																																																														

	<p>(7) bepaalde opleidingsvoertuigen</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ In Vlaanderen en Brussel mogen bedrijven de uitgaven aftrekken van hun vennootschapsbelasting. In Wallonië kan dat niet. ○ In Vlaanderen zijn de toegangswegen naar de havens vrijgesteld (Gent, Zeebrugge, Antwerpen).
Opmerkingen	Het politiek en maatschappelijk draagvlak was in 2011 te klein om het systeem ook voor personenwagens in te voeren. Er zou wel een wegenvignet komen voor die doelgroep, maar die is in 2013 ook van de politieke agenda geraakt. Anno 2016 stijgt de druk door de toenemende verkeersstromen, experten en organisaties zoals Febiac, die voorstander zijn van het systeem.
Meer informatie	Vlaamse overheid en Viapass



Fiche A11. Verpakkingsheffing

Naam	Verpakkingsheffing op drankverpakkingen
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Heffing die wordt geheven op drankverpakkingen. Zij is verschuldigd bij het in verbruik brengen inzake accijnzen van dranken (zie hieronder) verpakt in individuele verpakkingen of bij het op de Belgische markt brengen van deze dranken verpakt in individuele verpakkingen wanneer dit verpakken later plaatsvindt dan het in verbruik brengen van deze dranken inzake accijnzen.
Categorie	Federale milieutaks
Doelstelling	Ecologisch
Databeschikbaarheid	Inkomsten en tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	<ul style="list-style-type: none"> - Inkomsten: http://docufin.fgov.be/intersalgnl/thema/stat/Stat_ontvangsten_fed.htm - Tarieven: Fiscaal Memento
Invoering	2004
Recentheid data	2012
Begin tijdreeks	2004
Doelgroep	Producenten van verpakkingen (maar wel doorgerekend aan de consument)
Belastingbasis (eenheid)	€/hectoliter verpakt product
Tariefstructuur	Gedifferentieerd: <ul style="list-style-type: none"> - Herbruikbare verpakkingen: 1,41 EUR/hl - Niet herbruikbare verpakkingen: 9,86 EUR/hl
Vrijstellingen en kortingen	<ul style="list-style-type: none"> ○ Tarieven nog nooit aangepast of geïndexeerd sinds de invoering in 2004. ○ Onder “individuele herbruikbare verpakking” wordt een verpakking verstaan waarvan het bewijs geleverd wordt dat deze verpakking: <ul style="list-style-type: none"> ○ tenminste zevenmaal hervuld kan worden; ○ wordt teruggenomen via een statiegeldstelsel (minstens 0,16 euro voor verpakkingen van meer dan 0,5 l en 0,08 euro voor verpakkingen van ten hoogste 0,5 l); ○ daadwerkelijk opnieuw worden gebruikt.

Fiche A12. Afvalstoffenheffing

Naam	Afvalstoffenheffing
Bevoegdheid	Gewestelijk
Definitie	Milieuheffing verschuldigd voor het storten van afvalstoffen, het verbranden van afvalstoffen en het sorteren en voorbehandelen van afvalstoffen, zowel in binnen als buiten het Vlaamse Gewest.
Categorie	Vlaamse milieuheffing
Doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> - Milieu: toepassing van ladder van Lansink - Financierend: inkomsten voor het MINA-fonds
Databeschikbaarheid	Inkomsten: in begrotingsdocumenten Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: Rekenhof – Verslag van de Vlaamse begroting Tarieven: website OVAM
Invoering	1990
Recentheid data	Inkomsten: 2012 Tarieven: 2013
Begin tijdreeks	1990
Doelgroep	Afvalverwerkingsinstellingen
Belastingbasis (eenheid)	€/ton verwerkt afval
Tariefstructuur	Gedifferentieerd naar aard van de afvalstoffen en verwerkingswijze.
Vrijstellingen en kortingen	Vrijstellingen voor: <ul style="list-style-type: none"> ○ Dierlijke eiwitten en vetten ○ Recyclageresidu's van lomp ○ Recyclageresidu's van glas ○ Meeverbranden vervangingsgrondstof ○ Asbest

Fiche A13. Grondwaterheffing

Naam	Heffing ter nastreving van een duurzame bescherming van grondwatervoorraden.
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Heffing ter nastreving van een duurzame bescherming van grondwatervoorraden.
Categorie	Vlaamse milieuheffing
Doelstelling	Milieu
Databeschikbaarheid	Inkomsten en berekening: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: Rekenhof – verslag van de Vlaamse begroting Heffingsbedrag, modaliteiten: http://www.heffingen.be
Invoering	1997
Recentheid data	2012
Begin tijdreeks	1997
Doelgroep	Drinkwatermaatschappijen en industriële gebruikers
Belastingbasis (eenheid)	€/m ³ opgepompt water
Tariefstructuur	<ul style="list-style-type: none">- Minimumheffing: € 124- Tot 499 m³: vrijgesteld- Tarief vanaf 500 m³: afhankelijk van type grondwater, soort verbruiker en heffingsbedrag
Vrijstellingen en kortingen	Tot 499 m ³ : vrijgesteld

Fiche A14. Afvalwaterheffing

Naam	Heffing op waterverontreiniging
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	De heffing op waterverontreiniging steunt op het principe 'de vervuiler betaalt'. Wie vervuiling veroorzaakt: - zorgt ervoor dat ze verdwijnt door in de eerste plaats maatregelen te nemen aan de bron en/of; - deelt in de kosten die de overheid maakt voor de collectieve zuiveringsmaatregelen en/of; - betaalt voor de aangebrachte milieuschade.
Categorie	Ecologisch
Doelstelling	Inkomsten en berekening: optimaal
Databeschikbaarheid	Inkomsten: Rekenhof – verslag van de Vlaamse begroting Tarief: www.heffingen.be
Verzamelinstantie, te vinden op website?	www.heffingen.be
Invoering	1991
Recentheid data	Inkomsten & tarief: 2014
Begin tijdreeks	1991
Doelgroep	Waterverbruikers (zowel afnemers, verbruikers en lozers)
Belastingbasis (eenheid)	€/m ³ verbruikt water (al dan niet rekening houdend met de vuilvracht)
Tariefstructuur	<p>Onderscheid in belasting op basis van verbruik:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimumheffing: €7,5 - Kleinverbruikers (<500 m³/jaar): forfaitair bedrag (via drinkwaterfactuur) - Grootverbruikers (verbruiken minstens 500 m³ leidingwater per jaar en/of beschikken over een eigen waterwinning met een pompcapaciteit van minstens 5 m³ per uur): keuze tussen forfaitair op basis van hoofdactiviteit of bedrag op basis van berekening van werkelijke geloosde vuilvracht.
Vrijstellingen en kortingen	-

bijlage 2 Fiches belastingvrijstellingen en -kortingen

Fiche B01. Vrijstelling accijnzen kerosine (luchtvaart)

Naam	Vrijstelling op energieproducten die worden geleverd voor gebruik als motorbrandstof of verwarmingsbrandstof voor andere luchtvaart dan particuliere plezierluchtvaart.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Vrijstelling op energieproducten, meer bepaald kerosine, aangegeven als verwarmingsbrandstof voor zakelijk gebruik van andere bedrijven maar gebruikt als motorbrandstof voor commerciële en industriële doeleinden, nl. niet-particuliere luchtvaart.
Doelstelling	Economisch
Databeschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento (jaarlijks)
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Leveranciers van betreffende producten
Belastingbasis (eenheid)	€/1000l (aan 15°C)
Tariefstructuur	Vrijstelling

Fiche B02. Vrijstelling accijnzen internationale scheepvaart

Naam	Vrijstelling voor accijnzen op energieproducten bestemd voor de internationale scheepvaart.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Vrijstelling op accijnzen voor energieproducten die worden geleverd voor gebruik als motorbrandstof of verwarmingsbrandstof voor de vaart op communautaire wateren (met inbegrip van de visserij) en niet voor gebruik aan boord van particuliere pleziervaartuigen, en aan boord van de vaartuigen opgewekte elektriciteit.
Doelstelling	Economisch
Databeschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal memo
Updatefrequentie	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Recentheid	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Leveranciers van betreffende producten
Belastingbasis (eenheid)	€/1000l (aan 15°C)
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Voor particuliere pleziervaartuigen wordt deze vrijstelling beperkt tot gasolie.

Fiche B03. Vrijstelling accijnzen binnenvaart

Naam	Vrijstelling voor accijnzen op energieproducten bestemd voor de binnenlandse scheepvaart.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	De betreffende energieproducten zijn gasolie, kerosine en zware stookolie die worden geleverd voor gebruik als brandstof voor de vaart op binnenwateren (met inbegrip van de visserij), en niet voor gebruik aan boord van particuliere pleziervaartuigen, en aan boord van een vaartuig opgewekte elektriciteit.
Doelstelling	Economisch
Databeschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none">- Gederfde inkomsten: onbekend- Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Leveranciers van betreffende producten
Belastingbasis (eenheid)	€/1000l (aan 15°C)
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt.

Fiche B04. Vrijstelling en kortingen accijnzen op elektriciteit en aardgas

Naam	Vrijstellingen en kortingen op accijnzen op elektriciteit en aardgas (inclusief bijdrage op de energie en bijzondere accijnzen).
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Kortingen op de indirecte belastingen op het verbruik van elektriciteit en gas.
Doelstelling	Economisch, internationale competitiviteit
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Zeer frequent
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	1 januari 1993
Doelgroep	Gebruikers van elektriciteit en gas
Belastingbasis (eenheid)	Hoeveelheid gebruikte energie elektriciteit en gas (EUR/MWh)
Tariefstructuur	<ul style="list-style-type: none"> ○ Elektriciteit laagspanning: 1,9268 EUR/MWh (dd. 01/01/2016) ○ Elektriciteit hoogspanning: nultarief ○ Aardgas verwarming: ○ particulieren: 0,9978 EUR/MWh ○ aardgas verwarming bedrijven met energiebeleidsovereenkomst, 'accord de branche' of soortgelijk: 0,54 EUR/MWh ○ overige bedrijven: 0,9978 EUR/MWh ○ Aardgas motorbrandstof: nultarief

Fiche B05. Vrijstelling accijnzen zelfopgewekte elektriciteit

Naam	Vrijstelling voor accijnzen uit zelfopgewekte elektriciteit
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Het betreft elektriciteit uit hernieuwbare bron geproduceerd door een gebruiker voor zijn eigen gebruik.
Doelstelling	Ecologisch
Databeschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Producent van betreffende elektriciteit
Belastingbasis (eenheid)	EUR/MWh
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt. De vrijstelling is beperkt tot elektriciteit die beantwoordt aan de wettelijke bepalingen inzake het verlenen van groene certificaten of warmtekrachtkoppeling.



Fiche B06. Vrijstelling accijnzen innovatie sloop- en luchtvaart

Naam	Vrijstelling voor accijnzen op motorbrandstoffen die worden gebruikt bij de vervaardiging, de ontwikkeling, het testen en het onderhoud van luchtvaartuigen en schepen.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Vrijstelling voor accijnzen op motorbrandstoffen die worden gebruikt bij de vervaardiging, de ontwikkeling, het testen en het onderhoud van luchtvaartuigen en schepen.
Doelstelling	Economisch
Databeschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Consument van betreffende brandstoffen
Belastingbasis (eenheid)	€/1000l (bij 15°C)
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	<p>Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt.</p> <p>De lijst van motorbrandstoffen omhelst: (on)gelode benzine, kerosine, gasolie, zware stookolie, vloeibaar petroleumgas, aardgas, (a)cyclische koolwaterstoffen, methanol, smeermiddelen, dopes voor minerale olie of vloeistoffen met dezelfde functionaliteit, enz.</p>

B07. Vrijstelling accijnzen spoorvervoer

Naam	Vrijstelling voor accijnzen op energieproducten die worden gebruikt voor het vervoer van personen en goederen per spoor.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	De betreffende energieproducten zijn gasolie en kerosine, evenals elektriciteit.
Doelstelling	Economisch
Databeschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Consument van betreffende energieproducten
Belastingbasis (eenheid)	€/1000l (bij 15°C) voor brandstoffen, of per MWh voor elektriciteit
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt.

B08. Vrijstelling accijnzen transportgassen

Naam	Vrijstelling op accijnzen op aardgas en LPG die worden gebruikt voor voortbeweging.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Vrijstelling op accijnzen op aardgas en LPG die worden gebruikt voor voortbeweging.
Doelstelling	Ecologisch
Databeschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Consument van betreffende energieproducten
Belastingbasis (eenheid)	€/MWh
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt.

B09. Vrijstelling accijnzen vaste huishoudbrandstoffen

Naam	Vrijstelling op accijnzen op kolen, cokes, bruinkool en vaste brandstoffen die worden verbruikt door huishoudens.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Verkoop van kolen, cokes, bruinkool en vaste brandstoffen die worden verbruikt door huishoudens voor gebruik door huishoudens is vrijgesteld van accijnzen.
Doelstelling	Sociaal
Databeschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none">- Gederfde inkomsten: onbekend- Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Consument van betreffende energieproducten
Belastingbasis (eenheid)	€/1000kg
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt. 'Verbruik door huishoudens' slaat op elk verbruik anders dan zakelijk verbruik (zoals vermeld in art. 420, §5a in dezelfde programmawet).

Fiche B10. Vrijstelling bepaalde delen van federale bijdrage voor elektriciteit

Naam	Vrijstelling federale bijdrage (delen 'denuclearisatiefonds' en 'broeikasgassen) voor elektriciteitsbedrijven.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Elektriciteitsproducenten zijn vrijgesteld van de delen 'denuclearisatiefonds NIRAS' en 'broeikasgassen'.
Doelstelling	Aangezien bij de afnemers van het eindproduct (elektriciteit) al de federale bijdrage verschuldigd is, wordt hierdoor dubbele belasting vermeden.
Databeschikbaarheid	Tarieven en gederfde inkomsten: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Jaarverslagen van de CREG: http://www.creg.be/nl/ra.html
Updatefrequentie	Tarieven: periodiek
Recentheid	Tarieven: actuele Gederfde inkomsten: jaar n-1 na verschijnen van het jaarverslag van de CREG
Begin tijdreeks	2002
Doelgroep	Cascademechanisme: de transmissienetbeheerder (ELIA) int bij zijn eigen klanten en de distributienetbeheerders, die ze op hun beurt doorrekenen aan de leveranciers die ze, tenslotte, aan de eindafnemers doorrekenen.
Belastingbasis (eenheid)	Percentage korting op de variabele toeslag per kWh energieafname door de eindgebruiker.
Tariefstructuur	Vrijstelling op accijnstarief per kWh.
Opmerkingen	Gederfde inkomsten gekend (jaarverslag CREG)

Fiche B11. Degressiviteit federale bijdrage elektriciteit

Naam	Degressiviteit federale bijdrage elektriciteit voor professionele afnemers
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Bijdrage gefactureerd aan de eindafnemers ter financiering van sommige openbare dienstverplichtingen en van de kosten verbonden aan de regulering van en de controle op de elektriciteitsmarkt: degressieve tarieven voor bepaalde professionele gebruikers.
Doelstelling	Kostenbesparing voor bedrijven met een hoog verbruik
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarieven: http://www.creg.be/nl/cotfede1.html
Updatefrequentie	Tarieven: periodiek
Recentheid	Tarieven: 2013
Begin tijdreeks	2002
Doelgroep	Cascademechanisme: de transmissienetbeheerder (ELIA) int bij zijn eigen klanten en de distributienetbeheerders, die ze op hun beurt doorrekenen aan de leveranciers die ze, tenslotte, aan de eindafnemers doorrekenen.
Belastingbasis (eenheid)	Percentage korting op de variabele toeslag per kWh energieafname door de eindgebruiker.
Tariefstructuur	Korting (op de tarieven op http://www.creg.be/nl/cotfede1.html) vanaf 20 MWh/jaar: 1° voor de verbruiksschijf tussen 20 MWh/jaar en 50 MWh/jaar: 15 % 2° voor de verbruiksschijf tussen 50 MWh/jaar en 1000 MWh/jaar: 20 % 3° voor de verbruiksschijf tussen 1000 MWh/jaar en 25000 MWh/jaar: 25 % 4° voor de verbruiksschijf meer dan 25000 MWh/jaar: met 45 % Plafond: per verbruikslocatie en per jaar bedraagt de federale bijdrage maximum 250.000 euro.

Fiche B12. Degressiviteit federale bijdrage aardgas

Naam	Degressiviteit federale bijdrage aardgas voor professionele afnemers
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Bijdrage gefactureerd aan de eindafnemers ter financiering van sommige openbare dienstverplichtingen en van de kosten verbonden aan de regulering van en de controle op de elektriciteitsmarkt: degressieve tarieven voor bepaalde professionele gebruikers.
Doelstelling	Kostenbesparing voor bedrijven met een hoog verbruik
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarieven: http://www.creg.be/nl/cotfedg.html
Invoering	2014
Updatefrequentie	Tarieven: periodiek
Recentheid	Tarieven: 2016
Begin tijdreeks	2014
Doelgroep	Cascademechanisme: de beheerder van het aardgasvervoersnet (Fluxys) int bij zijn eigen klanten en de distributienetbeheerders, die ze op hun beurt doorrekenen aan de leveranciers die ze, tenslotte, aan de eindafnemers doorrekenen.
Belastingbasis (eenheid)	Percentage korting op de variabele toeslag per kWh energieafname door de eindgebruiker.
Tariefstructuur	Korting (op de tarieven op http://www.creg.be/nl/cotfedg.html) vanaf 20 MWh/jaar: 1° voor de verbruiksschijf tussen 20.000 MWh/jaar en 50.000 MWh/jaar: 15 % 2° voor de verbruiksschijf tussen 50.001 MWh/jaar en 250.000 MWh/jaar: 20 % 3° voor de verbruiksschijf tussen 250.001 MWh/jaar en 1.000.000 MWh/jaar: 25 % 4° voor de verbruiksschijf meer dan 1.000.001 MWh/jaar: met 45 % Plafond: per verbruikslocatie en per jaar bedraagt de federale bijdrage maximum 750.000 euro.

Fiche B13. Sociale maatregelen elektriciteit en gas

Naam	Vrijstelling op accijnzen op aardgas en elektriciteit geleverd aan een “residentiële beschermd klant met een laag inkomen of in een kwetsbare situatie”.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Het gaat om de sociale tarieven die moeten toegekend worden door leveranciers en netbeheerders indien aan bepaalde voorwaarden is voldaan.
Doelstelling	Sociaal
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Fiscaal memento
Updatefrequentie	Bij iedere aanpassing
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Distributeur van energie/aardgas aan voornoemde kwetsbare afnemer
Belastingbasis (eenheid)	Vrijstelling
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Het betreft 2 sociale vrijstellingen die worden gefinancierd door een heffing op elektriciteit en gas die door iedereen wordt betaald.



Fiche B14. Vrijstelling van successierechten VEN

Naam	Vrijstelling van successierechten voor bossen en andere onbebouwde gronden in het VEN
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Vrijstelling van successierechten voor bossen en andere onbebouwde gronden in het VEN
Doelstelling	Milieu
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	o.a. www.natuurenbos.be
Updatefrequentie	Zeer frequent
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	In voege sinds 2004
Doelgroep	Eigenaars van gronden in bossen en natuurgebieden
Belastingbasis (eenheid)	Vrijstelling
Tariefstructuur	Vrijstelling

Fiche B15. Korting op de onroerende voorheffing

Naam	Korting op de onroerende voorheffing voor energiezuinige nieuwbouwwoningen
Bevoegdheid	Gewesten
Definitie	Korting op de onroerende voorheffing voor nieuwbouwwoningen met een laag E-peil
Doelstelling	Milieu
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	o.a. www.vlaanderen.be en www.energiesparen.be
Updatefrequentie	Zeer frequent
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	In voege sinds 2009
Doelgroep	Bouwers
Belastingbasis (eenheid)	% van de onroerende voorheffing, die wordt berekend op basis van het kadastraal inkomen.
Tariefstructuur	<ul style="list-style-type: none"> - Aanvraag vergunning in 2013: 50 % korting vanaf E50, 100 % korting vanaf E30; beide voor vijf jaar. - Aanvraag vergunning in 2014 en 2015: 50 % korting vanaf E40, 100 % korting vanaf E30; beide voor vijf jaar. - Aanvraag vergunning in 2016: 50 % korting vanaf E30, 100 % korting vanaf E20; beide voor vijf jaar.

Fiche B16. Terugbetaling van professionele diesel

Naam	Terugbetaling van professionele diesel																
Bevoegdheid	Federaal																
Definitie	Terugbetaling van deel van de accijnzen betaald door 'professionele gebruikers': voertuigen die enkel zijn bestemd voor goederenvervoer, autocars (M2 en M3), taxi-ondernemingen en alle andere voertuigen met een belastbaarheid van minstens 7,5 ton.																
Doelstelling	Economisch																
Databeschikbaarheid	Tarieven:																
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Neen																
Updatefrequentie	Bij aanpassing																
Recentheid	Recent																
Begin tijdreeks	-																
Doelgroep	Voertuigen die enkel zijn bestemd voor goederenvervoer, autocars (M2 en M3), taxi-ondernemingen en alle andere voertuigen met een belastbaarheid van minstens 7,5 ton.																
Belastingbasis (eenheid)	Liter aangekochte diesel																
Tariefstructuur	<p>Het bedrag heeft tussen 2004 en 2011 sterk gevarieerd, maar is nu al anderhalf jaar lang stabiel op 7,63 ct per liter⁵⁸. Dit komt overeen met ongeveer 20 % van de totale accijnzen en 6,4 % van de totale dieselprijs excl. BTW.</p> <p>Gevolgen voor de begroting (<i>revenue forgone</i>): (in mio euro)</p> <table border="1" style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> <th>2012</th> <th>2013</th> <th>2014</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>32,8</td> <td>15,0</td> <td>25,2</td> <td>43,7</td> <td>80,5</td> <td>119,2</td> <td>192</td> <td>181</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bron: Jaarverslagen FOD Financiën, <i>Belastingen en Invordering</i>; Inventaris 2014 van de vrijstellingen, aftrekken en verminderingen die de ontvangsten van de staat beïnvloeden.</p>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	32,8	15,0	25,2	43,7	80,5	119,2	192	181
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014										
32,8	15,0	25,2	43,7	80,5	119,2	192	181										
Opmerkingen	<p>De vrachtwagens betalen de volle prijs aan de pomp. De bedrijven kunnen de terugbetaling achteraf terugvorderen. In praktijk kan het tot twee jaar duren na de uitgave vooraleer ze de terugbetaling krijgen.</p> <p>Merk op dat de verhoging van de accijnzen op diesel die voorzien is in de federale taxshift (2015-2018), niet zal gelden voor de professionele vervoerders. Concreet betekent dit dat het terugbetalingstarief van de professionele diesel zal worden verhoogd telkens wanneer de accijnzen stijgen (Bron: Koninklijk besluit van 26 oktober 2015 tot voorlopige wijziging van de programmawet van 27 december 2004). Dit kan mogelijk leiden tot een substantiële verhoging van de budgettaire impact van deze steunmaatregel vanaf 2015.</p>																

⁵⁸ Bron: <http://www.vabf.be/nieuws/nieuwsbericht.asp?id=1952>

Fiche B17. Vrijstelling op de onroerende voorheffing VEN

Naam	Vrijstelling van het gewestelijk aandeel van de onroerende voorheffing
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Vrijstelling van de onroerende voorheffing voor de onbebouwde onroerende goederen gelegen in het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)
Doelstelling	Milieu
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	o.a. www.natuurenbos.be
Updatefrequentie	Zeer frequent
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	In voege sinds 2004
Doelgroep	Eigenaars van gronden in bossen en natuurgebieden
Belastingbasis (eenheid)	Vrijstelling van de onroerende voorheffing, die wordt berekend op basis van het kadastraal inkomen.
Tariefstructuur	Vrijstelling



Fiche B18. Vrijstelling en verminderingen op jaarlijkse verkeersbelasting

Naam	Vrijstelling en verminderingen op jaarlijkse verkeersbelasting
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Vrijstellingen en verminderingen op de jaarlijkse verkeersbelastingen voor verschillende types van voertuigen
Doelstelling	Sociaal, algemeen belang, milieu, economisch en occasioneel gebruik
Databeschikbaarheid	Tarieven zijn vlot beschikbaar.
Verzamelinstantie, te vinden op website?	http://belastingen.vlaanderen.be/vrijstelling-occasioneel-vervoer-rittenblad
Updatefrequentie	Telkens wanneer de tarieven veranderen.
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	1991
Doelgroep	Variabel (zie onder)
Belastingbasis (eenheid)	<p>Vrijstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ De voertuigen die uitsluitend worden gebruikt voor een openbare dienst (bijv. de Post, de brandweer, het leger, enz.). ○ De ziekenauto's en de voertuigen als persoonlijk vervoermiddel gebruikt door grootoorlogsinvaliden (invaliditeit van minstens 60 %). ○ Gehandicapte persoon: een voertuig (personenauto, auto voor dubbel gebruik, minibus of lichte vrachtauto) uitsluitend gebruikt als persoonlijk vervoermiddel door een persoon met een handicap (blinden, amputatie of volledige verlamming van bovenste ledematen, een blijvende invaliditeit van minstens 50 % aan de onderste ledematen): <ul style="list-style-type: none"> • Het voertuig behoort niet toe aan een instelling voor gehandicaptenzorg die het voertuig uitsluitend gebruikt voor/door die instelling. • Indien het voertuig een lichte vrachtwagen is moet de persoon met een handicap beschikken over een attest van een geneesheer waarin de noodzaak van het gebruik van dit voertuig bevestigd wordt. • De gehandicapte persoon dient te beschikken over een invaliditeitsattest van de FOD Sociale Zekerheid. ○ Vrijstelling voor bepaalde brandstoftypes voor personenwagens, auto's dubbel gebruik en minibussen (vanaf aanslagjaar 2016): <ul style="list-style-type: none"> • Puur elektrisch • Puur waterstof • Aardgas (CNG/ LNG) (tijdelijk tot 2021) - Ook al wordt de motor slechts maar gedeeltelijk of tijdelijk op aardgas aangedreven • Plug-in hybride elektrische voertuigen (tijdelijk tot 2021) <ul style="list-style-type: none"> - Noodzaak om batterij met stekker te kunnen opladen. - Bijkomende voorwaarde: enkel als uitstoot < 50g CO₂/km. - De landbouwvoertuigen op voorwaarde dat ze uitsluitend gebruikt worden voor de landbouwarbeid. ○ De voertuigen of een samenstel van voertuigen gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg met een maximaal toegelaten massa (MTM) van minder dan 12 ton of minstens 12 ton te kunnen krijgen (occasioneel gebruik). Voorwaarden: <ul style="list-style-type: none"> • Het voertuig mag slechts af en toe op de openbare weg in België rijden. • Het voertuig mag slechts gebruikt worden door natuurlijke personen of rechtspersonen die als hoofdactiviteit niet het goederenvervoer hebben. • Het voertuig mag gedurende de belastbare periode niet meer dan 30 dagen gebruikt worden.

	<ul style="list-style-type: none"> • het vervoer mag geen aanleiding geven tot oneerlijke concurrentie; ○ Taxi's of voertuigen verhuurd met bestuurder. ○ Motorfietsen met een cilinderinhoud kleiner dan 251 cc die ingeschreven zijn bij de Directie Inschrijvingen van Voertuigen (DIV). <p>Verminderingen</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Vermindering voor havenactiviteit: vermindering met 75 %. ○ Vermindering voor een autobus die deel uitmaakt van een wagenpark: vermindering met 10 %. ○ Forfaitaire vermindering voor LPG voertuigen: vermindering met 100 euro.
Tariefstructuur	Vrijstellingen en verminderingen



Fiche B19. Vrijstelling op Belasting op Inverkeerstelling (BIV)

Naam	Vrijstelling op Belasting op Inverkeerstelling (BIV)
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Vrijstelling op Belasting op Inverkeerstelling voor enkele types van voertuigen
Doelstelling	Algemeen belang en sociaal
Databeschikbaarheid	Tarieven zijn vlot beschikbaar.
Verzamelinstantie, te vinden op website?	http://belastingen.vlaanderen.be/wanneer-heb-ik-recht-op-een-vrijstelling-van-de-belasting-op-inverkeerstelling
Updatefrequentie	Telkens wanneer de tarieven veranderen.
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	1991
Doelgroep	Variabel (zie onder)
Belastingbasis (eenheid)	<p>Vrijstelling voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Luchtvaartuigen en boten, uitsluitend gebruikt voor een openbare dienst van de Staat of van andere openbare machten. ○ Voertuigen uitsluitend gebruikt voor het vervoer van zieke of gewonde personen en, indien het wegvoertuigen betreft, ingeschreven als ziekenauto. ○ Voertuigen gebruikt als persoonlijk vervoermiddel door groot-oorlogsinvaliden en bepaalde personen met een handicap. ○ Vrijstelling voor bepaalde brandstoftypes voor personenwagens, auto's dubbel gebruik en minibussen (vanaf aanslagjaar 2016): <ul style="list-style-type: none"> - Puur elektrisch - Puur waterstof - Aardgas (CNG/ LNG) (tijdelijk tot 2021) - Ook al wordt de motor slechts maar gedeeltelijk of tijdelijk op aardgas aangedreven. - Plug-in hybride elektrische voertuigen (tijdelijk tot 2021) <ul style="list-style-type: none"> ○ Noodzaak om batterij met stekker te kunnen opladen ○ Bijkomende voorwaarde: enkel als uitstoot < 50g CO2/km ○ Vrijstelling voor uitvoer van een voertuig
Tariefstructuur	Vrijstelling

Fiche B20. Vrijstelling op de kilometerheffing voor vrachtwagens

Naam	Vrijstelling op de kilometerheffing voor vrachtwagens
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Vrijstelling op de kilometerheffing voor vrachtwagens voor drie types van voertuigen
Doelstelling	Algemeen belang, sociaal, occasioneel gebruik
Databeschikbaarheid	Tarieven vlot beschikbaar
Verzamelinstantie, te vinden op website?	http://belastingen.vlaanderen.be/vrijstellingen-kilometerheffing
Updatefrequentie	Telkens wanneer de tarieven veranderen.
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	2016
Doelgroep	Variabel (zie onder)
Belastingbasis (eenheid)	<p>Vrijstellingen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor en door defensie, bescherming burgerbevolking, brandweer en politie en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn. ○ Voertuigen die speciaal en uitsluitend voor medische doeleinden zijn uitgerust en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn. ○ Voertuigen die de aard hebben van een landbouw-, tuinbouw- of bosbouwvoertuig, die slechts in beperkte mate worden gebruikt op de openbare weg in België en die uitsluitend worden gebruikt voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden. ○ Automatische vrijstelling voor voertuigen die in een van de andere gewesten werden vrijgesteld.
Tariefstructuur	Vrijstelling

bijlage 3 Lijst met vrijstellingen op de accijnzen op brandstoffen

Bron: Fiscaal Memento, versie januari 2016, p. 251-262

1. Er zijn vrijstellingen (indien niet anders bepaald) voor:

- Energieproducten die worden gebruikt voor andere doeleinden dan als motorbrandstof of verwarmings-brandstof.
- Energieproducten met een duaal gebruik (= gebruik zowel als verwarmingsbrandstof als voor andere doeleinden dan als motor- of verwarmingsbrandstof, bv. het gebruik van energieproducten voor chemische reductie of elektrolytische en metallurgische procédés).
- Elektriciteit die voornamelijk wordt gebruikt voor chemische reductie en elektrolytische en metallurgische procédés.
- Energieproducten en elektriciteit gebruikt voor mineralogische procédés.
- Energieproducten, met uitzondering van zware stookolie, kolen, cokes en bruinkool, en elektriciteit die worden gebruikt voor de productie van elektriciteit en elektriciteit die wordt gebruikt tot instandhouding van het vermogen elektriciteit te produceren.
- Energieproducten die worden geleverd voor gebruik als motorbrandstof of verwarmingsbrandstof voor andere luchtvaart dan particuliere plezierluchtvaart.
- Energieproducten die worden geleverd voor gebruik als motorbrandstof of verwarmingsbrandstof voor de vaart op communautaire wateren (met inbegrip van de visserij) en niet voor gebruik aan boord van particuliere pleziervaartuigen, en aan boord van de vaartuigen opgewekte elektriciteit.

2. Behoudens indien anders bepaald, zijn er tevens vrijstellingen voor volgende producten gebruikt *onder fiscaal toezicht*:

- Belastbare producten gebruikt bij proefprojecten voor de technologische ontwikkeling van milieuvriendelijker producten of met betrekking tot brandstoffen uit hernieuwbare bronnen.
- Elektriciteit geproduceerd door een gebruiker voor zijn eigen gebruik: afkomstig van zon, wind, golven, getijden of aardwarmte; afkomstig van waterkracht, welke wordt opgewekt in waterkrachtcentrales; afkomstig van biomassa of van uit biomassa afkomstige producten, of opgewekt uit brandstofcellen (vrijstelling beperkt tot elektriciteit die beantwoordt aan de wettelijke bepalingen inzake het verlenen van groene certificaten of warmtekrachtkoppeling).
- Energieproducten en elektriciteit die worden gebruikt voor warmtekrachtkoppeling.
- Elektriciteit geproduceerd door een gebruiker voor zijn eigen gebruik opgewekt uit warmtekrachtkoppeling op voorwaarde dat de installaties voor warmtekrachtkoppeling milieuvriendelijk zijn.
- Motorbrandstoffen die worden gebruikt bij de vervaardiging, de ontwikkeling, het testen en het onderhoud van luchtvaartuigen en schepen.
- Gasolie en kerosine evenals elektriciteit die worden gebruikt voor het vervoer van personen en goederen per spoor.
- Gasolie, kerosine en zware stookolie die worden geleverd voor gebruik als brandstof voor de vaart op binnenwateren (met inbegrip van de visserij), en niet voor gebruik aan boord van particuliere plezier-vaartuigen, en aan boord van een vaartuig opgewekte elektriciteit.
- Gasolie, kerosine en zware stookolie die worden gebruikt bij baggerwerken in bevaarbare waterlopen en in havens.
- Gasolie, kerosine, zware stookolie, LPG, aardgas, elektriciteit, kolen, cokes, en bruinkool uitsluitend gebruikt voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden (onder bepaalde voorwaarden).

- Kolen, cokes, bruinkool en vaste brandstoffen die worden verbruikt door huishoudens.
- Aardgas en LPG die worden gebruikt voor voortbeweging.
- Koolzaadolie gebruikt als motorbrandstof, wanneer deze wordt geproduceerd door een natuurlijke persoon of een rechtspersoon, die alleen handelt of in een samenwerkingsverband, op basis van zijn eigen productie, en wanneer deze zonder tussenpersoon aan de eindverbruiker wordt verkocht.
- Elektriciteit die de distributeur levert aan een “residentiële beschermde klant met een laag inkomen of in een kwetsbare situatie”.
- Aardgas dat de distributeur levert aan een “residentiële beschermde klant met een laag inkomen of in een kwetsbare situatie”.



