

Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen

Actualisatie en uitdieping



Studie uitgevoerd in opdracht van
MIRA, Milieurapport Vlaanderen

Onderzoeksrapport

MIRA/2013/06, september 2013

Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen

Actualisatie en uitdieping

Kris Bachus

HIVA – Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving
KU Leuven

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

MIRA/2013/06

september 2013



Documentbeschrijving

Titel

Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen - Actualisatie en uitdieping

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

HIVA – Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving, KU Leuven

Wijze van refereren

Bachus K. (2013), 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.

Vragen in verband met dit rapport

Vlaamse Milieumaatschappij

Milieurapportering (MIRA)

Van Benedenlaan 34

2800 Mechelen

tel. 015 45 14 61

mira@vmm.be

D/2013/6871/034

ISBN 9789491385247

NUR 973/943

Inhoudstafel

Samenvatting	8
Summary.....	10
Deel 1. Inleiding en kadering van het onderzoek.....	12
1.1 Inleiding.....	12
1.2 Interpretatie van de indicatoren en van dit rapport.....	13
1.3 Definities, uitgangspunten en methodologie	16
Deel 2. Indicatoren voor de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen	18
2.1 Inkomstenindicatoren	18
2.1.1 <i>Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen</i>	<i>18</i>
2.1.2 <i>Als percentage van BBP en totale belastinginkomsten.....</i>	<i>21</i>
2.1.3 <i>Europese vergelijking</i>	<i>22</i>
2.1.4 <i>Milieugerelateerde belastingen versus belastingen op arbeid</i>	<i>23</i>
2.2 Tariefindicatoren.....	25
2.2.1 <i>Inleiding.....</i>	<i>25</i>
2.2.2 <i>Individuele tarieven.....</i>	<i>27</i>
2.2.3 <i>Geaggregeerde tarieven: energie</i>	<i>28</i>
2.2.4 <i>Geaggregeerde tarieven: transportbelastingen</i>	<i>34</i>
2.2.5 <i>Geaggregeerde tarieven: Vlaamse milieuheffingen</i>	<i>36</i>
2.2.6 <i>Geaggregeerde tarieven: de globale tariefindicator.....</i>	<i>38</i>
2.2.7 <i>Vergelijking belastingniveaus van verschillende energieproducten en doelgroepen</i>	<i>41</i>
2.2.8 <i>Impliciet belastingtarief op energie en transport</i>	<i>43</i>
2.3 Nationale Milieubelastingsindex (NMBI)	46
2.4 Conclusie	47
Deel 3. Verminderingen en vrijstellingen op milieugerelateerde belastingen.....	49
3.1 Inleiding.....	49
3.2 Methodologie.....	50
3.3 Bespreking van verminderingen en vrijstellingen op milieugerelateerde belastingen	51
3.3.1 <i>Vrijstellingen en verminderingen op accijnzen.....</i>	<i>51</i>
3.3.2 <i>Vrijstellingen op de transportbelastingen.....</i>	<i>53</i>
3.3.3 <i>Federale milieutaksen</i>	<i>55</i>
3.3.4 <i>Vrijstellingen en verminderingen op Vlaamse milieuheffingen</i>	<i>55</i>
3.4 Delphi-bevraging: Impact van belastingvrijstellingen en -verminderingen	56
3.4.1 <i>Case 1: Degressiviteit federale bijdrage elektriciteit.....</i>	<i>57</i>
3.4.2 <i>Case 2: Terugbetaling van professionele diesel</i>	<i>65</i>
3.4.3 <i>Case 3: Sociale maximumprijzen elektriciteit en aardgas.....</i>	<i>73</i>
3.4.4 <i>Methodologische lessen.....</i>	<i>81</i>

Deel 4. Conclusie	83
Bijlage 1. Fiches met belastingverminderingen en -vrijstellingen	85
Bijlage 2. Lijst met vrijstellingen op de accijnzen op brandstoffen	114
Bijlage 3. De vragenlijsten van de Beleidsdelphi	116
Bibliografie.....	131

Inhoudstafel figuren

Figuur 1. Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen, constante prijzen van 1995, miljoen euro, 1981-2011	18
Figuur 2. Verdeling van de totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen voor Vlaanderen, in %, voor 2011	20
Figuur 3. Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen voor Vlaanderen, als % van het Vlaams BBP en als % van de totale Vlaamse belastinginkomsten (1981-2011).....	21
Figuur 4. Totale Vlaamse Inkomsten uit milieugerelateerde belastingen ten opzichte van het BBP (%), EU-27, 2011	22
Figuur 5. Percentage milieugerelateerde belastingen en arbeidsbelastingen t.o.v. BBP voor een selectie van Europese landen (incl. sociale zekerheidsbijdragen)	23
Figuur 6. Verhouding van de inkomsten uit arbeidsbelastingen op de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen, 2011	24
Figuur 7. Evolutie van de accijnzen op loodvrije benzine en diesel, 1983-2012, euro per liter, constante prijzen van 1995	27
Figuur 8. Tarieven elektriciteit en aardgas (nominale tarieven, euro per MWh), Vlaanderen, 1993-2013	29
Figuur 9. Tariefindicator elektriciteit en aardgas (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), Vlaanderen, 1993-2012.....	30
Figuur 10. Tarieven voor motorbrandstoffen (nominale tarieven, euro per liter), Vlaanderen, 1971-2013	31
Figuur 11. Tarieven voor benzine en diesel, Vlaanderen, 1971-2012, reëel, basisjaar 1971	32
Figuur 12. Tarieven zware stookolie, huisbrandolie en steenkool (nominale tarieven, euro per ton), Vlaanderen, 1971-2013	33
Figuur 13. Gemiddelde jaarlijkse tarieven transportbelastingen per voertuigcategorie (nominale tarieven, euro, uitgaand van de veronderstelling dat een voertuig gemiddeld vijf jaar bij dezelfde eigenaar blijft), Vlaanderen, 1991-2012.....	35
Figuur 14. Tarieven verkeersbelastingen (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), Vlaanderen, 1991-2010.....	36
Figuur 15. Vlaamse tariefindicator (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), 1991-2012	37
Figuur 16. Vlaamse globale tariefindicatoren voor 4 categorieën (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), 1991-2010.....	39
Figuur 17. Vlaamse globale gemiddelde en gewogen gemiddelde tariefindicator (index met basisjaar 2003=100), 1991-2012	40

Figuur 18. Accijnzen op benzine en diesel, % van de eindprijs (1999-2013)	43
Figuur 19. Impliciet belastingtarief op energie, in euro's van het jaar 2000, EU-27, 2011	44
Figuur 20. Impliciet belastingtarief op energie, België-Vlaanderen, 1995-2011, in euro's van het jaar 2000.....	44
Figuur 21. Impliciet belastingtarief op wegtransport, Vlaanderen, 1991-2010, in reële eurocenten van het jaar 1991.....	45
Figuur 22. Vlaamse nationale milieubelastingsindex (1995=100)	47
Figuur 23. Causaal schema voor de degressiviteit federale bijdrage elektriciteit	59
Figuur 24. Causaal schema voor de terugbetaling van de professionele diesel	67
Figuur 25. Causaal schema voor de maximumprijzen voor elektriciteit en gas.....	75

Inhoudstafel tabellen

Tabel 1. Schadekosten van en taksen op het gebruik van elektriciteit, uitgedrukt in euro/MWh (Vlaanderen, periode 2000-2010)	26
Tabel 2. Belasting per energieproduct als % van de eindprijs	41
Tabel 3. Gemiddelde effectieve belastingtarief op transportbrandstoffen voor de 34 OESO-landen per type gebruik, EUR per GJ	42
Tabel 4. Percentage heffingen in de eindprijs elektriciteit en gas, volgens VREG en CREG	61

Samenvatting

Dit onderzoeksrapport geeft een overzicht van de resultaten van de studie “Actualisatie indicatoren en uitdiepen studie vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen” dat het HIVA uitvoerde in opdracht van MIRA. Het gaat enerzijds om een actualisering van de studie van de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen, die eerder al in 2004 en in 2011 werd uitgevoerd. Anderzijds wordt deze keer een onderzoeksluik toegevoegd die een *verdieping* van de vorige studie biedt, namelijk een studie van de belastingverminderingen en –vrijstellingen die bestaan op de milieugerelateerde belastingen.

Het is belangrijk om op te merken dat vergroening van de belastingen geen doel op zich is: het is enkel een middel in het streven naar een effectief milieubeleid. Milieugerelateerde belastingen zijn een geschikt instrument daarvoor, maar zeker niet het enige. Bijgevolg besluiten we dat de interpretatie van de indicatoren uit dit rapport niet toelaat om uitspraken te doen over de effectiviteit van het milieubeleid van Vlaanderen en/of België.

De zoektocht naar ‘de beste’ indicator voor de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen is al bijna tien jaar lopende. De conclusie na al dat studiewerk is dat ‘de beste’ indicator eigenlijk niet bestaat. Elk type indicator heeft voor- maar ook nadelen. Daarom is het niet verantwoord om op basis van één indicator uitspraken te doen over de vergroening van de belastingen. We pleiten er dan ook voor om conclusies en aanbevelingen enkel te formuleren op basis van de analyse van vijf types van indicatoren: inkomstenindicatoren, tariefindicatoren, de verhouding van arbeids- en milieubelastingen, impliciete belastingtarieven en de Nationale Milieubelastingindex.

Alle indicatoren zijn het er over eens dat het belastingstelsel in Vlaanderen een periode van sterke vergroening heeft gekend in de periode 1989-1997. Afgaande op de inkomstenindicatoren, de individuele tariefindicatoren, de nationale milieubelastingsindex en de twee onderzochte impliciete belastingtarieven is de conclusie voor de periode 1997 tot vandaag dat er geen vergroening meer waar te nemen is, eventueel zelfs een lichte evolutie in de tegenovergestelde richting.

We kunnen besluiten dat milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen ook de laatste jaren niet aan belang hebben gewonnen in het beleidsinstrumentarium van de Vlaamse en de federale overheid.

In het tweede deel van dit onderzoeksrapport maakten we een overzicht van de bestaande belastingverminderingen en –vrijstellingen op milieugerelateerde belastingen en analyseerden we de impact van drie ervan in de diepte, via een evaluatietool ontwikkeld door IEEP en een Beleidsdelphibevraging. De drie cases zijn de degressiviteit van de federale bijdrage op elektriciteit, de terugbetaling van de professionele diesel en de maximumprijzen voor elektriciteit en gas. Het is niet mogelijk om resultaten van de casestudies te veralgemenen, maar wel om per case een aantal conclusies van de Beleids-Delphi te trekken. De experts die hebben deelgenomen waren afkomstig uit overheidsadministraties, academia en adviesraden.

Voor één van de onderzochte cases pleiten de experts vrij expliciet voor een afschaffing van de maatregel, namelijk bij de terugbetaling van de professionele diesel. Hoewel de impact op alle vlakken klein is, vinden de experts toch dat deze steunmaatregel negatieve neveneffecten

heeft (milieu), en dat bovendien ook het beoogde effect (economische groei) vooral op lange termijn sterk kan worden betwijfeld.

Voor de maximumprijzen op elektriciteit en gas is de conclusie helemaal anders. De bevroegde experts schatten de effectiviteit voor de sociale doelstelling heel hoog in, en vinden een eventueel klein maar negatief milieueffect nog aanvaardbaar. Over dat laatste zijn niet alle experts het eens, het betreft hier een eerder persoonlijke afweging tussen een positief sociaal effect en een negatief milieueffect.

De case met de minst eenduidige conclusie is die van de degressiviteit van de federale bijdrage op elektriciteit. De effectiviteit (economische doelstelling) wordt positief ingeschat, maar de milieu-impact negatief. Over welke van de twee moet doorwegen, doen we met dit onderzoek geen uitspraak. Maar de experts vinden wel dat de maatregel minstens een pervers kantje heeft omdat de belastingvermindering toeneemt naarmate het energiegebruik stijgt.

Summary

This research report shows the results of the study “indicator actualization and in-depth study of the greening of tax system in Flanders, carried out by the HIVA research institute and commissioned by MIRA. The study’s objectives are twofold. First, an actualization of the earlier studies on greening, from 2004 and 2011, is carried out. Second, a new section is added to the research, namely an in-depth study of tax exemptions and rebates on environmentally related taxes that exist in Flanders.

It is important to mention that the greening of the tax system is not a policy objective as such: it is a means to pursue effective environmental policies. Environmentally related taxes are a suitable instrument for achieving that target, but they are certainly not the only instrument. Therefore, we conclude that the interpretation of the indicators in this report do not allow for drawing conclusions on the effectiveness of Flemish and Belgian environmental policies.

The quest for ‘the best’ indicator for the greening of the tax system in Flanders has been evolving for almost ten years now. The conclusion of the performed studies is that ‘the best’ indicator does not really exist. Each type of indicator has merits, but also deficiencies. As a result, we claim that conclusions and recommendations on the greening of the tax system should not be drawn upon the basis of a single indicator. Instead, we recommend drawing conclusions on the basis of five types of indicators: revenue-based indicators, tax rate-based indicators, the ratio of labour taxes and environmental taxes, implicit tax rates and the National Environmental Tax Index.

All indicators lead to the conclusion that the tax system in Flanders has known a period of strong greening in the period 1989-1997. Judging on the revenue-based indicators, the individual tax rate-based indicators, the implicit tax rates and the National Environmental Tax Index, we conclude that since 1997, no further greening of the tax system has taken place.

In the second part of this research report we have made an overview of the existing tax rebates and exemptions on environmentally related taxes. We carried out an exploratory analysis of three of those preferential tax treatments, using an evaluation tool developed by IEEP, in combination with a Policy Delphi approach. The experts that participated were policy experts, academics and advisory body advisors. The three cases are the degressivity of the federal contribution on electricity, the refund of professionally used diesel fuel and the maximum prices for electricity and natural gas. The results of the case studies do not allow for generalization, but they do allow for drawing conclusions on the level of the case study.

The experts explicitly plead for the removal of one of the case study measures, namely the refund of professionally used diesel fuel. Although the impact in all fields is judged small, the experts conclude that this support measure has negative (environmental) side effects. Moreover, they even doubt the effectiveness vis-à-vis the intended impact (economic growth), especially in the long run.

The conclusion for the case of the maximum prices for electricity and natural gas is completely different. The participating experts estimate the effectiveness with regard to the social objective to be very high; they regard the small but negative environmental impact to be ‘acceptable’. Not all experts agree on this, it is a matter of weighing up the positive social impact against the negative environmental impact.

The case that has the least straightforward conclusion is the degressivity of the federal contribution on electricity. The effectiveness (economic objective) is judged positively, but the environmental impact is judged negatively. In this study we do not make any statements on which of these considerations should outweigh the other. However, the experts claim that this tax rebate has a perverse side because the tax rebate rises as energy consumption increases.

Deel 1. Inleiding en kadering van het onderzoek

1.1 Inleiding

Dit rapport geeft een overzicht van de resultaten van de studie “Actualisatie indicatoren en uitdiepen studie vergroening van het Vlaams belastingstelsel” dat het HIVA uitvoerde in opdracht van MIRA. Het gaat enerzijds om een actualisering van de studie van de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen, die eerder al in 2004 (Bachus et al., 2004) en in 2011 (Bachus and Defloor, 2011) werd uitgevoerd. Anderzijds wordt deze keer een onderzoeksluik toegevoegd die een *verdieping* van de vorige studie biedt, namelijk een studie van de belastingverminderingen en –vrijstellingen die bestaan op de milieugerelateerde belastingen.

Het tweede deel van dit rapport biedt een antwoord op de vraag of de belastingen in Vlaanderen en België evolueren naar meer of minder groene accenten. We bouwen hiervoor voort op de kennis die werd opgebouwd met de vorige twee onderzoeken, door in te gaan op vijf 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 BBP. Een tweede type van indicatoren dat we gebruiken om de vergroening van het belastingstelsel te meten zijn de *tariefindicatoren*. Tariefindicatoren geven de evolutie weer van de tarieven van één bepaalde milieugerelateerde belastingen of voegen de evolutie van de tarieven van meerdere milieugerelateerde belastingen samen (geaggregeerde tariefindicatoren). Het derde type indicator is de verhouding van arbeidsbelastingen versus de milieugerelateerde belastingen. Het vierde type indicator is het impliciete belastingtarief op energie; deze is een mengeling van een tarief- en een inkomstenindicator, en geeft weer wat het belastingtarief is op één eenheid energie (bvb. 1 kilojoule of 1 ton olie-equivalent). In dit nieuwe rapport voegen we er ook het impliciete belastingtarief op transport aan toe. Het vijfde en laatste type indicator is de nieuwe Nationale Milieubelastingindex.

In het derde deel van dit rapport focust het onderzoek zich op de bestaande belastingverminderingen en –vrijstellingen op milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen. Deze verminderingen en vrijstellingen worden ook ‘fiscale uitgaven’ of ‘belastinguitgaven’ genoemd (Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, 2012a). Er wordt een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste fiscale uitgaven die van toepassing zijn in Vlaanderen. Vervolgens wordt een exploratieve evaluatie gemaakt van de impact van drie van deze fiscale uitgaven. Met de drie casestudies willen we nagaan in welke mate het mogelijk is om algemene uitspraken te doen over de impact van die belastingverminderingen en –vrijstellingen. We maken hierbij gebruik van het zogenaamde ‘Geïntegreerde SubsidieEvaluatieKader’, ontwikkeld door IEEP (Valsecchi et al., 2009).

1.2 Interpretatie van de indicatoren en van dit rapport

Het is belangrijk even stil te staan bij wat men wel en niet kan leren uit dit onderzoeksrapport.

Vergroening van de belastingen kan worden gerealiseerd op drie manieren. Ten eerste door de introductie van nieuwe milieugerelateerde belastingen. Ten tweede door het verhogen van de tarieven van bestaande milieugerelateerde belastingen. En ten derde door het inbrengen van milieuaccenten in bestaande belastingen. Een voorbeeld van deze derde categorie is de recente hervorming van de Belasting op Inverkeersstelling (BIV) in Vlaanderen. De Vlaamse overheid heeft gemikt op een *budgetneutrale* hervorming, dus de (beoogde) inkomsten uit de BIV zijn niet veranderd. Maar het *design*, de modaliteiten van de belasting zijn wel groener geworden door het toevoegen van de CO₂-uitstoot van de wagen als criterium om het tarief te berekenen.

Vergroening van de belastingen: een doel op zich?

De OESO en de Europese Unie roepen hun lidstaten al sinds het begin van 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, te bestrijden. De aanbevelingen gaan zo ver dat men de indruk zou krijgen dat de vergroening een doel op zich is, en de enige manier is om milieubeleid te voeren (Bachus, 2012a). 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 beleidsinstrument opdeelt in drie groepen:

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

Elk van deze instrumenten heeft zijn eigen kenmerken, en afhankelijk van de specifieke context en situatie zal het meer of minder aangewezen zijn om een bepaald instrument in te zetten. Vaak bestaat de optimale oplossing in een zogenaamde instrumentenmix, waarbij combinaties van de drie groepen instrumenten samen worden ingezet.

Het is niet de bedoeling van deze studie om de voor- en nadelen van alle instrumenten te bespreken. We willen enkel meegeven dat milieugerelateerde belastingen een goed instrument zijn om aan milieubeleid te doen, maar niet het enige. Bijgevolg staat een conclusie van (geen) vergroening niet gelijk met een positieve (negatieve) evaluatie van het milieubeleid. Bovendien bestaat er ook zoiets als een 'oververgroening' van de belastingen. Vanuit milieuperspectief bestaat er zoiets als het 'optimale belastingtarief', dat gelijk is aan de *marginale externe kosten*, of de bijkomende milieuschade van één eenheid activiteit of één goed. Zodra dit niveau bereikt is, is het niet meer gunstig om dit verder te verhogen. In dit

¹ Onder andere in de Roadmap for a Resource Efficient Europe (2011), in de 'Annual Growth Survey for 2011' and in de Conclusies van de Europese Raad van Maart 2011 (European Commission, 2011). Specifiek voor België heeft de OESO deze aanbeveling al in 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).

rapport vergelijken we het belastingniveau met het niveau van de marginale externe kosten voor zover dit laatste bekend is uit eerdere studies. Het gaat met name om elektriciteitsproductie en transport. Voor één milieugerelateerde belasting geldt dat het optimale niveau wordt overschreven, nl. de accijns op benzine (zie paragraaf 2.2.1).²

We besluiten dat de interpretatie van de indicatoren uit dit rapport niet toelaat om uitspraken te doen over de effectiviteit van het milieubeleid van Vlaanderen en/of België.

Risico's van indicatoren

Indicatoren geven altijd een reductionistische kijk op de werkelijkheid (Bachus, 2013). Ze zijn aantrekkelijk voor beleidsmakers, omdat ze het mogelijk maken met één of enkele cijfers een realiteit samen te vatten, waaruit vaak automatisch logische beleidsaanbevelingen vloeien. Toch heeft het reduceren van een werkelijkheid in één cijfer ook een groot nadeel, namelijk dat nuances verdwijnen achter de berekening van de indicator. Het woord 'indicator' verwijst er zelf al naar: een indicator geeft een 'indicatie' van een bepaald fenomeen, maar geeft bijna nooit een comprehensief en genuanceerd beeld. Daardoor is het bij elke indicator maar de vraag in welke mate hij eigenlijk meet wat hij beweert te meten. Die vraag is al veel bestudeerd geweest in de wetenschap; het is de vraag naar de *validiteit* van de indicator.

Dit onderzoeksrapport kan eigenlijk worden gezien als een continue zoektocht naar de 'beste' (lees: meest valide) indicatoren voor de vergroening van een belastingstelsel. De vijf types van indicatoren die in de inleiding werden vermeld hebben alle hun voor- en nadelen op het vlak van validiteit. Verderop in deze paragraaf gaan we hier dieper op in.

Validiteit van de vijf types van indicatoren

In deze studies vertrekken we van de vier types van indicatoren uit de vorige MIRA-studie (Bachus and Defloor, 2011) en breiden we ze uit met een vijfde type:

1. Indicatoren op basis van de overheidsinkomsten uit milieugerelateerde belastingen;
2. Indicatoren op basis van de tarieven van milieugerelateerde belastingen;
3. De verhouding van arbeids- en milieugerelateerde belastingen
4. Het impliciet belastingtarief op energie en transport
5. De Nationale Milieubelastingindex

De inkomstenindicatoren hebben het voordeel je ze gemakkelijk bij elkaar kunt optellen (uitgedrukt in euro's), waardoor ze makkelijk kunnen worden uitgedrukt op macroniveau en zich lenen voor internationale vergelijking. Dat zien we ook in het derde type indicator, de verhouding van arbeids- en milieugerelateerde belastingen, die in feit een combinatie is van twee inkomstengerelateerde indicatoren. Ten tweede zijn de inkomstenindicatoren geschikt voor een evolutie in de tijd, 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

² Deze conclusie geldt *gemiddeld* voor benzine-wagens. Een uitzonderling zit bij het geval van benzine-wagens tijdens het spitsuur in de bebouwde kom: voor die categorie is de belasting lager dan de marginale externe kost (inclusief congestie, ongevallen, milieuschade en wegslijtage) (Delhaye et al., 2010).

steeds het product van een tarief en een hoeveelheid zoals in deze 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. Door deze tariefstijging wordt het gedrag aangepast, er wordt minder vervuild. 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. 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. Dit zou uitspraken vereisen over het onderliggende gedrag, wat niet mogelijk is met het weergeven van een eenvoudige indicator.

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 deze indicatoren 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, moet je ze omrekenen 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 men een vrij kunstmatige 'beginindex' toekennen aan deze nieuwe waarde.

Deze 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 tariefindicator 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.

Een mogelijke uitweg voor dit probleem is het samenstellen van een set van (bvb. een tiental) belangrijke tarieven, waarvoor een geaggregeerde indicator wordt samengesteld. We doen hiervoor een voorzet met de ontwikkeling van de '*Nationale milieubelastingsindex*'. Die berekent voor Vlaanderen de evolutie van de tarieven met een methodologie die sterk vergelijkbaar is met die van de consumptieprijnsindex (CPI) die gebruikt wordt voor het berekenen van de inflatie van een land (zie paragraaf 2.3).

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 (types van) indicatoren en niet op één indicator, zelfs niet als het een geaggregeerde is. 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 types van indicatoren toe die een meerwaarde bieden voor onze analyse, namelijk het *'impliciete belastingtarief op energie (ITE)'* en de *'nationale Milieubelastingindex (NMBI)'*. De ITE (zie paragraaf 2.2.8) drukt uit hoeveel belasting (€) 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. Hij rekent alle tarieven eerst om naar een gemeenschappelijke noemer, namelijk ton olie-equivalent; daarna 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.

Voor de tweede alternatieve indicator, de NMBI (zie paragraaf 2.3), hebben we onze inspiratie gezocht bij de methode om de inflatie te berekenen. We hebben een 'korf' van acht milieugerelateerde belastingen samengesteld, waarvan we dan de tarieven in de tijd monitoren.

Het zal dus zinvol zijn om in de toekomst de vijf types van indicatoren samen te bekijken om uitspraken te doen over de vergroening van het belastingstelsel.

1.3 Definities, uitgangspunten en methodologie

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

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 deze 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 onze definitie.

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"*.

De term ‘vergroening van het belastingstelsel’ wordt nergens expliciet gedefinieerd. We beschouwen vergroening als een stijgende impact van de belastingen op het milieu. Hoe we dat concept verder concretiseren, werd al uitgelegd in paragraaf 1.2.

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.

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 2013 is immers minder waard dan een belastinginkomst van 1 miljoen euro in 1990. Daarom zullen we in dit rapport overal 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 Consumer Price Index (CPI), de belangrijkste maatstaf voor de 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.

Deel 2. Indicatoren voor de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen

2.1 Inkomstenindicatoren

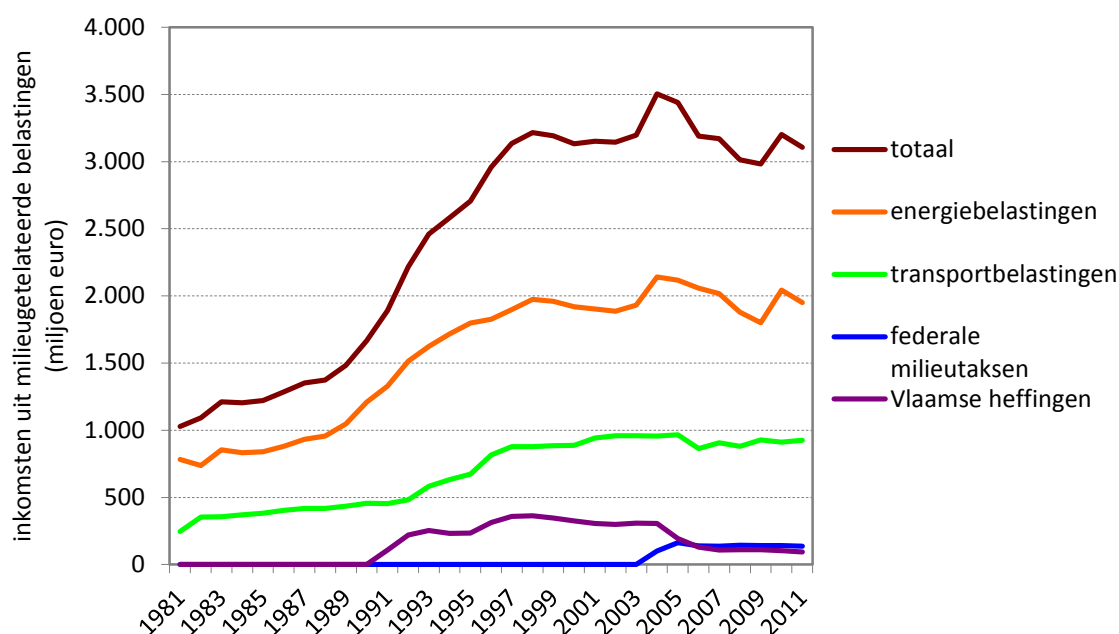
Om de vergroening van hun belastingstelsel te meten, werken landen meestal met indicatoren die zijn gebaseerd op de overheidsinkomsten uit milieugerelateerde belastingen. Het grote voordeel van dergelijke indicatoren is dat informatie over overheidsinkomsten uit belastingen meestal goed gedocumenteerd en gemonitord wordt. Bovendien worden inkomsten in alle landen uitgedrukt in euro's, wat deze indicatoren het voordeel geeft dat ze gemakkelijk vergeleken kunnen worden in de tijd (evoluties) en tussen landen (internationaal). Een nadeel van de inkomstenindicatoren is dan weer dat ze stijgen als de vervuiling toeneemt.

De twee meest gebruikte indicatoren zijn (1) de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als percentage van het BBP, en (2) de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als percentage van de totale belastinginkomsten.

2.1.1 Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen

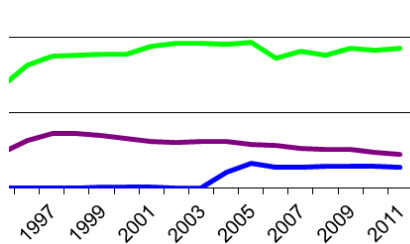
Figuur 1 geeft de evolutie weer van de totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen.

Figuur 1. Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen, constante prijzen van 1995, miljoen euro, 1981-2011



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 totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen volgen sterk de evolutie van de inkomsten uit de energiebelastingen. In 2004 en 2005 zijn de inkomsten uit energiebelastingen plots sterk 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 daling van 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 energiebelastingen wegen het sterkst door van de vier groepen milieugerelateerde belastingen. De daling in de inkomsten uit de Vlaamse heffingen is vooral toe te schrijven aan de hervorming van de afvalwaterheffing (zie paragraaf 2.2.5). Indien die hervorming niet zou gebeurd zijn, zou de curve van de Vlaamse heffingen er lichtjes anders hebben uitgezien, namelijk:

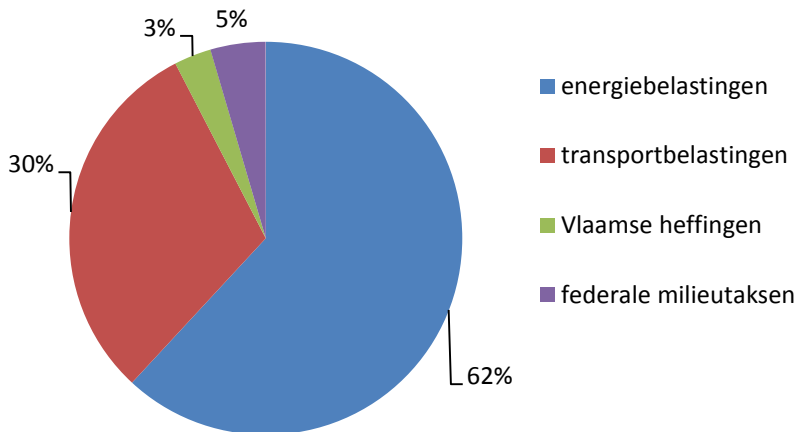


Maar de curve van de totale milieugerelateerde belastingen zou niet zichtbaar beïnvloed worden, omdat de heffing op afvalwater in monetaire termen veel minder belangrijk is dan de energie- en transportbelastingen.

De evolutie in de laatste twee jaar lijkt de economische conjunctuur te volgen. Bij het bestuderen van de tariefindicatoren zal blijken of de schommelingen aan een daling van het energiegebruik dienen te worden toegeschreven, dan wel aan veranderingen in het belastingstelsel.

Wat minder verandert, is de onderlinge verhouding van de vier categorieën milieugerelateerde belastingen. Figuur 2 toont dat de energiebelastingen verantwoordelijk blijven voor de grootste overheidsinkomsten (62%), gevolgd door de transportbelastingen (31%), de federale milieutaksen (4,5%) en de Vlaamse milieuheffingen (3,1%).

Figuur 2. Verdeling van de totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen voor Vlaanderen, in %, voor 2011



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.

Zowel in figuur 1 als in figuur 2 zijn alle milieugerelateerde belastingen die in Vlaanderen van toepassing zijn, opgenomen:

Energiebelastingen:

- Accijnzen (en bijdrage op de energie) op benzine, diesel, stookolie, aardgas, kolen, elektriciteit en andere energieproducten;
- Federale bijdrage op elektriciteit en aardgas;
- Eliaheffing (afgeschaft in 2008, dus niet opgenomen in figuur 2);
- Overige heffingen op elektriciteit.

Transportbelastingen:

- Verkeersbelasting en aanvullende verkeersbelasting;
- Belasting op inverkeersstelling;
- Accijnscompenserende belasting (bestond tussen 1996 en 2005);
- Eurovignet.

Federale milieutaksen:

- Federale milieutaksen op wegwerpfotoestellen, batterijen en verpakkingen van een aantal beroepsmatige nijverheidsproducten (inkten, lijmen en oplosmiddelen);
- Verpakkingsheffing op wegwerpdrankverpakkingen;
- Milieuheffing op wegwerpszakjes, wegwerpeetgerei, foliën voor huishoudelijk gebruik en aluminiumfolie.

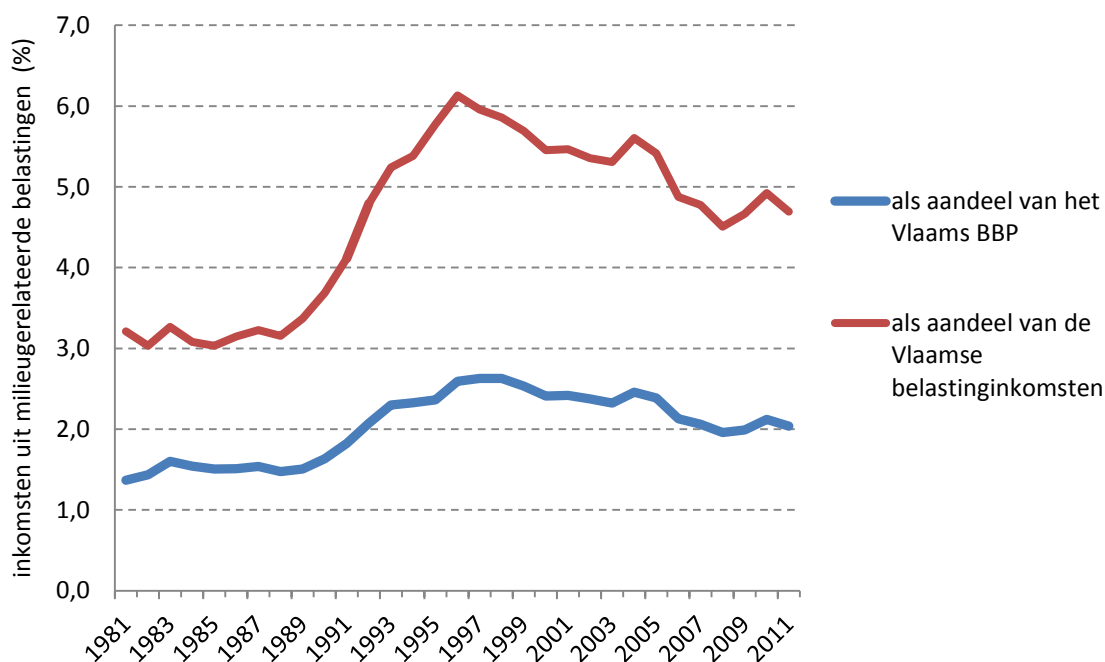
Vlaamse milieuheffingen:

- Storten en verbranden van afval;
- Grondwaterheffing;
- Afvalwaterheffing;
- Mestheffing;
- Grindheffing.

2.1.2 Als percentage van BBP en totale belastinginkomsten

In figuur 3 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 3. Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen voor Vlaanderen, als % van het Vlaams BBP en als % van de totale Vlaamse belastinginkomsten (1981-2011)

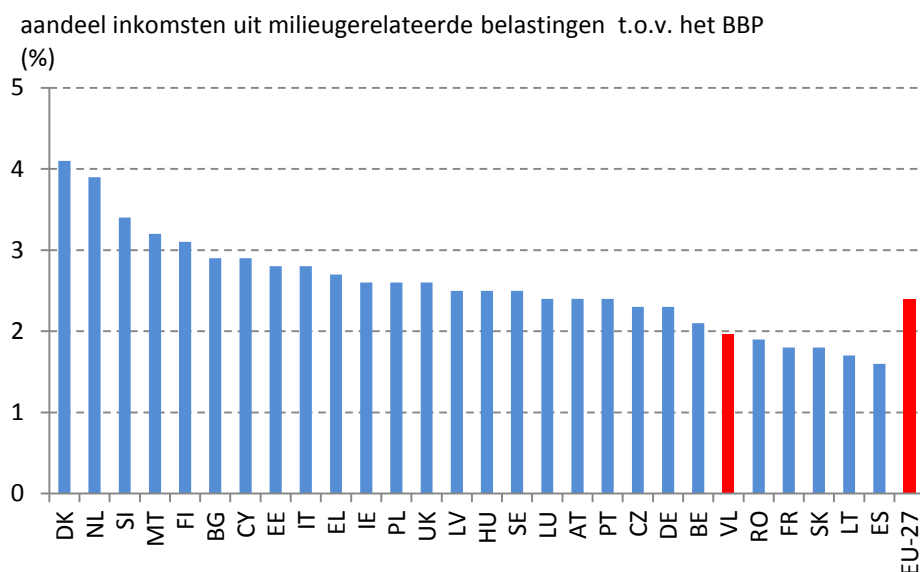


Bron: Eigen berekeningen op basis van data van Federale Overheidsdienst Financiën, Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG), Rekenhof, Agentschap Centrale Accounting, Studiedienst Vlaamse Regering, FOD Economie.

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.

2.1.3 Europese vergelijking

Figuur 4. Totale Vlaamse Inkomsten uit milieugerelateerde belastingen ten opzichte van het BBP (%), EU-27, 2011



Bron: European Commission & Eurostat (2013), Docufin

Figuur 4 toont dat Vlaanderen en België in de Europese Unie op de 22^{ste} plaats staan qua inkomsten uit milieugerelateerde belastingen, gemeten als % van het BBP. Ook in deze indicator is de laatste jaren amper verandering gekomen. Als we de indicator 'inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als percentage van de totale belastinginkomsten' hadden genomen, dan staat België zelfs op de voorlaatste positie, met enkel Frankrijk nog achter ons. De verklaring voor het lage cijfer voor ons land ligt dus geenszins bij ons hoge BBP.

De verklaring van het lage percentage is te vinden bij de inkomsten uit energiebelastingen. Die zijn bijzonder laag in vergelijking met de rest van Europa. Afhankelijk van de gekozen indicator (t.o.v. BBP of t.o.v. totale belastinginkomsten) zit België daar op plaats 25, 26 of 27 van 27 lidstaten, en dit zowel voor de transportbrandstofbelastingen als voor de overige energiebelastingen (European Commission and Eurostat, 2013).

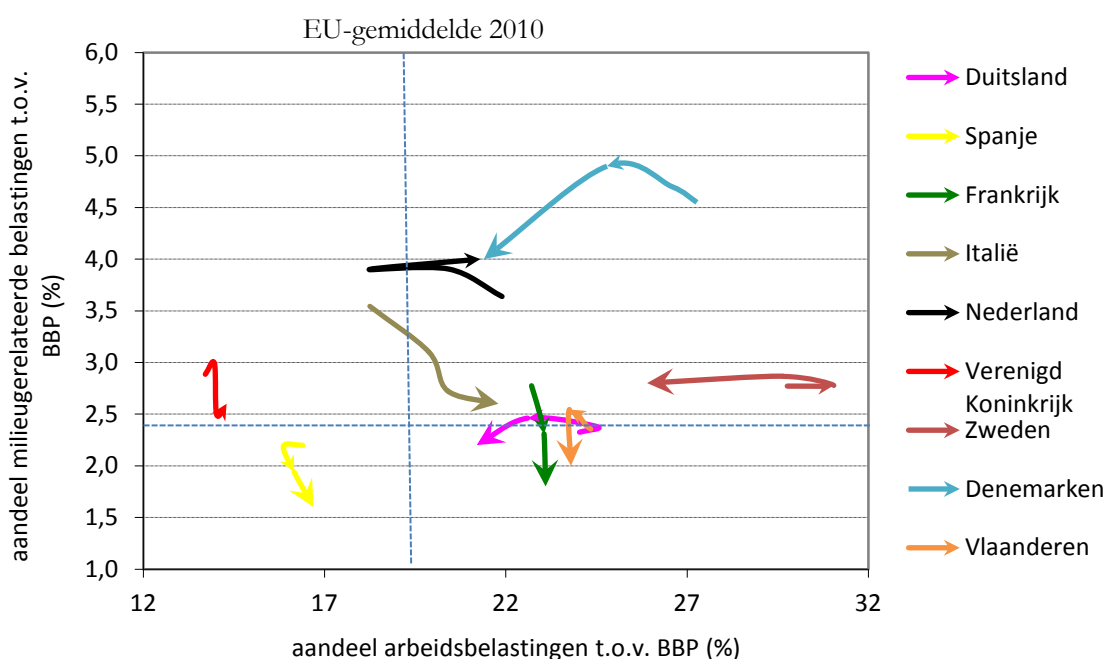
Denemarken en Nederland blijven de koplopers, al stellen we bij Denemarken de laatste jaren wel een opvallende daling vast. Bij Nederland is het hoge cijfer vooral te wijten aan hoge transportbelastingen en 'overige milieubelastingen'. Bij Denemarken valt het op dat de inkomsten uit de transportbrandstofbelastingen zeer laag zijn (plaats 27), maar voor de overige energiebelastingen (gas, elektriciteit ...) zeer hoog (plaats 1); bovendien heeft het land ook hoge transportbelastingen en 'overige milieubelastingen'. Het is opvallend dat voor benzine en diesel het vooral Oost-Europese landen zijn die de hoogste plaatsen bekleden, zoals Bulgarije, Slovenië en Tsjechië. Een mogelijke verklaring ligt hier bij het lagere BBP.

2.1.4 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, drukken we de twee belastingen in kwestie uit in een indicator. Figuur 5 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 5. Percentage milieugerelateerde belastingen en arbeidsbelastingen t.o.v. BBP voor een selectie van Europese landen (incl. sociale zekerheidsbijdragen)



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

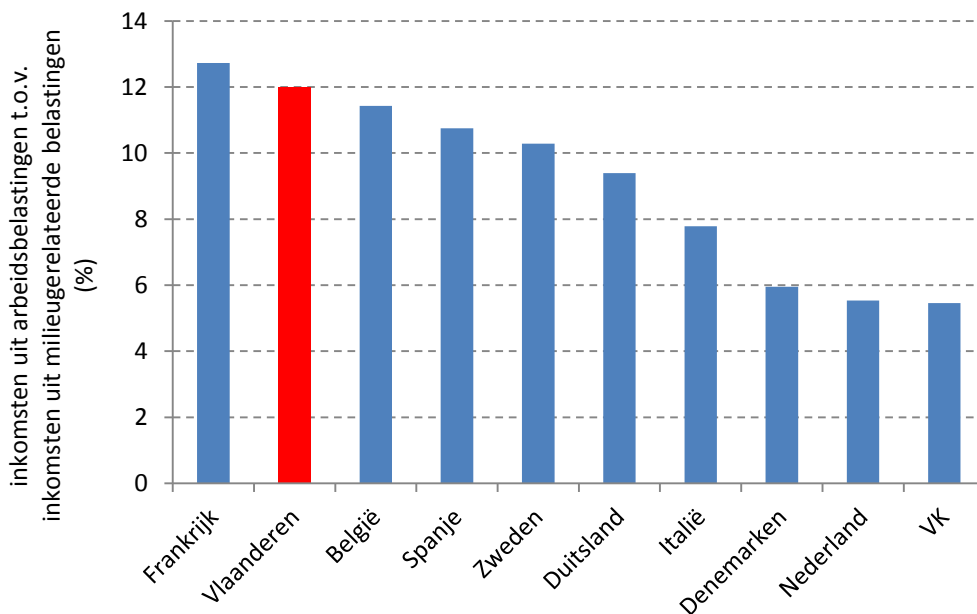
Noot: voor elk land zijn er vier observaties: voor 1995, 2000, 2005 en 2010; deze laatste waarde heeft een pijltje om de richting van de evolutie duidelijk te maken. Om de figuur niet te overladen, worden enkel de buurlanden en enkele grote Europese landen weergegeven. De horizontale en verticale stippellijnen geven de gemiddelden voor de EU weer voor 2010.

We stellen vast dat de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen in de meeste landen gedaald zijn tussen 1995 en 2010. Nederland vormt hierop de enige uitzondering. De inkomsten uit arbeidsbelastingen zijn dan weer duidelijk gedaald in Denemarken, Zweden en Duitsland, duidelijk gestegen in Italië en vrij stabiel gebleven in de overige landen. In België zijn beide belastingen vrij stabiel, een kleine daling van de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen niet te na gesproken.

De evolutie gaat dus in een richting die tegengesteld is aan de vermelde EU en OESO-aanbevelingen. Diezelfde tendens zien we ook in andere EU-landen: in het grootste deel van de EU is de toepassing van milieugerelateerde belastingen gestagneerd. Anderzijds stellen we vast dat één bepaald type van milieubelasting wel aan momentum wint, namelijk de CO₂-taks. Een toenemend aantal landen en subnationale regio's zet dit instrument in in het kader van het klimaatbeleid. Volgens een rapport van de Australische Klimaatcommissie zijn er in 2012 al 33 landen en 18 subnationale entiteiten in dit geval (Flannery et al., 2012). België en Vlaanderen hebben geen CO₂-taks.

De evolutie is interessant, maar toch roept figuur 5 de vraag op wat nu – los van de evolutie – een goede of een slechte verhouding is. De combinatie van de positie op beide assen maakt zo'n interpretatie moeilijk. Daarom voegen we nog een figuur toe waarin we de *verhouding* van de beide opnemen, dus de verhouding van (1) percentage arbeidsbelastingen op BBP en (2) percentage milieugerelateerde belastingen t.o.v. BBP (zie figuur 6).

Figuur 6. Verhouding van de inkomsten uit arbeidsbelastingen op de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen, 2011



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.

We stellen vast dat de geselecteerde landen in twee groepen kunnen worden opgedeeld: landen als Nederland, VK, en Denemarken waar de genoemde verhouding eerder laag is, en landen zoals België/Vlaanderen, Frankrijk, Spanje, Zweden en Duitsland, waar ze eerder hoog is. Dat laatste betekent dat er relatief weinig milieubelastingen zijn in verhouding tot de arbeidsbelastingen. Voor die landen zou men tot de conclusie kunnen komen dat ze verder afzitten van het principe van een 'groene belastinghervorming', en dat ze nog ruimte hebben voor een verdere vergroening, niet door een verhoging maar door een verschuiving van de totale belastingdruk.

Specifiek voor België/Vlaanderen komt bij dergelijke beleidsvoorstellen ook altijd de moeilijke bevoegdheidsverdeling kijken. Zowel de belastingen op arbeid als de meeste

milieugerelateerde belastingen zijn een federale bevoegdheid, dus als Vlaanderen een hervorming zou willen, zal het via een complex politiek en institutioneel proces dienen te verlopen.

2.2 Tariefindicatoren

2.2.1 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 de vorige MIRA-studie over de indicatoren voor de vergroening van het belastingstelsel (Bachus and Defloor, 2011).

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 typisch om minder dan 4% van de eindprijs, terwijl het bij aardolieproducten soms om meer dan 50% van de eindprijs gaat. Men dient de tariefevolutes dan ook te interpreteren met dit in het achterhoofd. In paragraaf 2.7 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 belastingtarief 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 deze 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

2010 en het Achtergronddocument Transport uit 2011, internaliseren benzinewagens gemiddeld meer dan 100% van hun externaliteiten⁴. 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 nu vrij recente cijfers, zij het enkel over de schadekosten en niet over de marginale externe kosten.⁵ Onderstaande tabel geeft een overzicht van de schadekosten⁶, 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 1. 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)):

- o 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
- o 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.

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

5 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.

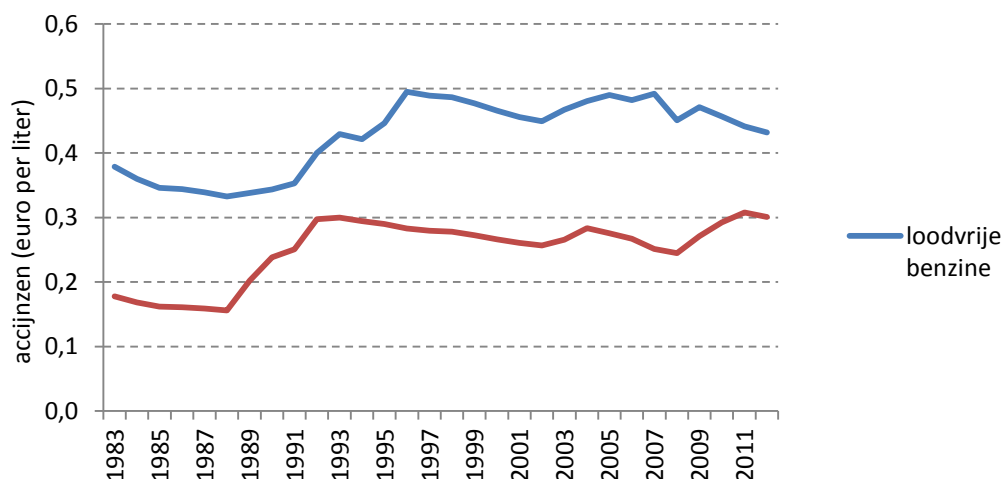
6 Milieuschade plus schade door ernstige ongevallen.

Hoewel we voorzichtig moeten zijn met de interpretatie van de tabel, lijkt het er op dat de huidige taksen voor de meeste technologieën licht tot ruim onvoldoende zijn om de externe kosten te vergoeden. Er blijven dus nog heel wat externe kosten over na het in rekening brengen van de belastingen. Enkel voor windmolens op land en nucleaire centrales is de belasting hoger dan de schadekost⁷. Voor de industriële gebruikers (hoogspanning) is er minder internalisatie dan voor de residentiële gebruikers (laagspanning), omdat de taks voor de eerste groep 64% lager is dan voor de laatste (gemiddelde voor de periode 2000-2010). Hierbij merken we wel op dat het verschil de laatste jaren steeds kleiner wordt (32% in 2013) en dat de taksen in 2013 een stuk hoger zijn, namelijk 5,33 EUR/MWh voor hoogspanning en 7,78 EUR/MWh voor laagspanning. Omdat we niet weten hoeveel de schadekosten in 2013 bedragen, kunnen we de vergelijking voor dat recente jaar niet echt maken. Om toch een idee te geven, bekijken we de cijfers met de assumptie dat de schadekosten van de verschillende stroomproductietechnologieën in 2013 dezelfde zijn als die voor de periode 2000-2010. In dat geval is er al meer internalisering dan vroeger, maar nog steeds is er voor zeven van de negen technologieën sprake van een onvolledige internalisering van de schadekost.

2.2.2 Individuele tarieven

Aangezien inkomstgerelateerde indicatoren niet altijd een getrouw beeld geven van de vergroening van een belastingstelsel, en de samengestelde tariefindicatoren complex zijn om samen te stellen, hecht de OESO ook belang aan het volgen van enkele individuele belastingtarieven. De keuze is hierbij logischerwijze komen te vallen op loodvrije benzine en diesel, en dit 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 7 geven we de (reële) evolutie weer van de tarieven op loodvrije benzine en diesel.

Figuur 7. Evolutie van de accijnzen op loodvrije benzine en diesel, 1983-2012, euro per liter, constante prijzen van 1995



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

⁷ Hoewel voor nucleaire energie de (subjectieve) risico-aversie niet in het cijfer is opgenomen.

De figuur toont dat de tarieven voor brandstoffen een korte periode van sterke stijgingen hebben gekend. Voor benzine was dit tussen 1989 en 1997, voor diesel tussen 1988 en 1992. Daarna zijn beide tarieven, in reële termen, dus rekening houdend met de inflatie, stabiel gebleven. Voor benzine kunnen we zelfs van een lichte daling spreken de laatste jaren. Voor diesel gold dit ook tot ongeveer 2008⁸, maar de laatste jaren is sprake van een duidelijke stijging, na een aantal opeenvolgende accijnsverhogingen.

2.2.3 Geaggregeerde tarieven: energie

A. Elektriciteit en aardgas

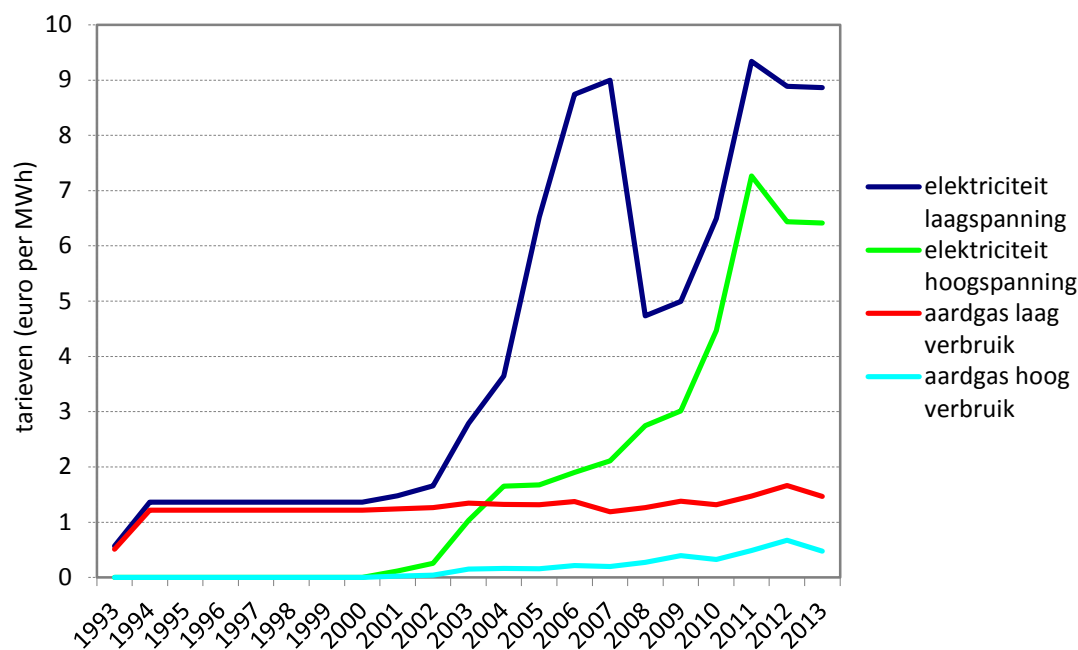
De belastingen, toeslagen en heffingen op elektriciteit en aardgas zijn een complex kluwen van federale en Vlaamse maatregelen die veel dalen, stijgen, worden afgeschaft en worden bijgecreëerd. Bovendien bestaan er nog veel vrijstellingen, verminderingen en gedifferentieerde tarieven, wat de transparantie niet ten goede komt. We geven hier een overzicht van de in 2013 geldende heffingen:

- Bijdrage op de energie op elektriciteit (is een onderdeel van de accijnsbelastingen, dus federaal);
- Federale bijdrage op de energie, bestaande uit de volgende onderdelen:
 - o Dekking van de werkingskosten van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG);
 - o Financiering van de verplichtingen die voortvloeien uit de denuclearisatie van de nucleaire sites BP1 en BP2 te Mol-Dessel (Denuclearisatie);
 - o Financiering van de sociale maatregelen voor de taak van de OCMW's inzake sociale openbaardienstverplichtingen (ODV);
 - o 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).

In figuur 8 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).

⁸ In 2008 kwam België zeer dicht bij het door de EU opgelegde minimum accijns op diesel van 0,33 EUR/ liter.

Figuur 8. Tarieven⁹ elektriciteit en aardgas (nominale tarieven, euro per MWh), Vlaanderen, 1993-2013



Bron: Fiscale Memento's, Petroleumfederatie, NBB, CREG jaarverslagen, ELIA.

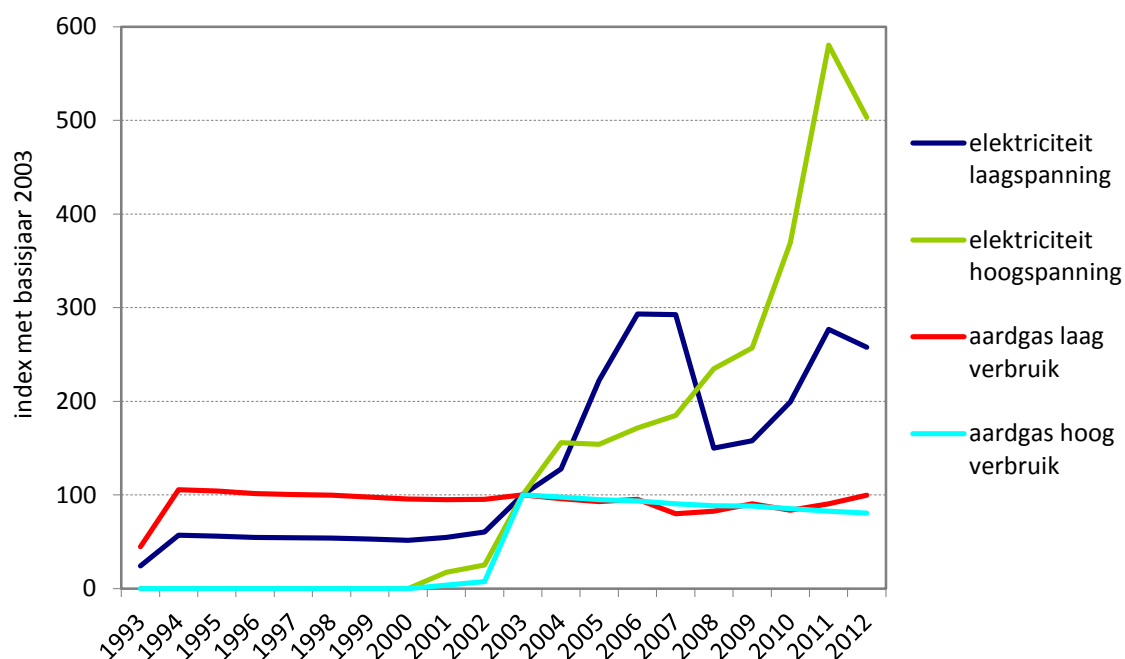
Het valt meteen op dat de tarieven van de belastingen op elektriciteit de laatste acht jaar grote bokkensprongen hebben gemaakt. Voor laagspanning, dit zijn vooral gezinnen en kleine bedrijven, zijn er twee pieken geweest. De piek in 2006 is te wijten aan de Elia-heffing, die in 2005 werd ingevoerd om de gemeenten te compenseren voor de daling van de inkomsten veroorzaakt door de hervormingen binnen de elektriciteitsmarkt. De piek in 2011 is eerder het resultaat van de creatie en tariefverhogingen van verschillende heffingen en toeslagen, opgesomd boven figuur 8. Sommige van die heffingen zijn federaal, andere Vlaams. Het lijkt er enigszins op dat elk van die heffingen apart werden ingevoerd met een eigen, losstaande reden, maar dat ze allemaal samen hebben gezorgd voor een significante stijging van de elektriciteitsprijs. Na de piek van 2011 lijkt het erop dat de regering(en) de bedoeling had(den) om de taksen weer te laten afnemen, aangezien een aantal tarieven zijn gedaald in 2012 en 2013. Maar de federale "toeslag bestemd om de reële nettokosten te compenseren die door de netbeheerder gedragen worden naar aanleiding van de aankoop- en verkoopverplichting van groenestroomcertificaten" heeft deze inspanningen uitgevlakt.

Voor hoogspanning is er slechts één sterke verhoging geweest, tussen 2009 en 2011, eveneens door de in de vorige paragraaf genoemde aparte heffingen. Het feit dat de daaropvolgende daling in 2012-2013 bescheiden is, is volledig op het conto te schrijven van de hoger genoemde heffing die kadert in de (federale) groenestroomcertificaten.

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 9.

⁹ 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 9. Tariefindicator elektriciteit en aardgas (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), Vlaanderen, 1993-2012



Bron: Fiscale Memento's, Petroleumfederatie, NBB, CREG jaarverslagen, ELIA.

In deze grafiek met reële cijfers (dus gecorrigeerd voor inflatie) kunnen nog geen cijfers voor 2013 worden opgenomen, waardoor de evolutie lichtjes anders lijkt dan die in de vorige figuur.

De belastingen op aardgas zijn de laatste tien jaar stabiel gebleven voor kleine verbruikers, en met zo'n 20% gedaald voor grootverbruikers. Voor elektriciteit lijken de stijgingen spectaculair, vooral voor hoogspanning, waar er sprake is van bijna 500% stijging. Toch moet dit gerelativeerd worden, omdat de belastingen tien jaar geleden van een heel laag niveau kwamen. Hoe hoog deze stijging dient ingeschat te worden t.o.v. de eindprijs wordt uitgelegd in paragraaf 2.2.7. 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. Voor elektriciteit zijn de laatste jaren de distributiekosten sterk gestegen. Dat komt niet tot uiting in onze indicatoren over milieugerelateerde belastingen, maar kan wel hetzelfde effect hebben op de prijs, en dus ook op het verbruik¹⁰. Daarnaast kunnen ook kosten waarmee de overheid niets te maken heeft, zoals de internationale prijsnoteringen van energie, de lokale elektriciteits- en energieprijzen opdrijven. Voor de gebruiker maakt het vaak weinig uit of een prijsverandering afkomstig is van een heffing, een operationele kost of een stijging op internationale markten: voor de portemonnee maakt dit geen verschil. De evolutie van de belastingtarieven loopt dus niet noodzakelijk gelijk met de prijsevolutie of het verwachte effect van de prijzen op het consumptiegedrag.

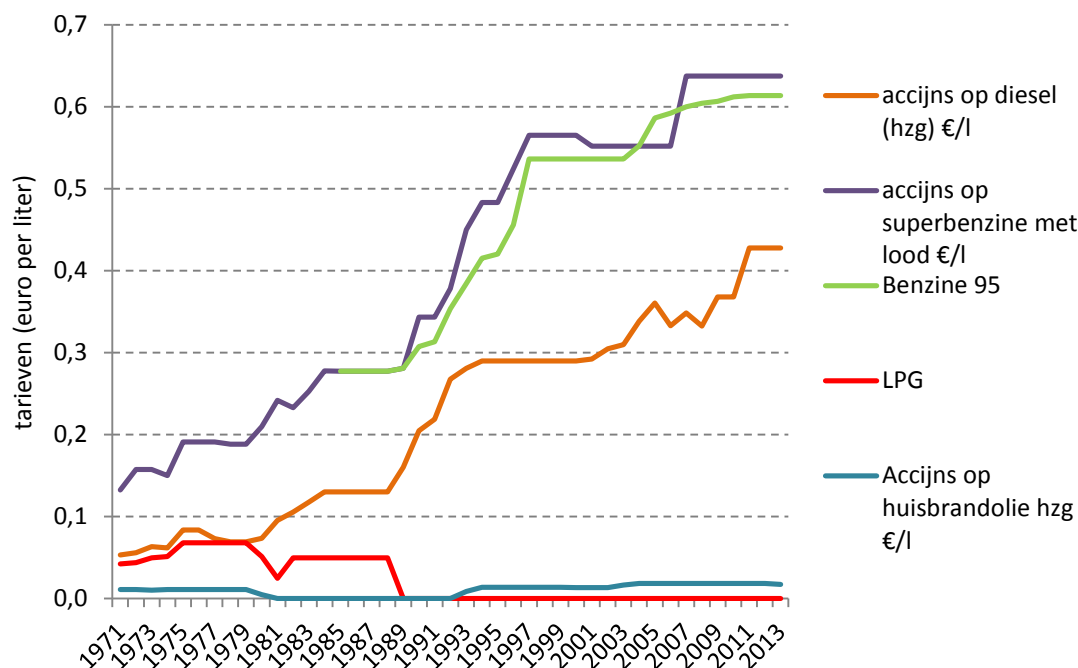
¹⁰ We merken op dat de heffingen die via de distributienettarieven worden verrekend, wel in onze tariefindicatoren zijn opgenomen. Hier bedoelen we dus enkel dat er een toename is geweest van de overige componenten van de distributienettarieven.

B. Aardolieproducten en steenkool

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

De figuren 10 en 11 focussen op de transportbrandstofbelastingen, die binnen de groep van de energiebelastingen instaan voor het grootste deel van de belastinginkomsten: zo'n 90%. In figuur 12 wordt de evolutie van de accijnstarieven op zware stookolie, huisbrandolie en steenkool weergegeven.

Figuur 10. Tarieven voor motorbrandstoffen (nominale tarieven, euro per liter), Vlaanderen, 1971-2013



Bron: Fiscale Memento's, Petroleumfederatie

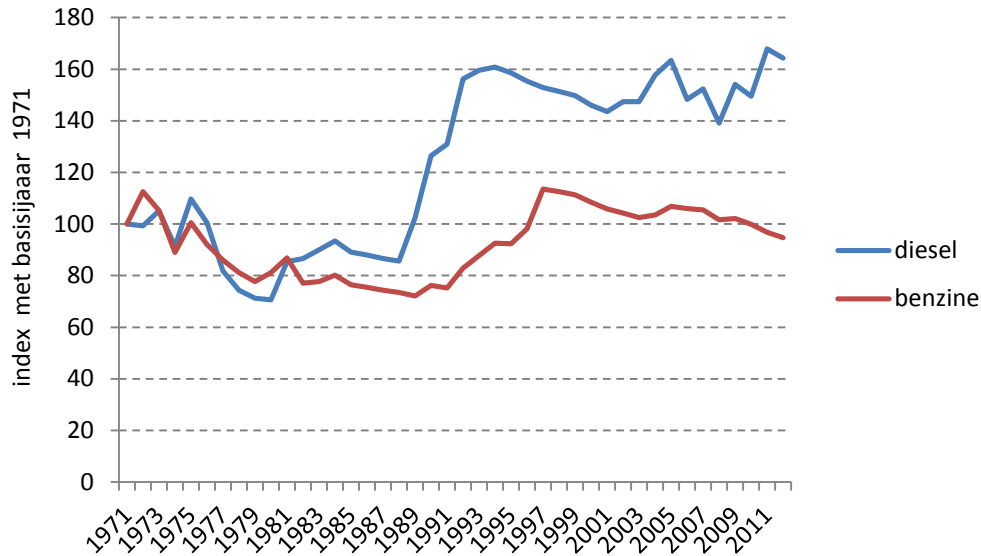
De accijnzen op brandstoffen zijn de oudste milieugerelateerde belasting in ons land. In hun veertigjarig bestaan hebben ze al vele volatiele, maar ook al vele stabiele periodes gekend. Tussen 2006 en 2011 is het grootste aantal aanpassingen gebeurd (vooral voor diesel), omdat in die periode (af en toe) het Cliquetsysteem¹¹ en het omgekeerde Cliquetsysteem in voege waren.

De sterke stijging van de accijnstarieven die op het eerste gezicht uit de figuur blijkt, mag niet zomaar worden aangenomen, aangezien het hier om nominale tarieven gaat. Om de hoogte

¹¹ 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 maxima en voorwaarden en zijn slechts in bepaalde periodes geldig. Anno 2013 is het systeem niet in werking.

van de stijging in te schatten, kan men beter met een reële index werken, zoals in onderstaande figuur.

Figuur 11. Tarieven voor benzine en diesel, Vlaanderen, 1971-2012, reëel, basisjaar 1971



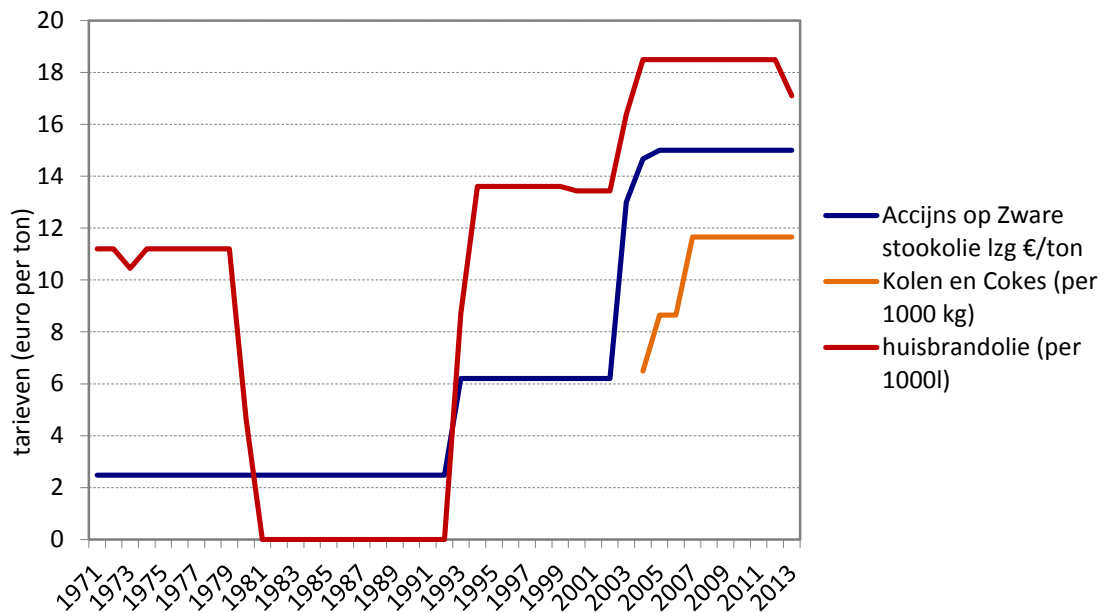
Bron: data Belgische petroleumfederatie, NBB

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 (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 19%.

Voor diesel zien we wel een stijging van ruim 60%, 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%. De laatste 18 jaar is de accijns op diesel – los van schommelingen op en neer – vrijwel stabiel gebleven.

In vergelijking met de periode daarvoor, maken de accijnzen op benzine en diesel momenteel een opvallend stabiele periode door: sinds 17 november 2011 is geen enkele accijnsaanpassingen meer doorgevoerd. Dit wijst op een bewuste keuze van de federale regering. Het gevolg is dat door de inflatie de reële waarde van de accijnzen langzaam afneemt.

Figuur 12. Tarieven zware stookolie, huisbrandolie en steenkool (nominale tarieven, euro per ton), Vlaanderen, 1971-2013



Bron: Fiscale Memento's, Petroleumfederatie

Zoals het geval is voor de meeste energiebelastingen, worden de accijnstarieven van zware stookolie, kolen en huisbrandolie niet aangepast aan de index voor consumptieprijsen. 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. 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 2.2.7.

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 accijzen.

2.2.4 Geaggregeerde tarieven: transportbelastingen

De transportbelastingen waren al langer een gewestelijke bevoegdheid, maar tot 2011 gebeurde de inning nog steeds door de federale overheid en waren de tarieven nog steeds in de drie gewesten dezelfde¹². Vlaanderen is het eerste gewest dat deze belastingen nu volledig hervormd heeft, en de inning zelf verzorgt. De federale overheid blijft wel nog de inning voor het Waalse en het Brussels Hoofdstedelijk gewest uitvoeren.

Vlaanderen heeft sinds de regionalisering geen nieuwe transportbelastingen bijgecreëerd. Wel is er een 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, 2012).

De bestaande transportbelastingen in Vlaanderen zijn de belasting op inverkeerstelling (BIV), de verkeersbelasting, de aanvullende verkeersbelasting op LPG-voertuigen, de accijnscompenserende belasting (ACOB)¹³ en het eurovignet. De tarieven houden rekening met het type voertuig en met het vermogen (fiscale PK).

Omdat de nadruk ligt op voertuigcategorieën bij de tarifiering van de transportbelastingen, zullen we bij de bespreking van de evolutie van die tarieven dezelfde indeling volgen. Dat betekent dat we geen aparte cijfers of grafieken voor de vijf transportbelastingen opnemen, maar wel voor de verschillende voertuigcategorieën. In elke grafiek zijn de BIV, de verkeersbelasting, de ACOB, de aanvullende verkeersbelasting en het eurovignet opgeteld voor elke categorie.

Voertuigen worden typisch hoger belast naarmate het aantal pk van de motor toeneemt. Hier is de keuze gemaakt om te werken met het gemiddeld tarief (van 4 tot 20 pk, ter vergelijking: in 2011 bedraagt de verkeersbelasting voor een wagen van 4 pk en een wagen van 20 pk respectievelijk 73,79 euro en 1885,62 euro). Alle tarieven worden typisch geïndexeerd (maar bijvoorbeeld niet het tarief van het eurovignet, de aanvullende verkeersbelasting op LPG-voertuigen, de verkeersbelasting op motorvoertuigen of samengestelde voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen en de verkeersbelastingen op autobussen en autocars).

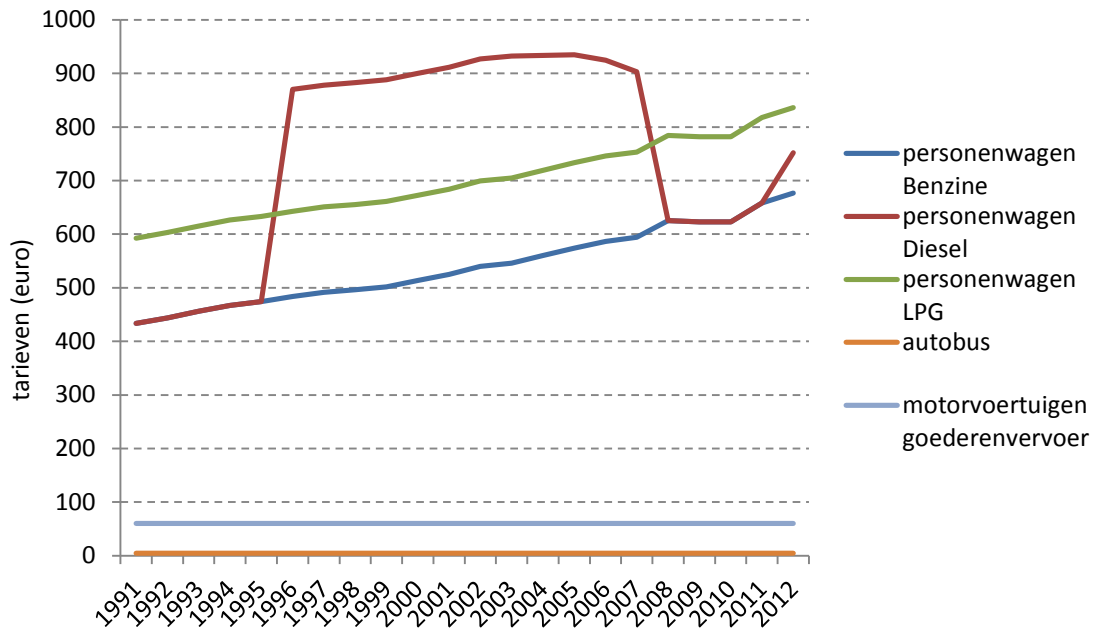
Voor de BIV na de hervorming (na 1 mei 2012) nemen we een nieuwe wagen met een CO₂-uitstoot van 115 g/km voor een benzinewagen en 100 g/km voor een dieselwagen, euronorm 5. Het verschil in BIV is opvallend: de BIV bedraagt 69,65 EUR voor de benzinewagen en 369,25 EUR voor de dieselwagen.

Figuur 13 geeft een aantal nominale tarieven weer met hun evoluties, en in figuur 14 bekijken we de reële evoluties van de tarieven.

¹² Op één uitzondering na: sinds 2008 heeft Wallonië een 'bonus-malus' systeem ingevoerd voor de transportbelastingen, waarbij de malus via de BIV (belasting op inverkeerstelling) werd verrekend.

¹³ De ACOB is afgeschaft in 2009, maar komt wel nog tot uiting in onze figuren die een historisch perspectief hebben.

Figuur 13. Gemiddelde jaarlijkse tarieven transportbelastingen per voertuigcategorie (nominale tarieven, euro, uitgaand van de veronderstelling dat een voertuig gemiddeld vijf jaar bij dezelfde eigenaar blijft), Vlaanderen, 1991-2012

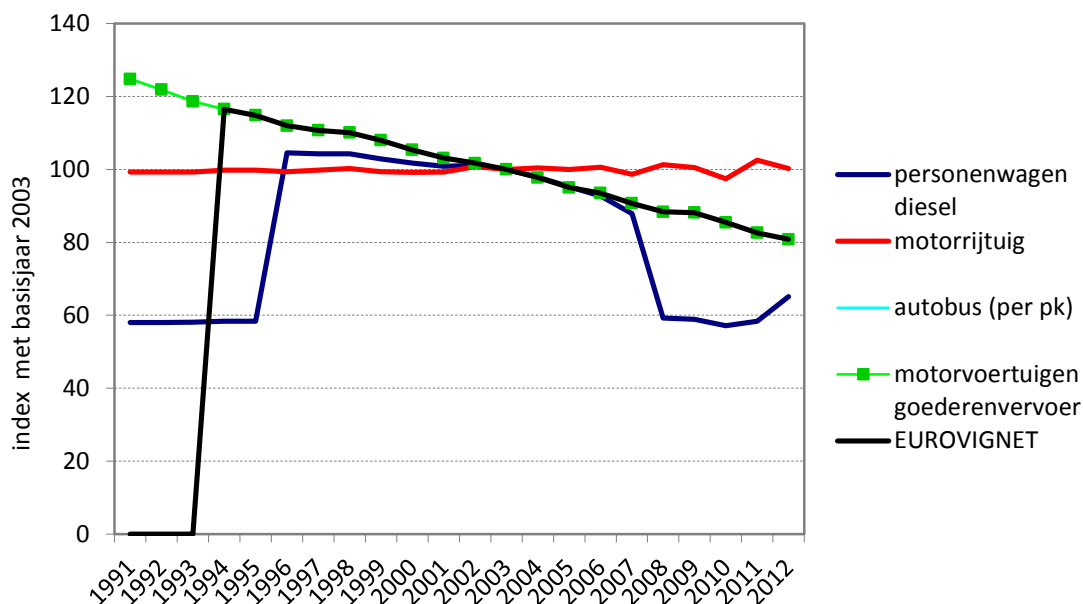


Bron: Fiscale Memento's, Vlaamse Belastingdienst (2012)

Noot: Het tarief opgenomen voor autobussen en autocars is dat per pk. Voor motorvoertuigen voor het vervoer van goederen is dat het tarief voor het vervoer van goederen met een maximaal toegelaten massa van 3,5 ton.

De vreemde vorm van de curve van de dieselwagens is te verklaren door de accijnscompenserende belasting, die werd ingevoerd in 1996 om het verschil in accijnzen tussen benzine en diesel te compenseren. In 2009 werd deze belasting afgeschaft; in de jaren daarna was er geen verschil tussen benzine- en dieselwagens wat betreft de transportbelastingen. De hervorming van de BIV is zichtbaar in het tarief voor de dieselwagen van 2012. Een wagen op LPG is onderworpen aan de aanvullende verkeersbelasting, waardoor deze categorie hoger uitkomt dan de overige personenwagens. Autobussen en voertuigen voor goederenvervoer betalen lagere tarieven.

Figuur 14. Tarieven verkeersbelastingen (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), Vlaanderen, 1991-2010



Bron: Fiscale Memento's, NBB, FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie, Dienst Energie – Economie

In de grafiek is goed te zien welke voertuigcategorieën voor de verkeersbelasting ontsnappen aan de jaarlijkse indexering. Voor de benzinewagens, de motorvoertuigen voor goederenvervoer en de autobussen (de bruine lijn valt samen met de groene en een deel van de zwarte lijn) is dat het geval. De tweede belasting waaraan zij ook onderhevig zijn is de BIV, die voor geen van voormelde voertuigcategorieën wordt geïndexeerd.¹⁴ Daardoor zien die twee types van voertuigcategorieën hun reële tarieven geleidelijk dalen, met het tempo van de inflatie. In de beschouwde periode van ruim 20 jaar zien we hierdoor toch een daling optreden van meer dan 40%. De verkeersbelasting voor personenwagens en motorfietsen zijn dan weer wel onderworpen aan indexering; daarom blijft hun reële tarief vrij stabiel. De knik naar boven voor de personenwagens is te wijten aan de accijnscompenserende belasting waaraan dieselwagens in die periode onderworpen waren (zie ook figuur 13).

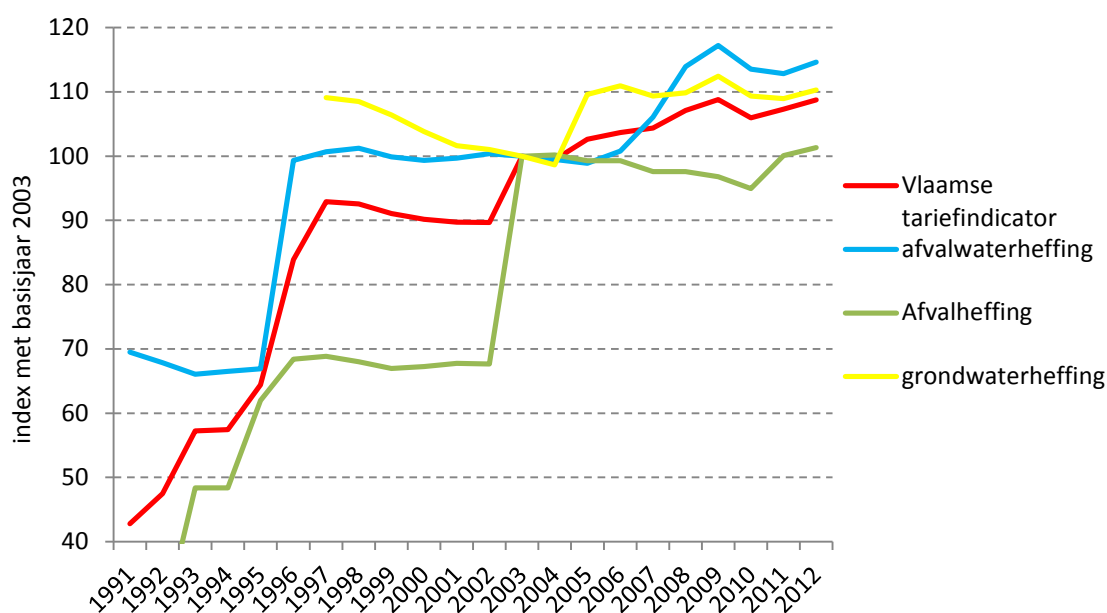
2.2.5 Geaggregeerde tarieven: Vlaamse milieuheffingen

Er zijn vier grote categorieën Vlaamse heffingen: de heffingen op afvalwater, grondwater, mest en afval. Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd. Net zoals in het vorige rapport (Bachus and Defloor, 2011) nemen we de mestheffing niet op in de tariefindicator, omdat de wetgeving de laatste jaren verschillende malen is gewijzigd. Voor mest is het heffingssysteem in 2007 vervangen door een systeem met een norm en administratieve boetes in geval van overtredingen. Bovendien is het systeem ook vóór 2007 onderhevig geweest aan vele veranderingen. Een vereenvoudigde tariefindicator, die de afvalwaterheffing, de grondwaterheffing en de afvalheffing bevat¹⁵, wordt weergegeven in figuur 15.

¹⁴ Voor personenwagens zal de BIV vanaf 2012 wel worden aangepast aan de index.

¹⁵ De Vlaamse tariefindicator is het rekenkundig gemiddelde van deze drie deelindices.

Figuur 15. Vlaamse tariefindicator (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), 1991-2012



Bron: Vlaamse Milieumaatschappij, OVAM, Nationale Bank van België

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 retributie¹⁶ dan een belasting en wordt beslist op gemeentelijk niveau, wat geen deel uitmaakt van deze studie.

Voor de afvalstoffenheffing selecteerden we drie 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

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.

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 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.

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

¹⁶ Een retributie is een individueel toegerekende bijdrage aan de kosten gemaakt door de overheid voor geleverde goederen of diensten.

per jaar uit een niet afgesloten grondwaterlaag (freatisch water). Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd.

2.2.6 Geaggregeerde tarieven: de globale tariefindicator

De globale tariefindicatoren worden gebaseerd op alle hierboven besproken categorieën indicatoren. Voor elke categorie wordt een (gewogen) gemiddelde berekend. De gewichten bij de indicator voor energie¹⁷ zijn gebaseerd op het verbruik van elk energieproduct voor elk jaar apart. De gewichten bij de indicator voor transport¹⁸ 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 16 wordt ook de federale milieutaks opgenomen. Deze werd ingevoerd in 1994. Tot en met 2003 bestaat deze indicator enkel uit de 'ecotaksen'¹⁹. In 2004 werd de verpakkingshoofschuld (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 verpakkingshoofschuld in de federale indicator opgenomen²⁰. 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 nieuwe situatie is quasi onmiddellijk ingegaan, namelijk vanaf 1 januari 2013. De federale overheid gaf zelf de volgende motivatie voor de afschaffing (Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, 2012b):

- Voor batterijen: ondertussen bestaat er al Europese regelgeving die ervoor zorgt dat zelfs zonder de ecotaks, voldoende milieugaranties bestaan; bovendien zouden de technische vereisten van de ecotaks en de 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.

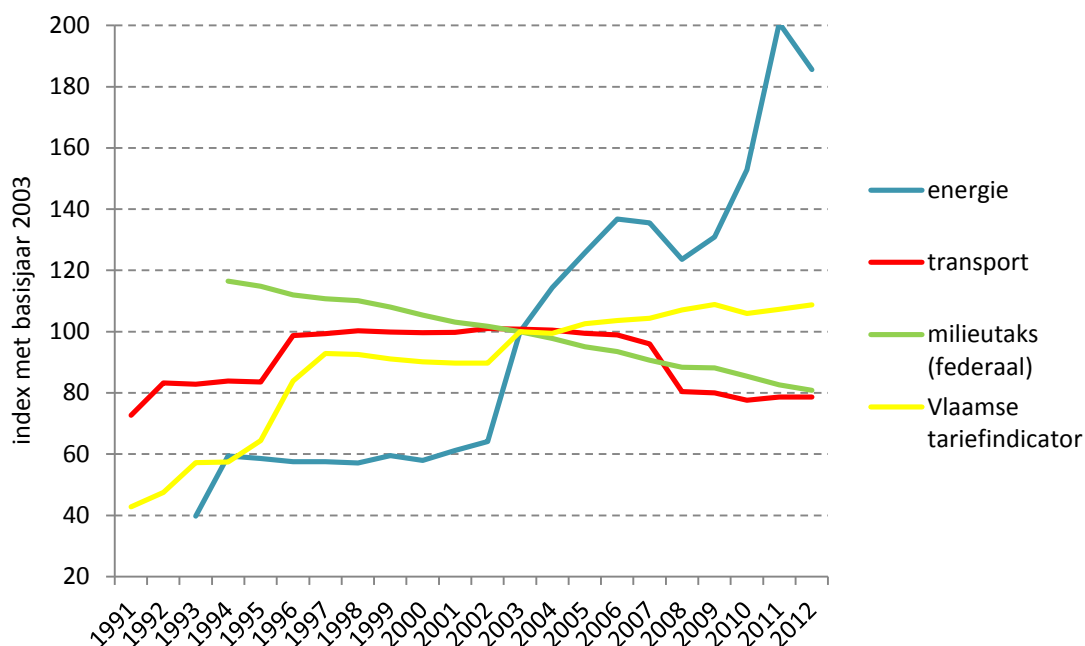
17 In deze indicator zijn de volgende tarieven meegenomen: accijnzen op diesel, superbenzine met lood, super 95, super 98, kerosine gebruikt als motorbrandstof, LPG (nultarief), huisbrandolie (hgz), zware stookolie (lzg) en zware stookolie (hgz), butaan, propaan, kolen en cokes, taksen op elektriciteit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

18 Deze bevat de belasting op inkeerstelling, de verkeersbelasting, de aanvullende verkeersbelasting, de accijnscompenserende belasting en het eurovignet.

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

20 In 2007 werden in deze categorie van federale milieutaksen nog de 'milieuheffingen' ingevoerd, op wegwerpzakken, wegwerpeetgerei, foliën e.d. en bladaluminium. Omdat de inkomsten hieruit beperkt zijn, zijn deze kleinere heffingen niet in de federale tariefindicator opgenomen.

Figuur 16. Vlaamse globale tariefindicatoren voor 4 categorieën (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), 1991-2010



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.

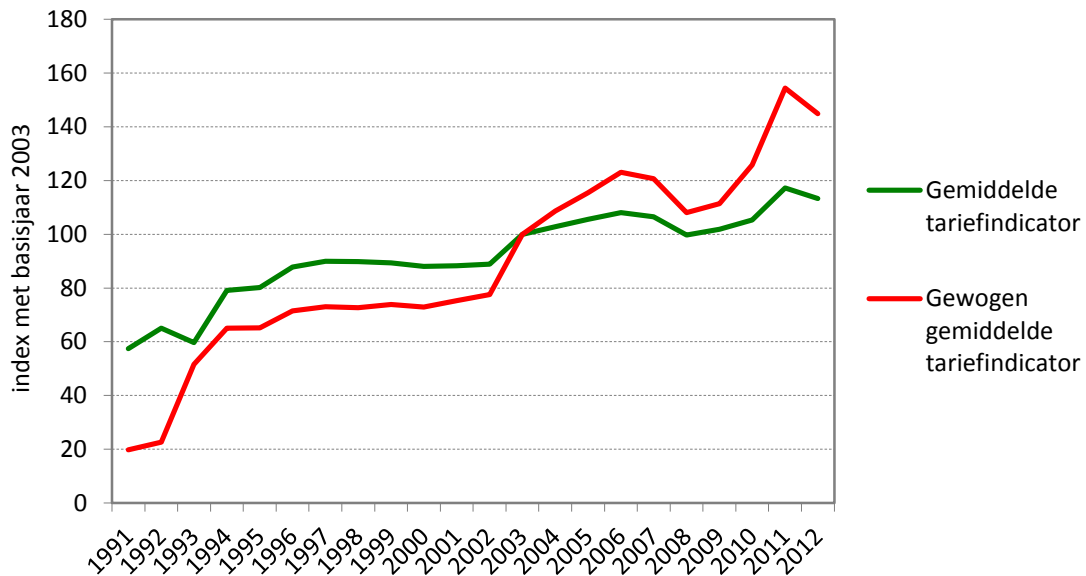
De grote uitschieter van de tariefindicator voor energie komt niet onverwacht: in figuur 9 zagen we al dat de tarieven voor elektriciteit sterk gestegen waren. In de energie-indicator is het hoogste punt logischerwijze wel al veel minder hoog dan in figuur 9 (index 200 tegenover 580), omdat in die laatste enkel elektriciteit hoogspanning zat en we nu alle energiebelastingen samen nemen. 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. 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.

De Vlaamse tariefindicator stijgt licht, terwijl de transport- en de federale tarieven eerder een dalende trend vertonen.

Op basis van de vier bovenstaande tariefindicatoren wordt een globale indicator geconstrueerd. In onderstaande figuur zijn 2 aggregatiemethoden toegepast. De eerste is de ongewogen gemiddelde indicator (groene curve). Dit betekent dat we van de vier indices uit de figuur 16 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 17. Vlaamse globale gemiddelde en gewogen gemiddelde tariefindicator (index met basisjaar 2003=100), 1991-2012



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.

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 zelf meer stijgen dan de overige categorieën. Door die evolutie in de energiebelastingen, en dan nog vooral in elektriciteit, kunnen we besluiten dat in Vlaanderen tussen 2008 en 2011 de tarieven van milieugerelateerde belastingen duidelijk gestegen zijn in relatieve termen. Onze eerdere analyses van 2012 en 2013 doen wel vermoeden dat de trend zich niet zal doorzetten: de tarieven van elektriciteit, benzine en diesel vertonen allemaal een licht dalende trend in 2012 en het begin van 2013. Bovendien moeten we 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.

2.2.7 Vergelijking belastingniveaus van verschillende energieproducten en doelgroepen

Belastingtarieven die zijn uitgedrukt in percentages of bedragen per liter, kg, MWh etc 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 wel 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 2. Belasting per energieproduct als % van de eindprijs

energieproduct	Belasting als % van de eindprijs excl. BTW
Benzine 95 (loodvrij)	45,8
Diesel	35,8
Elektriciteit huishoudelijke afnemers met een doorsnee verbruik	3,5
Elektriciteit voor kleine professionele afnemers	4
Elektriciteit voor grote professionele afnemers	6,83
Aardgas huishoudelijke afnemers die verwarmen met aardgas met een doorsnee verbruik	2,47
Stookolie voor particulieren (verwarming)	4,4
Kerosine voor vliegtuigen	0

Bron: CREG prijstabellen april 2013, Fiscaal Memento januari 2013, www.petrolfed.be, eigen berekeningen (brandstofprijzen dd.31/03/2013), Deloitte (2013) voor eindprijs grootgebruikers

We stellen vast dat er grote verschillen bestaan in de belasting van verschillende energieproducten. De belasting op transportbrandstoffen is veel hoger dan die op brandstoffen voor verwarming en andere toepassingen. Ook de belastingen op elektriciteit zijn laag in relatieve termen. De reden dat grootverbruikers een hoger percentage betalen dan KMO's en particulieren 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 prijs te bekomen, waardoor de taksen een groter aandeel in de eindprijs hebben. We merken op dat het geen eenvoudige zaak is om deze percentages te berekenen, vooral voor elektriciteit. Zowel de VREG (2013a) als de CREG (2013) hanteren andere percentages voor elektriciteit. Dit heeft te maken met welke taksen onder de rubriek 'heffingen' worden geplaatst, en welke bij 'transmissietarieven' worden ondergebracht. Voor onze studie hebben wij ons gebaseerd op de definitie van een belasting als een betaling die een bedrijf of burger verplicht is te betalen aan de overheid zonder dat hij

hiervoor een duidelijke tegenprestatie krijgt. Als gevolg zijn in onze cijfers de volgende heffingen op elektriciteit inbegrepen (laagspanning, telkens gevolgd door het tarief in euro per MWh):

- Accijns (bijdrage op de energie): 1,9088;
- federale heffing groenestroomcertificaten (federaal; één van de Elia-toeslagen): 2,2133;
- Toeslag voor de financiering van maatregelen ter bevordering van REG (Vlaams): 0,025;
- Toeslag voor de financiering van maatregelen ter bevordering van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen (Vlaams): 0,5171
- toeslag voor de financiering van offshore windturbineparken (federaal; één van de Elia-toeslagen): 0,14
- federale bijdrage:
- Toeslag beschermde klanten: 0,9786;
- financiering van de CREG: 0,1424;
- financiering van de denuclearisatie: 1,40;
- financiering van maatschappelijke steunverlening inzake energielevering (ODV-fonds): 0,457

Kerosine voor vliegtuigen wordt zelfs 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. 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 de recente 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:

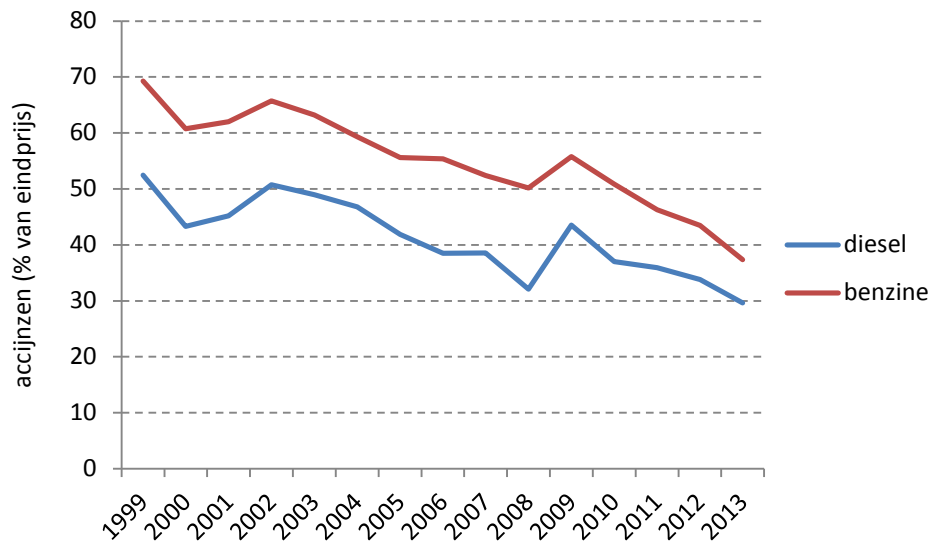
Tabel 3. Gemiddelde effectieve belastingtarief op transportbrandstoffen voor de 34 OESO-landen per type gebruik, EUR per GJ

	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.

Figuur 18. Accijnzen op benzine en diesel, % van de eindprijs (1999-2013)



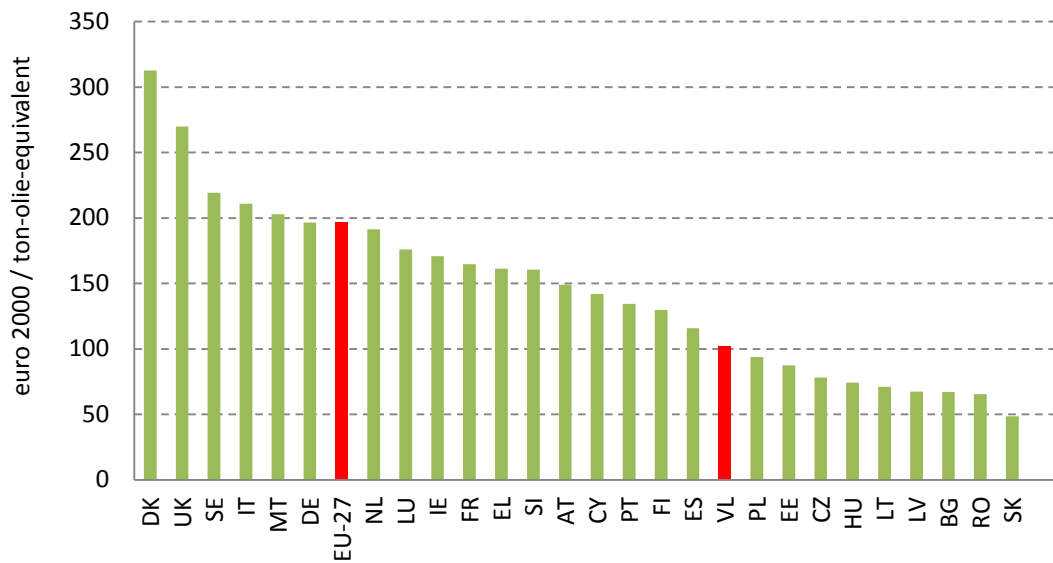
Bron: data van Petrolfed, eigen berekening

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.

2.2.8 Impliciet belastingtarief op energie en transport

Het impliciet belastingtarief op energie (ITE) is erg interessant, omdat het weergeeft hoe hoog de belastingdruk is op de consumptie van één eenheid – in dit geval – energiegebruik. Hij geeft weer 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 19. Impliciet belastingtarief op energie, in euro's van het jaar 2000, EU-27, 2011

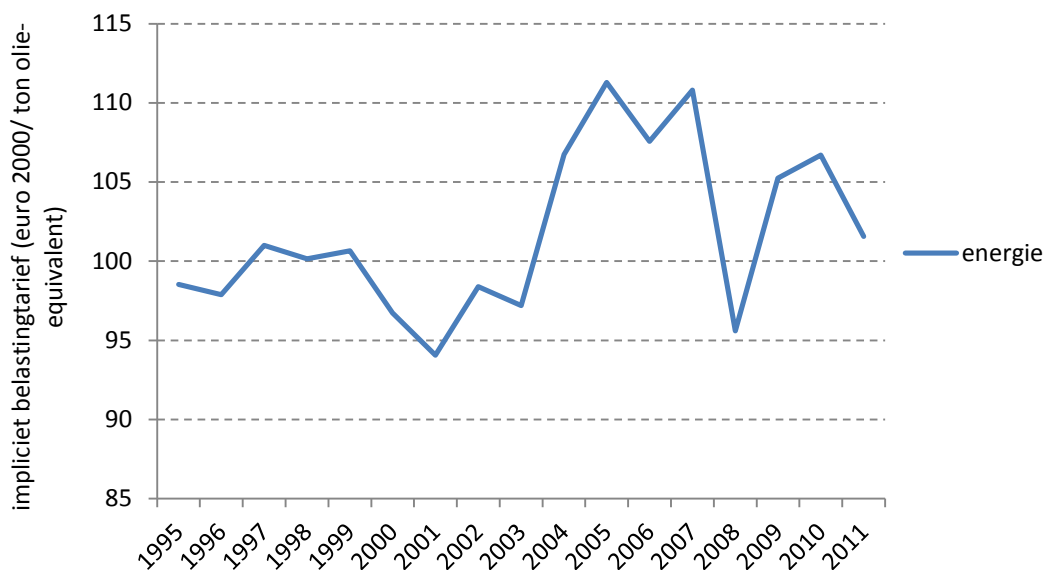


Bron: Europese Commissie en Eurostat (2013). Noot: Aangezien in België de meeste inkomsten uit energiebelastingen federaal zijn, nemen we voor Vlaanderen en België dezelfde waarde.

In 2011 staat België volgens deze indicator op de 18^{de} plaats in de EU-27. Het valt op dat de waarde voor België de laatste jaren nogal volatiel is. Mogelijk staat de rapportering van deze indicator aan Eurostat in sommige landen nog niet helemaal op punt.

Als we kijken naar de evolutie in de tijd van deze indicator (figuur 20), zien we dat hij ook voor België-Vlaanderen eerder volatiel is.

Figuur 20. Impliciet belastingtarief op energie, België-Vlaanderen, 1995-2011, in euro's van het jaar 2000



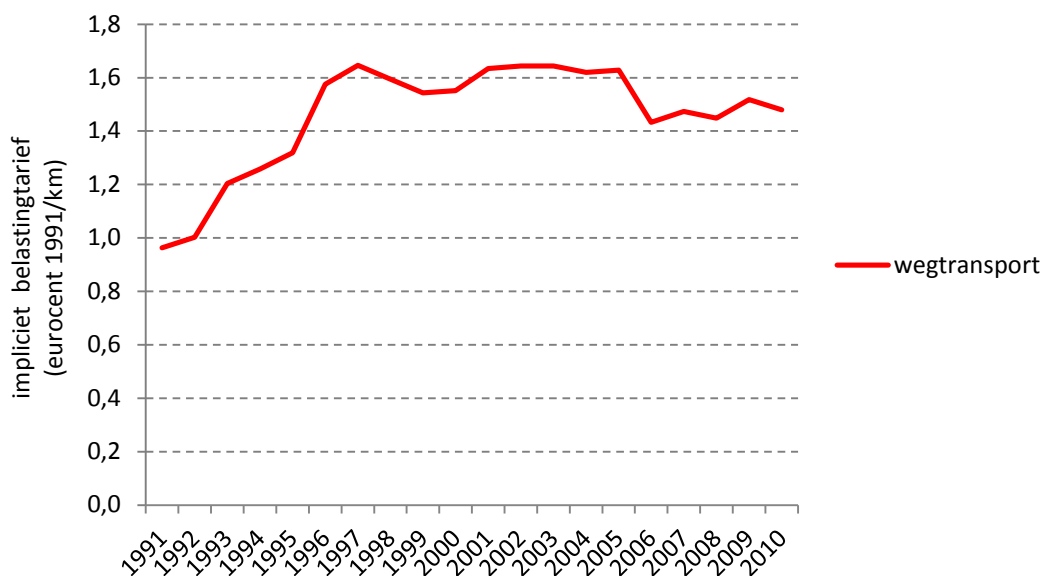
Bron: Europese Commissie en Eurostat (2013)

In de figuur lezen we af dat één eenheid energie (in reële termen) in 2011 ongeveer even zwaar belast wordt als in 1997. Enerzijds is dit verrassend, gezien alle pleidooien voor meer internalisatie van externe milieukosten; anderzijds dienen we dit te plaatsen in de opmerking uit paragraaf 1.2 van dit rapport, waarin gesteld werd dat er andere manieren bestaan om externe kosten te internaliseren, en ook dat er andere milieubeleidsinstrumenten bestaan die niet gericht zijn op internalisering, maar wel effectief kunnen zijn. Deze indicatoren geven dus wel een indicatie, maar geen volledig beeld van het ambitieniveau van het Vlaamse en Belgische milieubeleid.

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 dichter aanleunt tegen het 'belastingstelsel' dan de inkomstenindicatoren. Maar tegelijkertijd heeft hij ook 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.

Het zou ideaal zijn als er een 'impliciet belastingtarief op milieu' zou bestaan. Daartoe zou het echter mogelijk moeten zijn om alle vormen van milieuvervuiling op één en dezelfde noemer te brengen. 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 kilometer. 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 aantal (voertuig)kilometer (figuur 21).

Figuur 21. Impliciet belastingtarief op wegtransport, Vlaanderen, 1991-2010, in reële eurocenten van het jaar 1991



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

De indicator is uitgedrukt in reële termen, 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. Behalve dat feit zit er de laatste 13 jaar dus weinig of geen evolutie in de belastingdruk per kilometer.

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.

2.3 Nationale Milieubelastingsindex (NMBI)

Methodologisch kan de Vlaamse geaggregeerde tariefindicator nog worden verbeterd. Het belangrijkste probleem blijft de weging van de verschillende belastingtarieven in de index. De introductie van nieuwe en het afschaffen van oude milieugerelateerde belastingen blijft moeilijk. Het nastreven van volledigheid maakt dat meer dan 100 maatregelen een plaats(je) in de index moeten krijgen, waardoor vele onbelangrijke tarieven soms een te groot gewicht krijgen.

Om de index verder te verbeteren, hebben we onderzocht of we de methodologie van de consumptieprijsindex (CPI-index) kunnen gebruiken. Deze index wordt gebruikt om de inflatie van een land te meten. In de CPI worden een vijfhonderdtal producten geselecteerd op basis van hun economisch en maatschappelijk belang en in de 'korf' meegenomen. Voor deze korf wordt dan de evolutie van de prijzen berekend. Regelmatig worden 'voorbijgestreefde' producten uit de markt verwijderd uit de korf en vervangen door nieuwe. Zo kan een product als 'analoge filmrolletjes' worden verwijderd en een product als 'tabletcomputer' worden toegevoegd. Op die manier blijft men steeds een 'relevante' korf behouden die representatief is voor de rest van de consumptie.

We hebben dezelfde werkwijze gevolgd voor de milieugerelateerde belastingstarieven. In de eerste experimentele fase hebben we acht milieugerelateerde belastingen geselecteerd:

- Accijns op diesel
- Accijns op benzine 95
- Eliaheffing
- Jaarlijkse verkeersbelasting
- BIV
- Eurovignet
- Verpakkingsheffing
- Afvalwaterheffing

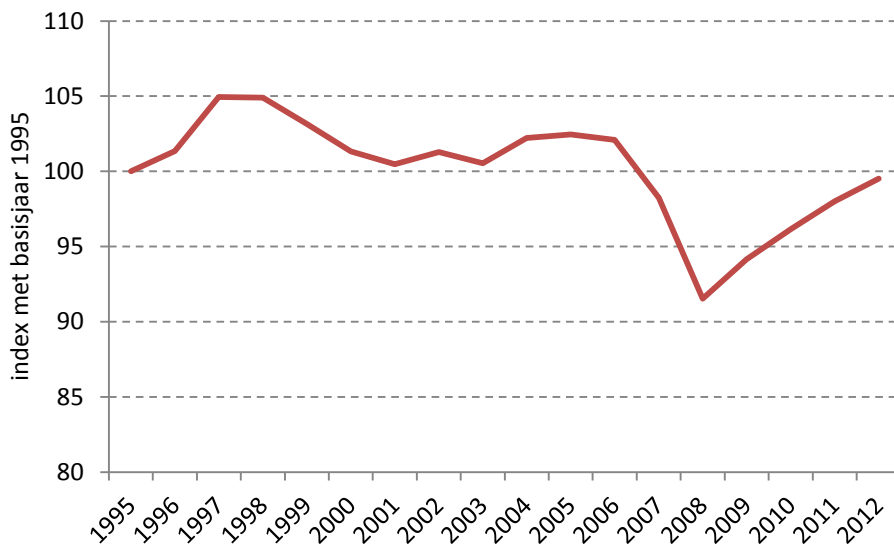
We hebben deze gekozen op basis van een aantal criteria:

- Mix van federale (3) en Vlaamse maatregelen (5).
- Mix van reeds lang bestaande (4) en recenter ingevoerde (4).
- Één ondertussen afgeschafte taks (Elia); daardoor is het mogelijk om na te gaan wat het effect van een afschaffing is.
- Voldoende gewicht in de overheidsinkomsten. De twee belangrijkste maatregelen qua overheidsinkomsten zijn meegenomen. De acht maatregelen waren in 2010 goed voor 88% van de Vlaamse inkomsten uit milieugerelateerde belastingen.

De index die we berekenen is een zogenaamde 'reële voortschrijdende Lowe-Index', een term uit de academische index-theorie. Reëel betekent dat de inflatie is uitgezuiverd. Voortschrijdend betekent dat de gewichten, die worden gevormd door de belastinginkomsten voor die maatregel, jaarlijks worden geüpdated.

Het resultaat van de index wordt weergegeven in figuur 22.

Figuur 22. Vlaamse nationale milieubelastingsindex (1995=100)



Bron: eigen berekeningen

Gebaseerd op de acht belastingtarieven en hun gewichten in de overheidsinkomsten, zien we een daling van de tarieven tot in 2008, het jaar van de afschaffing van de Eliaheffing en het dieptepunt (in reële termen) van de accijns op diesel. Nadien is er sprake van een stijging van de index, vooral door de toename van de accijnzen op diesel.

2.4 Conclusie

In deel 1 van het onderzoeksrapport wezen we al op de risico's in verband met het gebruiken en interpreteren van indicatoren. Bij de uitwerking en de analyse in deel 2 zijn heel wat van deze bedenkingen teruggekomen. De vraag naar één 'beste' indicator voor de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen kan niet beantwoord worden. Elk type indicator heeft voor- maar ook nadelen. Daarom is het niet verantwoord om op basis van één indicator uitspraken te doen over de vergroening van de belastingen. We pleiten er dan ook voor om conclusies en aanbevelingen enkel te formuleren op basis van de analyse van vijf types van indicatoren: inkomstenindicatoren, tariefindicatoren, de verhouding van arbeids- en milieubelastingen, impliciete belastingtarieven en de Nationale Milieubelastingindex.

Alle indicatoren zijn het er over eens dat het belastingstelsel in Vlaanderen een periode van sterke vergroening heeft gekend in de periode 1989-1997. Afgaande op de inkomstenindicatoren, de individuele tariefindicatoren, de nationale milieubelastingsindex en de twee onderzochte impliciete belastingtarieven is de conclusie voor de periode 1997 tot vandaag dat er geen vergroening meer waar te nemen is, eventueel zelfs een lichte evolutie in

de tegenovergestelde richting. Enkel de geaggregeerde tariefindicator geeft nog een vergroening aan na 1997; mogelijk is die afwijking te wijten aan methodologische assumpties in verband met het toekennen van een beginwaarde bij de introductie van nieuwe milieugerelateerde belastingen. Ook enkele heel lage tarieven, die dan in relatieve termen spectaculair kunnen toenemen, kunnen met de geaggregeerde tariefindicator tot een overschatting leiden.

België en Vlaanderen hebben voor zover de data teruggaan in de tijd altijd al lage inkomsten uit milieugerelateerde belastingen gehad. Afgaande op het impliciete belastingtarief op energie, dat merkkelijk lager is dan het EU-gemiddelde, zijn onze belastingtarieven op energie relatief laag. Er is ook niet veel evolutie waar te nemen, behalve bij de heffingen op elektriciteit, waar er de laatste jaren een toename is geweest van verschillende kleine heffingen. De transportbelastingen kennen in Vlaanderen eveneens een zeer stabiel verloop.

We kunnen besluiten dat milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen ook de laatste jaren niet aan belang hebben gewonnen in het beleidsinstrumentarium van de Vlaamse en de federale overheid.

Deel 3. Verminderingen en vrijstellingen op milieugerelateerde belastingen

3.1 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 belastingregel. Meestal gaat het om verminderingen en vrijstellingen die worden gegeven aan een bepaalde sector of activiteit omwille van economische redenen. Anderzijds zijn er ook enkele vrijstellingen en verminderingen te vinden met een sociale of een milieudoelstelling. De federale overheid rapporteert jaarlijks over de ‘fiscale uitgaven’, of ‘belastinguitgaven’²¹. Dit zijn “*vrijstellingen, aftrekmogelijkheden en verminderingen die de ontvangsten van de Staat beïnvloeden*” (Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, 2012a). Hieruit blijkt dat de fiscale uitgaven in België in 2011 goed waren voor 6,5% van het BBP (Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, 2012a). Dat dit wel degelijk een hoog cijfer is, mag blijken uit de vergelijking met Nederland, waar dit percentage slechts 2,6% bedroeg (De Ridder, 2012).

Voor deze studie zullen we enkel kijken naar de belastinguitgaven op milieugerelateerde belastingen. Ze kadert in 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 recent rapport over subsidies voor fossiele brandstoffen in 34 landen becijferde de OECD (2013a) dat twee derde van die steunmaatregelen ‘off-budget’, meer bepaald 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 en analyseren we de impact van drie ervan in de diepte. Enkel verminderingen en vrijstellingen die in 2013 nog bestaan, worden meegenomen. De gevonden belastinguitgaven worden ook weergegeven in de vorm van fiches, in bijlage 1 van dit rapport. Naast de fiches over de belastinguitgaven bevat bijlage 1 ook een fiche voor de milieugerelateerde belastingen die in deel 2 besproken werden.

²¹ In dit rapport mogen ‘belastinguitgaven’, ‘fiscale uitgaven’ en ‘belastingverminderingen en –vrijstellingen’ als synoniemen worden beschouwd.

3.2 Methodologie

Drie bestaande belastinguitgaven worden geanalyseerd in de vorm van een casestudy. We zullen hiervoor de zogenaamde 'Subsidie Reform Tool' (SRT) gebruiken, een methodologie die werd ontwikkeld door het Institute for European Environmental Policy (IEEP), om mogelijke impacts van subsidies in kaart te brengen. Belastinguitgaven kunnen immers ook als subsidies beschouwd worden. De SRT werd ook al gebruikt in eerder onderzoek van het Steunpunt Duurzame Ontwikkeling (Bachus, 2012c).

Om de SRT te kunnen gebruiken is een methode nodig om de impactvragen te beantwoorden. Meestal wordt hiervoor met een expertbevraging gewerkt. In deze studie hebben we ervoor geopteerd om te werken met een beleidsdelphi. Die methode houdt in dat een panel van experts (apart) wordt bevraagd via een schriftelijke vragenlijst, die een aantal gesloten, maar vooral ook veel 'open' vragen bevat.²² De vragen over (bijvoorbeeld) de impactinschatting worden gesteld, maar daarnaast wordt ook vooral naar de *argumentatie* en de nuancering gevraagd. De antwoorden van de experts worden verzameld en vervolgens gaat de onderzoeker ze structureren, vergelijken, groeperen, de punten van consensus en dissensus verzamelen en gaat hij of zij een synthese ervan opnieuw (apart) bezorgen aan het expertpanel. Deze synthese bevat de (geanonimiseerde) antwoorden en argumenten van alle experts. Op basis van de inzichten van de overige experts, wordt aan elke expert gevraagd of hij of zij aanpassingen wil maken aan de eerder gegeven antwoorden. De basisidee die aan de Delphi-techniek ten grondslag ligt, is dat de inschattingen van een gestructureerde groep van experts accurater zijn dan van een niet-gestructureerde groep van experts (Rowe and Wright, 2001), zoals bijvoorbeeld bij een expertenquête het geval is.

De Beleids-Delphi wil de verschillende visies van experts in kaart brengen, structureren en – met de meningsverschillen - aanbieden aan de beleidsmaker. Die kan dan zelf een grondige afweging maken van de verschillende perspectieven, zelf kiezen welk perspectief het meeste doorweegt rekening houdend met de beleidsdoelstellingen, en zelf tot een eindoordeel komen. Grondlegger van de Beleids-Delphi Turoff (2002) formuleert het zelf als volgt:

"The Policy Delphi is therefore a tool for the analysis of policy issues and not a mechanism for making a decision". (p. 80)

Bij de impactvragen die we stellen aan de experts hebben we aandacht gehad voor de *counterfactual*, de situatie waarbij de belastingvermindering in kwestie niet zou bestaan. Op die manier wordt de situatie zonder de vermindering vergeleken met de situatie met het belastingvoordeel. Er worden ook alternatieven voor de maatregel aangereikt. De alternatieve maatregelen werden telkens door de auteur van deze studie opgesteld op basis van een voorstudie van de casestudy. De respondenten hadden wel de mogelijkheid om zelf nog andere alternatieven voor te stellen.

Een (beleids-)Delphi is een kwalitatieve onderzoeksmethode waarvoor geen minimum aantal respondenten bestaat, en ook geen minimum responsratio. Hij dient vergeleken te worden met andere soortgelijke bevragingmethoden, zoals expertinterviews en expertworkshops.

²² Een 'gesloten' vraag is typisch een ja/nee-vraag of een multiple choicevraag, terwijl een 'open' vraag een vrij en beargumenteerd antwoord toelaat.

De experts die we hebben uitgenodigd voor deelname waren afkomstig uit overheidsadministraties, academia en adviesraden. Er werden geen belangenorganisaties betrokken. De drie Beleids-Delphi vragenlijsten zijn opgenomen in bijlage 3 van dit rapport.

3.3 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 de bijlage 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 580 EUR/ 1000 l. Voor de luchtvaart geldt echter een nultarief (fiche B01).²³ In dit geval gaat het om een duidelijke **vrijstelling**.
- Het basistarief van de federale bijdrage op de elektriciteit is 2,9781 EUR/MWh. Professionele afnemers krijgen echter een vermindering van 25% op de verbruiksschijf tussen 1000 en 25000 MWh/jaar (fiche B09). 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.

3.3.1 *Vrijstellingen en verminderingen op accijnzen*

Er bestaat een uitgebreide lijst van vrijstellingen op de accijnzen op energieproducten (zie bijlage 1). 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

²³ Behalve voor particuliere plezierluchtvaart.

inkomens (fiche B11)²⁴, alsook de vrijstellingen voor het spoorvervoer (fiche B06), 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 B04-1).

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.

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 B06), alsook op aardgas en LPG aangewend als transportbrandstof (fiche B08). Terwijl de vrijstellingen op kerosine duidelijk ingegeven zijn vanuit een economische doelstelling en kaderen in internationale afspraken²⁵, 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. De terugbetaling van de professionele diesel is de laatste vermindering in deze categorie; deze maatregel wordt uitgebreid besproken als casestudy in paragraaf 5.2.

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 B09). De degressiviteit is een casestudy in paragraaf 5.1.

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 B11). Die maatregel wordt als casestudy behandeld in paragraaf 5.3. 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 B04-1).

²⁴ Deze accijnsvrijstelling dient ter financiering van de zogenaamde ‘sociale maximumprijzen’ voor gas en elektriciteit, die uitgebreid bestudeerd wordt in deel zes, als casestudy voor de Beleidsdelphi over de belastingverminderingen en -vrijstellingen.

²⁵ 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.

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 B05), baggerwerken, landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden (onder bepaalde voorwaarden), en andere doeleinden. 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 B07).

3.3.2 Vrijstellingen op de transportbelastingen²⁶

Vrijstelling op de jaarlijkse verkeersbelasting

- 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).
 - o Het voertuig behoort niet toe aan een instelling voor gehandicaptenzorg die het voertuig uitsluitend gebruikt voor/door die instelling.
 - o 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.
 - o De gehandicapte persoon dient te beschikken over een invaliditeitsattest van de FOD Sociale Zekerheid.
- 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:
 - o het voertuig mag slechts af en toe op de openbare weg in België rijden;
 - o het voertuig mag slechts gebruikt worden door natuurlijke personen of rechtspersonen die als hoofdactiviteit niet het goederenvervoer hebben;
 - o het voertuig mag gedurende de belastbare periode niet meer dan 30 dagen gebruikt worden;
 - o het vervoer mag geen aanleiding geven tot oneerlijke concurrentie;
 - o Opgelet: sinds 1 januari 2013 moet de aanvraag elk jaar opnieuw ingediend worden vóór de aanvang van de nieuwe belastbare periode.
- 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).

²⁶ Bron: vlaanderen.be/belastingen

Vrijstellingen BIV (voor de drie gewesten)

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)

- Plug-in hybride voertuigen
- Elektrische voertuigen
- Voertuigen aangedreven met waterstof

Belastingverminderingen BIV (in het Vlaams Gewest)

- Voertuigen aangedreven op LPG
- Voertuigen aangedreven op aardgas

Vrijstelling van het Eurovignet

Hieronder enkele voertuigen (vanaf 12 ton MTM) die zijn vrijgesteld van het eurovignet²⁷:

- De voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor taken van algemeen belang, bijvoorbeeld de brandweer, landsverdediging, ordehandhaving, enz. zijn onvoorwaardelijk vrijgesteld van de betaling van het eurovignet.
- De voertuigen die toebehoren aan buitenlandse diplomatieke zendingen of internationale organisaties waarvoor een vrijstelling van alle belastingen is voorzien en de voertuigen toebehorend aan organismen of instellingen die vrijgesteld zijn van alle belastingen door een organieke wet zijn ook vrijgesteld.
- De voertuigen in het Vlaamse Gewest, ingericht als winkelwagen, die uitsluitend hiervoor worden gebruikt.
- Motorvoertuigen en samengestelde voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer van goederen over de weg, waarvan de MTM ten minste 12 ton bedraagt. Om een vrijstelling van het eurovignet van deze voertuigen te krijgen (occasioneel gebruik):
 - o moet het voertuig ingeschreven zijn in België en mag het maar af en toe op de openbare weg rijden in België;
 - o mag het voertuig slechts gebruikt worden door natuurlijke personen of rechtspersonen die als hoofdactiviteit niet het goederenvervoer hebben;
 - o moet het vervoer dat met deze voertuigen plaatsvindt, beperkt zijn tot het Belgisch grondgebied;
 - o mag het voertuig gedurende de belastbare periode niet meer dan 30 dagen gebruikt worden.

²⁷ Bron: Vlaanderen.be/belastingen

3.3.3 Federale milieutaksen

De federale ecotaks op wegwerffototoestellen, batterijen en bepaalde verpakkingen werd tijdens de looptijd van het onderzoek afgeschaft. We nemen deze maatregel toch nog mee zoals oorspronkelijk gepland.

Vrijstellingen:

- Op de milieutaks op wegwerffototoestellen: mits 80% van het gewicht van de bij de ontwikkelingslaboratoria ingezamelde toestellen wordt hergebruikt of gerecycleerd in België of in het buitenland.
- Op de milieutaks op batterijen: wanneer de batterijen worden onderworpen aan een systeem van statiegeld of retourpremie van minstens 0,24 euro/stuk en aan de koper een bewijs van aankoop in België wordt afgeleverd; of wanneer een ophaal- en recyclagesysteem wordt opgezet waardoor per jaar minstens 65% van de batterijen wordt gerecycleerd.
- Op de milieutaks op de verpakkingen van sommige beroepsmatig gebruikte inktten, lijmen en oplosmiddelen: wanneer de verpakking wordt ingezameld via een aan de aard van het product aangepast stelsel van statiegeld, retourpremie, verpakingskrediet of ophaling.

3.3.4 Vrijstellingen en verminderingen op Vlaamse milieuheffingen

Grondwaterheffing²⁸

- 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 mijnverzakingsgebieden;
- bronbemalingen die nodig zijn om het gebruik en/of de exploitatie van gebouwen of bedrijfsterreinen 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 ook 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

²⁸ Bron: heffingen.be

betreffende de bodemsanering en de bodembescherming, Belgisch Staatsblad 22 januari 2007).

- drinkwatermaatschappijen productie drinkwater
- oppompingen kleiner dan 500 m³ per jaar

3.4 Delphi-bevraging: Impact van belastingvrijstellingen en -verminderingen

Naast het berekenen en actualiseren van de indicatoren voor de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen en het oplijsten van zoveel mogelijk vrijstellingen en verminderingen op milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen, heeft dit onderzoek een belangrijke derde doelstelling. We voeren een exploratieve evaluatie uit van de mogelijke sociale, economische en milieu-impact van drie bestaande fiscale uitgaven op milieugerelateerde belastingen.

De volgende drie maatregelen werden geselecteerd als case:

- Sociale vrijstelling op accijnzen op aardgas en elektriciteit (gekoppeld aan de sociale maximumprijzen);
- Degressiviteit federale bijdrage elektriciteit voor professionele afnemers;
- Terugbetaling professionele diesel.

De selectie is gebeurd op basis van de volgende criteria:

- Het moet gaan om een duidelijke steunmaatregel, met een duidelijk basistarief waarop een duidelijke uitzondering geldt.
- representatief voor de doelstellingen van de meeste belastingverminderingen: twee maatregelen met een economische doelstelling en één met een sociale doelstelling.
- Enkel maatregelen met een significante belastingvermindering op een anders ook significant belastingtarief: indien de bedragen verwaarloosbaar zijn, is de impact dit meestal ook.
- Vlaamse milieuheffingen werden onderzocht als mogelijkheid, maar die zijn meestal vrij technisch van aard.

De drie geselecteerde verminderingen zijn alle drie federale bevoegdheid. Dat is niet bewust gekozen, maar wel omdat de belangrijkste milieugerelateerde belastingen (en ook de verminderingen daarop) ook federale bevoegdheid zijn. Bij het formuleren van conclusies en beleidsaanbevelingen dient hiermee rekening te worden gehouden.

De resultaten van de Beleidsdelphi worden in de volgende delen uiteengezet. We geven telkens een beschrijving van de maatregel, informatie over de bevraging en de respons, en de resultaten van de exploratieve evaluatie.

3.4.1 Case 1: Degressiviteit federale bijdrage elektriciteit

A. Voorstelling van de maatregel

De voorstelling van de maatregel gebeurt vertrekkend van de fiche die de experts hebben toegestuurd gekregen samen met de vragenlijst van de Delphi-bevraging. Voor het eindrapport hebben we de infofiche uitgebreid met bijkomende informatie.

Infofiche: Degressiviteit federale bijdrage elektriciteit	
Wat?	Degressieve tarieven voor bepaalde professionele gebruikers op de federale bijdrage ter financiering van sommige openbare dienstverplichtingen en van de kosten verbonden aan de regulering van en de controle op de elektriciteitsmarkt.
Bevoegdheid	Federaal
Omschrijving	Professionele verbruikers die jaarlijks meer dan 20 MWh verbruiken per verbruikslocatie krijgen een vermindering op de federale bijdrage op elektriciteit, in de vorm van een degressief tarief: hoe hoger het verbruik, hoe hoger de vermindering.
Precieze doelgroep	<p>Professionele verbruikers die jaarlijks meer dan 20 MWh verbruiken per verbruikslocatie.</p> <p>Als er een milieu-akkoord (in de vorm van sectorakkoorden of convenanten, zoals het benchmarkingconvenant of het auditconvenant) bestaat waartoe de bedrijven zich dienen aan te sluiten, moet er ook aan deze voorwaarde voldaan zijn opdat ze van de degressiviteit kunnen genieten. In Vlaanderen is dat het geval:</p> <ul style="list-style-type: none">○ Het benchmarkingconvenant (Vlaams) geldt voor de bedrijven uit de hoogste verbruiksschijf en omvat een 180-tal vestigingen die verantwoordelijk zijn voor 80% van het industrieel energiegebruik.○ Het auditconvenant omvat een 230-tal bedrijven, 13 sectoren, goed voor 45PJ primair energieverbruik.○ Beide convenanten liepen/lopen af in 2012 en 2013, en zullen (vermoedelijk eind 2013) vervangen worden door de zgn. 'energiebeleidsovereenkomsten', die een verderzetting zijn van het convenantenbeleid.
Doelstelling	De degressiviteit heeft twee doelstellingen: (1) de competitiviteit van energie-intensieve sectoren verbeteren en (2) vermijden dat bedrijven wiens energiekost al stijgt door o.a. het Europese en nationale klimaatbeleid, extra worden belast op hun energie.
Praktische werking	De inning van de federale bijdrage verloopt via het zogenaamde "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.

Bedragen?	<p>Het betreft een procentuele vermindering op de variabele toeslag per kWh energieafname door de eindgebruiker;</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ vermindering vanaf een <i>professioneel</i> verbruik van 20 MWh/jaar op een <i>verbruikslocatie</i>: <ul style="list-style-type: none"> – 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 25.000 MWh/jaar: 45%. 	
	<p>Plafond voor totale bijdrage per verbruikslocatie en per jaar: 250.000 euro. Dit plafond komt er op neer dat men voor de schijf vanaf +/- 142.000 MWh per jaar een vermindering van 100% geniet.</p>	
	<p>De significantie van de belastinguitgave stijgt progressief met het verbruik, cf. de drie volgende typevoorbeelden van bedrijven:</p>	
	Bedrijf	Jaarlijks verbruik (MWh)
1	50	0,14
2	50.000	0,55
3	500.000	1,33
<p>Kostprijs van de degressiviteitsmaatregel: ongeveer 45 miljoen euro per jaar (bron: CREG Jaarverslag 2011).</p>		

B. Respons op de Beleidsdelphibevraging

Voor deze maatregel werden acht experts geïdentificeerd en gecontacteerd via e-mail en/of telefoon. Voor deze casestudy kregen we de laagste responsratio van de drie cases. Twee experts gaven nooit antwoord, ook niet na een herinneringsmail. Eén expert weigerde deelname omdat hij of zij geen specifieke studie had uitgevoerd over de degressiviteit. Eén expert zegde toe, maar kwam er om persoonlijke redenen niet toe om in de eerste ronde een antwoord terug te sturen. Daardoor hadden we in die eerste ronde een respons van vier experts. In de tweede ronde werden vijf personen aangeschreven, die ook allemaal hun antwoord terugbezorgden.

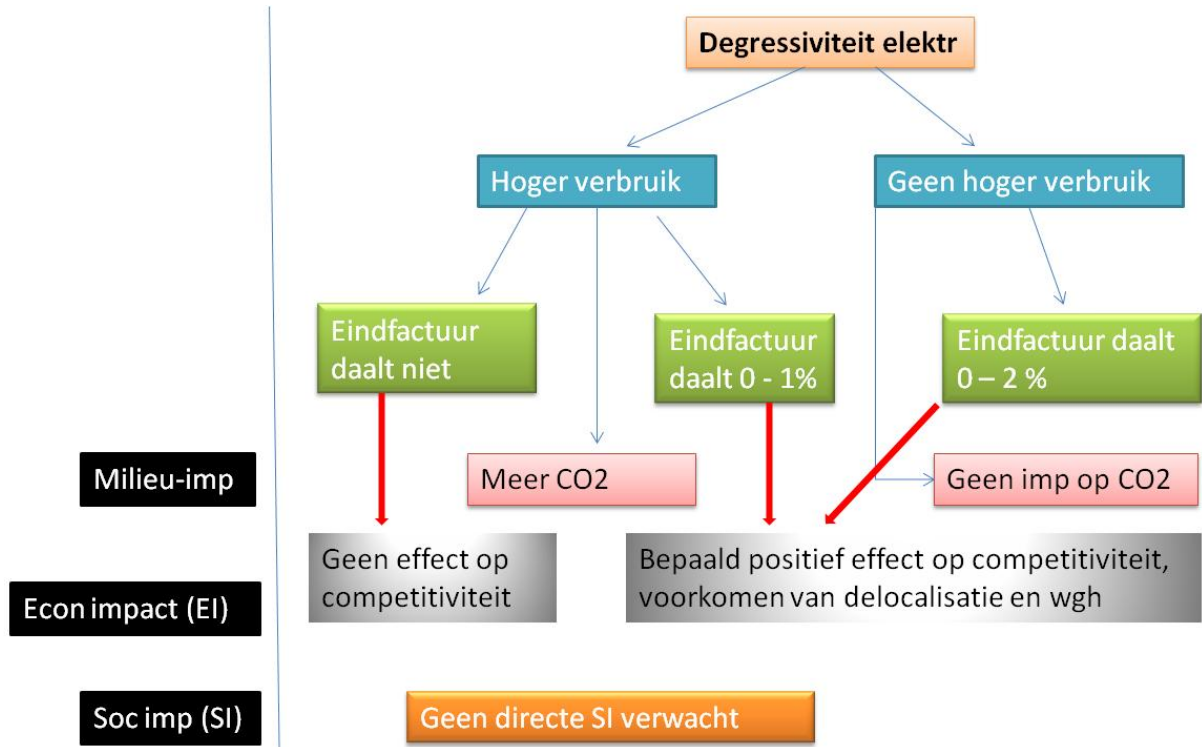
Van de vijf experts kwam er één uit de academische wereld, twee uit een Vlaams beleidsdepartement (allebei met een uitvoerige ervaring in het uitvoeren en/of begeleiden van wetenschappelijke studies over energie) en twee uit het secretariaat van een adviesraad.

C. Mogelijke impacts van de maatregel

Op basis van de doelstellingen van de maatregel en algemene zekerheden over bvb. een hoger energieverbruik, kunnen we een causaal schema opstellen met mogelijke impacts van de maatregel. Het schema legt de veronderstellingen bloot (de 'beleidstheorie') over de

verwachte impacts, en kan derhalve worden beschouwd als de basis voor het opstellen van de vragenlijst. In hun antwoorden hebben de respondenten de mogelijkheid om die veronderstellingen te bevestigen, te ontkrachten, bijkomende impacts te signaleren etc.

Figuur 23. Causaal schema voor de degressiviteit federale bijdrage elektriciteit



Noot: - De korting op de eindfactuur bedraagt maximaal 2%. Indien een deel van die korting opgaat in een hoger verbruik, daalt de eindfactuur minder, bvb. 0-1%.
 - Wgh = werkgelegenheid

Voor deze maatregel wordt geen belangrijke directe sociale impact verwacht. Een mogelijke milieu- en economische impact is er wel. Het is logisch om te veronderstellen dat, als er een stijging van het elektriciteitsverbruik is, dat dan de uitstoot van CO₂ en luchtpolluenten toeneemt. Een analoge redenering wordt gemaakt voor de economische impact: als de eindfactuur voor de professionele afnemer niet daalt, kan er ook geen effect zijn op de competitiviteit, de werkgelegenheid of de overweging om te delocaliseren naar het buitenland.

Beide impacts hangen af van het effect van de maatregel op het elektriciteitsverbruik van de doelgroep. Of deze impacts daadwerkelijk bestaan en hoe groot ze zijn, maakt het onderwerp uit van de expertbevraging. Aan hen wordt gevraagd om de impacts in te schatten.

D. Impact op het elektriciteitsverbruik

De impact van de degressiviteit op het **elektriciteitsverbruik** van de bedrijven die de vermindering genieten wordt als 'eerder klein' ingeschat door de experts. Deze inschatting volgt uit het feit dat de vermindering meestal minder dan 1% van de elektriciteitsfactuur bedraagt (zie infofiche).

Volgens één expert kan het – naast vele andere factoren – wel mee bepalen in welk land een bedrijf zijn productie plaatst. Het bedrag is wel laag in relatieve termen, maar kan groot zijn in absolute cijfers voor een grootverbruiker, wat eventueel een psychologisch effect kan hebben. Vooral voor de zeer energie-intensieve bedrijven zou dit de spreekwoordelijke druppel kunnen zijn bij de overweging om te delokaliseren.

De degressiviteit verhoogt lichtjes de marges van de energie-intensieve bedrijven, maar het is volgens de experts niet zeker of dit ook zal leiden tot een stijging van het elektriciteitsgebruik. Het wordt wel gezien als een incentive die haaks staat op energiebesparing, en kan aldus initiatieven tot energiebesparing of efficiëntieverbeteringen (lichtjes) vertragen.

De experts schatten dat een gemiddeld bedrijf dat de vermindering geniet 1,1% à 2% meer elektriciteit zou verbruiken. De respondenten zeggen er wel bij dat ze het erg moeilijk vinden om dit kwantitatief in te schatten, en dat het ook bij hen maar om een ‘estimated guess’ gaat.

E. Economische impact

Uit de antwoorden op de vier vragen blijkt dat de economische impact van de vermindering ‘eerder laag’ wordt ingeschat. Dit geldt met name voor het effect op de **competitiviteit** en de **werkgelegenheid**. Voor het vermijden van **delokalisaties** en het inschatten van de effectiviteit van de maatregel is het oordeel licht hoger, en neigt het naar ‘noch klein, noch groot’. Voor het risico op delokalisatie kan het – zoals hoger al vermeld – mogelijk de spreekwoordelijke druppel zijn die de emmer doet overlopen.

Het argument voor de lage economische impact is ook hier dat het slechts gaat om een kleine korting. Bovendien hangt de mogelijke economische impact sterk samen met de hoger behandelde vraag over de impact op het elektriciteitsverbruik.

In het risico voor delokalisatie is het natuurlijk moeilijk om de heffingen als component van de energieprijzen, te isoleren. Het debat over de energieprijzen in België, dat in 2013 volop woedt, is een moeilijk debat. Daarbij is het moeilijk om doorheen alle persberichten en studies, de objectieve informatie te filteren. Vergelijkingen met buurlanden zijn moeilijk te interpreteren en het is moeilijk te achterhalen waar de cijfers precies vandaan komen. Ook binnen België is er enige verwarring: zo zijn de VREG en de CREG het wel eens over de prijs die een doorsnee gezin en een doorsnee KMO betalen voor hun elektriciteit en gas, maar rapporteren ze opmerkelijke verschillen in het aandeel van de heffingen in die eindprijs:

Tabel 4. Percentage heffingen in de eindprijs elektriciteit en gas, volgens VREG en CREG

	VREG	CREG
Huishouden elektr (3.500 kWh)	1,09	25
KMO elektr (50.000 kWh)	1,02	-
Huish aardgas (3.500 kWh)	2,79	3
KMO aardgas (50.000 kWh)	3,02	-

Bron: VREG marktrapport 2012 (gepubliceerd juni 2013) en CREG Maandelijkse boordtabellen gas en elektriciteit (april 2013)

Eén expert merkt op dat heffingen zoals de federale bijdrage moeilijk vergeleken kunnen worden tussen landen, omwille van de verschillen in de energiemix (al of niet aanwezigheid van kernenergie, grote waterkrachtcentrales, offshore windparken) of omwille van verschillen in energie, en ruimtelijke ordening met consequenties voor de energienetwerken.

F. Sociale impact

In het begin van de bevraging gingen we er van uit dat de degressiviteit geen belangrijke sociale impacts zou hebben. Desalniettemin is hierover toch wel wat debat ontstaan bij de experts. De belangrijkste vraag betreft hoe deze fiscale uitgave wordt gefinancierd. Wordt deze 55 miljoen euro (in 2011) doorgerekend in de federale bijdrage van de overige betalers of wordt dit uit algemene middelen betaald? In het jaarverslag van de VREG van 2011 wordt vermeld dat het dat laatste is. De financiële last komt dus niet terecht op de schouders van de gezinnen en kleine professionele verbruikers, maar wel op die van de belastingbetaler. Het grote verschil voor de sociale impact is dat de mensen in een financieel moeilijke situatie weinig of soms geen (inkomsten)belastingen betalen, terwijl ze wel moeten meebetalen aan kostprijverhogingen van energie.

Eén expert wijst op enkele mogelijke indirecte sociale effecten: positief is dat de maatregel misschien enkele **delocalisaties** kan vermijden, wat goed is voor de werkgelegenheid. Delocalisatie gebeurt ook vaak naar landen waar de sociale rechten van werknemers en omwonenden minder zijn dan bij ons.

G. Milieu-impact

De (negatieve) milieu-impact van de degressiviteit wordt door de experts gemiddeld als 'eerder laag' ingeschat. Het beperkte bedrag van de korting, de eerder lage prijselasticiteit van elektriciteit en de bijhorende lage verwachte impact op elektriciteitsverbruik zijn de belangrijkste argumenten. De negatieve impact op de **energie-efficiëntie** van de industrie wordt iets belangrijker geacht dan de uitstoot van **CO₂** en **luchtvervuilende** stoffen.

De positieve milieu-impact van de bepaling dat enkel bedrijven die zijn toegetreden tot het Vlaamse **Benchmarking- of Auditconvenant**²⁹, wordt door de experts wel 'eerder groot' genoemd. Toch is er een expert die opmerkt dat het effect van de koppeling met de twee convenanten mee afhangt van hun ambitieniveau en effectiviteit. Aangezien de effecten van de convenants nog nooit bestudeerd zijn, is die informatie niet beschikbaar.

Een gradueel toenemende vrijstelling vermindert volgens meerdere experts de drijfveer om eigen (hernieuwbare) energieproductie op te zetten. Een andere expert stelt zich de vraag of de degressiviteit op termijn wel verzoenbaar is met de transitie naar een koolstofarme samenleving waarbij er, o.a. volgens OESO-aanbevelingen, een geleidelijke verschuiving plaatsvindt van de lasten op arbeid naar de lasten op energie. Deze laatste bedenking vond in de tweede ronde van de bevraging opvallend veel bijval bij alle overige experts. Een andere expert voegt hieraan een vergelijkbare opmerking toe:

“Naar perceptie toe is degressiviteit naarmate verbruik toeneemt een pervers te noemen maatregel. Korting geven bij meer verbruik lijkt eerder vanuit commercieel oogpunt een prima strategie, maar niet vanuit een overheid die energiebesparing zou moeten stimuleren om aan onze EU verplichtingen te voldoen.”

Een mogelijke positieve impact is dan weer dat het vermijden van **delokalisatie** ook vermijdt dat de productie naar landen verschuift waar de eco-efficiëntie waarschijnlijk lager is dan in Vlaanderen.

Eén expert merkt op dat een stijging of daling van het elektriciteitsgebruik van een industrieel bedrijf niet de eigen CO₂-uitstoot verandert, maar wel die van de energiesector. Een andere expert noemt dit in de tweede ronde dan weer een te gemakkelijke manier om de verantwoordelijkheid naar iemand anders door te schuiven.

H. Hervormingspotentieel

De energie-experts zijn het 'noch eens, noch oneens' over de **doelstelling om de competitiviteit van de industrie te beschermen**. Eén expert voegt toe dat de doelstelling op zich wel goed is, maar een degressief stroomtarief daarvoor niet het meest geschikte **middel** is.

Het argument dat er te weinig milieuvriendelijke alternatieven beschikbaar zijn, wordt door de experts verworpen ('zeer oneens' tot 'eerder oneens'). Dit wijst er op dat de experts aan de overheid aanraden om andere manieren te zoeken om de competitiviteit van de energie-intensieve industrie te versterken.

De experts zijn het er over eens dat een afschaffing of hervorming van de maatregel **politiek zeer moeilijk** ligt, zelfs al is het bedrag relatief klein. Dit heeft onder andere te maken met het

²⁹ Het Benchmarkingconvenant is een overeenkomst tussen de meest energie-intensieve bedrijven in Vlaanderen (verbruik > 0,5 PJ), waarbij die bedrijven zich engageren om hun energie-efficiëntie op te tillen tot het niveau van de wereldtop. In ruil krijgen de bedrijven de garantie van de Vlaamse overheid dat er geen nieuwe energietaksen komen. Het Auditconvenant is vergelijkbaar, maar richt zich op bedrijven tussen 0,1 en 0,5 PJ. Beide convenanten liepen/lopen af in 2012 en 2013, en zullen (vermoedelijk eind 2013) vervangen worden door de zgn. 'energiebeleidsovereenkomsten', die een verderzetting zijn van het convenantenbeleid.

feit dat in het buitenland gelijkaardige maatregelen worden ingevoerd (Deloitte, 2013), en met het feit dat – in het huidige discours van de energieprijzen – eerder gezocht wordt naar een manier om energie voor de industrie **goedkoper** te maken, i.p.v. duurder. Dit wordt bevestigd door de recente beslissing van de federale regering om de degressiviteit uit te breiden tot de “toeslag voor de financiering van offshore windturbineparken” vanaf 1 juli 2013³⁰. Naast de progressieve vermindering tot 45% voor de hoogste schijf, komt er ook een plafond van 125.000 euro. De uitbreiding is vooral een antwoord op de verwachte sterke stijging van de toeslag ten gevolge van de uitbreiding van twee naar zeven offshorewindparken.

Eén expert vindt dat het extra moeilijk is voor de regering om deze maatregel af te schaffen omdat *“Soortgelijke maatregelen in het buitenland zetten de regering onder druk om de maatregel te behouden”*. Een soortgelijke verwijzing naar lobbying vinden we bij een andere expert: *“De industrie wordt vaak omwille van competitieveargumenten een hand boven het hoofd gehouden. Dit terwijl iedereen wel ergens weet dat zulke ondernemingen niet duurzaam zijn (zowel de drie pijlers, als duurzaam in de toekomst).”*

De enige manier om draagvlak te verkrijgen voor een eventuele afschaffing van de degressiviteit, is het meteen voorstellen van een **alternatieve maatregel** voor dezelfde doelgroep (met dezelfde waarde); dat alternatief kan dan best worden gekozen met een beter signaal m.b.t. energiebesparing. Deze stelling wordt door alle experts in de tweede rond volmondig gesteund. Ze raden aan dat het alternatief meer inzet op energie-efficiëntie. Hierdoor daalt de energie-factuur ook en kan op die manier ook positieve effecten hebben op de concurrentiekracht.

I. Alternatieven voor de maatregel

Voor de alternatieve maatregelen hebben we per criterium (milieu, economisch, sociaal) een dalende rangorde opgesteld (van groot positief effect, over klein (positief of negatief) tot zeer negatief effect (zie vragenlijst in bijlage 3).

- Qua **milieu-impact** zijn er twee alternatieven die hoger worden ingeschat dan de andere, nl. een subsidie voor de industrie die losstaat van energiegebruik (A2)³¹, en het behoud van de huidige degressiviteit maar dan met ambitieuzere milieuvorwaarden dan momenteel het geval is (B1). De huidige degressiviteit met de huidige modaliteiten (B2) krijgt een slechte milieuscore en de laagste milieuscore van alle alternatieven. Een korting op de sociale lasten (A1) en een afschaffing zonder alternatieven te voorzien (A3) krijgen beide nog een positieve maar ‘zeer kleine’ milieu-impact toegedicht. Eén expert pleit voor een alternatieve subsidie die enkel gegeven wordt voor energie- en/of eco-efficiëntieverbeterende acties.
- Qua **economische impact** zijn drie van de vier experts positief over het vervangen van de maatregel door een subsidie die niet stijgt met energiegebruik (A2). Daarnaast is men ook positief voor een korting op de sociale lasten (A1), hoewel één expert denkt dat dit geen economische impact zal hebben. Een andere expert wijst er op dat deze belastinghervorming op korte termijn weliswaar maar een klein economisch en sociaal

³⁰ De Tijd, 20/06/2013, Energiefactuur bedrijven gaat dit jaar 24 miljoen euro omlaag.

³¹ De afkorting ‘A2’ en soortgelijke staat voor de nummering van de alternatieven in de vragenlijst (zie bijlage 3). A betekent telkens ‘zonder voortbestaan van de huidige steunmaatregel’, dus afschaffing en vervanging. B betekent telkens ‘met behoud van de huidige maatregel, dus enkel een aanpassing van de modaliteiten.

effect zal hebben, maar op langere termijn kan dit een duidelijk positief effect worden (cf. verminderde energie-afhankelijkheid, hogere competitiviteit door betere productieprocedures). Ook de huidige maatregel (B2) krijgt een positieve score. Bij een afschaffing zonder alternatief (A3) wordt een zeer negatieve impact verwacht. Ondanks hun scepticisme over de milieu-impact van de degressiviteit, pleiten de experts dus duidelijk niet voor een boude afschaffing zonder alternatieven. Over het behoud van de degressiviteit maar met toevoeging van strengere milieuvorwaarden (B1) bestaat geen consensus; het zijn wel de negatieve scores die daar de bovenhand nemen.

- Op **sociaal vlak** verwachten de experts een behoorlijk positieve impact van een korting op de sociale lasten (A1). Daarnaast scoren ook de subsidie die losstaat van energiegebruik (A2) en de huidige maatregel (B2) behoorlijk. Over de afschaffing zonder alternatief (A3) en **strengere milieuvorwaarden** (B1) wegen de negatieve antwoorden sterker door dan de positieve.

Naast de kwantitatieve scores voor de verschillende alternatieven kregen we ook heel wat kwalitatieve argumenten aangereikt van de experts:

- M.b.t. de maatregel 'De huidige degressiviteit behouden, maar bijkomende milieuvorwaarden opleggen mbt energie-efficiëntie' (B1). Deze vereisten zijn een stuk ambitieuzer dan de huidige convenanten en energiebeleidsovereenkomsten: *"Het is niet duidelijk wat bedoeld wordt met "strengere milieuvorwaarden" en daarom is het ook moeilijk om stelling te nemen. Wat wel zonder meer kan geconcludeerd worden is dat strengere milieuvorwaarden geen wijziging aanbrengen aan de perceptie dat een hoog energieverbruik schijnbaar wordt beloond."*
- M.b.t. de maatregel 'De degressiviteit afschaffen zonder alternatieven te voorzien': *"Aangezien de impact van de maatregel laag wordt ingeschat kan men veronderstellen dat de afschaffing ervan ook maar weinig directe impact heeft, en dit zowel naar positieve als negatieve gevolgen. Wat echter moeilijker in te schatten is zijn de residuele effecten van een afschaffing gaande van negatieve publiciteit bij de hoge energiekosten ten opzichte van de buitenlandse tot mogelijks ongepaste en/of onvoldoende doordachte compenserende maatregelen. Deze laatste kunnen het gevolg zijn van een negatieve publiciteit in combinatie met de politieke wil om daarop te reageren. De onzekerheid omtrent mogelijke residuele gevolgen maken dat er het best voldoende tijd en middelen beschikbaar zijn om een kwantitatieve analyse ten gronde te voeren, vooraleer een hervorming wordt ingezet."*
- "De vergelijking met de huidige milieuconvenanten is erg moeilijk. In welke mate worden de doelstelling daar ('beste van de wereld') gerealiseerd? Bovendien weten de experts nog niet hoe de nieuwe regeling, de 'energiebeleidsovereenkomsten' er uit zal zien.
- Bijkomende milieuambitie leidt niet automatisch tot bijkomende (netto)kosten: er wordt ook bespaard via een lagere energiefactuur.
- Investeren in hernieuwbare energie , ook door de bedrijven in kwestie, (die door de grootverbruikers wordt gebruikt) zorgt op zijn beurt ook voor nieuwe duurzame jobs.

De volgende bijkomende alternatieven werden voorgesteld:

- Extra/gerichte steun (ter waarde van de huidige maatregel) voor rationeel energiegebruik, maximaal gebruik restwarmte en/of eigen hernieuwbare energieproductie.
- Degressiviteit pas inzetten indien energiebesparingen gerealiseerd worden die verder gaan dan wat onder benchmark of auditconvenant zou gedaan worden.

- Een andere expert zou de degressiviteit eerder afschaffen, maar vervangen door een alternatief gericht op dezelfde doelgroep.

J. Conclusie voor de degressiviteit

We kunnen concluderen dat de experts van oordeel zijn dat de huidige maatregel een negatievere milieu-impact heeft dan de alternatieven, en dat vooral van de sociale lastenverlaging een positief sociaal en economisch effect verwacht wordt. De huidige maatregel heeft volgens de respondenten perverse incentives die niet te rijmen zijn met de doelstellingen van de transitie naar een koolstofarme maatschappij. De experts pleiten dan ook voor een afschaffing van de maatregel, en een vervanging door een andere maatregel met dezelfde waarde voor dezelfde doelgroep, opdat de doelstelling i.v.m. het vrijwaren van de competitiviteit kan gerealiseerd worden.

Een belangrijke randbemerking is dat de experts zelf niet geloven dat er een politiek draagvlak zou kunnen gevonden worden voor een afschaffing van deze maatregel, tenzij een gelijkwaardige korting op een andere manier zou worden toegekend aan dezelfde doelgroep. Het politiek en maatschappelijk debat gaat anno 2013 eerder in de richting van een uitbreiding van de bestaande maatregel tot andere heffingen, dan in de richting van een eventuele afschaffing.

3.4.2 Case 2: Terugbetaling van professionele diesel

K. Voorstelling van de maatregel

De voorstelling van de maatregel gebeurt vertrekkend van de fiche die de experts hebben toegestuurd gekregen samen met de vragenlijst van de Delphi-bevraging. Voor het eindrapport hebben we de infofiche uitgebreid met bijkomende informatie.

Infofiche: Professionele diesel	
Wat?	Terugbetaling van professionele diesel aan de transportsector
bevoegdheid	federaal
Omschrijving	<p>In 2004 voerde de federale regering het zogenaamde ‘Cliquetsysteem’ in. Dit hield in dat, telkens de prijs van gasolie (=diesel) omlaag ging (door een daling van de internationale olieprijs), slechts de helft van de daling ten goede kwam aan de dieselgebruiker. De andere helft werd omgezet in een stijging van de (bijzondere) accijnzen.</p> <p>Om de transportsector te vrijwaren van negatieve competitiviteitseffecten, werd voor hen een vrijstelling verleend voor deze accijnsstijging. Praktisch betaalt iedereen de volle prijs aan de pomp, en krijgt de doelgroep van de maatregel achteraf een</p>

	terugbetaling van dit deel van de dieselprijs. De mogelijkheid om deze belastingvermindering toe te kennen is voorzien in de 'Energy Taxation Directive' van de EU van 2003 (art. 7).								
Precieze doelgroep	Voertuigen voor goederenvervoer met een belastbaarheid (MTM) van minstens 7,5 ton. Transporteurs uit de hele Europese Unie komen in aanmerking, voor zover de diesel in België is aangekocht.								
Bedragen?	<p>Het bedrag heeft tussen 2004 en 2011 sterk gevarieerd, maar is nu al anderhalf jaar lang stabiel op 7,63 ct per liter³². Dit komt overeen met ongeveer 20% van de totale accijnzen en 6,4% van de totale dieselprijs excl. BTW.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Gevolgen voor de begroting (<i>revenue forgone</i>): (in mio euro) <table border="1"> <thead> <tr> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>32,8</td> <td>15,0</td> <td>25,2</td> <td>80,5</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bron: Jaarverslagen FOD Financiën, <i>Belastingen en Invordering</i></p>	2007	2008	2009	2011	32,8	15,0	25,2	80,5
2007	2008	2009	2011						
32,8	15,0	25,2	80,5						
Praktische werking	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.								

L. Respons op de Beleidsdelphibevraging

Zes experts inzake mobiliteit werden geïdentificeerd en benaderd via e-mail en telefoon. Eén expert liet weten de impactinschatting niet te kunnen uitvoeren zonder uitgebreide studie; zij vulde onze vragenlijst niet in, maar bezorgde toch een aantal nuttige opmerkingen voor onze analyse. Eén expert had in de periode van de eerste fase onvoldoende tijd om deel te nemen, maar nam wel deel aan de tweede fase. Daardoor werden in de eerste fase vier van de zes opgestuurde vragenlijsten teruggestuurd. In de tweede fase hadden we een volledige respons van alle vijf de respondenten.

Twee van de respondenten kwamen uit de academische wereld, twee uit een beleidsdepartement (met uitvoerige ervaring met het uitvoeren en begeleiden van studies) en één uit het secretariaat van een adviesraad.

M. Mogelijke impacts van de maatregel

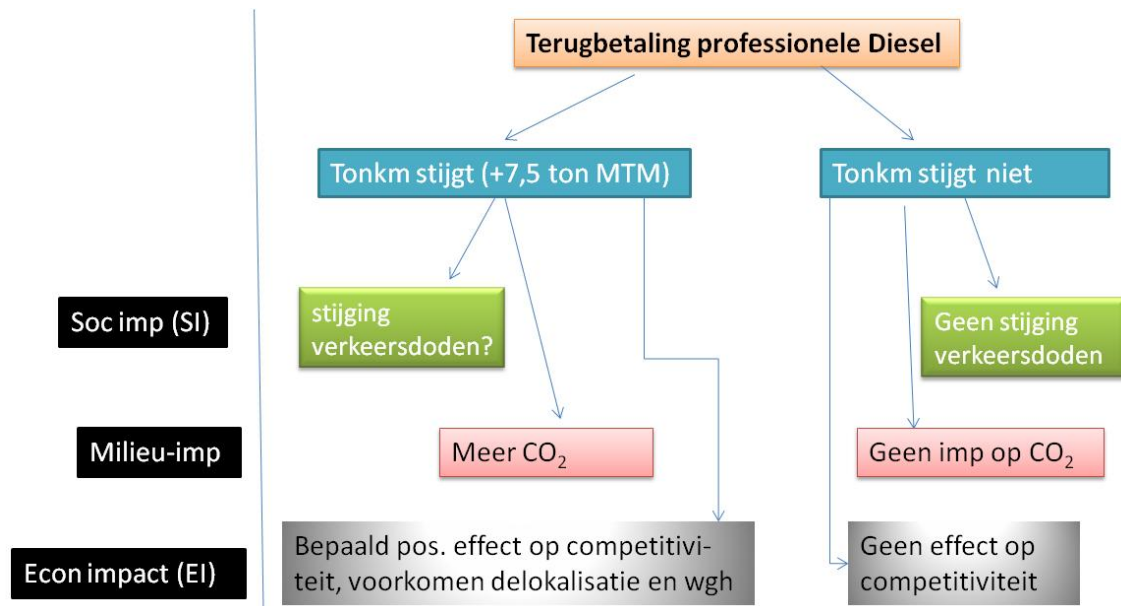
Onze aanpak is analoog voor de drie casestudies: eerst brengen we de mogelijke en te verwachten impacts van de maatregel in kaart via een causaal schema. Op basis van dat schema worden de vragenlijsten voor de Beleidsdelphi opgemaakt, waardoor de omvang van

³² Bron: <http://www.vabf.be/nieuws/nieuwsbericht.asp?id=1952>

de impacts door de experts kan worden ingeschat, bepaalde gesuggereerde impacts kunnen ontkend worden en nog bijkomende impacts kunnen gesignaleerd worden.

Het causale schema legt dus de verwachte impacts bloot op basis van de veronderstelde effecten (de zogenaamde 'beleidstheorie').

Figuur 24. Causaal schema voor de terugbetaling van de professionele diesel



Opmerking: de milieu-impact 'meer CO₂' is een vereenvoudiging; andere (bevroegde) mogelijke milieu-impacts zijn fijn stof, overige luchtpolluenten en energiegebruik.

Het causaal schema maakt duidelijk dat de sociale, economische en milieu-impacts van deze maatregel sterk samenhangen met het effect op het gedrag van de transporteurs. Als de kostdalende maatregel het aantal gereden tonkilometers (tonkm) doet stijgen (prijselasticiteit niet gelijk aan nul), dan is er sprake van een mogelijke sociale economische en milieu-impact. In de bevraging wordt precies ingegaan op de inschatting van die prijselasticiteit, maar wel in kwalitatieve termen (bvb. groot-matig-klein), omdat prijselasticiteiten bijzonder moeilijk te kwantificeren zijn.

Als de terugbetaling geen effect heeft op het aantal gereden tonkm van de transportsector (prijselasticiteit is nul), dan is het logisch dat er geen effect op de verkeersveiligheid zal zijn, geen impact op CO₂ en andere milieuproblemen en ook geen impact op competitiviteit, werkgelegenheid en delocalisatiebeslissingen.

N. Impact op goederentransport

Door deze steunmaatregel zou het kunnen dat het aantal tonkilometer, gereden door de transportsector, toeneemt. Echter, de experts schatten het effect op het **aantal gereden tonkilometer** gemiddeld als **'zeer klein'** in. Gevraagd naar een schatting komt het gemiddelde

uit op 3 à 4%. De **verschuiving** van goederenvervoer via spoor en water naar de weg wordt 'zeer klein' tot 'klein' genoemd.

De belangrijkste argumentatie van de experts is tweërlei: enerzijds is het effect van de maatregel op de dieselprijs vrij klein (korting van 6% van de eindprijs), en anderzijds is de **vraag** naar dieselbrandstof voor vrachtwagens **inelastisch**, nl. -0,05 à -0,3 (volgens één expert) voor het aantal tonkilometer. Dit komt mede doordat de brandstofkost maar instaat voor een beperkt percentage van de km-prijs. Een geringe prijsverandering zal dan ook weinig impact hebben op het aantal tonkilometer.

Ook een **modal shift**, bvb. van spoor of binnenwater naar wegtransport, valt niet te verwachten omwille van dezelfde twee aangehaalde argumenten. Bovendien zouden daarvoor eerst nog andere knelpunten moeten worden weggewerkt, bvb. het gebrek aan overslagcapaciteit voor het vervoer via spoor en water en de te lage huidige capaciteit van het spoorvervoer, wat o.a. te wijten is aan de competitie met het (toenemende) personenvervoer op de bestaande spoorlijnen.

De beperkte impact op het aantal tonkm werkt door naar alle andere impacts die de maatregel kan hebben (zie causaal schema). Daarom is het nu al duidelijk dat zowel de 'wenselijke' als 'onwenselijke' impact van het stelsel van de professionele diesel beperkt zullen zijn.

O. Economische impact

Het effect van de professionele dieselregeling op de **werkgelegenheid in de transportsector** wordt als 'eerder klein' tot 'middelmattig' beoordeeld. De impact op de **bescherming van de competitiviteit** is dan weer (gemiddeld) 'zeer klein', volgens de experts. De experts zijn van mening dat het stelsel van de professionele diesel er amper of niet in slaagt om de competitiviteit van de Belgische truckbedrijven te beschermen. Geen enkele expert gelooft iets van de stelling dat zonder de professionele diesel een groter deel van het Belgische goederenvervoer over de weg zou worden **overgenomen** door buitenlandse bedrijven.

Eén expert verwijst naar de omschrijving van de maatregel, waaruit kan opgemaakt worden dat de maatregel niet beperkt is tot de Belgische transporteurs, maar dat elk bedrijf er aanspraak op kan maken, voor zover de diesel in België is gekocht. De expert besluit dan ook dat er geen effect is op de *competitiviteit* van de Belgische transportbedrijven, omdat de voordelen ook ten goede komen aan buitenlandse bedrijven (die in België tanken). Er is mogelijk wel een effect op de *rendabiliteit*: een afschaffing kan mogelijk een aantal bedrijven uit de markt jagen. Dit zullen dan sowieso de zwakste en minst rendabele bedrijven zijn. Maar deze persoon voegt er aan toe dat de competitiviteit vooral door de kost van de factor arbeid wordt bepaald, en minder door de kost van brandstof. Bijkomende overnames zijn volgens diezelfde expert niet te verwachten, omdat een Belgisch bedrijf met buitenlandse eigenaars niet meer of minder competitief zou zijn dan met Belgische eigenaars – tenzij een eventuele fusie zou kunnen leiden tot schaalvoordelen, maar dan is deze fusie sowieso wenselijk.

De sector kan volgens één expert beter gesteund worden door de wettelijke aansprakelijkheid van de opdrachtgever voor veiligheid en naleving van sociale reglementering effectiever toe te passen; hierdoor zou de deloyale concurrentie afnemen.

Meerdere experts zijn van mening dat de transportbedrijven door de terugbetaling minder incentive hebben tot innovatie en tot het nastreven van een energiezuinigere vloot. Op lange

termijn zou het zelfs kunnen dat de maatregel voor de sector economisch gezien contraproductief werkt, waarmee de expert bedoelt dat de korting op termijn beschouwd wel eens kleiner zou kunnen zijn dan de financiële besparing die voortkomt uit de aankoop van een energiezuinigere vloot.

Eén expert merkt op dat de steun geld kost, wat dan weer ergens (door belastingen?) moet worden gevonden. De 'revenue forgone', het geld dat de staat verliest door de lagere accijnsinkomsten, kan wel een stukje worden gecompenseerd door het feit dat door de maatregel Belgische bedrijven meer moeite zullen doen om op Belgisch grondgebied te tanken, en mogelijk zelfs buitenlandse trucks meer in België zouden tanken. Of die opbrengst werkelijk kan gerealiseerd worden hangt natuurlijk mee af van de totaalprijs van diesel in die landen, en of buurlanden dezelfde maatregel hebben.

Een andere opmerking die wordt gemaakt is dat de maatregel enkel op korte termijn wat voordeel aan de sector en aan de economie kan schenken:

"Als we aan een toekomstgerichte economie willen werken dan moet die in de eerste plaats energie-efficiënt zijn. Een energie-efficiënte economie krijgen we zeker niet door een lage energieprijs."

De afwezigheid van een structurele, langetermijnpact wordt door een andere expert bevestigd, en aangevuld met informatie over de concrete aanleiding van de invoering van de maatregel: *"De professionele diesel is het politieke antwoord op de stijgende brandstofprijzen sinds het jaar 2000; voor deze oplossing werd gekozen omdat een loonlastverlaging bijna zeker een sneeuwbaalffect zou kennen naar andere sectoren (en dus duurder zou uitvallen). Het is geen maatregel die de transportsector duurzamer maakt, laat staan structureel gezond maakt en/of in België verankert."*

We kunnen besluiten dat de experts slechts weinig positieve economische effecten zien in de terugbetaling van de professionele diesel. Als er al positieve elementen zijn, gelden ze enkel op de korte termijn. Op de langere termijn kunnen de economische effecten zelfs negatief zijn, en in ieder geval zorgt de maatregel voor een lock-in, het langer 'blijven hangen' in energieverslindende technologieën.

P. Sociale impact

De impact van het stelsel van de professionele diesel op het **aantal verkeersslachtoffers** is volgens alle experts 'zeer klein' tot zelfs 'nihil'. Ten eerste is de impact op het gereden aantal tonkm klein, en bovendien rijden de vrachtwagens vooral op de snelwegen waar minder verkeersslachtoffers vallen. Zelfs bij een duidelijke stijging van de tonkm worden maar weinig bijkomende verkeersslachtoffers verwacht. De sluiting van een aantal transportbedrijven (in geval van afschaffing van de steunmaatregel) kan wel op kleine schaal negatieve sociale gevolgen hebben, in de vorm van meer werkloosheid en eventueel een stijging van de armoede.

Q. Milieu-impact

De experts zijn vrij unaniem in hun beoordeling van de **milieu-impact** van de maatregel. Voor **energiegebruik** en **CO₂-uitstoot in de transportsector** noemt men de impact ‘eerder klein’; voor **fijnstof, overige luchtpolluenten** en **CO₂-uitstoot voor heel Vlaanderen/België** schat men de impact als ‘zeer klein’ in.

De belangrijkste reden voor de beperkte milieu-impact is – volgens de experts – de eerder genoemde beperkte impact op het aantal gereden km. Hierdoor zijn de verwachte emissiereducties (in geval van een afschaffing) beperkt. De milieu-impact van de transportsector wordt bepaald door veel factoren en beleidsmaatregelen waarvan de professionele diesel er slechts één is, en bovendien zeker niet de belangrijkste (er wordt verwezen naar het uitblijven van een km-heffing).

De experts zien wel als gevolg van de goedkopere diesel dat de bedrijven minder prikkels hebben om energiezuinige voertuigen aan te kopen, wat een lock-in veroorzaakt in vervuilende technologieën en dus een negatief milieueffect heeft. Aan de andere kant merkt een expert op dat bij een eventuele afschaffing, een aantal bedrijven zullen verdwijnen en worden vervangen door andere transportbedrijven, vooral uit Oost-Europa, die mogelijk met een nóg vervuilendere vloot rijden dan de over kop gegane bedrijven. Daar staat dan weer tegenover dat de prijsstijging van diesel tengevolge van een afschaffing van de professionele diesel een stukje verschuiving van weg naar spoor en water kan veroorzaken. Het nettoeffect van deze twee tegenstrijdige effecten is hoogst onduidelijk.

Eén expert geeft mee dat de professionele diesel een mogelijke verklaring is voor het fenomeen van het ‘brandstofsurplus’, door een toename van het tanktoerisme. Dit surplus houdt in dat de emissies van de transportsector gemeten met regionale emissiemodellen lager zijn dan diezelfde emissies gemeten op basis van brandstofverkoop. Het verschil zou significant zijn, nl. 20% van de transportemissies³³. Mogelijke verklaringen voor het surplus zijn tanktoerisme en methodologische verklaringen. Volgens het Vlaams Mitigatieplan 2013-2020 is oorzaak echter niet duidelijk.

R. Andere impacts

De impact van de steun op zowel **wegslijtage** wordt door de experts als ‘eerder laag’ ingeschat. Het is geweten dat het zware goederenvervoer een grote impact heeft op wegslijtage, maar anderzijds wordt dit gecompenseerd door de lage verwachte impact op het aantal tonkm.

De impact van de maatregel op **congestie** wordt ‘zeer laag’ ingeschat. Toch merkt iemand op dat een kleine toename van het aantal voertuigen (bvb. vrachtwagens) al voor meer file kan zorgen in het voordien al drukke verkeer. Verder kan de terugbetaling er voor zorgen dat **meer truckers in België komen tanken**, wat de files kan verergeren. Een andere expert spreekt deze stelling tegen, en verwacht niet dat er meer trucks naar België komen om er te tanken, maar

³³ Behalve in het antwoord van de expert vindt men ook verwijzingen naar het bestaan van dit surplus op de MIRA-website: <http://www.milieurapport.be/nl/feitencijfers/MIRA-T/sectoren/transport/emissie-naar-lucht-door-transport/emissie-van-broeikasgassen-door-transport/>, en in het recent goedgekeurde Vlaamse Mitigatieplan 2013-2020 (http://www.lne.be/themas/klimaatverandering/klimaattips/klimaattips/wat-doet-de-vlaamse-overheid/vlaams-klimaatbeleidsplan/2013-06-28_VMP2013-2020.pdf).

wel dat meer truckers die toch al in België rijden, moeite doen om nog in België te tanken i.p.v. erbuiten. In dat geval komen er geen extra vrachtwagens bij. Nog een andere expert heeft een betere (geïntegreerde) oplossing voor zowel wegslijtage als files: *“De fileproblematiek dient aangepakt te worden met een kilometerheffing; de impact op de slijtage van de wegen moet aangepakt worden door de kilometerheffing te differentiëren in functie van de maximaal toegelaten massa en het aantal assen.”*

Ten slotte wordt opgemerkt dat er een mogelijke (kleine) impact is op de **beladingsgraad** van de vrachtwagens, en een **minder efficiënte transportorganisatie**.

S. Hervormingspotentieel

De **doelstelling** van de terugbetaling van de professionele diesel (verbeteren van de competitiviteit) wordt door de helft van de experts ‘onbelangrijk’ geacht, en door de andere helft ‘eerder gesteund’ tot zelfs ‘absoluut gesteund’. Hierover bestaat dus geen consensus (scores van 2 tot 7 op deze vraag). In een reactie in ronde 2 op de antwoorden uit de ronde 1 van de bevraging geeft een expert de volgende reactie: *“Competitiviteit is belangrijk, maar je kan toch geen competitiviteit beschermen door energieprijzen te laten dalen. Verstandiger is in elk geval energieprijzen te verhogen om daarmee de arbeidslasten te verlagen.”*

Het argument dat **momenteel onvoldoende alternatieven bestaan** voor wegtransport met diesel om de belastinguitgave af te schaffen wordt door de experts van tafel geveegd (‘zeer tot helemaal oneens’). Dat argument wordt nochtans vaak gebruikt door de transportsector om de professionele diesel te verdedigen en negatieve maatregelen te vermijden.³⁴

Dat dergelijke steunmaatregel na de goedkeuring van de (verwachte) nieuwe Energiebelastingsrichtlijn onmogelijk zou kunnen worden, zien de experts unaniem als een grote **opportunititeit**, en zeker niet als een bedreiging.

De antwoorden op de vragen over het hervormingspotentieel zijn eenduidig en pleiten in de richting van een afschaffing van de het stelsel van de professionele diesel.

T. Alternatieven voor de maatregel

Bovenstaande antwoorden doen vermoeden dat de experts van oordeel zijn dat een afschaffing van de professionele diesel meer voor- dan nadelen zou hebben. Ze zien wel een belangrijk **politiek obstakel**: het politiek draagvlak voor een afschaffing van deze maatregel wordt laag geacht, zeker in deze tijden van langdurige economische crisis. De experts noemen de transportsector ook een **sterke lobby**, en de overheid beschrijven ze als ‘gevoelig’ hieraan. Eén expert wijst op de economische schade die kan aangericht worden door (protest)acties door de transportsector en noemt een relatief onzichtbare maatregel (zoals de professionele diesel) dan politiek altijd een handige uitweg. Op deze laatste opmerking uit de eerste ronde van de bevraging formuleert een andere expert de volgende reactie: *“Hier wordt van economische schade gesproken bij afschaffing. Maar het in stand houden van de subsidie zorgt er wel voor dat de schadekosten aan milieu en door congestie minder geïnternaliseerd zijn door het goederenvervoer. Afschaffing van de professionele diesel zou kunnen bijdragen aan een*

³⁴ Zie bvb. <http://www.transportenlogistiekvlaanderen.be/nl/publicaties/persberichten/einde-professionele-diesel-heeft-zware-financi%C3%A9le-impact-voor-de-vervoer>

verdere internalisering van de schadekosten en zou de afwenteling van de kosten op de maatschappij verkleinen.”

Voor de alternatieve maatregelen hebben we per criterium (milieu, economisch, sociaal) een dalende rangorde opgesteld (van groot positief effect, over klein (pos of neg) effect tot zeer negatief effect.

- Qua **milieu-impact** krijgt geen enkele van de beleidsopties een overtuigende goede score. Het behouden van de maatregel met de huidige modaliteiten (B2) scoort het slechtst, met een duidelijke negatieve score. Geen enkele maatregel scoort echt goed, maar het combineren van de huidige maatregel met vereisten op vlak van energiezuinigheid (B1) en het gewoon afschaffen van de maatregel (A3) krijgen het meeste bijval, in de vorm van een licht positieve score. Eén expert pleit voor een afschaffing, maar in plaats van de maatregel te vervangen door een andere steunmaatregel stelt hij/zij voor om bijkomende milieuvorwaarden op te leggen aan vrachtwagen.
- Qua **economische impact** worden de twee echte alternatieve beleidsinstrumenten (De terugbetaling vervangen door een vermindering op de werkgeversbijdrage voor de transportsector (A1); en de terugbetaling vervangen door een subsidiesysteem dat enkel op de transportsector gericht is, maar waarbij de steun niet groeit met het aantal kilometer (A2)) hoger aangeschreven dan de huidige bestaande korting (B2). Aan de afschaffing zonder alternatieven (A3) wordt een verwaarloosbare economische impact toegedicht.
- Op **sociaal vlak** scoren beide opties met behoud van de professionele diesel (B1 en B2) het laagst. De terugbetaling vervangen door een vermindering van de sociale lasten (A1) zal volgens de experts een positieve – zij het kleine – sociale impact hebben.

Eén expert is van oordeel dat de aanpak van deloyale concurrentie een alternatief is met een gunstige sociale en economische impact. Een andere meldt dat een subsidie voor één specifieke sector het nadeel heeft dat er een ‘verworven recht’ kan ontstaan dat achteraf zelden uitdooft.

Eén expert geeft een globaal antwoord en stelt dat op korte termijn kan gewerkt worden met een alternatieve steunmaatregel, maar ook dat het *“op lange termijn geen zin heeft om een gunstregime te behouden voor een sector die zoveel negatieve sociale impacts heeft. Terzelfdertijd laat dat toe de economie te heroriënteren.”*

U. Conclusie voor de professionele diesel

De conclusie na de analyse van de antwoorden uit de beleidsdelphi voor de maatregel van de professionele diesel laat weinig ruimte voor twijfel. De vijf bevraagde experts zijn het er unaniem over eens dat deze steunmaatregel het best wordt afgeschaft. De positieve economische impact ervan wordt verwaarloosbaar geacht, en bovendien kan het economisch effect op lange termijn zelfs nog negatief uitvallen. De milieu-impact noemen de experts klein, maar duidelijk negatief. Ze vinden de prijskorting een negatief signaal dat bovendien een incentive geeft weg van energiezuinige vrachtwagens in plaats van er naartoe. De maatregel wordt volgens de experts het best afgeschaft en vervangen door een verlaging van de lasten op arbeid, wat in ons land extra interessant is omdat die lasten zo hoog zijn. Op die manier worden de externe kosten van transport meer geïnternaliseerd. Die internalisering van de externe kosten bedraagt voor vrachtwagens gemiddeld maar 50 à 67% (Delhaye et al., 2010), dus is zeker nog niet volledig.

3.4.3 Case 3: Sociale maximumprijzen elektriciteit en aardgas

V. Voorstelling van de maatregel

De voorstelling van de maatregel gebeurt ook voor deze case vertrekkend van de fiche die de experts hebben toegestuurd gekregen samen met de vragenlijst van de Delphi-bevraging. Voor het eindrapport hebben we de infofiche uitgebreid met bijkomende informatie.

Infofiche: vrijstelling op accijnzen aardgas en elektriciteit voor beschermde klanten (sociale maximumprijzen)	
Wat?	Vrijstelling op accijnzen op aardgas en elektriciteit geleverd aan een “residentiële beschermde klant met een laag inkomen of in een kwetsbare situatie”.
Bevoegdheid	Federaal
Omschrijving	<p>Distributienetbeheerders en leveranciers van aardgas en elektriciteit zijn verplicht om sociale maximumprijzen (vroeger bekend als de ‘sociale tarieven’) toe te kennen indien aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Om deze kost te financieren, zijn ze voor die geleverde elektriciteit en gas vrijgesteld van accijnzen.</p> <p>Het sociaal (maximum-)tarief is gelijk aan het laagste commerciële tarief bekomen op grond van de volgende berekening: het sociaal tarief wordt bekomen door per leverancier, voor het geografisch gebied met het laagste distributienettarief, op voorwaarde dat binnen deze zone minstens 1% van de Belgische bevolking woont, voor de periode van drie maanden voorafgaand aan de berekening van het sociale tarief, het laagste commerciële tarief te berekenen. De berekening van het laagst commerciële tarief gebeurt aan de hand van bestaande opdelingen van de residentiële klanten. Het sociaal tarief biedt, op het moment van de bepaling, het laagste commerciële tarief op de leveranciersmarkt van elektriciteit en aardgas. Het vastleggen van de prijs gebeurt om de zes maanden door de federale energieregulator (CREG) op basis van de bepalingen opgenomen in het ministerieel besluit van 30 maart 2007. Het sociaal tarief is van toepassing op die klanten die: genieten van een uitkering van hetzij het OCMW, hetzij de FOD Sociale Zekerheid, of de Rijksdienst voor Pensioenen; deze groep wordt vaak aangeduid als de ‘beschermde afnemers’.</p>
Doelstelling	Sociaal: bestrijden van energiearmoede
Precieze doelgroep	De distributeur aan een “residentiële beschermde klant met een laag inkomen of in een kwetsbare situatie” ontvangt de vrijstelling op de accijns, hetgeen impliciet een effect heeft op de sociale maximumprijs toegekend aan de ‘beschermde klant’. Via het ‘cascademechanisme’ komt de accijnsvrijstelling

	<p>uiteindelijk dus ten goede aan de (kwetsbare) gezinnen die de energie verbruiken.</p> <p>Percentage huishoudelijke afnemers elektriciteit met recht op een sociaal tarief in 2012: 8,37% (stijging met 0,58%punt t.o.v. 2011) (bron cijfers: VREG(2013b))</p> <p>Percentage huishoudelijke afnemers aardgas met recht op een sociaal tarief in 2012: 8,06% (stijging met 0,52%punt t.o.v. 2011)</p>
Bedragen	<p>Volgens de VREG (2013a) betaalt een gezin dat de sociale maximumprijs voor elektriciteit krijgt, eind 2012 30 tot 38% minder dan met het referentietarief, wat overeenkomst met € 285.</p> <p>Voor aardgas schat de VREG de korting op de jaarfactuur gemiddeld op 31%, wat overeenkomst met € 486.</p>
Financiering	<p>De sociale maximumprijzen worden gefinancierd via een heffing op elektriciteit en gas die door de meeste afnemers wordt betaald. Voor elektriciteit wordt deze heffing als een deel van de federale bijdrage op elektriciteit beschouwd. Voor aardgas is dit niet het geval en gaat het om een aparte heffing. De heffing bedraagt ongeveer 0,1 eurocent per kWh voor elektriciteit en 0,03 eurocent per kWh voor aardgas.</p>

W. Respons op de Beleidsdelphibevraging

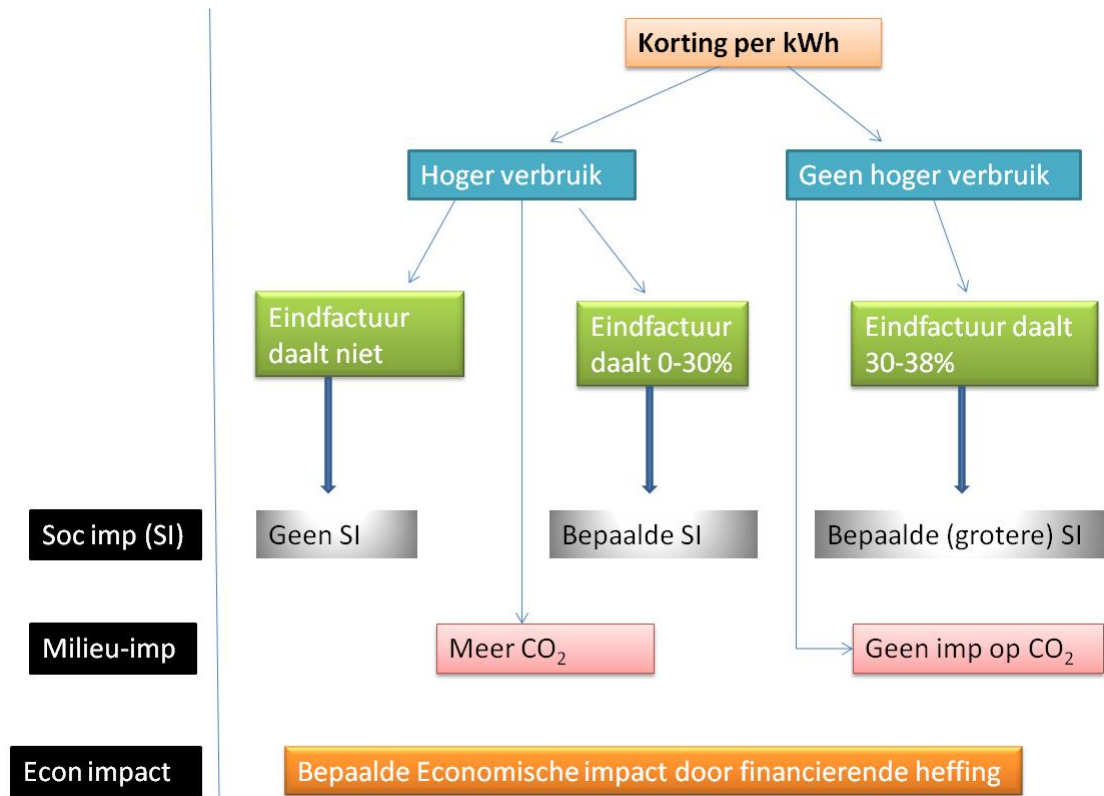
Er werden acht experts van beleid tegen energiearmoede geselecteerd en benaderd met de vraag tot deelname. Meestal gebeurde het contact door een combinatie van e-mail en telefoon. Alle acht experts zegden hun medewerking toe. Acht respondenten kwamen dit engagement in de eerste ronde ook na. Ook in de tweede ronde ontvingen we van alle acht experts een antwoord.

Drie respondenten kwamen uit de academische wereld, drie uit de Vlaamse overheid en twee uit het secretariaat van een adviesraad.

X. Mogelijke impacts van de maatregel

Net zoals voor de eerste twee casestudies hebben we een causaal schema opgesteld dat de mogelijke en verwachte impacts in kaart brengt. Het gaat ook hier om ex ante 'veronderstellingen' (de beleidstheorie), die door de experts in de bevraging kunnen gewijzigd en aangevuld worden. Een zicht hebben op de mogelijke te verwachten impacts is nodig om de goede vragen op te kunnen stellen voor de bevraging.

Figuur 25. Causaal schema voor de maximumprijzen voor elektriciteit en gas



De doelstelling van de maximumprijzen is van sociale aard, namelijk het bestrijden van de armoede, en meer in het bijzonder de bijdrage van de energiefactuur als (mede)-oorzaak en symptoom van die armoede; dat laatste wordt ook 'energiearmoede' genoemd. Het is dan ook logisch dat ook qua impact er het meest wordt gediscussieerd over de sociale effecten. De milieueffecten treden enkel op indien de maatregel een effect blijkt te hebben op het energiegebruik van de begunstigden. Voor de sociale impact ligt het anders: indien het verbruik van de doelgroep in die mate stijgt dat het de korting op de prijs volledig compenseert (en de eindfactuur dus niet verandert), is er geen sprake van een sociale impact. Als er geen of slechts een gedeeltelijke stijging is van het verbruik, is er wel een mogelijke sociale impact. Of die er daadwerkelijk is en hoe groot deze is, is het onderwerp van de discussie in de Beleidsdelphi.

Voor de economische impact liggen de zaken alweer anders: die hangt dan weer samen met de financiering van de prijskorting: nl. via een heffing die (voor elektriciteit) deel uitmaakt van de federale bijdrage. Voor aardgas is er een gelijkaardige heffing, maar daar is ze niet opgenomen in de federale bijdrage, maar gaat het om een aparte heffing. De eventuele economische impact van de maximumprijzen hangt niet af van het verbruik van de beschermde klanten.

Y. Impact op gas- en elektriciteitsverbruik

Door de korting op de energieprijzen zou het kunnen dat het **verbruik van de ontvangende gezinnen** toeneemt. De experts achten het effect op het verbruik 'noch klein, noch groot'. Gevraagd naar een schatting komt het gemiddelde uit ongeveer 6%; de experts voegen er wel aan toe dat zo'n kwantitatieve schatting ook voor hen erg moeilijk is. Op heel Vlaanderen wordt het meerverbruik uitgevlakt en is de impact 'nul' tot 'zeer klein'.

In hun argumentatie wijzen de experts er op dat het effect op het verbruik sterk **afhankelijk is van de gezinssituatie**, en dus moeilijk in het algemeen te voorspellen. Anderzijds hebben een aantal van deze gezinnen een hoog verbruik omdat ze vaker in huizen van slechte kwaliteit met **slechte energieprestaties** wonen. In die huizen kan de korting tot een hoger verbruik leiden. Echter, veel van deze mensen kunnen – zelfs met de korting – hun verbruik niet laten stijgen omwille van de kostprijs van verwarming. De korting kan worden besteed aan (een beetje) meer warmtecomfort, maar voorts ook aan een minder snelle schuldenaangroei, aan andere **elementaire levensbehoeften** zoals dokter of gezonde voeding, of aan niet-elementaire levensbehoeften.

Men merkt op dat een hoger verbruik bij deze doelgroep niet wijst op verspilling, maar wel op het iets beter kunnen invullen van elementaire behoeften, zoals voldoende verwarming voor een kind.

Een expert merkt op dat de prijselasticiteit van energie doorgaans laag is, omdat veel verbruik 'onvermijdbaar' is. Op gas wordt de elasticiteit (en dus het meerverbruik) wel groter geacht dan op elektriciteit.

Z. Sociale impact

De impact van de sociale maximumprijzen op de **energiearmoede** wordt door de experts als 'behoorlijk groot' ingeschat. Ze vinden het dus een belangrijke maatregel in het kader van deze sociale doelstelling. De **effectiviteit** wordt 'eerder hoog' genoemd. De experts twijfelen ook niet dat de automatische toekenning van dit recht aan de doelgroep de effectiviteit (bereiken van de doelgroep) heeft verhoogd. De automatische toekenning is ingevoerd in 2009. In praktijk duurt het jaren vooraleer elke rechthebbende de automatische toekenning ook effectief geniet. Wellicht speelt dit effect tot en met 2012 mee in de statistieken van het aantal rechthebbenden van de sociale maximumprijzen (VREG, 2013b). De experts twijfelen er niet aan dat de automatische toekenning een stap voorwaarts is voor de bestrijding van de energiarmede, maar melden wel dat er in praktijk toch heel wat mensen zijn die de automatische toekenning zouden moeten krijgen, maar het door administratieve fouten nog niet krijgen.

Hoewel de effectiviteit van de maatregel zeker niet slecht is, zit volgens de experts toch een **probleem in de afbakening van de doelgroep**, de 'beschermden afnemers'. De criteria voor dit statuut liggen vast, en leiden tot een zwart-wit opdeling. Echter, ook bij de gezinnen die niet voldoen aan die criteria kan er (energie)armoede bestaan. Wie er (net) uitvalt, krijgt niets; integendeel: door de financiering via de heffing op elektriciteit en gas, betaalt die (ook kwetsbare) groep mee door deze maatregel. Een oplossing zou kunnen zijn om te voorzien in een 'grijze zone', een groep die niet voldoet aan alle voorwaarden voor beschermden klant, maar die toch kwetsbaar is en bvb. een tussentarief zou kunnen krijgen. Eén expert verwijst naar het mechanisme in Brussel, waarbij het OCMW op basis van een sociaal onderzoek het

statuut beschermde afnemer kan toekennen waardoor het recht op de sociale maximumprijs wordt toegekend. Keerzijde is dat zo'n categorie het recht dan niet automatisch toegekend krijgt in het huidige systeem.

Daarnaast vallen ook kwetsbare gezinnen die op stookolie of met individuele kachels verwarmen, (onterecht) uit de boot, net als mensen in appartementsblokken met collectieve verwarming. Een expert vindt dat je onmogelijk met één instrument alle behoeftigen kunt helpen, men moet naar het totaal aan maatregelen kijken vooraleer men hierover een uitspraak kan doen. Als een andere, complementaire maatregel wel de mensen die met stookolie verwarmen, bereikt, dan is er geen probleem.

De maatregel lost de meer fundamentele problemen van slechte **energieprestaties** van bepaalde (vooral huur-)woningen niet op, en heeft ook **geen preventief of structureel effect** op het armoedeprobleem in het algemeen; het werkt enkel curatief, wat nodig, maar onvoldoende is. Meerdere experts wijzen op die zwakheid van de sociale maximumprijs.

Eén expert merkt op dat, hoewel de 'beschermde afnemers' in aanmerking komen voor nog andere sociale maatregelen, de **automatische toekenning** nog niet gerealiseerd is voor die andere maatregelen. Een andere expert vindt die doelstelling dan weer moeilijk te realiseren, met hoge administratieve kosten voor wat het bijbrengt.

Er wordt herhaald dat het goed is dat de korting toelaat aan de kwetsbare gezinnen om beter in hun **elementaire behoeften** te voorzien. Dit kan bestaan uit (een beetje) meer verwarmen, maar ook voeding, onderwijs, etc. Het laat de doelgroep ook toe om minder in een schuldenwiel terecht te komen.

Meerdere experts vinden dat er door de korting een incentive is om de stijging van de koopkracht te besteden aan meer energiegebruik. Een forfaitair (equivalent) steunbedrag zou de doelgroep toelaten om **zelf te beslissen waar de grootste behoeften liggen** om het te besteden, en zou geen **negatieve incentive voor energiebesparing** bevatten. De vraag wordt dan wel gesteld naar de impact van die alternatieve bestedingen op sociaal en milieuvlak; hierover hebben we natuurlijk geen informatie. Qua CO₂-uitstoot is het duidelijk dat weinig bestedingen een meer negatieve milieu-impact zullen hebben dan een stijging van het energiegebruik, maar als men andere milieuproblemen in rekening brengt, kan de conclusie mogelijk anders zijn, bvb. als het extra budget wordt besteed aan niet-duurzame goederen zoals het eten van bedreigde vissoorten. Een expert vindt dat het nodig is om de doelgroep te sensibiliseren en te begeleiden, om de positieve sociale impact van het vrijgekomen budget te vergroten.

Ten slotte wordt opgemerkt dat de negatieve incentive voor energiebesparing die van de maatregel uitgaat, ook ongewenste sociale gevolgen kan hebben. Iemand die voorheen het sociaal tarief genoot, maar dan een lichte verbetering in zijn of haar inkomen heeft gekregen, waardoor hij of zij niet meer kan genieten van de maximumprijzen, zal waarschijnlijk geen houding van energiebesparing hebben geleerd, waardoor de stijging van de energiefactuur na het verliezen van het recht extra hard kan aankomen.

AA. Economische impact

De negatieve **financiële impact op de bedrijven en de gezinnen** die meebetalen voor de maximumprijzen wordt als ‘eerder klein’ ingeschat.

De meerderheid van de experts staat achter het systeem van de **financiering via de heffing**. Een minderheid zou de financiering liever uit algemene middelen zien komen. Eén persoon vindt het niet correct dat zelfs de doelgroep voor een deeltje meebetaalt.

Eén expert vindt dat de prijskorting marktverstoring werkt (lagere prijs dan marktprijs voor de doelgroep en hogere prijs dan marktprijs voor de overige consumenten), en zou het systeem liever vervangen zien door een **forfaitaire subsidie**. Een andere expert nuanceert dit door te wijzen op het lage tarief van de heffing (zie infofiche) ten gevolge van de sociale openbaardienstverplichtingen; bovendien is de doelgroep nog steeds niet groot: minder dan 10% van alle gezinnen.

BB. Milieu-impact

De impact van de sociale maximumprijzen op de **CO₂-uitstoot** van de gezinnen uit de doelgroep wordt als ‘eerder klein’ tot ‘matig’ ingeschat.³⁵ Voor heel Vlaanderen gaat het om een ‘zeer klein’ effect. Ook het effect op het **milieubewustzijn** van de burgers zou miniem zijn.

De koopkracht die de doelgroep wint, zal voor een deel worden besteed aan andere zaken (substitutie). Afhankelijk van de milieu-impact van die andere zaken zal dit beter of slechter zijn voor het milieu.

Twee experts verdelen de consumenten opnieuw op in twee groepen: wie de maximumprijs geniet, zal (wat) meer gaan verbruiken, de overige consumenten betalen de heffing en zullen (iets) minder gaan verbruiken (hoewel de heffing zo klein is dat hij moeilijk zichtbaar is). De som van beide effecten is onbekend, hoewel experts de heffing een aantal keer verwaarloosbaar klein noemen, terwijl het meerverbruik door de doelgroep wel significant wordt geacht.

Eén expert wijst er op dat met de prijsdaling van de energie de indruk wordt gewekt dat energie goedkoop is, terwijl de schaarste en de milieu-impact juist door iedereen zou moeten beseft worden.

De maatregel kan volgens één expert tot gevolg hebben dat meer mensen op aardgas zijn gaan verwarmen, wat beter is voor het milieu dan bvb. steenkool of lampolie.

CC. Andere impacts

Eén expert maakt gewag van een ‘publieke opinie-effect’. Doordat de heffingsstructuur op elektriciteit en gas niet doorzichtig is (cf. de discussie over de zonnepanelen), ontstaat er een wantrouwen in de overheid bij verschillende actoren. Daardoor wordt deze (en verwante) discussie(s) minder rationaal en rechtlijnig gevoerd.

³⁵ Alle verwijzingen naar CO₂-uitstoot in deze paragraaf verwijzen naar een mogelijke **verhoging** van de emissies.

DD. Hervormingspotentieel

De steun bij de experts voor het nastreven van de doelstelling van de maatregel is zeer groot. De meeste experts zijn het ook sterk eens met de stelling dat het niet verantwoord zou zijn om de kwetsbare gezinnen de volle prijs te laten betalen. Eén expert is het hiermee fundamenteel oneens; hij/zij zou het systeem vervangen willen zien door hogere uitkeringen, hetgeen geen foute incentive geeft tav energiebesparing. Deze opmerking vindt bijval bij meerdere experts: *“Terechte argumentatie. Beter werken op sensibilisering in combinatie met hogere uitkering. Winnaars zijn dan beschermde afnemers die al energiezuinig zijn, of in een energiezuinige sociale woning wonen, verliezers zijn beschermde afnemers met een hoog verbruik, vaak niet uit eigen wil (onderste laag huurmarkt). Echt rechtvaardig is de maatregel dan niet. Voor en nadelen dus.”*

Eén expert merkt op dat het afschaffen van deze (federale) maatregel de druk voor de gewesten en de OCMW's zou vergroten. De redenering wordt dan weer verworpen door een andere expert, die (terecht) opmerkt dat het niet de federale overheid die nu voor de maatregel betaalt, maar wel de niet-beschermde afnemers van elektriciteit en aardgas.

We zien in de groep van experts een meerderheid die een **afschaffing niet ziet zitten** en eerder oproept tot een **uitbreiding** (van de doelgroep). Slechts een kleine minderheid roept op tot een milieuvriendelijker alternatief. In ieder geval zou een eventuele afschaffing gepaard moeten gaan met flankerende of alternatieve maatregelen. Ook het politiek draagvlak voor een afschaffing wordt klein geacht.

EE. Alternatieven voor de maatregel

Voor de alternatieve maatregelen hebben we per criterium (milieu, economisch, sociaal) een dalende rangorde opgesteld (van groot positief effect, over klein (pos of neg) effect tot zeer negatief effect).

- Qua **milieu-impact** valt het op dat geen enkele maatregel echt heel goed scoort. ‘De huidige sociale maximumprijzen behouden, maar bijkomende begeleiding en sensibilisatie op maat voorzien om ook deze mensen energiebewust te maken’ (B1) wordt als het beste ingeschat. Daarnaast scoren de huursubsidie (A4) en het aftoppen van de korting voor wie te veel verbruikt (B2) iets beter dan gemiddeld. Opvallend is dat er voor 5 van de 7 voorgestelde maatregelen geen consensus is over de richting van het effect (positief of negatief). Er is dus geen grote consensus over de milieu-impact van de voorgestelde alternatieven.
- Qua **economische impact** zijn de scores ook laag en vinden we één derde nulantwoorden (=geen impact). Een huursubsidie komt er wel iets beter uit dan de overige alternatieven.
- Op **sociaal vlak** liggen de scores gemiddeld een stuk hoger, maar ook hier is er voor 5 van de 7 voorgestelde maatregelen geen consensus over de richting van het effect (positief of negatief). Een duidelijk resultaat krijgen we wel uit de beoordeling van de beleidsalternatieven met afschaffing van de sociale maximumprijzen (A1 t.e.m. A4), versus de alternatieven waarbij de sociale maximumtarieven blijven bestaan (B1 t.e.m. B4). De experts zijn duidelijk voorstander voor het behoud van de maatregel.
- Het belastingkrediet (A1) zorgt voor grote verdeeldheid in de groep van de experts; we noteren de volgende scores: 5, 5, 3,-5,-6,-7,-7. Omdat de meningsverschillen zo

uitgesproken zijn, hebben we expliciet aan de experts gevraagd om in ronde 2 van de bevraging de argumenten voor de score op dit punt te geven. Enkele reacties:

- (positieve score) Ik heb de score 5 gekozen omdat ik van mening ben dat gezinnen die onder de noemer beschermde afnemers vallen (op uitzondering van gehandicapten) zo meer autonomie hebben over hun uitgaven. Er kunnen andere dringendere uitgaven zijn. Het voordeel is dan dat inderdaad een incentive tot energiebesparing blijft bestaan en diegenen die reeds inspanningen hebben geleverd er ook voor beloond worden. Nadeel is wel dat diegenen die een zeer groot energieverbruik hebben buiten hun wil om, door bijvoorbeeld genoodzaakt te zijn te moeten huren in de laagste segmenten van de woonmarkt waarbij de kwaliteit van de woningen zeer ondermaats is. Deze mensen dreigen in een nog grotere schuldenspiraal te komen, zeker als er geen budget beschikbaar is om te investeren in preventieve maatregelen, zoals isolatie en energie-efficiënte toestellen.
 - (negatieve score) Het toekennen van een belastingkrediet lijkt me een te algemene maatregel die een hele aanpassing aan de regelgeving vergt maar ook bij het doelpubliek. Bovendien is het recht op sociale max prijs momenteel in de tijd beperkt, want gelinkt aan tijdelijke statuten. In het geval het belastingkrediet evenveel zou bedragen dan het huidige voordeel, is er sprake van een redelijk bedrag. Het risico bestaat dat de doelgroep dat dan minder verstandig gaat besteden aan bv eenmalige uitgaven, waardoor het risico op energiearmoede in globaliteit mogelijk toeneemt. Bovendien zou het belastingkrediet ook “opgeslorpt” kunnen worden in de individuele afrekening van de personenbelasting, waardoor het voordeel dan nog wel bestaat, maar in een veel minder tastbare vorm.
 - (negatieve score) Omdat een belastingskrediet maar een keer per jaar wordt uitgekeerd, is het effect niet meer verspreid over de maanden heen en kan een kwetsbaar gezin zijn budget niet meer zo gemakkelijk beheren.
 - (positieve score) Ik kan me moeilijk inbeelden dat belastingkrediet een zwaar negatief effect zou hebben op het sociale vlak. Kwetsbare groepen beschikken met dergelijke maatregel over een hoger beschikbaar inkomen. Deze kunnen ze besteden aan enerzijds basisbehoeften (positieve sociale impact) en anderzijds luxebehoeften (ook een positieve sociale impact). Gezien de grootte van het bedrag van het voordeel zou ik zeggen dat de sociale impact eerder hoog is.
- Eén maatregel wordt unaniem verworpen o.w.v. een hoge negatieve sociale impact, nl. het gewoon afschaffen van de maatregel zonder alternatief (A3).
 - Drie alternatieven krijgen een beduidend hogere score voor sociale impact: de huursubsidie (A4), sociale maximumprijzen met meer begeleiding en sensibilisatie (B1) en – met de hoogste score – de huidige maximumprijzen met de huidige modaliteiten (B3).

De volgende bijkomende alternatieven werden telkens door één expert voorgesteld:

- Subsidies voor isolatie en aankoop energie-efficiënte toestellen.
- De doelgroep uitbreiden van de huidige maatregel (2 experts).
- De huidige sociale maximumprijzen behouden, maar een bijkomende woonsubsidie voor huurders **en** eigenaars die hun woning nog afbetalen. Andere experts formuleren hier vragen bij zolang de modaliteiten van zo'n subsidie niet duidelijk zijn.
- Met een gelijkaardig bedrag energie-efficiëntie-investeringen uitvoeren bij die groep met een gelijkaardige besparing in de energiefactuur als gevolg.

De experts formuleerden nog de volgende argumenten:

- Huursubsidie: oppassen voor stijging van de huurprijzen.
- Aandacht voor kwaliteit en energieprestaties van woningen nodig en voor preventieve en structurele acties (vb. isolatie).

FF. Conclusie van de sociale maximumprijzen

We kunnen concluderen dat de experts de effectiviteit van de sociale maximumprijzen als (energie)armoedebestrijdend instrument hoog inschatten, en ze aanbevelen om het **instrument te behouden met de huidige modaliteiten**. Als er al een wijziging wordt voorgesteld, is het een verdere uitbreiding van de doelgroep met mensen die wel in een kwetsbare situatie zitten, maar toch niet voldoen aan de criteria van 'beschermde afnemer'. Slechts één expert verwerpt de maatregel omwille van milieuredenen (hoewel meerdere het milieuaspect wel vermelden). Die expert antwoordt consequent dat de maatregel beter vervangen kan worden door een forfaitaire steun. De overige experts nemen de mindere milieuscore er blijkbaar bij omdat ze de sociale impact van de maximumprijzen zo hoog inschatten. Zelfs de door enkelen geopperde kritiek dat de maatregel niet helpt om de armoede structureel te bestrijden (in tegenstelling tot bvb. inzetten op betere energieprestaties van de woningen van de doelgroep), zorgt niet voor lagere scores bij het evalueren van de alternatieven.

We merken hierbij op dat de achtergrond van de respondenten bepalend is voor de beoordeling. Niet alle experts uit de sociale sector zijn even gevoelig voor de milieuproblematiek. De resultaten mogen daarom niet als algemeen geldend worden aangenomen, wat overigens ook voor de twee andere cases geldt.

3.4.4 Methodologische lessen

Het is niet de bedoeling van de evaluatieoefening om veralgemenende uitspraken te doen over de impact van vrijstellingen en verminderingen op milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen. Elke belastinguitgave is – net zoals elke belasting - erg verschillend, met uiteenlopende doelstellingen, modaliteiten, geschiedenis, verantwoordelijke overheden, bedragen, voor- en tegenstanders, beoogde en neveneffecten, enzovoort. De diversiteit van de maatregelen is zo groot dat individuele casestudies de enige manier lijken om dit fenomeen te onderzoeken.

De voorliggende studie betreft een exploratie van een methodologie om de impact van bepaalde subsidies in Vlaanderen te kunnen meten. Uit deze ervaring kunnen we de volgende conclusies formuleren met het oog op verdere initiatieven voor inventarisatie of impactmeting van belastingverminderingen en steunmaatregelen.

1. Het is niet mogelijk om uitspraken te doen over de impact van groepen subsidies of fiscale uitgaven, tenzij ze heel dicht tegen elkaar aanleunen.

We zijn voor deze studie op zoek gegaan naar een manier om steunmaatregelen te bundelen om zo over een groep uitspraken te kunnen doen, maar al snel is gebleken dat de modaliteiten van veel belastingen en verminderingen zo specifiek zijn dat enkel zeer goed op elkaar lijkende maatregelen samen kunnen beoordeeld worden.

2. De IEEP-evaluatietool, gebruikmakend van expertbevragingen maken het mogelijk om de impact van belastinguitgaven en subsidies in te schatten, maar enkel kwalitatief.

In principe moet voor elke impactevaluatie voor elke maatregel partiële of algemene evenwichtsmodellen gebruikt worden om de precieze impact te kunnen meten (Bachus, 2012b). Indien daarvoor onvoldoende middelen zijn, is het toepassen van de Tool, gecombineerd met een expertbevraging voor de impactvragen, een compromis dat impactmeting mogelijk maakt. Men kan echter niet van experts verwachten dat ze in staat zijn om causale verbanden te kwantificeren. Wel kunnen ze de richting van bepaalde effecten aangeven, afwegen welke effecten in een balans (waarschijnlijk) zullen doorgeven, en aangeven welke oplossingen mogelijk zijn om negatieve impacts weg te werken of te verlichten. Als de experts bovendien met elkaars inschattingen kunnen worden geconfronteerd, bijvoorbeeld met een Beleidsdelphi of een expertworkshop, wordt de expertinschatting verder verfijnd en kunnen de aanwezige kennisgebieden elkaar aanvullen en versterken.

3. Expertbevraging met een focusgroep of op afstand (Delphi)?

De IEEP-evaluatool is een *quickscanmethode* die sterk steunt op expertopinie om de impact van maatregelen in te schatten. Het bevragen van die expertopinie kan op twee manieren. In het kader van het Steunpunt Duurzame Ontwikkeling (Bachus, 2012c) werd de IEEP-evaluatietool al toegepast in combinatie met een **expertworkshop of focusgroep**. Voor de huidige studie hebben we gekozen voor een **Beleidsdelphibenadering**. Het grootste verschil tussen de twee methoden is dat een focusgroep een meer directe interactie en confrontatie met verschillende meningen en expertises mogelijk maakt. Hoewel beide methoden hebben gewerkt en gelijkaardige onderzoeksresultaten werden bekomen, zijn we van mening dat de dynamiek van een face-to-face confrontatie en brainstorm een extra dimensie geeft die met e-mailbevragingen moeilijker te realiseren is.

Deel 4. Conclusie

Deze studie bevat twee grote delen: het meten van de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen en het exploratief in kaart brengen van belastingkortingen en –vrijstellingen op milieugerelateerde belastingen en het evalueren van een selectie ervan via een aantal casestudies. Voor beide delen geven we hier de belangrijkste conclusies weer.

Vergroening van de belastingen in Vlaanderen?

Gebaseerd op de inkomstenindicatoren stellen we vast dat de milieugerelateerde belastingen de laatste twee jaar weinig zijn verschoven. Dit betekent tegelijkertijd dat er een einde is gekomen aan een periode van 13 jaar waarin (bijna) in elk jaar een daling in de inkomsten van milieugerelateerde belastingen werd vastgesteld.

Vergeleken met de overige landen zijn de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen nog steeds laag te noemen. Hetzelfde geldt voor het impliciet belastingtarief op energie. Vlaanderen vertoont ook geen tekenen van een verschuiving van de belastingdruk op arbeid naar milieu. De evolutie gaat al jarenlang eerder in de omgekeerde richting. Daardoor bevindt Vlaanderen (en België) zich in de groep van landen met hoge belastingen op arbeid en lage belastingen op milieu.

De conclusies op basis van de tariefindicatoren zijn enigszins genuanceerder. De tarieven op benzine en diesel, de twee belangrijkste milieugerelateerde belastingen zowat overal in de wereld, zijn de laatste 15 à 20 jaar stabiel gebleven in reële termen. De tarieven voor elektriciteit zijn sterk gestegen tussen 2005 en 2011. Voor aardgas is er minder evolutie.

De transportbelastingen stijgen gradueel met de inflatie, en blijven in reële termen dus vrij stabiel. De Vlaamse milieuheffingen houden dan weer hun licht stijgende evolutie aan, terwijl de tarieven van de federale milieutaksen nooit worden aangepast, waardoor ze al twintig jaar gradueel dalen.

De voorgaande evoluties hebben ervoor gezorgd dat de globale tariefindicator voor energie als enige van de vier globale indicatoren een sterk stijgende trend vertoont. Dat is te wijten aan de evolutie van de belastingen op elektriciteit. Het dient echter ook gerelativeerd te worden, aangezien de tariefindicator enkel een evolutie geeft. Bijkomende informatie over het aandeel van de belasting in de eindprijs van een aantal energieproducten leert ons dat elektriciteit ondanks de stijging nog steeds in dezelfde grootteorde wordt belast als stookolie en aardgas. Benzine en diesel worden als enige echt zwaar belast (tot 45%), en vliegtuigbrandstof is de uitschieter in de andere richting.

Een andere belangrijke maatstaf bij de beoordeling van de vergroening van de belastingen is de vergelijking van het belastingniveau met de veroorzaakte externe kosten. Deze oefening leert dat benzine als enige energieproduct een hogere belasting heeft dan zijn marginale externe kost.

Conclusies van impact van de vrijstellingen en verminderingen

Zoals eerder gezegd is het niet mogelijk om resultaten van de casestudies te veralgemenen, maar wel om per case een aantal conclusies van de Beleids-Delphi te trekken. De gebruikte Beleidsdelphimethode formuleert aanbevelingen aan de beleidsmaker met de eventuele meningsverschillen van de experts. Het is dan aan de beleidsmaker om zelf een eindoordeel te vormen. De experts die hebben deelgenomen waren afkomstig uit overheidsadministraties, academia en adviesraden. Er werden geen belangenorganisaties betrokken. De methode heeft, in combinatie met het 'geïntegreerd subsidie-evaluatiekader' – ook gekend als 'de IEEP-tool' – haar nut als exploratieve methode, maar de conclusies dienen met voorzichtigheid benaderd te worden, aangezien een expertoordeel geen algemene wijsheid is.

Voor één van de onderzochte cases pleiten de experts vrij expliciet voor een afschaffing van de maatregel, namelijk bij de terugbetaling van de professionele diesel. Hoewel de impact op alle vlakken klein is, vinden de experts toch dat deze steunmaatregel niet enkel negatieve neveneffecten heeft (milieu), maar bovendien kan ook het beoogde effect (economische groei) vooral op lange termijn sterk worden betwijfeld.

Voor de maximumprijzen op elektriciteit en gas is de conclusie helemaal anders. De bevroegde experts schatten de effectiviteit voor de sociale doelstelling heel hoog in, en vinden een eventueel klein maar negatief milieueffect nog aanvaardbaar. Over dat laatste zijn niet alle experts het eens, het betreft hier een eerder persoonlijke afweging tussen een positief sociaal effect en een negatief milieueffect.

De case met de minst eenduidige conclusie is die van de degressiviteit van de federale bijdrage op elektriciteit. De effectiviteit (economische doelstelling) wordt positief ingeschat, maar de milieu-impact negatief. Over welke van de twee moet doorwegen, doen we met dit onderzoek geen uitspraak. Maar de experts vinden wel dat de maatregel minstens een pervers kantje heeft omdat de belastingvermindering toeneemt naarmate het energiegebruik stijgt.

Bijlage 1. Fiches met belastingverminderingen en -vrijstellingen

Fiche A01³⁶. 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
Doelstelling	Overheidsinkomsten genereren
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 ingediend. ○ 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
Updatefrequentie	Zeer frequent
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	1 januari 1971
Doelgroep	Bestuurders van voertuigen
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.
Mogelijk milieueffect	De accijnzen doen de prijzen van brandstoffen stijgen en zorgen dus voor een zekere internalisatie van externe kosten.

³⁶ De fiches met een 'A' gaan over milieugerelateerde belastingen; die met een 'B' over belastingvrijstellingen of -verminderingen.

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
Doelstelling	Overheidsinkomsten genereren
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
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: 1,9088 EUR/MWh; ○ Elektriciteit hoogspanning: nultarief; ○ Aardgas verwarming: <ul style="list-style-type: none"> ○ particulieren en sommige bedrijven: 0,9889 EUR/MWh; ○ Aardgas verwarming bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling: 0,0942 EUR/MWh; ○ energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling: nultarief; ○ Aardgas motorbrandstof: nultarief;
Opmerkingen	

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
Doelstelling	Overheidsinkomsten genereren
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
Updatefrequentie	Zeer frequent
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	1 januari 2002
Doelgroep	Gebruikers van stookolie, kolen en overige energieproducten
Belastingbasis (eenheid)	Hoeveelheid gebruikte energie stookolie, kolen en overige energieproducten (EUR/ton)
Tariefstructuur	<ul style="list-style-type: none"> ○ Huisbrandolie laag zwavelgehalte: 18,5 EUR/ton ○ Zware stookolie: 15 EUR/ton ○ Kolen en cokes: 11,6526 EUR/ton
Opmerkingen	De overige energieproducten zijn o.a. butaangas, propaangas en lamppetroleum.

Fiche A04. Federale bijdrage elektriciteit

Naam	Federale bijdrage elektriciteit
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.
Doelstelling	De inkomsten komen in bestemde fondsen en worden aangewend voor de volgende doelstellingen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Denuclearisatie (via NIRAS) ○ Controle en regulering van de gas- en elektriciteitsmarkt (financiering van de CREG) ○ Sociaal: ○ Sociaal Energiefonds, verdeeld onder de OCMW's (sociale openbaredienstverplichtingen) ○ Fonds beschermde klanten (sociale tarieven) ○ Milieu (Kyotofonds)
Databeschikbaarheid	Inkomsten: op aanvraag Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarieven: http://www.creg.be/nl/cotfede1.html
Updatefrequentie	Inkomsten: jaarlijks Tarieven: periodiek
Recentheid	Inkomsten: tbd Tarieven: 2013
Begin tijdreeks	2003
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 B09)

Fiche A04-1. Federale bijdrage gas

Naam	Federale bijdrage gas
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.
Doelstelling	De inkomsten komen in bestemde fondsen en worden aangewend voor de volgende doelstellingen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Controle en regulering van de gas- en elektriciteitsmarkt (financiering van de CREG) ○ Sociaal Energiefonds, verdeeld onder de OCMW's (sociale openbardienstverplichtingen) ○ Fonds beschermde klanten (sociale tarieven)
Databeschikbaarheid	Inkomsten: optimaal Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarieven en inkomsten: http://www.creg.be/nl/cotfede1.html
Updatefrequentie	Inkomsten: jaarlijks Tarieven: periodiek
Recentheid	Inkomsten: tbd Tarieven: 2013
Begin tijdreeks	2003
Doelgroep	Cascademechanisme: de leveranciers rekenen de bijdrage door aan de eindgebruikers klanten.
Belastingbasis (eenheid)	Variabele toeslag per kWh energieafname door eindgebruiker
Tariefstructuur	<ul style="list-style-type: none"> ○ CREG: 0,0253 €/MWh ○ Sociaal Energiefonds: 0,1102 €/MWh ○ Fonds beschermde klanten: 0,3419 €/MWh
Opmerkingen	De degressiviteit die bestaat voor elektriciteit (zie fiche B09) bestaat niet voor aardgas.

Fiche A05. 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)
Doelstelling	Financiering van de controle op de kwaliteit van de petroleumproducten
Databeschikbaarheid	Inkomsten: mits zoekwerk in begrotingsdocumenten tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Website FAPETRO: http://economie.fgov.be/nl/ondernemingen/energie/Niet-hernieuwbare_energie_Aardolie/Fapetro/
Updatefrequentie	Inkomsten: jaarlijks Tarieven: periodiek
Recentheid	Inkomsten: 2011 Tarieven: 2013
Begin tijdreeks	1995
Doelgroep	Doorgerekend aan de eindgebruikers van benzine, diesel en residuele brandstoffen.
Belastingbasis (eenheid)	€/1.000 liter brandstofaankoop
Tariefstructuur	benzines voor motorvoertuigen 0,25 EUR/1000 l gasolie diesel voor wegvoertuigen 0,25 EUR/1000 l gasolie voor verwarming of huisbrandolie 0,25 EUR/1000 l de residuele brandstoffen of zware stookolie 0 EUR/Mt.
Opmerkingen	

Fiche A06. Verkeersbelasting

Naam	Verkeersbelasting (BV)
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Belasting geheven op stoom- of motorvoertuigen, alsmede op hun aanhangwagens en opleggers, die worden gebruikt voor het vervoer van personen alsmede op alle dergelijke voertuigen dienend tot het vervoer van goederen over de weg.
Doelstelling	Overheidsinkomsten genereren
Databeschikbaarheid	Inkomsten en tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: Studiedienst Vlaamse Regering Tarieven: fiscaal memento
Updatefrequentie	Tarieven: jaarlijkse indexatie
Recentheid	Inkomsten & tarieven: 2011
Begin tijdreeks	1981
Doelgroep	Gebruikers van stoom- of motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers
Belastingbasis (eenheid)	€/voertuig per jaar
Tariefstructuur	Afhankelijk van type voertuig: motorvermogen, cilinderinhoud, maximaal toegelaten massa of het aantal PK's
Opmerking	Vrijstelling voor voertuigen met maatschappelijk nut (o.a. defensie, hulpdiensten, ordehandhaving ...) Forfaitaire BV, belastingsvermindering, of aanvullende BV, in welbepaalde gevallen (zie Fiscaal Memento)

Fiche A07. Belasting op Inverkeerstelling

Naam	Belasting op Inverkeerstelling (BIV)
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	De belasting op de inverkeerstelling wordt geheven wanneer (gespecificeerde) wegvoertuigen, luchtvaartuigen of boten op de openbare weg in het verkeer worden gesteld of wanneer zij worden gebruikt in België.
Doelstelling	Overheidsinkomsten genereren & ecologisch
Databeschikbaarheid	Inkomsten en tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: Studiedienst Vlaamse Regering Tarieven: Fiscaal memento
Updatefrequentie	Jaarlijks
Recentheid	2011
Begin tijdreeks	1992
Doelgroep	Eigenaar van voertuig
Belastingbasis (eenheid)	€/voertuig
Tariefstructuur	Gedifferentieerd (afhankelijk van type voertuig): <ul style="list-style-type: none"> ○ Fiscale pk's of kW ○ Forfaitair (boten & luchtvaartuigen) ○ CO₂-uitstoot/EURO-emissienorm + aan-/afwezigheid roetfilter
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 A08. Eurovignet

Naam	Eurovignet (EUV)
Bevoegdheid	Vlaams (vanaf 01.01.2011)
Definitie	Een belasting die wordt opgelegd aan vrachtwagens als recht voor het gebruik van het wegennet.
Doelstelling	Financiering van de aanleg en het onderhoud van wegen
Databeschikbaarheid	Inkomsten en tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	<ul style="list-style-type: none"> ○ Inkomsten: Studiedienst Vlaamse Regering ○ Tariefinformatie: http://koba.minfin.fgov.be/commande/pdf/Folder-VB-Vrachtwagens-2012.pdf, Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Jaarlijks
Recentheid	2011
Begin tijdreeks	1995
Doelgroep	Motorvoertuigen en de samengestelde voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer van goederen over de weg en waarvan de maximaal toegelaten massa ten minste 12 ton bedraagt.
Belastingbasis (eenheid)	Ingeschreven voertuig met MTM van ten minste 12 ton.
Tariefstructuur	<p>De hoogte van het tarief is afhankelijk van de EURO-uitstootnorm en het aantal assen van de vrachtwagen. De bedragen variëren van 750 EUR tot 1.550 EUR/jaar per voertuig.</p> <p>Vrijstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ voertuigen uitsluitend bestemd voor landsverdediging, burgerbescherming, rampeninterventie, brandweer en andere hulpdiensten, diensten voor handhaving van de openbare orde en voor het onderhoud en het beheer van de wegen en die als zodanig geïdentificeerd zijn; ○ in België ingeschreven voertuigen die slechts af en toe op de openbare weg in België rijden en die worden gebruikt door natuurlijke of rechtspersonen die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben, mits het vervoer dat met deze voertuigen plaatsvindt, niet leidt tot concurrentievervalsing.

Fiche A09. Milieutaks

Naam	Milieutaks
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Met accijnzen gelijkgestelde taksen die bij het in het verbruik brengen van bepaalde producten worden geheven omwille van de schade die die producten aan het milieu worden geacht te berokkenen.
Doelstelling	Ecologisch
Data-beschikbaarheid	Inkomsten en tarieven: optimaal
Verzamel-instantie, te vinden op website?	<ul style="list-style-type: none"> ○ Inkomsten: http://docufin.fgov.be/intersalgnl/thema/stat/Stat_on_tvangsten_fed.htm ○ Tarieven: Fiscaal Memento
Update-frequentie	Jaarlijks
Recentheid	2012
Begin tijdreeks	1994
Doelgroep	Leveranciers/producenten van wegwerpfototoestellen; batterijen en verpakkingen van een aantal beroepsmatige nijverheidsproducten (inkten, lijmen en oplosmiddelen).
Belastingbasis (eenheid)	Hoeveelheid verspreiding van het betreffende product
Tariefstructuur	<ul style="list-style-type: none"> ○ Wegwerpfototoestellen: €7,44/stuk ○ Batterijen: €0,50/stuk ○ Voor de verpakkingen van de beoogde oplosmiddelen: 0,6197 euro per begonnen schijf van 5 liter; ○ lijmen: 0,6197 euro per begonnen schijf van 10 liter; ○ inkten: 0,6197 euro per begonnen schijf van 2,5 liter.
Opmerkingen	<ul style="list-style-type: none"> ○ vrijstellingen: zie fiche B09

Fiche A10. 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.
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
Updatefrequentie	Jaarlijks
Recentheid	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
Opmerkingen	<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 A11. Milieuheffing

Naam	Milieuheffing
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Met accijnzen gelijkgestelde taks die wordt geheven in het bijzonder wegens de CO2-uitstoot die wordt voortgebracht bij de productie van een aantal producten. Het gaat om wegwerpzakjes, wegwerpeetgerei, bepaalde kunststoffen en aluminiumfolie.
Doelstelling	Ecologisch (CO2)
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
Updatefrequentie	Jaarlijks
Recentheid	<ul style="list-style-type: none"> ○ Inkomsten: 2011 ○ Tarieven: 2012
Begin tijdreeks	2007
Doelgroep	Leveranciers/producenten die de producten in verbruik brengen
Belastingbasis (eenheid)	€/kg verbruik van product
Tariefstructuur	<ul style="list-style-type: none"> ○ 3,00 euro/kg op wegwerptassen en –zakken van kunststof, bestemd voor het vervoer van goederen gekocht in de kleinhandel van de GN-code 39.23; ○ 3,60 euro/kg op wegwerpeetgerei van kunststof van de GN-code 39.24; ○ 2,70 euro/kg op platen, vellen, foliën, stroken, strippen en andere platte producten ○ 4,50 euro/kg op bladaluminium
Opmerkingen	

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.
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
Updatefrequentie	Inkomsten: jaarlijks Tarieven: jaarlijks
Recentheid	Inkomsten: 2012 Tarieven: 2013
Begin tijdreeks	1991
Doelgroep	Afvalverwerkingsinstellingen
Belastingbasis (eenheid)	€/ton verwerkt afval
Tariefstructuur	Gedifferentieerd naar aard van de afvalstoffen en verwerkingswijze

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
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
Updatefrequentie	Inkomsten: jaarlijks Heffingsbedrag: jaarlijks
Recentheid	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 499m³: vrijgesteld ○ Tarief vanaf 500m³: afhankelijk van type grondwater, soort verbruiker en heffingsbedrag

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?	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	Deze vrijstelling is beperkt tot leveringen van reactiemotorbrandstof.

Fiche B02. 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 memento
Updatefrequentie	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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. 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. Accijnzen op elektriciteit en aardgas

Naam	Vrijstellingen en verminderingen op accijnzen op elektriciteit en aardgas (inclusief bijdrage op de energie en bijzondere accijnzen)
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Verminderingen 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: 1,9088 EUR/MWh (basistarief, geen belastingvermindering); ○ Elektriciteit hoogspanning: nultarief (=vrijstelling); ○ Aardgas verwarming : ○ particulieren en sommige bedrijven: 0,9889 EUR/MWh (basistarief, geen belastingvermindering); ○ Aardgas verwarming bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling: 0,0942 EUR/MWh (=belastingvermindering); ○ energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling: nultarief (=vrijstelling); ○ Aardgas motorbrandstof: nultarief.
Opmerkingen	

Fiche B04-1. 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 B05. Accijnzen productie schepen en vliegtuigen

Naam	Vrijstelling voor accijnzen voor de vervaardiging 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	Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt. De lijst van motorbrandstoffen omhelst: (on)gelode benzine, kerosine, gasolie, zware stookolie, vloeibaar petroleumgas, aardgas, (a)cyclische KWS, methanol, smeermiddelen, dopes voor minerale olie of vloeistoffen met dezelfde functionaliteit, enz.

Fiche B06. 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.

B07. Accijnzen vaste huishoudbrandstoffen

Naam	Vrijstelling op accijnzen op kolen voor huishoudens
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Vrijstelling op accijnzen op kolen, cokes, bruinkool en vaste brandstoffen die worden verbruikt door huishoudens
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)

B08. Accijnzen transportgassen

Naam	Vrijstelling op accijnzen op aardgas en LPG die worden gebruikt voor transport
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
	Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt.

Fiche B09. 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 vermindering op de variabele toeslag per kWh energieafname door de eindgebruiker
Tariefstructuur	belastingvermindering (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 B10. Milieutaksen

Naam	Milieutaks
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Met accijnzen gelijkgestelde taksen die bij het in het verbruik brengen van bepaalde producten worden geheven omwille van de schade die die producten aan het milieu worden geacht te berokkenen.
Doelstelling	Milieu: belonen van inspanningen om schadelijke producten/stoffen te recycleren/hergebruiken
Databeschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> ○ Gederfde inkomsten : onbekend ○ Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	http://docufin.fgov.be/intersalgn/thema/stat/Stat_ontvangsten_fed.htm
Updatefrequentie	Jaarlijks
Recentheid	Tot en met 2011
Begin tijdreeks	2004
Doelgroep	Leveranciers/producenten van wegwerffototoestellen; batterijen en verpakkingen van een aantal beroepsmatige nijverheidsproducten (inkten, lijmen en oplosmiddelen).
Belastingbasis (eenheid)	Binair: vrijstelling indien voldoende hergebruik of recyclage wordt gerealiseerd.
Tariefstructuur	Variabel per product: <ul style="list-style-type: none"> ○ Wegwerffototoestellen: mits 80% van het gewicht wordt gerecycleerd of hergebruikt ○ Batterijen (behalve op basis van kwikoxide): mits een (ecologisch & economisch verantwoord) systeem van ophaling, recyclage or statiegeld bestaat ○ Inkten, lijmen en oplosmiddelen: ○ Vrijstelling van milieutaks boven €12.3947/verpakking ○ Mits bestaan van productgebaseerd stelsel van statiegeld, retourpremie, verpakingskrediet of ophaling.

B11. Sociale maatregelen elektriciteit en gas

Naam	Vrijstelling op accijnzen op aardgas en elektriciteit geleverd aan een “residentiële beschermde 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 B12. Vermindering op de onroerende voorheffing voor energiezuinige woningen

Naam	Vermindering op de onroerende voorheffing voor energiezuinige woningen
Bevoegdheid	Gewesten
Definitie	Vermindering van de onroerende voorheffing voor woningen 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; ○ Aanvraag vergunning in 2014: 50% korting vanaf E40, 100% korting vanaf E30; ○ Vóór 2012 waren nog andere regels van toepassing
Opmerkingen	Door de vermindering van de onroerende voorheffing ontvangen ook de gemeenten minder opcentiemen; zij krijgen hiervoor een compensatie van de Vlaamse overheid.

Fiche B13. Vrijstelling van successierechten bossen en VEN-gebieden

Naam	Vrijstelling van successierechten voor bossen en vrijstelling voor onbebouwde onroerende goederen gelegen in een VEN-gebied
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Vrijstelling van successierechten voor bossen en vrijstelling voor onbebouwde onroerende goederen gelegen in een VEN-gebied
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	Erfgenamen die uit de nalatenschap van de erflater een bos of een onroerend goed gelegen in het Vlaams Ecologisch Netwerk verkrijgen.
Belastingbasis (eenheid)	Vrijstelling
Tariefstructuur	Vrijstelling

Fiche B14. Belastingkrediet op de onroerende voorheffing VEN

Naam	Belastingkrediet voor de onroerende voorheffing verschuldigd op onroerende goederen gelegen in een VEN-gebied.
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Belastingkrediet voor de onroerende voorheffing verschuldigd op 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 onroerende goederen gelegen in het Vlaams Ecologisch Netwerk.
Belastingbasis (eenheid)	Belastingkrediet ten bedrage van x% van de onroerende voorheffing, die wordt berekend op basis van het kadastraal inkomen. De opcentiemen verschuldigd aan de gemeenten en provincies zijn wel verschuldigd.
Tariefstructuur	Vrijstelling

Bijlage 2. Lijst met vrijstellingen op de accijnzen op brandstoffen

Bron: Fiscaal Memento, versie oktober 2012, p. 236-237

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

- energieproducten die worden gebruikt voor andere doeleinden dan als motorbrandstof of verwarmingsbrandstof;
- 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 pleziervaartuigen, 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 laaginkomen of in een kwetsbare situatie”.

Bijlage 3. De vragenlijsten van de Beleidsdelphi

1. Case 1: Degressiviteit federale bijdrage elektriciteit

Degressiviteit van de federale bijdrage op elektriciteit: impact en opportuniteiten tot hervorming

Zet een kruisje bij uw antwoord, of maak het vet of onderstreep het of zet het in kleur.

Antwoordmogelijkheden:

1= nul / helemaal oneens	5= eerder groot / eerder eens
2= zeer klein / zeer oneens	6= zeer groot /sterk eens
3= eerder klein / eerder oneens	7= extreem groot / helemaal eens
4= noch klein noch groot / noch eens, noch oneens	

Impact op het elektriciteitsverbruik

1. Hoe groot schat u de impact in van de degressiviteit op het elektriciteitsverbruik voor de bedrijven die de korting genieten?
2. En op het totale energieverbruik van gans België?

1 2 3 4 5 6 7

3. Hoeveel meer elektriciteit schat u dat een gemiddeld bedrijf dat deze korting geniet, zal verbruiken?

◇ 0% meer ◇ 0-1% ◇ 1,1-2% ◇ 2,1-3% ◇ 3,1-5% ◇ meer dan 5%, nl.%

Eventuele opmerkingen bij de vragen over de impact op het elektriciteitsverbruik:

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Economische impact

4. Hoe groot schat u de positieve impact van de degressiviteit op de competitiviteit van de Vlaamse en Belgische industrie?

1 2 3 4 5 6 7

5. Hoe groot schat u de positieve impact van de degressiviteit op de werkgelegenheid in de Vlaamse en Belgische industrie?

1 2 3 4 5 6 7

6. Beoordeel deze stelling: "Zonder deze korting op de federale bijdrage zou een groter deel van de Vlaamse energie-intensieve industrie naar het buitenland trekken".

1 2 3 4 5 6 7

7. Ziet u nog andere economische impacts van deze maatregel (of een eventuele afschaffing ervan)? Welke? Hoe groot is hun impact?

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

8. Argumenteer hieronder de teneur van uw antwoorden over de economische impact:

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Sociale impact

9. Denkt u dat de degressiviteit ook een sociale impact heeft? (bvb. op armoede, gezondheid, welzijn van de bevolking,...) Positief of negatief? Gaat het om een grote impact volgens u?

..... (u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Milieu-impact

10. Hoe schat u de (negatieve) impact in van de degressiviteit op de volgende milieuthema's?

- CO₂-uitstoot door de bedrijven die de korting krijgen

1 2 3 4 5 6 7

- CO₂-uitstoot in gans Vlaanderen/België

1 2 3 4 5 6 7

- Emissie van fijn stof en andere luchtpolluenten in Vlaanderen/België

1 2 3 4 5 6 7

- Eco-efficiëntie van de industrie

1 2 3 4 5 6 7

11. Hoe schat u de (positieve) milieu-impact in van de bepaling dat enkel bedrijven die zijn toegetreden tot het Vlaamse Benchmarking- of Auditconvenant, en zich aldus verbonden hebben tot inspanningen inzake energiebesparing, de korting op de federale bijdrage kunnen krijgen?

1 2 3 4 5 6 7

12. Ziet u nog andere milieu-impacts van deze maatregel (of een eventuele afschaffing ervan)? Welke? Hoe groot is hun impact?

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

13. Argumenteer hieronder de teneur van uw antwoorden over de milieu-impact:

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Andere impacts

14. Ziet u nog andere (positieve of negatieve) impacts van deze maatregel die nog niet aan bod gekomen zijn? Welke? Hoe groot is hun impact?

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Hervormingspotentieel

15. In welke mate onderschrijft u de doelstelling van de degressiviteit, nl. de competitiviteit van de Belgische industrie vrijwaren?

1 2 3 4 5 6 7

16. Beoordeel de stelling: “momenteel zijn er te weinig milieuvriendelijke alternatieven die het huidige elektriciteitsgebruik in de industrie kunnen vervangen; daarom zou het niet verantwoord zijn om de industrie de volledige federale bijdrage aan te rekenen”.

1 2 3 4 5 6 7

Alternatieven voor de maatregel

17. Ziet u elementen die een afschaffing of afbouw van de maatregel zouden bemoeilijken? Denkt u dat daarover een politiek draagvlak mogelijk is?

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

18. Om de doelstelling van de huidige regeling te realiseren (nl. de competitiviteit van de Belgische industrie vrijwaren), zou de overheid op zoek kunnen gaan naar alternatieven. Beoordeel de volgende mogelijke alternatieven op de criteria in de tabel (volgende pagina).

19. Eventuele opmerkingen na het invullen van de tabel met de alternatieven:

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Degressiviteit van de federale bijdrage op elektriciteit: alternatieven

Negatieve antwoorden (indien u de impact negatief inschat):

-1= nul
 -2= zeer klein
 -3= eerder klein
 -4= klein noch groot

-5= eerder groot
 -6= zeer groot
 -7= extreem groot

Positieve antwoorden (indien u de impact positief inschat):

0= nul
 2= zeer klein
 3= eerder klein
 4= klein noch groot

5= eerder groot
 6= zeer groot
 7= extreem groot

	Milieu- impact	Economisc he impact	Sociale Impact
A. Alternatieven zonder voortbestaan van de degressiviteit			
1. De degressiviteit vervangen door (enkel aan de industrie) een korting op de sociale zekerheidsbijdragen toe te kennen (ter waarde van de huidige kost van de degressiviteit, nl. ca. 45 miljoen euro per jaar).			
2. De degressiviteit vervangen door een subsidiesysteem dat enkel op de industrie gericht is, maar waarbij de steun niet groeit met het elektriciteitsverbruik (bvb. investeringssubsidies, subsidies voor O & O, ...); ook ter waarde van ca. 45 mio euro per jaar)			
3. De degressiviteit afschaffen zonder alternatieven te voorzien			
4. andere.....			
B. Alternatieven mét voortbestaan van de degressiviteit			
1. De huidige degressiviteit behouden, maar bijkomende milieuvorwaarden opleggen mbt energie-efficiëntie. Deze vereisten zijn een stuk ambitieuzer dan de huidige convenanten en energiebeleidsvereenkomsten			
2. De huidige degressiviteit met de huidige modaliteiten behouden			
3. andere.....			

2. Case 2: Terugbetaling van professionele diesel

Professionele diesel: impact en opportuniteiten tot hervorming

Zet een kruisje bij uw antwoord, of maak het vet of onderstreep het of zet het in kleur.

Antwoordmogelijkheden:

- | | |
|---|----------------------------------|
| 1= nul / helemaal oneens | 5= eerder groot / eerder eens |
| 2= zeer klein / zeer oneens | 6= zeer groot /sterk eens |
| 3= eerder klein / eerder oneens | 7= extreem groot / helemaal eens |
| 4= noch klein noch groot / noch eens, noch oneens | |

Impact op goederentransport

1. Hoe groot schat u de impact in van het stelsel van de terugbetaling van de professionele diesel op het aantal door vrachtwagens (+7,5 ton MTM) gereden tonkilometers in België? (er wordt bedoeld op een stijging van het aantal tonkm):

1 2 3 4 5 6 7

2. Hoeveel meer tonkilometer schat u dat de doelgroep (vrachtwagens +7,5 ton MTM) meer aflegt door het bestaan van deze terugbetaling? (1 tonkilometer = 1 ton vervoeren over 1 km of bvb. 10 ton vervoeren over 0,1 km) :

◇ 0% meer ◇ 0-3% ◇ 3-6% ◇ 6-9% ◇ 9-12% ◇ meer dan 12%, nl.%

3. Het systeem van de professionele diesel maakt goederenvervoer via de weg relatief goedkoper tegenover de vervoersmodi die deze terugbetaling niet hebben (bvb. binnenwateren, zeevaart, spoor). Hoe groot schat u de impact in van het systeem van de professionele diesel op de verschuiving van goederenvervoer via water en spoor naar goederenvervoer met de vrachtwagen?

1 2 3 4 5 6 7

4. Eventuele opmerkingen bij de vragen over de impact op goederentransport:

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Economische impact

5. Hoe groot schat u de impact van deze terugbetaling op de werkgelegenheid in de Belgische transportsector?
- 1 2 3 4 5 6 7
6. In welke mate bent u het eens met de volgende stelling: "Zonder de professionele diesel zouden veel Belgische transportbedrijven niet kunnen overleven."
- 1 2 3 4 5 6 7
7. Beoordeel deze stelling: "Zonder deze terugbetaling van professionele diesel zou een groter deel van het Belgische goederenvervoer over de weg worden overgenomen door buitenlandse bedrijven".
- 1 2 3 4 5 6 7
8. De belangrijkste doelstelling van het systeem van de professionele diesel is het beschermen van de competitiviteit van de Belgische transportbedrijven. In welke mate slaagt deze maatregel volgens u in deze doelstelling?
- 1 2 3 4 5 6 7
9. Ziet u nog andere economische impacts van deze maatregel (of een eventuele afschaffing ervan)? Welke? Hoe groot is hun impact?

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

10. Argumenteer hieronder de teneur van uw antwoorden over de economische impact:

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Sociale impact

11. Hoe schat u de impact in van de professionele diesel op het aantal verkeersslachtoffers in België?
- 1 2 3 4 5 6 7
12. Denkt u dat het systeem van de professionele diesel (of een eventuele afschaffing ervan) nog andere sociale impacts heeft/zou hebben? welke? Argumenteer uw antwoord.

..... (u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Milieu-impact

13. Hoe schat u de impact in van de professionele diesel op de volgende milieuthema's?

- Fijn stofemissies in Vlaanderen/België
1 2 3 4 5 6 7
- Emissie van overige luchtpolluenten in Vlaanderen/België
1 2 3 4 5 6 7
- Energiegebruik in de transportsector
1 2 3 4 5 6 7
- CO₂-uitstoot door de transportsector
1 2 3 4 5 6 7
- CO₂-uitstoot in gans Vlaanderen/België
1 2 3 4 5 6 7

14. Ziet u nog andere milieu-impacts van deze maatregel (of een eventuele afschaffing ervan)? Welke? Hoe groot is hun impact?

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

15. Argumenteer hieronder de teneur van uw antwoorden over de milieu-impact:

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Andere impacts

16. Hoe schat u de impact in van de professionele diesel op de slijtage van de wegen in België?

1 2 3 4 5 6 7

17. Hoe schat u de impact in van de professionele diesel op de fileproblematiek in België?

1 2 3 4 5 6 7

18. Ziet u nog andere impacts van deze maatregel die nog niet aan bod gekomen zijn? Welke? Hoe groot is hun impact?

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Hervormingspotentieel

19. In welke mate onderschrijft u de doelstelling van de professionele diesel, nl. het competitiviteitsverlies voor de Belgische transportsector door stijgende brandstoftaksen (cliquetsysteem), beperken?

1 2 3 4 5 6 7

20. Beoordeel deze stelling: "momenteel zijn er voor het goederenvervoer over de weg (met dieselbrandstof) onvoldoende alternatieven, waardoor het niet verantwoord zou zijn om de transportsector de volledige accijnzen aan te rekenen"

1 2 3 4 5 6 7

21. Er is sprake van dat de professionele diesel met de (nog niet goedgekeurde) nieuwe Energiebelasting-richtlijn van de EU onmogelijk zou worden. Ziet u dit als een opportuniteit of een bedreiging?

Grote bedreiging	eerder bedreiging	eerder opportuniteit	grote opportuniteit			
1	2	3	4	5	6	7

Alternatieven voor de maatregel

22. Ziet u elementen die een afschaffing of afbouw van de maatregel zouden bemoeilijken? Denkt u dat daarover een politiek draagvlak mogelijk is?

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

23. Om de doelstelling van de huidige regeling te realiseren (nl. het competitiviteitsverlies voor de Belgische transportsector door stijgende brandstoftaksen (cliquetsysteem) beperken), zou de overheid op zoek kunnen gaan naar alternatieven. Beoordeel de volgende mogelijke alternatieven op de criteria in de tabel.

24. Eventuele opmerkingen na het invullen van de tabel met de alternatieven:

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Professionele diesel: alternatieven

Negatieve antwoorden (indien u de impact negatief inschat):

- | | |
|----------------------|-------------------|
| -1= nul | -5= eerder groot |
| -2= zeer klein | -6= zeer groot |
| -3= eerder klein | -7= extreem groot |
| -4= klein noch groot | |

Positieve antwoorden (indien u de impact positief inschat):

- | | |
|---------------------|------------------|
| 0= nul | 5= eerder groot |
| 2= zeer klein | 6= zeer groot |
| 3= eerder klein | 7= extreem groot |
| 4= klein noch groot | |

		Milieu-impact	Economi-sche impact	Sociale Impact
A. Alternatieven zonder voortbestaan van de terugbetaling				
1. De terugbetaling vervangen door een korting op de werkgeversbijdrage voor de transportsector (ter waarde van € 230 mio per jaar)				
2. De terugbetaling vervangen door een subsidiesysteem dat enkel op de transportsector gericht is, maar waarbij de steun niet groeit met het aantal kilometers (bvb. investeringssubsidies); ook ter waarde van 230 mio euro per jaar)				
3. De terugbetaling afschaffen zonder alternatieven te voorzien				
4. andere.....				
B. Alternatieven mét voortbestaan van de terugbetaling				
1. De huidige terugbetaling behouden, maar bijkomende milieuvorwaarden opleggen, bvb. over de zuinigheid van de vrachtwagens waarvoor terugbetaling mogelijk is.				
2. De huidige terugbetaling met de huidige modaliteiten behouden				
3. andere.....				

3. Case 3: Sociale maximumprijzen elektriciteit en aardgas

Sociale maximumprijzen elektriciteit en aardgas: impact en opportuniteiten tot hervorming

Zet een kruisje bij uw antwoord, of maak het vet of onderstreep het of zet het in kleur.

Antwoordmogelijkheden:

1= nul / helemaal oneens

5= eerder groot / eerder eens

2= zeer klein / zeer oneens

6= zeer groot /sterk eens

3= eerder klein / eerder oneens

7= extreem groot / helemaal eens

4= noch klein noch groot / noch eens, noch oneens

Impact op het gas- en elektriciteitsverbruik

1. Hoe groot schat u de impact in van de sociale maximumprijzen op het gas- en elektriciteitsverbruik voor de gezinnen die de korting genieten?

1 2 3 4 5 6 7

2. En op het totale energieverbruik van gans België?

1 2 3 4 5 6 7

3. Hoeveel meer elektriciteit en gas schat u dat een gemiddeld gezin dat deze korting geniet, zal verbruiken?

◇ 0% meer ◇ 0-5% ◇ 6-10% ◇ 10-15% ◇ 16-20% ◇ meer dan 20%, nl.%

4. Eventuele opmerkingen bij de vragen over de impact op gas- en elektriciteitsverbruik:

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Sociale impact

5. Hoe groot schat u de positieve impact van de sociale maximumprijzen op het probleem van energiearmoede (en armoede in het algemeen) voor een gemiddel rechthebbend gezin in Vlaanderen/België?
- 1 2 3 4 5 6 7
6. De belangrijkste doelstelling van de sociale maximumprijzen is het verminderen van energiearmoede in België. In welke mate slaagt deze maatregel volgens u in deze doelstelling?
- 1 2 3 4 5 6 7
7. Beoordeel volgende stelling: "het feit dat de sociale maximumprijzen tegenwoordig automatisch aan de rechthebbenden worden toegekend heeft de effectiviteit van de maatregel duidelijk verhoogd".
- 1 2 3 4 5 6 7
8. Ziet u nog andere sociale impacts van deze maatregel (of een eventuele afschaffing ervan)? Welke? Hoe groot is hun impact?

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

- Argumenteer hieronder de teneur van uw antwoorden over de sociale impact:

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Economische impact

9. De heffing wordt meebetaald door de (vooral kleine) bedrijven, waardoor hun kosten stijgen. Hoe groot schat u de negatieve economische impact op de Belgische en Vlaamse bedrijven door deze heffing?
- 1 2 3 4 5 6 7
10. De heffing op de aardgas- en elektriciteitsprijs wordt ook meebetaald door alle Belgische gezinnen. Hoe groot schat u de negatieve impact van de maatregel op de koopkracht van de gezinnen?
- 1 2 3 4 5 6 7
11. Momenteel wordt dit stelsel gefinancierd door een algemene heffing op elektriciteit en aardgas.
- ◇ Ik vind dat de beste manier om deze maatregel te financieren
 - ◇ Ik vind dat de financiering beter uit algemene overheidsmiddelen zou komen
 - ◇ Ik vind dat de financiering beter van elders zou komen, nl.
12. Denkt u dat de sociale maximumprijzen nog andere economische impacts heeft? Positief of negatief? Gaat het om een grote impact volgens u?

..... (u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Milieu-impact

13. Hoe schat u de (negatieve) impact in van de sociale maximumprijzen op de volgende milieuthema's?

- Energieverbruik en CO₂-uitstoot van gezinnen die de korting krijgen
1 2 3 4 5 6 7

- Energieverbruik en CO₂-uitstoot in gans Vlaanderen/België
1 2 3 4 5 6 7

- Emissie van fijn stof en andere luchtpolluenten in Vlaanderen/België
1 2 3 4 5 6 7

- Milieubewustzijn van burgers in het algemeen
1 2 3 4 5 6 7

14. Ziet u nog andere milieu-impacts van deze maatregel (of een eventuele afschaffing ervan)? Welke? Hoe groot is hun impact?

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

15. Argumenteer hieronder de teneur van uw antwoorden over de milieu-impact:

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Andere impacts

16. Ziet u nog andere (positieve of negatieve) impacts van deze maatregel die nog niet aan bod gekomen zijn? Welke? Hoe groot is hun impact?

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

Hervormingspotentieel

17. In welke mate onderschrijft u de doelstelling van de sociale maximumprijzen, nl. het verminderen van energiearmoede en armoede in het algemeen?

1 2 3 4 5 6 7

18. Ziet u elementen die een afschaffing of afbouw van de maatregel zouden bemoeilijken? Denkt u dat daarover een politiek draagvlak mogelijk is?

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)

19. Beoordeel de stelling: “de kwetsbare gezinnen hebben te weinig mogelijkheden om er zelf voor te zorgen dat hun energiegebruik drastisch zou verminderen. Daarom zou het niet verantwoord zijn om deze gezinnen de volledige marktprijs te laten betalen”.

1 2 3 4 5 6 7

Alternatieven voor de maatregel

20. Om de doelstelling van de huidige regeling te realiseren (nl. energiearmoede verminderen), zou de overheid op zoek kunnen gaan naar alternatieven. Beoordeel de volgende mogelijke alternatieven op de criteria in de tabel.

21. Eventuele opmerkingen na het invullen van de tabel met de alternatieven:

.....(u mag deze box zo lang maken als u zelf wenst)
--

Sociale maximumprijzen elektriciteit en aardgas: alternatieven

Negatieve antwoorden (indien u de impact negatief inschat):

- | | |
|----------------------|-------------------|
| -1= nul | -5= eerder groot |
| -2= zeer klein | -6= zeer groot |
| -3= eerder klein | -7= extreem groot |
| -4= klein noch groot | |

Positieve antwoorden (indien u de impact positief inschat):

- | | |
|---------------------|------------------|
| 0= nul | 5= eerder groot |
| 2= zeer klein | 6= zeer groot |
| 3= eerder klein | 7= extreem groot |
| 4= klein noch groot | |

	Milieu- impact	Econo- mische impact	Sociale Impact
--	-------------------	----------------------------	-------------------

A. Alternatieven zonder voortbestaan van de sociale maximumprijzen

1. De maatregel vervangen door (aan dezelfde doelgroep) een belastingkrediet toe te kennen (met ongeveer dezelfde waarde als ze nu krijgen). Op die manier blijft de incentive tot energiebesparen beter overheind. (opm: een belastingkrediet komt ook ten goede van wie geen belasting betaalt)			
2. De sociale maximumprijzen vervangen door een stijging van het leefloon			
3. De sociale maximumprijzen afschaffen zonder alternatieven te voorzien			
4. De sociale maximumprijzen vervangen door een huursubsidie voor de meest kwetsbare doelgroep			
5. andere.....			

B. Alternatieven mét voortbestaan van de sociale maximumprijzen

1. De huidige sociale maximumprijzen behouden, maar bijkomende begeleiding en sensibilisatie op maat voorzien om ook deze mensen energiebewust te maken.			
2. De huidige sociale maximumprijzen behouden, maar de korting kleiner maken voor gezinnen die een opvallend hoog verbruik hebben. Het is de bedoeling dat deze mensen zich daardoor bewust worden van hun te hoog verbruik.			
3. De huidige sociale maximumprijzen met de huidige modaliteiten behouden			

Bibliografie

- Bachus, K. (2013), "Duurzame Ontwikkeling: Concept en Beleid", In: *Duurzame Ontwikkeling. Een Multidisciplinaire Visie*, edited by LONDO, Leuven: ACCO.
- (2012a), "Improving the methodology for measuring the greening of the tax system", In: *Green Taxation And Environmental Sustainability*, edited by Kreiser, L., Sterling, A.Y., Herrero, P., Milne, J. and Ashiabor, H., Cheltenham: Edward Elgar.
- (2012b) "Subsidies en duurzame ontwikkeling. Concepten, methodologie en stand van zaken van de literatuur," In: *Working paper serie van het Steunpunt Duurzame Ontwikkeling*, nr. 37: 45, http://www.steunpuntdo.be/papers/Working%20Paper%2037_Bachus.pdf.
- (2012c), "Subsidies en duurzame ontwikkeling: casestudies in het Vlaamse landbouwen woonbeleid," Working paper serie van het Steunpunt Duurzame Ontwikkeling, nr. 38, Leuven.
- Bachus, K. and Defloor, B. (2011), "Indicatoren voor de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen," Leuven: MIRA-onderzoeksrapport.
- Bachus, K., Defloor, B., and 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 (2012a), "Inventaris 2011 van de vrijstellingen, aftrekken en verminderingen die de ontvangsten van de staat beïnvloeden," *Federale Overheidsdienst Financiën - Documentatieblad*, 72, no. 3: 28.
- . "Ontwerp van Programmawet." In *Doc 53, 2561/1*, 227. Brussel, 2012b.
- CREG (2013), "Maandelijkse boordtabel elektriciteit en aardgas," juni 2013.
- De Ridder, I. (2012), "Belastinguitgaven in Nederland," *Federale Overheidsdienst Financiën - Documentatieblad*, 72, no. 3: 32.
- Delhaye, E., De Ceuster, G., and Maerivoet, S. (2010), "Internalisering van externe kosten van transport in Vlaanderen," MIRA-onderzoeksrapport.
- Deloitte (2013), "Benchmarking study of electricity prices between Belgium and neighbouring countries."
- 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 and Eurostat (2013), *Taxation Trends in the European Union. Data for Member States, Iceland and Norway*, 2013 ed. Luxembourg.
- Flannery, T., Beale, R., and Hueston, G. (2012), "The Criticle Decade: International Action on Climate Change."

- Nijs, W., Lodewijks, P., and Laes, E. (2011), "Schadeposten van huidige en toekomstige elektriciteitsproductie in Vlaanderen. Schadeposten en inschatting aandeel externe kosten," MIRA-onderzoeksrapport.
- OECD (1998), *Environmental Performance Reviews: Belgium*, Paris: OECD Publications.
- (2007), *Environmental Performance Reviews: Belgium*, Paris: OECD Publications.
- (2001), *Environmentally Related Taxes in OECD countries. Issues and Strategies*, Paris: OECD Publishing.
- (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.
- Rowe, G. and Wright, G. (2001), "Expert Opinions in Forecasting. Role of the Delphi Technique", In: *Principles of Forecasting: A Handbook of Researchers and Practitioners*, edited by Armstrong, J.S., 125-44, Boston: Kluwer Academic Publishers.
- ten Brink, P., Bassi, S., Badura, T., Hart, K., and Pieterse, 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.
- Turoff, M. (2002), "The Policy Delphi", In: *The Delphi Method: Techniques and Applications* edited by Linstone, H.A. and Turoff, M., 80-96 Murray Turoff and Harold A. Linstone.
- Valsecchi, C., Ten Brink, P., Bassi, S., Withana, S., Lewis, M., Best, A., Rogers-Ganter, H. et al. (2009), *Environmentally Harmful Subsidies (EHS): Identification and Assessment*.
- Vlaamse Belastingdienst (2012), "Tarieven van de verkeersbelasting voor personenwagens, lichte vrachtwagens en aanverwanten."
- VREG (2013a), "Marktrapport 2012," Brussel.
- (2013b), "Statistieken 2012 met betrekking tot huishoudelijke afnemers in het kader van de sociale openbaardienstverplichtingen," Brussel.