Vlaanderen
is omgeving

Een verkennende studie naar de uitbreiding van de indicatoren over milieugerelateerde belastingen naar het bredere omgevingsperspectief

Eindrapport

DEPARTEMENT
OMGEVING

omgevingvlaanderen.be

Een verkennende studie naar de uitbreiding van indicator over milieugerelateerde belastingen naar het bredere omgevingsperspectief
Het doel van deze studie is verkennen of, en in welk mate, de uitbreiding van milieugerelateerde belastingen naar het ruimere omgevingsperspectief mogelijk en zinvol is. Dit onderzoekt komt tot de vaststelling dat het, in tegenstelling tot milieugerelateerde belastingen, voor ruimtegerelateerde belastingen niet eenduidig is of deze een duurzame invulling van de ruimte en het ruimtegebruik bevorderen. We concluderen daarom dat het opstellen van een omgevingsindicator, op basis van zowel indicatoren over belastingen met een impact op milieu en ruimte, niet opportuun is. Het is enkel mogelijk een partiële omgevingsindicator op te stellen, die grotendeels overeenstemt met de bestaande milieu-indicator en waaraan de ruimtelijke component voor bepaalde belastingen kan worden toegevoegd.

Dit rapport bevat de mening van de auteur(s) en niet noodzakelijk die van de Vlaamse Overheid.

COLOFON

Verantwoordelijke uitgever
Peter Cabus
Departement Omgeving
Vlaams Planbureau voor Omgeving
Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel
vpo.omgeving@vlaanderen.be
www.omgevingvlaanderen.be

Auteurs

Jeroen Barrez –HIVA-KU Leuven
Kris Bachus –HIVA-KU Leuven

COVER
Richard Whitcombe/Shutterstock.com.

MANAGEMENTSAMENVATTING

De doelstelling van deze studie is verkennen of, en in welk mate, de uitbreiding van milieugerelateerde belastingen naar het ruimere omgevingsperspectief mogelijk en zinvol is. Omgevingsgerelateerde belastingen worden daarbij gedefinieerd als de som van milieugerelateerde en ruimtegerelateerde belastingen, maar er bestaan ook belastingen die onder de gemeenschappelijke noemer van milieu- en ruimtegerelateerde belastingen vallen. De classificatie van omgevingsgerelateerde belastingen in 'milieugerelateerde', 'ruimtegerelateerde' of 'gecombineerde milieu- en ruimtegerelateerde' belastingen is gebaseerd op de directe impact van de belasting.

Dit onderzoek actualiseert ten eerste de lijst van milieugerelateerde belastingen. Daarnaast worden de belastingen binnen het omgevingsperspectief in kaart gebracht en de mogelijkheden voor nieuwe indicatoren onderzocht, meer bepaald brengen we ruimtegerelateerde belastingen in kaart.

Deze studie komt tot de vaststelling dat het, in tegenstelling tot milieugerelateerde belastingen, voor ruimtegerelateerde belastingen niet eenduidig is in welke gevallen deze een duurzaam invulling van de ruimte en het ruimtegebruik bevorderen. De impact van ruimtegerelateerde belastingen kan zowel negatief als positief zijn en is bovendien afhankelijk van de locatie. Dit impliceert dat een ruimtegerelateerde indicator niet duidelijk maakt hoe de impact op ruimte(gebruik) evolueert. In tegenstelling tot de indicatoren voor milieugerelateerde belastingen, kunnen we indicatoren voor ruimtegerelateerde belastingen bijgevolg niet eenduidig interpreteren.

De conclusie van dit onderzoeksrapport is dat het opstellen van een omgevingsindicator, op basis van zowel indicatoren over belastingen met een impact op milieu en ruimte, niet opportuun is. Wel kan een geaggregeerde indicator worden opgesteld voor milieugerelateerde belastingen en gecombineerde milieu- en ruimtegerelateerde belastingen, aangezien de impact op ruimte en milieu eenduidig te interpreteren is. Voor ruimtegerelateerde belastingen is dit echter niet mogelijk. Het is met andere woorden enkel mogelijk om een partiële omgevingsindicator op te stellen, die grotendeels overeenstemt met de bestaande milieu-indicator en waaraan de ruimtelijke component voor bepaalde belastingen kan worden toegevoegd.

INHOUDSTAFEL

1 Inleiding 5
2 Conceptueel en methodologisch kader 6
2.1 Belastingen en hun doelstellingen 6
2.2 Belastingen binnen het beleidsinstrumentarium 7
2.3 Van milieugerelateerde naar omgevingsgerelateerde belasting 8
2.3.1 Classificatie van omgevingsgerelateerde belastingen 9
2.3.2 De eigenheid van ruimtegerelateerde belastingen 10
2.3.3 Conceptuele benadering 12
2.4 Types indicatoren 13
2.4.1 Inkomstenindicatoren 13
2.4.2 Tariefindicatoren 13
2.4.3 Andere types van indicatoren 13
2.4.4 Risico's van indicatoren 14
3 Actualisatie van milieugerelateerde belastingen 15
3.1 Milieugerelateerde belastingen 15
3.1.1 Belangrijkste beleidswijzingen 15
3.1.2 Lijst van milieugerelateerde belastingen 16
4 Inventaris en verkennende analyse van ruimtegerelateerde belastingen 17
4.1 Ruimtegerelateerde belastingen 17
4.1.1 Planbatenheffing 17
4.1.2 Heffing op leegstand en verwaarlozing van bedrijfsgebouwen 18
4.1.3 Leegstandsheffing op ongeschikte en onbewoonbare woningen 18
4.1.4 Activeringsheffing 19
4.1.5 Onroerende voorheffing 19
4.1.6 Registratiebelasting 20
5 Verkenning van lokale omgevingsbelastingen 21
6 Blauwdruk van een omgevingsindicatorenset 22
7 Conclusie 24
Referenties 25
bijlage 1 Fiches omgevingsgerelateerde belastingen 27
B1.1 Fiches Gecombineerde Milieu- en ruimtegerelateerde belastingen 27
B1.2 Fiches Milieugerelateerde belastingen 32
B1.3 Fiches Ruimtegerelateerde belastingen 41

1 INLEIDING

De beleidsaandacht voor economische beleidsinstrumenten, inclusief milieugerelateerde belastingen, is de laatste jaren gegroeid, en dat zowel in binnen- als in buitenland. Internationaal is vooral het gebruik van *carbon pricing*, zowel verhandelbare emissierechten als CO_2-taksen, toegenomen. Zo was er een koolstofprijs voor meer dan 40% van de mondiale broeikasgasemissies in 2021, terwijl in 2018 nog maar 32% van de emissies gedekt waren (OECD, 2022).

Terwijl eerdere MIRA-onderzoeksrapporten over de vergroening van het belastingstelsel tot de vaststelling kwamen dat Vlaanderen en België zich achteraan in het peloton in Europa bevinden (Bachus, 2013, 2016; Bachus et al., 2004; Bachus & Defloor, 2011)), kwam de meest recente studie (Bachus, 2020) tot de conclusie dat in de periode 2015-2020 een vergroeningsgolf van de belastingen heeft plaatsgevonden. Vlaanderen maakt daarbij een inhaalbeweging op basis van de indicator 'inkomsten uit milieugerelateerde belastingen ten opzichte van het BBP', maar blijft onder het Europees gemiddelde. Om die reden blijft het dan ook belangrijk om dergelijke indicatoren ook in de toekomst van nabij op te volgen en daarbij oog te hebben voor nieuwe ontwikkelingen.

De doelstelling van dit onderzoek is enerzijds het actualiseren van de indicatorenset met betrekking tot milieubelastingen. Daarnaast zullen we belastingen binnen het omgevingsperspectief in kaart brengen en de mogelijkheden voor nieuwe indicatoren onderzoeken. Meer bepaald zullen we ruimtegerelateerde belastingen in kaart brengen en analyseren. Hierbij zullen we in het bijzonder oog hebben voor belastingen in kader van de ruimtelijke ordening, zoals de leegstandsheffingen en de planbatenheffing. We beschouwen omgevingsgerelateerde belastingen als de som van milieugerelateerde en ruimtegerelateerde belastingen. De uitbreiding van milieugerelateerde belastingen naar het ruimere omgevingsperspectief wordt met andere woorden gerealiseerd door ruimtegerelateerde belastingen toe te voegen. Bovendien zal ook worden onderzocht welke belastingen onder gemeenschappelijke noemer van milieu- en ruimtegerelateerde belastingen vallen.

Het uiteindelijke doel is het opstellen van een blauwdruk van een omgevingsindicatorenset, waarbij zowel milieugerelateerde als ruimtegerelateerde belastingen worden meegenomen. Elke belasting die een mogelijke impact heeft op het milieu of ruimte komt hiervoor in aanmerking. Voor elke belasting zal de specifieke doelstelling, de werking en de impact op milieu en ruimte onderzocht worden. Ook alle elementen die van belang zijn voor het opstellen van indicatoren zullen worden onderzocht. We denken onder meer aan de belastingbasis, de tariefstructuur en de databeschikbaarheid. In de studie zullen we dus steeds aangeven hoe elke belasting een impact heeft op milieu en ruimte. Dit wil zeggen dat we ook voor milieugerelateerde belastingen de impact op ruimtegebruik zullen meenemen waar mogelijk, maar ook omgekeerd de milieu-impact van belastingen in kader van ruimtegebruik.

2 CONCEPTUEEL EN METHODOLOGISCH KADER

In dit deel wordt het conceptueel kader dat relevant is voor belastingen binnen het ruimere omgevingsperpectief besproken. We bespreken eerst belastingen en hun doelstellingen, waarna deze gesitueerd worden binnen het ruimere beleidsinstrumentarium waarvan de overheid gebruik kan maken. Daarna gaan we dieper in op de mogelijke uitbreiding van milieugerelateerde naar omgevingsrelateerde belastingen. Vervolgens lichten we de verschillende types van mogelijke indicatoren toe. Tot slot worden nog enkele uitgangspunten meegegeven die de uitvoering van het onderzoek vormgeven.

2.1 BELASTINGEN EN HUN DOELSTELLINGEN

We hanteren in dit onderzoeksrapport de OESO-definitie voor belastingen. Belastingen zijn daarbij gedefinieerd als "een verplichte betaling aan de overheid waar geen tegenprestatie tegenover staat" (OECD, 2021). Bovendien staan de voordelen die door de overheid aan belastingbetalers worden verstrekt, normaal gesproken niet in verhouding tot hun betalingen.[1]

Dit onderzoeksrapport voert onderzoek naar *belastingen in Vlaanderen*, met andere woorden alle belastingen die in Vlaanderen van toepassing zijn. Zowel federale als Vlaamse belastingen worden meegenomen. Belastingen en heffingen op gemeentelijk of provinciaal niveau behoren daarentegen niet tot de scope van dit onderzoek, omdat deze belastingen en heffingen kunnen verschillen per gemeente en per provincie, maar worden wel verkend. We beschouwen de termen 'belastingen', 'taksen', 'heffingen' en 'toeslagen' als synoniemen. Wanneer we spreken in dit rapport over *tarieven* hebben we het steeds over *belastingtarieven.* Verder zal de btw - in overeenstemming met de afspraak van statistische en onderzoeksinstanties - niet worden meegenomen als belasting. De redenen hiervoor zijn dat de btw wordt aangerekend op alle producten, dat deze aftrekbaar is voor bedrijven en niet voor huishoudens, en omwille van databeschikbaarheid (Bachus, 2020). Tot slot worden ook subsidies buiten beschouwing gelaten voor dit onderzoek, inclusief belastingverminderingen. Dat zijn namelijk *off-budget* subsidies, aangezien ze niet als een overheidsuitgave in de begroting worden opgenomen (Valsecchi et al., 2009; Withana et al., 2012).

Het is belangrijk om onderscheid te maken tussen drie verschillende doelen van belastingheffing (Avi-Yonah, 2005). Het eerste doel van belastingen is het genereren van inkomsten, waardoor de overheid publieke goederen en diensten kan financieren. Het tweede doel is herverdeling van rijkdom en inkomen om armoede en ongelijkheid te verminderen. Het derde doel van belastingen is het verzekeren van economische efficiëntie door bepaald gedrag te stimuleren of te ontmoedigen. Om een impact op milieu of ruimte te hebben dienen belastingen gedragsturend te zijn, in het Engels omschreven als *regulatory taxes* (Bachus, 2017). Een voorbeeld van gedragsturende belastingen zijn CO_2-belastingen. Hierbij wordt koolstofintensief gedrag (bv. rijden op benzine en diesel) ontmoedigd en koolstofarm gedrag (bv. elektrisch rijden, of alternatieven zoals rijden met de trein) bevorderd. Meer in het algemeen is het primaire doel van een regulerende of Pigouviaanse belasting (Pigou, 1920) het verminderen van activiteiten die negatieve externe effecten hebben. In het geval van een koolstofbelasting is het doel om activiteiten te verminderen die koolstofemissies produceren, aangezien deze een negatieve impact veroorzaken op het klimaat.

[1] De definitie van belastingen is gebaseerd op de vertaling en interpretatie van de volgende OESO-definitie "compulsory unrequited payments to the general government or to a supranational authority . Taxes are unrequited in the sense that benefits provided by government to taxpayers are not normally in proportion to their payments"(OECD, 2021).

Het is belangrijk om op te merken dat belastingen die als primair doel inkomsten generen of herverdelen hebben, in de praktijk ook bepaald gedrag ontmoedigen dan wel aanmoedigen. Voor onze analyse kijken we niet alleen naar de doelstellingen van belastingen, maar bovenal naar welke effecten deze belastingen teweegbrengen. We komen hier nog op terug.

2.2 BELASTINGEN BINNEN HET BELEIDSINSTRUMENTARIUM

Belastingen vormen niet het enige beleidsinstrument waarmee de overheid milieu-, ruimtelijke - en omgevingsdoelstellingen probeert te bereiken. Het is daarom van belang om goed te duiden in welk kader belastingen geplaatst dienen te worden. Naast belastingen bestaan er nog andere economische beleidsinstrumenten, in het bijzonder subsidies. Daarenboven bestaan - naast economische instrumenten - nog andere types van instrumenten, zoals juridische en informatieve instrumenten.

Zo zijn milieugerelateerde belastingen slechts één manier om een effectief milieubeleid te realiseren. Hetzelfde geldt overigens voor ruimtegerelateerde belastingen met betrekking tot ruimtelijk beleid. Er bestaan namelijk heel wat andere beleidsinstrumenten die kunnen worden ingezet. Op basis van de zogenaamde instrumententheorie kunnen beleidsinstrumenten worden opgedeeld in de volgende drie groepen:

1 Juridische instrumenten: bv. vergunningen, normen, verboden, quota;

2 Economische instrumenten: bv. belastingen, subsidies, verhandelbare emissierechten, witte[2] en groene certificaten en uitgebreide producentenverantwoordelijkheid;

3 Sociale instrumenten: bv. 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 uit een zogenaamde instrumentenmix, waarbij combinaties van de drie groepen instrumenten samen worden ingezet.

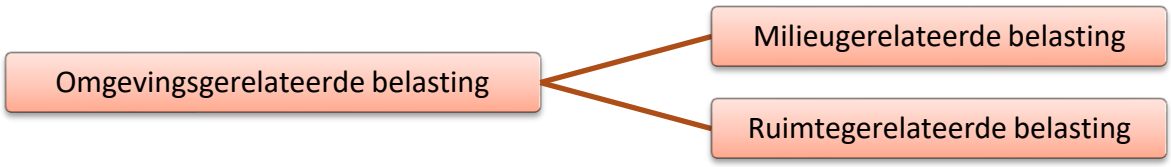
Hoewel deze studie zich beperkt tot belastingen als beleidsinstrument, willen we toch meegeven dat milieugerelateerde en ruimtegerelateerde belastingen niet het enige instrument zijn om aan milieu- en ruimtelijke beleid te doen. In de meeste gevallen is het noodzakelijk om een geschikte combinatie van belastingen en andere instrumenten uit te werken om de gewenste beleidsdoelen te behalen.

[2] Witte Certificaten zijn verplichte energiebesparingen die kunnen worden opgelegd aan distributienetbeheerders of leveranciers van gas of elektriciteit. Voor de gerealiseerde besparingen krijgen ze van de overheid certificaten die – bij een zuiver systeem van witte certificaten – verhandelbaar zijn. In Vlaanderen bestaat zo'n systeem; de verplichting ligt bij de netbeheerders, die op hun beurt de energiebesparingen vooral proberen te bereiken door het uitreiken van subsidies voor energiebesparende maatregelen zoals hoogrendementsglas. In Vlaanderen zijn de certificaten niet verhandelbaar, maar in een van de weinige publicaties over dit instrument in de EU wordt het Vlaamse systeem toch beschouwd als een systeem van witte certificaten. In Vlaanderen wordt deze maatregel meestal de 'ecologische openbaredienstverplichting' of ook nog de 'REG-openbaredienstverplichting' genoemd.

2.3 VAN MILIEUGERELATEERDE NAAR OMGEVINGSGERELATEERDE BELASTING

Voor de conceptuele ontwikkeling van een omgevingsgerelateerde belasting, vertrekken we vanuit het begrip 'milieugerelateerde belasting' dat reeds gedefinieerd is. We hanteren hiervoor de volgende OESO-definitie: "*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*" (Bachus, 2020). Meer bepaald definiëren we een milieugerelateerde belasting als een belasting op een belastingbasis die een negatieve impact heeft op de kwaliteit van het leefmilieu.

Hoewel dit een breed concept is, is het relatief eenvoudig om voor milieugerelateerde belastingen te bepalen wat deze negatieve impact op het milieu inhoudt. Zo ontmoedigen de accijnzen op fossiele brandstoffen het gebruik ervan, wat positieve effecten heeft op onder andere het klimaat en de luchtkwaliteit. Voor milieugerelateerde belastingen geldt in het algemeen dat een hoger tarief beter is voor het milieu. We gaan in dit rapport op zoek naar geschikt equivalent concept voor ruimtegerelateerde en bij uitbreiding omgevingsgerelateerde belastingen. We definiëren omgevingsgerelateerde belastingen als het geheel van zowel milieugerelateerde belastingen als ruimtegerelateerde belastingen.



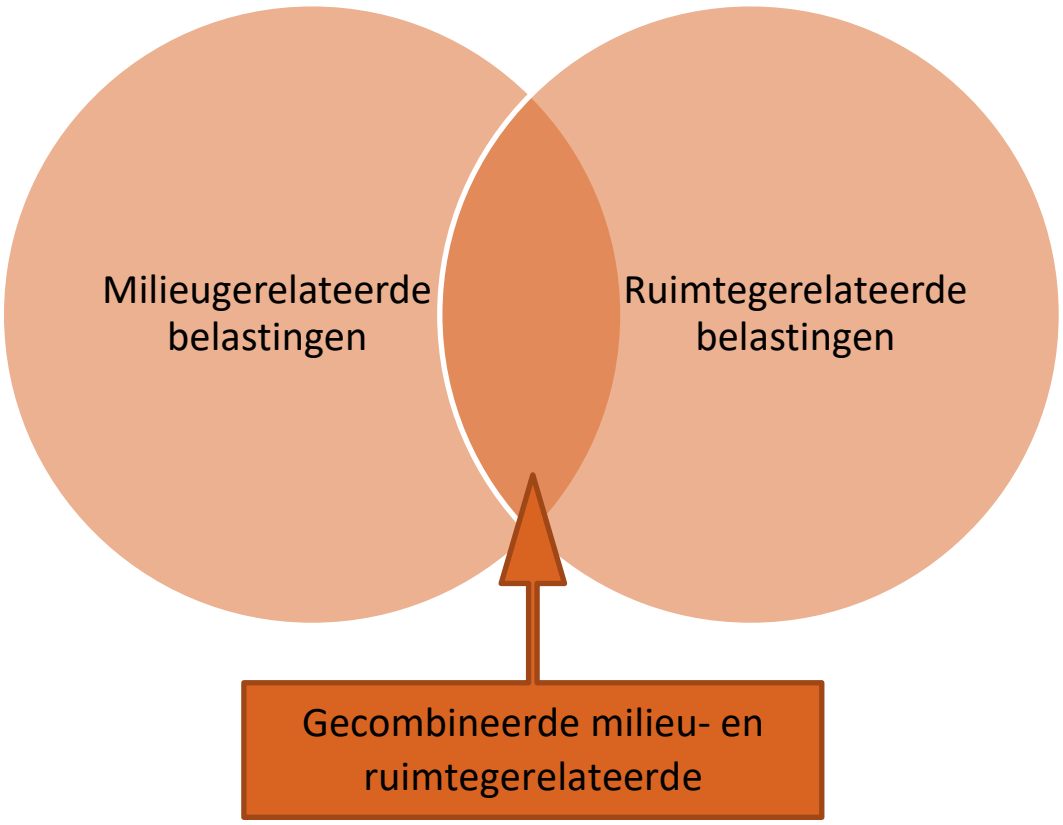
Figuur 1. Conceptueel kader voor omgevingsgerelateerde belastingen

We spreken van 'gerelateerde' omdat we naar de effecten van de belastingen kijken en niet naar de beoogde doelstellingen. Dit betekent dat ook belastingen worden meegenomen die niet primair zijn ingevoerd om de kwaliteit van het leefmilieu te verbeteren. Zo hebben accijnzen op fossiele brandstoffen als doel om inkomsten te generen terwijl ze ook positieve milieueffecten hebben door CO_2-uitstoot te ontmoedigen. Anders gezegd: niet het beleidsdomein waarin belastingen genomen worden is relevant, maar wel de effecten die de belastingen teweegbrengen. Milieugerelateerde belastingen beperken zich dus niet tot belastingen die beslist worden binnen het beleidsdomein milieu en ook ruimtegerelateerde belastingen beperken zich niet tot beslissingen binnen het ruimtelijk beleid.

Hoewel we conceptueel milieugerelateerde en ruimtegerelateerde belastingen kunnen onderscheiden, wordt er in de praktijk een overlap geïdentificeerd tussen milieu- en ruimtegerelateerde belastingen.

We stellen daarom voor om te werken met de volgende 3 types van omgevingsgerelateerde belastingen:

- Ruimtegerelateerde belastingen
- Milieugerelateerde belastingen
- Gecombineerde milieu- en ruimtegerelateerde belastingen (= belastingen die zowel ruimte- als milieugerelateerd zijn)



Figuur 2. Omgevingsgerelateerde belastingen: een schematisch overzicht

Al deze belastingen vallen onder de overkoepelende noemer 'omgevingsgerelateerde belastingen'.

2.3.1 Classificatie van omgevingsgerelateerde belastingen

Voor de classificatie van omgevingsgerelateerde belastingen in een van bovenstaande types kijken we naar de '*eerste-orde-effecten*', met andere woorden de rechtstreekse impact van de belasting. Ter illustratie geven we een voorbeeld van een directe impact die de basis vormt voor de classificering. Zo hebben de hogere accijnzen op transportbrandstoffen een directe milieu-impact door autorijden te ontmoedigen en daarbij de uitstoot van CO_2, fijnstof en stikstofdioxide te verminderen, wat op zijn beurt een positief effect heeft op luchtkwaliteit en het klimaat. Daarnaast zorgen hogere accijnzen, opnieuw door het ontmoedigen van transport, voor minder verkeer en files, wat een positieve impact heeft op ruimte(gebruik). Aangezien de hogere accijnzen op transportbrandstoffen dus een rechtstreekse impact hebben op zowel milieu als ruimte worden deze onder de milieu- en ruimtegerelateerde belastingen geclassificeerd.

Een ander voorbeeld zijn de accijnzen op gas en elektriciteit. Deze belasting heeft een directe milieu-impact aangezien een hoger tarief het gebruik van zowel gas als elektriciteit ontmoedigt wat onder meer positieve effecten heeft voor het klimaat. Er is dit geval geen directe impact op ruimte, maar mogelijk wel een indirect effect door een lager energieverbruik aan te moedigen (*eerste-orde-effect*) wat indirect kan bekomen worden door onder meer energie-efficiënt en kleiner te wonen (*tweede-orde-effect*). Aangezien er enkel een direct effect is op milieu, wordt deze belasting geclassificeerd onder de milieugerelateerde belastingen.

2.3.2 De eigenheid van ruimtegerelateerde belastingen

In tegenstelling tot milieugerelateerde belastingen is een hoger tarief voor een ruimtegerelateerde belasting niet noodzakelijk beter om de toestand van de omgeving te verbeteren. Zo kan bijvoorbeeld de planbatenheffing op meerwaarde bij een bestemmingswijzing de keuze van de eigenaar beïnvloeden om het perceel al dan niet te activeren (bv. te bebouwen), wat niet noodzakelijk zijn of haar objectief was en mogelijk een negatieve impact heeft op ruimte en/of milieu. Een ander voorbeeld dat een hogere belasting niet altijd beter is voor de omgeving is de belasting op de aankoop van een woning. Enerzijds kunnen deze belastingen mensen aanmoedigen om minder groot te wonen, anderzijds kan dit ook de mobiliteit van huishoudens verminderen wat leidt tot meer transport (Han et al., 2022; Hilber & Lyytikäinen, 2017; Ryckewaert et al., 2018). Beide voorbeelden illustreren dat de impact op milieu en ruimte(gebruik) niet eenduidig positief is, en mogelijk ook negatief.

Elke aanpassing van de ruimtelijke invulling kan zowel positieve als negatieve externaliteiten teweegbrengen. Zo zal de ontwikkeling van bijvoorbeeld een nieuwe woonwijk in een stad enerzijds mogelijke positieve effecten hebben zoals kernversterking, betere mobiliteit voor de bewoners en een verhoogd woningaanbod wat kan leiden tot een verhoogde betaalbaarheid. Anderzijds kan dit ook mogelijke negatieve effecten hebben zoals minder waterinfiltratie, meer luchtverontreiniging, geluidsoverlast of minder publieke ruimte voor andere bewoners. Om te analyseren of belastingen sturend kunnen werken en tot een netto positief effect leiden, dienen al deze externaliteiten in kaart gebracht te worden.[3] Het is evident dat een woning bouwen midden in een natuurgebied niet aangewezen is terwijl wonen aanmoedigen op locaties met een hoge knooppuntwaarde (o.a. veel openbaar vervoer mogelijkheden) wel aangewezen is. Niettemin is er een grijze zone tussen deze twee extreme voorbeelden waarvoor het minder evident is wat best wel of niet fiscaal aangemoedigd dient te worden met een beter milieu- en ruimtegebruik als finaliteit.

Hoewel in algemene termen meer ruimtebeslag en minder open ruimte vaak een negatieve impact op het ruimtegebruik en milieu zal hebben, is deze impact niet in alle gevallen negatief. Het is belangrijk om op te merken dat de impact van ruimtegerelateerde belastingen afhankelijk is van de locatie. Als elk ruimtebeslag negatief zou zijn, zou dit betekenen dat er best nergens nog gebouwd dient te worden. Op locaties met een grote knooppuntwaarde en veel voorzieningen lijkt dit wel nog aangewezen, al dient men ook in dat geval nog oog te hebben voor efficiënt ruimtegebruik, de totale voorraden aan open ruimte en de lokale en totale oppervlakte verharde oppervlakte en bijhorende infiltratiemogelijkheden.

Meer algemeen kan een identieke wijzing in de ene ruimtelijke context een positieve impact hebben terwijl dit in een andere ruimtelijke context een negatieve impact kan hebben (cf. voorbeeld van bouwen in natuurgebied ten opzichte van stedelijke omgeving). De ruimtelijke dimensie van omgevingsgerelateerde belastingen meenemen is dus cruciaal voor ruimtegerelateerde belastingen. We identificeren twee niveaus om het omgevingsbeleid fiscaal te sturen.[4] Ten eerste de **locatie** of de ligging van het perceel binnen de gehele ruimtelijke context, waarbij onder meer gekeken wordt naar de aanwezige voorzieningen en de knooppuntwaarde van het perceel. Als algemeen principe zou naar voren kunnen geschoven worden dat hoe beter de locatie is, hoe lager de belasting hierop dient te zijn (en vice versa). Ten tweede het **perceelniveau** waarbij gekeken wordt hoe het perceel is ingericht met betrekking tot het milieu en de ruimte (energiezuinigheid,

[3] Interview met Geert Goeyvaert, 21 juni 2023. In het interview spreekt Geert Goeyvaerts van *heatmaps* die alle externaliteiten per perceel in kaart dienen te brengen om te beoordelen of het netto-effect positief of negatief is, wat in de praktijk een haast onmogelijke opdracht is.
[4] Interview met Liesbeth Van Damme en Griet Lievois, 4 juli 2023.

ontharding, biodiversiteit, hittebestendigheid, overstromings- en waterveilig, …). Het algemene principe zou hier opnieuw zijn dat hoe beter het perceel op deze factoren presteert, hoe lager de lasten hierop dienen te zijn (en vice versa).

Tot slot kan het concept ruimte en ruimtegebruik op verschillende manieren worden ingevuld (zie box 1 hieronder). Zo worden verschillende begrippen gehanteerd, waaronder landgebruik, ruimtebeslag, open ruimte, verharding en bebouwing (Pisman et al., 2021). De meest geschikte ruimtelijke concept(en) dienen hiervoor geïdentificeerd te worden.

Box 1: concepten van ruimte

Het concept **landgebruik** verwijst naar het daadwerkelijke gebruik van de grond voor welbepaalde menselijke activiteiten (zoals huisvesting, industrie en diensten, recreatie) of teelten (zoals akkerbouw, grasteelt) of natuurlijke begroeiing (zoals bos, struikgewas). Het landgebruik van een locatie is uiteraard niet noodzakelijk identiek aan de juridische bestemming ervan.

In de Visienota van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen is **ruimtebeslag** gedefinieerd als 'Ruimte, ingenomen door onze nederzettingen, dus door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, serres etc. Parken en tuinen maken hier ook deel van uit. Ecoducten over infrastructuren en sommige bermstroken en taluds langs (weg)infrastructuren behoren volgens de geldende technische definities (2016) ook tot het ruimtebeslag.' (Departement Omgeving, 2018, p. 115). De term ruimtebeslag verwijst naar wat de Europese Unie definieert als 'settlement area' (European Commission, 2012, p. 41), en wordt door Europa toegepast op het landgebruik in de doelstelling 'no net land take' (European Commission, 2016).

Open ruimte omvat de gebieden die buiten de kernen liggen en niet door ruimtebeslag ingenomen worden. In het Ruimterapport 2018 werd de open ruimte in Vlaanderen gedefinieerd als 'de gebieden die buiten de kernen gelegen zijn én niet door ruimtebeslag ingenomen worden. De kernen worden volledig buiten beschouwing gelaten in de open ruimte. In de kernen bevinden zich soms percelen die tot op vandaag nog geen ruimtebeslag zijn, maar die mogelijk op termijn door de mens kunnen worden ingenomen of die een belangrijke rol spelen in de groenblauwe dooradering van deze kernen. De onbebouwde delen van parken, golfterreinen en overige recreatie (als vormen van landgebruik die wel tot het ruimtebeslag behoren) werden meegenomen als deel van de open ruimte.' Omdat sommige delen van het ruimtebeslag (zoals golfterreinen) wel worden meegenomen als open ruimte is dit niet complementair aan ruimtebeslag, en ook niet identiek aan 'niet-verhard', 'zachte bestemmingen' of buitengebied.

Verharding is de oppervlakte waarvan de aard en/ of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan (woningen, wegen, andere constructies…). Verharding stemt overeen met de term 'bodemafdekking' zoals Vlaanderen breed geïnventariseerd door het Agentschap Informatie Vlaanderen (AIV)' (Departement Ruimte Vlaanderen, 2017, p. 32). Deze definitie is gebaseerd op de definitie die de Europese Commissie hanteert voor 'soil sealing' (Jones et al., 2012, p. 19).

De **bebouwing** in Vlaanderen is de som van alle oppervlaktes ingenomen door gebouwen. Onder 'gebouwen' wordt verstaan: 'een duurzaam bouwsel, vast met het aardoppervlak verbonden, dat een voor mensen toegankelijke ruimte omsluit. Een gelijkvloerse toegang voor ondergrondse of hangende constructies wordt eveneens als gebouw aan de grond beschouwd.'

Definities overgenomen uit: Pisman, A., Vanacker, S., Bieseman, H., Vanongeval, L., Van Steertegem, M., Poelmans, L., Van Dyck, K. (Eds.). (2021). *Ruimterapport Vlaanderen 2021: deel 1*. Vlaams Departement Omgeving.

2.3.3 Conceptuele benadering

Hierboven werd duidelijk dat een hoger tarief voor ruimtegerelateerde belastingen niet noodzakelijk beter is voor het ruimtegebruik en de omgeving, en dat in tegenstelling tot milieugerelateerde belastingen waar de directe impact van een hoger tarief in algemene termen wel positief is voor het milieu (Bachus, 2020). We werken hier het concept voor van een ruimtegerelateerde - en omgevingsgerelateerde belastingen verder uit. Omgevingsgerelateerde belastingen vormen, zoals eerder vermeld, de som van milieu- en ruimtegerelateerde belastingen. Daarenboven dient voor milieugerelateerde belastingen het ruimtelijke perspectief meegenomen te worden waar relevant en omgekeerd ook de milieu-impact van belastingen in kader van ruimtegebruik.

In dit onderzoeksrapport is het voornaamste uitgangspunt dat we alle belastingen met een impact op milieu of ruimte in aanmerking zullen nemen. Voor wat betreft ruimte is dit ongeacht of de impact van een belasting negatief of positief is.

Omgevingsgerelateerde belasting omvatten dan de volgende categorieën:

1 Milieugerelateerde belasting: een belasting op een belastingbasis met een negatieve impact op milieu.

2 Ruimtegerelateerde belasting: een belasting op een belastingbasis met een (positieve of negatieve) impact op ruimte.

3 Gecombineerde milieu- en ruimtegerelateerde belasting: een belasting op een belastingbasis met een negatieve impact op milieu én met een (positieve of negatieve) impact op ruimte

De impact van de ruimtegerelateerde belasting is, zoals eerder aangehaald, afhankelijk van de locatie. We zullen echter geen analyse met onderscheid naar locatie maken aangezien hiervoor alle positieve en negatieve externaliteiten van alle specifieke locaties in kaart dienen gebracht te worden. Wel zal een analyse naar de impact op ruimte(gebruik) van verschillende belastingen op het niveau van elke relevante belasting gemaakt worden op basis van de beschikbare wetenschappelijke evidentie, zowel voor de negatieve als positieve impact.

We illustreren deze benadering met het voorbeeld van de effecten van een verhoging van de registratierechten (transactiekosten). Op basis van een studie in Canada (Toronto) (Han et al., 2022) blijkt dat een stijging van de transactiekosten leidde tot een daling van de verhuismobiliteit van eigenaars-bewoners. Wat betreft de impact van hogere transactiekosten op mobiliteit kwam een studie in het Verenigd Koninkrijk (Hilber & Lyytikäinen, 2017) tot de conclusie dat een hogere transactiekost een negatieve impact heeft op de woonmarkt door verhuizingen omwille van gezinsreden te ontmoedigen (wijziging gezinsgrootte, andere levensfase), terwijl de impact op verhuizingen omwille van arbeidsredenen niet werd vastgesteld. Hoewel we geen evidentie vonden dat het verhogen van de registratierechten mensen zou aanzetten om kleiner te gaan wonen, blijkt uit een studie voor Denemarken wel dat woonsubsidies de grootte van gekochte woningen doet toenemen (Hanson, 2012). Voor andere ruimtegerelateerde belastingen zullen we gelijkaardige analyse trachten te maken op basis van de bestaande literatuur. Dit laat toe om in algemene termen in te schatten of de impact op omgeving (zowel milieu als ruimte) positief of negatief is.

2.4 TYPES INDICATOREN

In het onderzoek zullen we oog hebben voor verschillende types van indicatoren. We zullen onderzoeken of de werkwijze die we voordien toepaste op milieugerelateerde belastingen kan uitgebreid worden naar het bredere omgevingsperspectief. Dit betekent dat we voor het opstellen van ruimte- en omgevingsindicatoren de mogelijkheden voor verschillende types van indicatoren zullen onderzoeken. Het grote voordeel van te werken met verschillende types van indicatoren, is dat de tekortkomingen van elk type indicator op zich daardoor minder belangrijk worden. De beste manier om het belastingstelsel op haar milieu, ruimtelijk en omgevingsimpact te beoordelen, is een globale evaluatie te maken met verschillende types van indicatoren in de hand.

Daarnaast is het ook belangrijk om weer te geven wat de voor- en de nadelen zijn van de verschillende types van indicatoren die we hanteren, hoe ze geïnterpreteerd dienen te worden, en op welke manier ze kunnen helpen om tot betrouwbare conclusies te komen. We overlopen kort de verschillende types van indicatoren die we gebruikten voor milieu-indicatoren en ook in aanmerking komen voor het opmaken van omgevingsindicatoren.

2.4.1 Inkomstenindicatoren

Ten eerste zijn er inkomstenindicatoren. Deze hebben het voordeel dat ze gemakkelijk bij elkaar kunnen worden opgeteld (uitgedrukt in euro's), waardoor ze makkelijk kunnen worden uitgedrukt op macroniveau en zich lenen voor vergelijking in de tijd en met andere regio's of landen. Een tweede voordeel voor de inkomstenindicatoren is dat ze de evolutie in de tijd goed kunnen weergeven aangezien hiervan lange tijdreeksen van soms ruim vijftig jaar (1971) bestaan. Dit type van indicator heeft echter ook een belangrijk nadeel: hij is gebaseerd op belastinginkomsten, die variëren in functie van andere factoren. Totale inkomsten zijn namelijk steeds het product van een tarief en een hoeveelheid vervuilend gedrag in het geval van milieugerelateerde belastingen (Bachus, 2020). Hierdoor kan een stijging van de indicator het gevolg zijn van een vergroening van het belastingstelsel, maar evengoed van toegenomen vervuilend gedrag.

2.4.2 Tariefindicatoren

Tariefindicatoren hebben als voordeel dat ze niet variëren in functie van andere factoren: indien het tarief van een milieugerelateerde belasting stijgt, is dit wel degelijk een vergroening van het belastingstelsel. Anderzijds hebben tariefindicatoren ook een nadeel: tarieven, of prijzen, kunnen niet zomaar bij elkaar opgeteld worden. Daarom is het niet zo evident om een globale indicator voor alle tarieven samen op te stellen (Bachus, 2020). Bovendien dient ook rekening gehouden te worden met een aantal zwakheden en uitdagingen van de tariefindicator waaronder het vinden van de goede wegingsfactoren om de aggregatie uit te voeren, de introductie van nieuwe belastingen en het stijgend aantal tariefdifferentiaties in het belastingstelsel in Vlaanderen (Bachus, 2012a).[5]

2.4.3 Andere types van indicatoren

In het kader van de studie over de vergroening van het belastingstelsel werden ook nog andere types van indicatoren opgesteld. Het gaat onder meer om: de belasting als percentage van de eindprijs van het product of de activiteit; impliciet belastingtarief op energie; individuele belastingtarieven; en de Vlaamse nationale milieubelastingsindex. Voor ruimtegerelateerde belastingen zullen we ons in de eerste plaats beperken tot inkomsten- en tariefindicatoren, maar ook deze mogelijkheden zullen verkend worden.

[5] Zie ook de vorige MIRA-onderzoeken uit 2011 en 2013 (Bachus & Defloor, 2011)

2.4.4 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 meteen beleidsaanbevelingen kunnen vloeien. Toch heeft het reduceren van een werkelijkheid in één cijfer 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 volledig en genuanceerd beeld. Daardoor is het bij elke indicator maar de vraag in welke mate deze meet wat deze beoogt te meten, met andere woorden wat is de *validiteit* van de indicator.

3 ACTUALISATIE VAN MILIEUGERELATEERDE BELASTINGEN

3.1 MILIEUGERELATEERDE BELASTINGEN

We vertrekken van de milieugerelateerde belastingen op het Vlaamse en het federale niveau op basis van het laatste rapport van Bachus (2020), en waarin reeds fiches werden opgemaakt voor deze belastingen. We hebben deze fiches van een update voorzien (zie bijlage) en daarbij minstens de volgende informatie opgenomen: definitie, bevoegdheid, categorie, doelstelling, invoeringsdatum, databeschikbaarheid, belastingbasis, tariefstructuur, impact op milieu en impact op ruimte.

Deze belastingen waren opgedeeld in de volgende 4 categorieën: energiebelastingen, transportbelastingen, federale milieutaksen en Vlaamse milieuheffingen. Voor dit rapport zullen we echter de 'Classificatie van milieubelastingen in België' die het Federaal Planbureau opstelt in kader van hun rapport over milieubelastingen naar economische activiteit (Federaal Planbureau, 2022) gebruiken:

- Energiebelastingen
- Transportbelastingen
- Vervuilingsbelastingen
- Belastingen op hulpbronnen

3.1.1 Belangrijkste beleidswijzingen

De lijst van milieugerelateerde belastingen wordt aangevuld op basis van recente beleidswijzingen. In het bijzonder de vliegtaks (ook 'inschepingstaks' genoemd) die op 1 april 2022 werd ingevoerd, is toegevoegd. De belasting wordt geheven op de inscheping van een luchtvaartuig, meer bepaald op het vertrek van een passagier vanaf een in België gelegen luchthaven. Het tarief is afhankelijk van de afstand, maar is hoger voor korte afstandsvluchten om alternatieven zoals de trein aan te moedigen.

Daarnaast werden ook verschillende maatregelen genomen in het kader van de hoge energieprijzen (2021-2022)[6], in het bijzonder verschillende tariefverlagingen zoals de accijnzen op benzine en diesel, BTW op aardgas en elektriciteit, BTW voor sloop en heropbouw, zonnepanelen, BTW voor warmtepompen, verlaging van accijns voor gas- en elektriciteit als steun aan ondernemingen. Enkel de accijnsverlagingen onder de categorie van milieugerelateerde belastingen, belastingkortingen worden niet meegenomen aangezien deze beschouwd worden als *off-budget* subsidies.

Uiteindelijk zou er ook werk worden gemaakt van een relatief beperkte hervorming van de energiefactuur op basis van de accijnzen vanaf 1 april 2022. De energiefactuur wordt daarbij opgesplitst in deel basisverbruik en deel meerverbruik (voor elektriciteit 3.000 KWh en voor gas 12.000 KWh). Bij een plafond van 100 euro per €/MWh voor gas en 250 €/MWh voor elektriciteit zal de accijns op basisverbruik automatisch verlaagd worden. Voor gas zal bij een ondergrens van 45 euro/MWh) de accijnzn op meerverbruik verhoogd worden (cliquetsysteem).

[6] Voor een synthese van de maatregelen, zie: https://www.rekenhof.be/NL/Publicaties/Fiche.html?id=e21124e8-b3fe-428b-bc22-1bdbbbeb2a3a

3.1.2 Lijst van milieugerelateerde belastingen

De onderstaande lijst vormt een actualisatie van het laatste rapport over milieugerelateerde belastingen (Bachus, 2020)[7]. Van de voornaamste milieugerelateerde belastingen is ook een fiche in bijlage opgenomen. Een belangrijke vaststelling is dat sommige milieugerelateerde belastingen ook een directe ruimtelijke impact hebben. In het bijzonder gaat dit over verschillende transportbelastingen en de accijnzen op transportbrandstoffen aangezien deze transport ontmoedigen wat leidt tot minder ruimtegebruik, verkeer en files, maar ook onrechtstreeks door onder meer de woonbeslissingen van huishoudens te beïnvloeden. Aangezien er zowel een directe impact is op milieu en ruimte van transportbelastingen, kunnen deze teruggevonden worden onder de fiches van de gecombineerde milieu- en ruimtegerelateerde belastingen.

Energiebelastingen:
- Accijnzen (en bijdrage op de energie) op benzine, diesel, stookolie, aardgas, kolen, elektriciteit, butaangas, propaangas en andere energieproducten (federaal);
- Offshoretoeslag;
- Fapetro-bijdrage;
- APETRA-bijdrage;
- BOFAS-bijdrage benzine en diesel;
- Federale toeslag groenestroomcertificaten;
- Federale toeslag voor de financiering van offshore windturbineparken;
- Bijdrage Energiefonds;
- Tarief voor openbare dienstverplichtingen voor de financiering van de steunmaatregelen voor HNE en WKK;
- Toeslag voor de taksen op “masten” en “sleuven” in Vlaanderen;
- Veiling van emissierechten van het Europese systeem van emissiehandel;
- Repartitiebijdrage (Nucleaire rente);
- Heffing directe lijnen.

Transportbelastingen:
- Taks op de inscheping van een luchtvaartuig (‘vliegtaks’)
- Verkeersbelasting;
- Belasting op inverkeerstelling;
- Kilometerheffing voor vrachtwagens (rekeningrijden).

Vervuilingsbelastingen:
- Verpakkingsheffing op wegwerpdrankverpakkingen;
- Storten en verbranden van afval;
- Preventie en het beheer van verpakkingsafval;
- Grondwaterheffing;
- Afvalwaterheffing;
- Mestheffing;
- Riviervisserij en Jachtverloven;
- VLAREM-dossiertaks.

Belasting op hulpbronnen
- Grondwaterheffing

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

4 INVENTARIS EN VERKENNENDE ANALYSE VAN RUIMTEGERELATEERDE BELASTINGEN

In dit deel zullen alle ruimtegerelateerde belastingen worden geanalyseerd, die voordien nog niet in de lijst van milieugerelateerde belastingen waren opgenomen. Daarnaast zullen we voor milieugerelateerde belastingen onderzoeken welke belastingen ook onder de categorie van ruimtegerelateerde belastingen vallen. Deze belastingen zullen vallen onder de categorie van de gecombineerde milieu- en ruimtegerelateerde belastingen (zie fiches in bijlage). Zo dienen voor ruimtegerelateerde belastingen ook de transportbelastingen meegenomen te worden. Deze zitten reeds in de inventaris van milieugerelateerde belastingen, maar ook de impact op ruimte(gebruik) dient meegenomen te worden. Op die manier wordt het ruimtelijke perspectief voor milieugerelateerde belastingen meegenomen waar dit relevant is en omgekeerd ook de milieu-impact van ruimtegerelateerde belastingen.

4.1 RUIMTEGERELATEERDE BELASTINGEN

We maken eerst een inventaris van ruimtegerelateerde belastingen. In een volgende fase zal verkend worden welke indicatoren er ontwikkeld kunnen worden op basis van deze belastingen. Voor de inventaris van ruimtegerelateerde belastingen baseren we ons in het bijzonder op de Vlaamse Codex Ruimtelijk Ordening (VCRO). Niettemin worden ook andere bronnen geraadpleegd om het ruimtegerelateerde belastingen te identificeren, zoals het jaarverslag van de (Vlaamse Belastingsdienst, 2022) en interviews met experts.[8]

We identificeerden de volgende ruimtegerelateerde belastingen:

1. Planbatenheffing
2. Heffing op ongeschikte en onbewoonbare woningen
3. Heffing op leegstand en verwaarlozing van bedrijfsgebouwen
4. Activeringsheffing
5. Onroerende voorheffing
6. Registratiebelastingen
7. Erfbelasting

We bespreken de ruimtegerelateerde belastingen hieronder uitvoerig aangezien deze geen deel uitmaakten van vorige studies over milieu- of omgevingsgerelateerde belastingen. Meer informatie kan ook teruggevonden worden in de fiches in bijlage.

4.1.1 Planbatenheffing

De planbatenheffing[9] is een belasting op de meerwaarde die een perceel krijgt door een bestemmingswijziging. De belasting is verschuldigd wanneer een in werking getreden ruimtelijk uitvoeringsplan op een perceel één of meer van bestemmingswijzigingen doorvoert waardoor een meerwaarde ontstaat.[10] Een voorbeeld hiervan is het geval dat de bestemmingswijziging van een

[8] Er werden interviews uitgevoerd met Geert Goeyvaerts, Liesbeth Van Damme en Griet Lievois.
[9] Voor meer info, zie Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO): https://codex.vlaanderen.be/portals/codex/documenten/1018245.html
[10] De planbatenheffing wordt berekend uitgaande van de vermoede meerwaarde van een perceel ten gevolge van de bestemmingswijziging en op basis van de oppervlakte van de bestemmingswijziging op het perceel. De oppervlakte van het perceel is de bij het kadaster gekende oppervlakte.

zone van de categorie van gebiedsaanduiding ‘bos’, ‘overig groen’ of ‘reservaat en natuur’ valt, naar een zone onder de categorie van gebiedsaanduiding ‘landbouw’, ‘wonen’, ‘recreatie’, ‘bedrijvigheid’ of ‘gebied voor de winning van oppervlaktedelfstoffen’.

Op basis van eerder onderzoek (IDEA Consult, 2020) blijkt dat de grote keuzes op gebied van ruimtelijke planning slechts in beperkte mate beïnvloed worden door de planbatenheffing, in sommige gevallen kunnen planbaten wel leiden tot bijvoorbeeld een hogere dichtheid, of tot bijkomende verharding of extra ruimtebeslag.

De inkomsten van de heffing kunnen ook bijdragen aan de financiering van het ruimtelijk beleid in Vlaanderen, maar deze zijn in vergelijking met andere belastinginkomsten beperkt in omvang (voor de periode 2010-2017 bedroegen deze in totaal 45 miljoen euro, (IDEA Consult, 2020). Globaal genomen is de impact op zowel het ruimte(gebruik) als het milieu van de planbatenheffing dus veeleer beperkt, en bovendien is er enkel een directe impact op ruimte.

4.1.2 Heffing op leegstand en verwaarlozing van bedrijfsgebouwen

Wat betreft belastingen op leegstand en verkrotting is er ten eerste de heffing op leegstand en verwaarlozing van bedrijfsgebouwen. Enerzijds heeft de heffing als doelstelling om de negatieve effecten op de onmiddellijke omgeving te ontmoedigen. Anderzijds heeft de heffing als doel om bijkomend aansnijden van onbebouwde ruimte op andere plaatsten te beperken. De opbrengsten van de heffing komen terecht in het Vernieuwingsfonds dat financiële steun geeft aan projecten die leegstaande sites nieuw leven inblazen. Alle leegstaande en verwaarloosde bedrijfsruimten worden opgenomen in een inventaris die jaarlijks wordt bijgewerkt. De heffing dient betaald te worden door de persoon die de volle eigendom, het vruchtgebruik, het recht van opstal of erfpacht heeft van een bedrijfsgebouw dat drie opeenvolgende jaren in de inventaris is opgenomen.

Leegstaande en verwaarloosde bedrijfsruimten worden belast door het Vlaamse Gewest. Voor aanslagjaar 2022 werden 929 aanslagbiljetten aangemaakt (943 voor 2021), voor een totaal gekohierd bedrag van 31,4 miljoen euro. Er zijn nog geen inningscijfers beschikbaar voor 2022. Voor 2020 bedraagt het inningspercentage ongeveer 87%, wat nog verder kan oplopen (Vlaamse Belastingsdienst, 2022). De gemeenten kunnen op deze gewestelijke belasting opcentiemen vestigen.

Een hogere heffing stimuleert een efficiënter ruimtegebruik door eigenaars van leegstaande en verwaarloosde bedrijfsgebouwen aan te moedigen deze aan te pakken. Het is evenwel niet duidelijk of activering met een nieuwe invulling als ruimtebeslag altijd de beste optie is, zo kan slopen vanuit milieu- en ruimtelijk perspectief in bepaalde gevallen een betere optie zijn voor ‘ongunstige locaties’. Een ruime meerderheid (65%) van de bedrijfsruimte in de leegstandsinventaris ligt namelijk in buitengebied (IDEA Consult, 2017). De belastingbasis is het geïndexeerd kadastraal inkomen, en bijgevolg is er dus geen directe ruimtelijke differentiatie van deze heffing aangezien deze enkel op de waardebepaling is gebaseerd en niet op de ruimtelijke ligging.

4.1.3 Leegstandsheffing op ongeschikte en onbewoonbare woningen

Een tweede leegstandsheffing is deze op ongeschikte en onbewoonbare woningen (ook wel ‘krotbelasting’ genoemd) en heeft als doel om de verloedering van de leefomgeving tegen te gaan.

De vermoede meerwaarde van een perceel wordt berekend in overeenstemming met de aard van de bestemmingswijze (gaande van 4,5 euro tot 117,64 euro per m²). Voor de berekening van de planbatenheffing wordt het bedrag van de vermoede meerwaarde van een perceel verdeeld in schijven, die elk onderworpen worden aan een specifiek heffingspercentage.

Deze belasting is verschuldigd als het gebouw of de woning gedurende twaalf opeenvolgende maanden in de inventaris van ongeschikt of onbewoonbaar verklaarde woningen opgenomen is.

Op basis van kwalitatief onderzoek (Sterkens et al., 2013) blijkt globaal genomen dat deze heffing haar doel bereikt om leegstand te beperken. Bovendien leveren veel eigenaars ook inspanningen om leegstand weg te werken alvorens deze heffingsplichtig wordt. Indien het toch tot een heffing komt, worden de meeste panden na twee tot drie jaar geactiveerd. Niettemin blijft er een minderheid van panden bestaan die niet geactiveerd worden. Op basis van dit onderzoek kunnen we concluderen dat globaal genomen de leegstandsheffing een stimulans geeft tot herbestemming en zo het ruimtegebruik efficiënter in te vullen. Niettemin kan ook hier op bepaalde locaties slopen meer aangewezen zijn dan het gebouw een nieuwe invulling te geven.

Naast deze belasting kunnen Vlaamse gemeenten ook zelf belastingen heffen en innen om leegstand en verwaarlozing tegen te gaan.[11] Meer bepaald als een gemeente geen opcentiemen heft, kan deze een eigen belasting invoeren.[12]

4.1.4 Activeringsheffing

Een derde leegstandsheffing is de activeringsheffing op onbebouwde bouwgronden in woongebied en onbebouwde kavels. Hoewel dit een gemeentelijke belasting betreft (en dus in principe geen deel uitmaakt van deze studie), bespreken we deze hier kort als illustratie en binnen de context van andere leegstandheffingen.

Deze activeringsheffing maakt deel uit van het Vlaamse decreet grond- en pandenbeleid, maar is een mogelijkheid en geen verplichting. Gemeenten zijn dus gemachtigd tot het heffen van een jaarlijkse belasting, geheven op onbebouwde bouwgronden in woongebied of onbebouwde kavels.[13] Gemeenten die geen activeringsheffing hanteren dienen twee maal per jaar de woningbehoeften aftoetsen aan het bouwpotentieel (Sterkens et al., 2013).[14]

4.1.5 Onroerende voorheffing

De onroerende voorheffing is een jaarlijkse belasting op onroerende goederen, zijnde: gronden, gebouwen en sommige soorten van bedrijfsuitrusting. Hoewel de primaire doelstelling van deze belasting het genereren van inkomsten is, heeft deze ook een impact op de ruimte en het ruimtegebruik. De onroerende voorheffing wordt berekend op basis van het kadastraal inkomen, wat een fictief inkomen is dat wordt geacht overeen te stemmen met het gemiddeld jaarlijks netto-inkomen dat van een onroerend goed kan bekomen worden.

Doordat de onroerende voorheffing hoger is in stedelijke gebieden in vergelijking met landelijke gebieden kan deze mensen fiscaal aanmoedigen om buiten het stedelijk gebied te gaan wonen. Dit is echter contraproductief vanuit het oogpunt dat stedelijk wonen en kernverdichting dient aangemoedigd te worden omdat dit een duurzamere levensstijl mogelijk maakt (bv. toegang tot publiek transport) (Ryckewaert et al., 2018).[15]

---

[11] https://www.vlaanderen.be/heffing-op-ongeschikte-en-onbewoonbare-woningen
[12] https://www.vlaanderen.be/heffing-leegstand-en-verwaarlozing-van-bedrijfsgebouwen/tarieven-in-de-heffing-leegstand-en-verwaarlozing-van-bedrijfsgebouwen
[13] https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1017900&param=inhoud&AID=1108716
[14] Decreet van 27 maart 2009 betreffende het gronden pandenbeleid.
[15] Sommige experts pleiten er daarom voor om de onroerende voorheffing en haar grondslag te hervormen (Ryckewaert et al., 2018), terwijl andere experts deze liever zouden behouden mits actualisatie en daarnaast ander sturend fiscaal beleid invoeren. Bron: interview met Geert Goeyvaerts, 21 juni 2023.

Gemeenten kunnen sinds 2019 het bedrag van de onroerende voorheffing laten variëren naargelang de locatie (bv. buurten) en de categorie van belastingplichtige (bv. bedrijven en particulieren). Voor aanslagjaar 2022 hanteerden slechts zes gemeenten een vorm van differentiatie. Bovendien overstijgt het fiscaal sturen van ruimtegebruik in veel gevallen de gemeentelijke grenzen.

4.1.6 Registratiebelasting

De registratiebelasting is een verzamelnaam voor de heffingen die betaald moeten worden naar aanleiding van de registratie van een onderhandse of authentieke akte en bestaat uit vier types belastingen (zie fiche R05). Aangezien het verkooprecht het overgrote deel van de inkomsten uit de registratiebelasting uitmaakt en de sterkste link met ruimtelijke ordening heeft, focussen we hierop. Hoewel ook deze belasting als primair doel heeft om inkomsten te generen, heeft deze ook een ruimtelijke impact.

De hoogte van registratierechten (transactiekosten) kan soms tegenstelde effecten teweegbrengen. Enerzijds kunnen lagere registratierechten (voor de eerste eigen woning) de verhuismobiliteit aanmoedigen aangezien de verkooprechten minder een belemmering vormen bij het kiezen van een woning in functie van gezinsgrootte, woon-werkmobiliteit of specifieke noden. Op die manier kan een lagere belasting bijdragen aan een meer efficiënt ruimtegebruik (Ryckewaert et al., 2018). Op basis van een studie in Canada (Toronto) (Han et al., 2022) blijkt dat een stijging van de transactiekosten leidde tot een daling van de verhuismobiliteit van eigenaars-bewoners. Wat betreft de impact van hoger transactiekosten op mobiliteit kwam een studie in het Verenigd Koninkrijk (Hilber & Lyytikäinen, 2017) tot de conclusie dat een hogere transactiekost een negatieve impact heeft op de woonmarkt door verhuizingen omwille van gezinsreden te ontmoedigen (wijziging gezinsgrootte, andere levensfase), terwijl de impact op verhuizingen omwille van arbeidsredenen niet werd vastgesteld. Anderzijds kunnen lagere registratierechten mensen ertoe aanzetten om ruimer te wonen. Hoewel we geen evidentie vonden dat het verhogen van de registratierechten mensen zou aanzetten om kleiner te gaan wonen, blijkt uit een studie voor Denemarken wel dat woonsubsidies de grootte van gekochte woningen doet toenemen (Hanson, 2012).[16]

[16] Ook de impact van belastingkortingen, zoals het verlaagd tarief in de registratiebelasting voor ingrijpende energetische renovatie of sloop en herbouw, dient rekening mee gehouden te worden. Zo had de afschaffing van de woonbonus wellicht een negatieve impact had op het ruimtelijk gebruik omwille van de verhoging van de koopkracht en zo ruimer wonen te stimuleren (Ryckewaert et al., 2018).

5 VERKENNING VAN LOKALE OMGEVINGSBELASTINGEN

Naast de belastingen op federaal en Vlaams niveau, zijn er nog lokale omgevingsgerelateerde belastingen. In dit deel bespreken we kort de voornaamste omgevingsgerelateerde belastingen op gemeentelijke niveau.[17] In onderstaande tabel beperken we ons tot de belangrijkste 15 belastingen in functie van inkomsten. Deze zijn goed voor 5,26 miljard van de in totaal 5,47 miljard euro eigen belastinginkomsten van alle Vlaamse gemeenten in 2021, wat overeenkomst met ongeveer 96%.

Het valt op dat 11 van de 15 belastingen een impact hebben op milieu en/of ruimte. Budgettair gesproken vormen de opcentiemen op de onroerende voorheffing de voornaamste belasting, en de grootste op gebied van ruimtelijke impact. Met betrekking tot ruimte volgen daarna de belasting op motorvoertuigen en tweede verblijven, gevolgd door de heffing op leegstaande woningen en gebouwen en de belasting op masten en pylonen die een veel kleiner aandeel in de begroting uitmaken. Wat betreft milieugerelateerde belastingen zorgen de belasting op motorvoertuigen[18], drijfkracht en 'diftar/ophaalronde' voor de meeste inkomsten, gevolgd door 'afgifte van zakken, klevers en recipiënten', 'verspreiding kosteloos reclamedruk', jaarlijkse huisvuilbelasting en de jaarlijkse milieubelasting. De milieugerelateerde belastingen zijn samen goed voor 7,1% van de inkomsten, terwijl alle omgevingsgerelateerde belastingen samen goed zijn voor ongeveer 55%.

Tot slot is het belangrijk om op te merken dat deze tabel een globaal beeld geeft over welke omgevingsgerelateerde belastingen gebruikt worden door gemeenten in Vlaanderen. Elke gemeente kan eigen beleidsaccenten leggen, en we zien dat ze dat ook doen in de praktijk. Gemiddeld maken gemeente gebruik van ongeveer 19 belastingen, terwijl er in totaal ongeveer 100 verschillende types van belastingen bestaan op gemeentelijk niveau.

Gemeentelijke belastingen - top 15 (2021)	Totaal bedrag	Percentage	Milieu en/of ruimte?
Opcentiemen op de onroerende voorheffing	€ 2.479.221.148	45,29%	Ruimte
Aanvullende belasting op de personenbelasting	€ 2.103.132.122	38,42%	
Motorrijtuigen	€ 112.896.986	2,06%	Milieu & ruimte
Tweede verblijven	€ 100.319.346	1,83%	Ruimte
Drijfkracht	€ 95.304.411	1,74%	Milieu
Boetes	€ 60.409.476	1,10%	
Diftar/ophaalronde	€ 52.878.887	0,97%	Milieu
Algemene gemeentebelasting	€ 43.978.955	0,80%	
Algemene bedrijfsbelasting	€ 37.595.587	0,69%	
Afgifte zakken, klevers, recipiënten	€ 37.495.381	0,68%	Milieu
Verspreiding kosteloos reclamedrukwerk	€ 31.726.519	0,58%	Milieu
Jaarlijkse huisvuilbelasting	€ 30.395.748	0,56%	Milieu
Leegstaande woningen en gebouwen	€ 29.893.961	0,55%	Ruimte
Jaarlijkse milieubelasting	€ 29.286.706	0,53%	Milieu
Masten en pylonen	€ 15.667.471	0,29%	Ruimte
Totaal top 15 budgetair	**€ 5.260.202.703**	**96,09%**	

Tabel 1: Overzicht gemeentelijke belastingen (Vlaamse Overheid - Agentschap Binnenlands Bestuur, 2021)

[17] Provinciale belastingen laten we buiten beschouwing.
[18] Aanvullende gemeentelijke belasting op de verkeersbelasting.

6 BLAUWDRUK VAN EEN OMGEVINGSINDICATORENSET

In dit deel zullen we de mogelijkheid onderzoeken om indicatoren op basis van omgevingsgerelateerde belastingen op te stellen. Voor elke omgevingsgerelateerde belasting werd een fiche (zie bijlage) opgemaakt die minstens de volgende informatie bevat: definitie, bevoegdheid, categorie, doelstelling, invoeringsdatum, databeschikbaarheid, belastingbasis, tariefstructuur, impact op milieu en impact op ruimte. Op basis hiervan zal onderzocht worden in hoeverre en onder welke voorwaarden een concrete vertaling van omgevingsgerelateerde belastingen naar indicatoren kan gebeuren.

De overkoepelende set van omgevingsgerelateerde belastingen bestaat uit de volgende 3 types:
- Milieugerelateerde belastingen
- Ruimtegerelateerde belastingen
- Gecombineerde milieu- en ruimtegerelateerde belastingen

In onderstaande tabel worden de voornaamste omgevingsgerelateerde belastingen geclassificeerd. Voor deze belastingen kan eveneens een fiche worden teruggevonden in de bijlage.

Gecombineerde milieu- en ruimtegerelateerde belasting	Milieugerelateerde belasting	Ruimtegerelateerde belasting
Accijnzen op transportbrandstoffen	Accijnzen op elektriciteit en aardgas	Planbatenheffing
Verkeersbelasting	Accijnzen op stookolie, kolen en overige energieproducten	Heffing op ongeschikte en onbewoonbare woningen
Belasting op inverkeerstelling	Heffing directe lijnen	Heffing op leegstand en verwaar-lozing van bedrijfsgebouwen
Kilometerheffing (voor vrachtwagens)	Nucleaire rente	Activeringsheffing
Taks op de inscheping van een luchtvaartuig (vliegtaks)	Veiling van ETS-emissierechten	Onroerende voorheffing
	FAPETRO-bijdrage	Registratiebelastingen
	APETRA-bijdrage	
	Verpakkingsheffing	
	Afvalstoffenheffing	
	Grondwaterheffing	
	Afvalwaterheffing	
	Overwinstbelasting elektriciteit	

Tabel 2: Een overzicht van omgevingsgerelateerde belastingen

Om de lijst van omgevingsgerelateerde belastingen te vertalen naar een indicatorenset dient een interpretatie gegeven te worden aan de hoogte van het tarief (cf. tariefindicatoren) of de inkomsten (cf. inkomstenindicatoren).[19] Voor milieu is een indicator betekenisvol omwille van eenduidige interpretatie en de beleidsdoelstellingen die hieraan gekoppeld kunnen worden. Een hoger tarief of meer inkomsten wijzen op een positieve milieu-impact.

Voor ruimte is dit minder voor de hand liggend, aangezien ruimtegerelateerde belastingen zowel positieve als negatieve effecten op ruimte(gebruik) kunnen teweegbrengen. Op basis van deze vaststelling lijkt het opstellen van een ruimtegerelateerde indicator en bij uitbreiding een overkoepelende omgevingsindicator niet opportuun.

De transportbelastingen en de accijnzen op transportbrandstoffen vormen hierop wel een uitzondering. Een verhoging van deze transportbelastingen heeft namelijk zowel een directe positieve impact op milieu en op ruimte. Voor de geïdentificeerde gecombineerde milieu- en ruimtegerelateerde belastingen is het opstellen van een indicator dus wel mogelijk. Dit vormt dan een aanvulling op de reeds bestaande indicator(en) over milieugerelateerde belastingen. Meer bepaald wordt aan de belastingen die een combinatie van milieu- en ruimtegerelateerde belasting vormen de ruimtelijke dimensie toegevoegd.

Samengevat is het dus mogelijk om geaggregeerde indicatoren op te stellen voor milieugerelateerde belastingen en de gecombineerde milieu- en ruimtegerelateerde belastingen. Voor ruimtegerelateerde belastingen is dit niet mogelijk aangezien deze niet eenduidig geïnterpreteerd kunnen worden. Aangezien niet alle categorieën kunnen vertaald worden naar indicatoren is ook een overkoepelende omgevingsindicator niet mogelijk op basis van de bestaande kennis over de impact op milieu en ruimte. Dit lijkt ons enkel mogelijk indien op basis van toekomstig onderzoek per ruimtegerelateerde belasting onderzocht wordt wat de effectieve impact op ruimte is in algemene termen. Daarenboven zal er blijvend rekening mee gehouden moeten worden dat de impact op ruimte afhankelijk is van de locatie en kan veranderen doorheen de tijd. De ontwikkeling van indicatoren op basis van ruimtegerelateerde en bij uitbreiding omgevingsgerelateerde belastingen zal daarom ook na verder onderzoek zeer uitdagend zijn, en de haalbaarheid hiervan zal verder onderzocht dienen te worden.

Voor de opmaak van indicatoren voor milieugerelateerde belastingen en de gecombineerde milieu- en ruimtegerelateerde belastingen dient gewerkt te worden met een combinatie van indicatoren om de tekortkomingen van individuele types van indicatoren op te vangen. Zo kan de combinatie van inkomstenindicatoren en tariefindicatoren een meer volledig en genuanceerd beeld geven. Voor de uitwerking van deze indicatoren zijn in principe alle databronnen en gegevens voorhanden, gegeven dat deze dezelfde zijn die nodig zijn voor de opmaak van milieugerelateerde belastingen.

[19] We laten andere types van indicato ren hier buiten beschouwing.

7 CONCLUSIE

Wat betreft milieugerelateerde belastingen kan een vergroening van de belastingen gerealiseerd worden op drie manieren (Bachus, 2020). Ten eerste door de introductie van nieuwe milieugerelateerde belastingen, bijvoorbeeld het invoeren van de 'vliegtaks' (ingevoerd op 1 april 2022). Ten tweede door het verhogen van de tarieven van bestaande milieugerelateerde belastingen, bijvoorbeeld door de accijnzen op brandstoffen te verhogen. En ten derde door het inbrengen van milieuaccenten in bestaande belastingen, zoals de hervorming van de verkeersbelastingen in Vlaanderen in 2016.

Voor ruimtegerelateerde belastingen is het daarentegen niet eenduidig in welke gevallen de invoering van nieuwe belastingen, aanpassing van tarieven en hervormingen van belastingen een duurzaam invulling van de ruimte en het ruimtegebruik bevorderen. De impact van ruimtegerelateerde belastingen kan zowel negatief als positief zijn en is bovendien afhankelijk van de locatie. Dit impliceert dat een ruimtegerelateerde indicator niet duidelijk maakt hoe de impact op ruimte(gebruik) evolueert. In tegenstelling tot de inkomstenindicator voor milieugerelateerde belastingen, kunnen we een inkomstenindicator voor ruimtegerelateerde belastingen niet eenduidig interpreteren. Hetzelfde geldt overigens voor de opmaak van tariefindicatoren voor ruimtegerelateerde belastingen.

Dit onderzoeksrapport komt tot de vaststelling dat het opstellen van een omgevingsindicator, op basis van zowel indicatoren over belastingen met een impact op milieu en ruimte, niet opportuun is. Wel kan een geaggregeerde indicator worden opgesteld voor milieugerelateerde belastingen en de gecombineerde milieu- en ruimtegerelateerde belastingen. Voor ruimtegerelateerde belastingen is dit echter niet mogelijk. Op basis van onze analyse komen we daarom tot de conclusie dat het enkel mogelijk is om een partiële omgevingsindicator op te stellen, die grotendeels overeenstemt met de bestaande milieu-indicator en waaraan de ruimtelijke component voor bepaalde belastingen kan worden toegevoegd. Dit kan bijvoorbeeld voor de verkeersbelasting aangezien deze zowel een directe impact heeft op het milieu als ruimte door rijden te ontmoedigen.

Tot slot geven nog als reflectie mee dat het ruimtelijk beleid hoofdzakelijk door andere beleidsinstrumenten wordt vormgegeven dan belastingen. We vermoeden dat een mogelijke verklaring is dat de ruimtelijke dimensie bij ruimtegerelateerde belastingen het moeilijk maakt om de gewenste effecten per locatie te stimuleren of ongewenste effecten tegen te gaan. Verder onderzoek kan hierop een antwoord bieden, en onderzoeken welke combinatie van beleidsinstrumenten het meest aangewezen is.

REFERENTIES

Avi-Yonah, R. S. (2005). The Three Goals of Taxation. *SSRN Electronic Journal*. https://doi.org/10.2139/ssrn.796776

Bachus, K. (2013). *Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen: Actualisatie en uitdieping* (p. 126). VMM-MIRA.

Bachus, K. (2016). How to tell green from grey? Towards a methodological framework for evaluating the greening of national tax systems. *Ecological Indicators*, *71*, 229–238. https://doi.org/10.1016/j.ecolind.2016.04.009

Bachus, K. (2017). *The use of environmental taxation as a regulatory policy instrument*. 198.

Bachus, K. (2020). Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen: Actualisatie indicatoren. *HIVA, KU Leuven*, 122.

Bachus, K., & Defloor, B. (2011). *Indicatoren voor de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen. Studie uitgevoerd in opdracht MIRA, Milieurapport Vlaanderen, MIRA/2011/05—KU Leuven*. https://kuleuven.limo.libis.be/discovery/fulldisplay/lirias1899167/32KUL_KUL:Lirias

Bachus, K., Defloor, B., Gent, H., Ootegem, L. V., & Leuven, K. U. (2004). *Indicatoren voor de vergroening van de fiscaliteit in Vlaanderen*.

Han, L., Ngai, L. R., & Sheedy, K. D. (2022). *To Own or to Rent?The Effects of Transaction Taxes on Housing Markets*.

Hanson, A. (2012). Size of home, homeownership, and the mortgage interest deduction. *Journal of Housing Economics*, *21*(3), 195–210. https://doi.org/10.1016/j.jhe.2012.06.001

Hilber, C. A. L., & Lyytikäinen, T. (2017). Transfer taxes and household mobility: Distortion on the housing or labor market? *Journal of Urban Economics*, *101*, 57–73. https://doi.org/10.1016/j.jue.2017.06.002

IDEA Consult. (2017). *Evaluatie van de effectiviteit van het beleidsinstrumentarium inzake leegstaande en/of verwaarloosde bedrijfsruimten*. Vlaams Departement Omgeving. https://archief.algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/bitstream/handle/acd/229961/W_Eindrapport%20Evaluatie%20Leegstandsinstrumentarium_DEF.pdf

IDEA Consult. (2020). *Evaluatie van de effectiviteit van de planbatenregeling: Eindrapport*. Vlaams Departement Omgeving.

OECD. (2021). *Revenue Statistics*. OECD.

OECD. (2022). *Pricing Greenhouse Gas Emissions: Turning Climate Targets into Climate Action*. https://www.oecd.org/tax/tax-policy/pricing-greenhouse-gas-emissions-turning-climate-targets-into-climate-action.htm

Pigou, A. (1920). *The Economics of Welfare*. https://link.springer.com/book/9780230249318

Pisman, A., Vanacker, S., Bieseman, H., Vanongeval, L., Van Steertegem, M., Poelmans, L., & Van Dyck, K. (2021). *Ruimterapport Vlaanderen 2021: Deel 1*. Vlaams Departement Omgeving.

Ryckewaert, M., Van den houte, K., Brusselsmans, L., Hubeau, B., & Vermeir, D. (2018). *De juridische en fiscale oorzaken van ondoordacht ruimtegebruik*. Vlaams Departement Omgeving.

Sterkens, D., Coppens, T., & Van Acker, M. (2013). *Leegstand en herbestemming: Inventariserend onderzoek naar beleid en maatregelen*. De Interlokale Vereniging Kenniscentrum Vlaamse Steden.

Valsecchi, C., ten Brink, P., Bassi, S., Withana, S., Lewis, M., Best, A., Oosterhuis, F. H., Dias Soares, C., Rogers-Ganter, H., & Kaphengst, T. (2009). *Environmentally Harmful Subsidies: Identification and Assessment*. IEEP.

Vlaamse Belastingsdienst. (2022). *Jaarverslag Vlaamse Belastingdienst*. Vlaamse Belastingsdienst.

Withana, S., Ten Brink, P., Franckx, L., Hirschnitz-Garbers, M., Mayeres, I., Oosterhuis, F., & Porsch, L. (2012). *Study supporting the phasing out of environmentally harmful subsidies*.

bijlage 1 Fiches omgevingsgerelateerde belastingen

Fiche - Sjabloon met toelichting	
Naam	Naam van de belasting
Bevoegdheid	Federaal of Vlaams (gewest)
Definitie	In het kort uitgelegd wat de belasting inhoudt.
Categorie	Energie, transport, vervuiling, hulpbronnen, en ruimte
Doelstelling	Doelstelling(en) waarmee de maatregel werd ingevoerd.
Impact op milieu	De directe impact op milieu, eventueel indirecte effecten kort bespreken.
Impact op ruimte	De directe impact op ruimte, eventueel indirecte effecten kort bespreken.
Databeschikbaarheid	Zowel voor de belastinginkomsten als voor de -tarieven geven we weer of de data eenvoudig te vinden zijn (beschikbaar in één dataset op een website) of dan wel met moeite moeten opgespoord worden (zoektocht in begrotingsdocumenten of parlementaire discussies, of op te vragen bij de overheidsadministratie).
Verzamelinstantie, te vinden op website?	De link of verwijzingen naar de websites of publicaties waar de data te vinden is, of bij welke administratie op te vragen.
Invoering	Jaar van invoering van de maatregel
Recentheid data	Tot welk jaar data werd gevonden.
Begin tijdreeks	Eerste jaar waarvoor data werden gevonden.
Doelgroep	Doelgroep (betaler) van de belasting of begunstigde van de belastingkorting.
Belastingbasis (eenheid)	De basis waarop de belasting wordt geheven. Bv. aantal liter van een brandstof, kWh verbruik, een vast bedrag per jaar, de inschrijving van een voertuig, de emissie van een polluent, het aantal ton afval …
Tariefstructuur	Uitleg over de tarieven van de belastingen, inclusief differentiaties naar doelgroep, verbruik …
Opmerkingen	Eventuele opmerkingen die relevant zijn en hoger nog niet werden vermeld.

B1.1 FICHES GECOMBINEERDE MILIEU- EN RUIMTEGERELATEERDE BELASTINGEN

Fiche A1. Accijnzen op transportbrandstoffen	
Naam	Accijnzen op transportbrandstoffen (inclusief bijdrage op de energie en bijzondere accijnzen)
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Indirecte belastingen op het verbruik van transportbrandstoffen
Categorie	Energie
Doelstelling	Oorspronkelijk enkel het genereren van overheidsinkomsten. De laatste jaren kan een zekere milieuoverweging worden toegevoegd.
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door het verbruik van transportbrandstoffen en bijgevolg vervuiling te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Positieve impact op ruimte(gebruik) door rijden te ontmoedigen wat een positieve impact heeft op het verkeer en files, maar indirect door bv. locatie van woning t.o.v. werk te beïnvloeden.
Databeschikbaarheid	- Inkomsten: cijfers in grote lijnen op Docufin te downloaden, maar voor detailcijfers moet een aanvraag bij de FOD Economie worden gedaan.
Verzamelinstantie, te vinden op website?	- Inkomsten: Docufin; detailcijfers op aanvraag bij de FOD Economie. - Tarieven: Fiscaal Memento of www.petrolfed.be

Invoering	1971
Recentheid data	Zeer recent
Begin tijdreeks	1 januari 1971
Doelgroep	Bestuurders van voertuigen die rijden op benzine en diesel.
Belastingbasis (eenheid)	Hoeveelheid aangekochte transportbrandstof (EUR/liter)
Tariefstructuur	Vast tarief per liter, maar verschillend voor verschillende brandstoffen. Benzine (95 en 98) en diesel hebben, gevolgd door kerosine als motorbrandstof en diesel; LPG heeft een nultarief, net als kerosine voor vliegverkeer.
Vrijstellingen en kortingen	- Vrijstelling voor kerosine voor vliegverkeer (behalve plezierluchtvaart) - Nultarief voor personenwagens op LPG - Vrijstelling voor internationale scheepvaart - Vrijstelling voor binnenvaart
Opmerkingen	Met de federale 'taxshift' van 2015-2018 zijn de accijnzen voor diesel en benzine op gelijk niveau gebracht.

Fiche A2. Verkeersbelasting	
Naam	Verkeersbelasting (VB)
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Belasting op motorvoertuigen die personen en goederen over de weg vervoeren.
Categorie	Transport
Doelstelling	Financieel; sinds 2016 mede berekend op basis van milieufactoren.
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door rijden te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Positieve impact op ruimte(gebruik) door rijden te ontmoedigen.
Databeschikbaarheid	Inkomsten en tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: Studiedienst Vlaamse Regering Tarieven: fiscaal memento, www.belastingen.vlaanderen.be
Invoering	1981
Recentheid data	Inkomsten: 2020 Tarieven: 2023
Begin tijdreeks	1981
Doelgroep	Gebruikers van stoom- of motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers
Belastingbasis (eenheid)	€/voertuig per jaar
Tariefstructuur	Alle Vlaamse gemeenten heffen een opdeciem van 10% bovenop deze Vlaamse belasting; het gemeentelijk tarief wordt mee geïntegreerd in het Vlaamse.
Vrijstellingen en kortingen	Vrijstellingen: - Voertuigen met maatschappelijk nut (o.a. defensie, hulpdiensten, ordehandhaving …). - Voertuigen voor occasioneel gebruik. - Voertuigen die uitsluitend gebruikt worden als persoonlijk vervoermiddel voor een persoon met een handicap. - Personenwagens die 100% of elektriciteit of waterstof rijden. - Personenwagens die geheel of gedeeltelijk op aardgas rijden. - Plug-in hybride voertuigen die met de stekker kunnen opgeladen worden en een CO_2-uitstoot per km hebben van minder dan 50 g. Deze vrijstellingen gelden niet voor voertuigen van leasingmaatschappijen. Verminderingen: - Voertuigen die rechtstreeks aan de eigenlijke havenactiviteit deelnemen, voor het vervoer van goederen. Het gaat hier enkel over lichte vrachtauto's,

	vrachtauto's, tractoren, aanhangwagens ...: de belasting wordt met 75% verminderd voor de voertuigen die uitsluitend binnen het gebied van een zee - of binnenhaven worden gebruikt. - Autocars die gebruik worden voor het bezoldigd vervoer van personen: 10% korting. - LPG-voertuigen: forfaitaire vermindering van 100 EUR (geïndexeerd).
Opmerkingen	Hervormd (vergroend) in 2016.

Fiche A3. Belasting op Inverkeerstelling	
Naam	Belasting op Inverkeerstelling (BIV)
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	De belasting op de inverkeerstelling wordt geheven op wanneer (gespecifieerde) wegvoertuigen, luchtvaartuigen of boten op de openbare weg in het verkeer worden gesteld of wanneer zij worden gebruikt in België.
Categorie	Transport
Doelstelling	Financieel & ecologisch
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door rijden te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Positieve impact op ruimte(gebruik) door rijden te ontmoedigen.
Databeschikbaarheid	Inkomsten en tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: Studiedienst Vlaamse Regering Tarieven: Fiscaal memento
Invoering	1992
Recentheid data	Inkomsten: 2022 Tarieven: 2023
Begin tijdreeks	1992
Doelgroep	Iedereen die een nieuw of tweedehands voertuig in het verkeer wil brengen.
Belastingbasis (eenheid)	€/voertuig, eenmalig bij inschrijving
Tariefstructuur	Het tarief voor **privé-personenwagens** wordt berekend op basis van een ingewikkelde formule die rekening houdt met de CO_2-uitstoot van het voertuig, het brandstoftype, de uitstoot van fijn stof, de euronorm, de aanwezigheid van een roetfilter en de leeftijd van het voertuig. Het tarief voor leasing-personenwagens wordt berekend op basis van het vermogen van het voertuig. Alle Vlaamse gemeenten heffen een opdeciem van 10% bovenop deze Vlaamse belasting; het gemeentelijk tarief wordt mee geïntegreerd in het Vlaamse.
Vrijstellingen en kortingen	Vrijstellingen: - Voertuigen die uitsluitend gebruikt worden als persoonlijk vervoermiddel voor een persoon met een handicap. - Voertuigen bestemd voor export. - Personenwagens die 100% of elektriciteit of waterstof rijden. - Personenwagens die geheel of gedeeltelijk op aardgas rijden (tot 11 fiscale PK). - Plug-in hybride voertuigen die met de stekker kunnen opgeladen worden en een CO_2-uitstoot per km hebben van minder dan 50 g. Vermindering voor personenwagens die geheel of gedeeltelijk op aardgas rijden (+11 fiscale PK). Deze vrijstellingen gelden niet voor voertuigen van leasingmaatschappijen.
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 A4. Kilometerheffing

Naam	Kilometerheffing voor vrachtwagens (rekeningrijden)
Bevoegdheid	Gewestelijk (met samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten)
Definitie	De (slimme) kilometerheffing is een gedifferentieerde heffing per gereden kilometer in België voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton.
Categorie	Transport
Doelstelling	Financierend (wegennet verbeteren en buitenlandse gebruikers laten meebetalen). Milieuprestaties van het vervoerssysteem verbeteren.
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door rijden te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Positieve impact op ruimte(gebruik) door rijden te ontmoedigen.
Databeschikbaarheid	Tarieven en inkomsten: optimaal.
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: Viapass jaarverslagen Tarieven: www.viapass.be
Invoering	1 april 2016
Recentheid data	Inkomsten: 2022 Tarieven: 2023
Begin tijdreeks	Nvt
Doelgroep	Alle voertuigen voor goederenvervoer met een maximaal toegelaten totaalgewicht (MTT) van meer dan 3,5 ton die rijden op het Belgisch grondgebied (ook de buitenlandse vrachtwagens).
Belastingbasis (eenheid)	Gereden kilometers
Tariefstructuur	

	WALLONIË (EX BTW)			VLAANDEREN		
[€ / km]	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON
Euro 0	0,104	0,201	0,230	0,142	0,243	0,272
Euro 1	0,104	0,201	0,230	0,142	0,243	0,272
Euro 2	0,104	0,201	0,230	0,142	0,243	0,272
Euro 3	0,104	0,201	0,230	0,118	0,218	0,248
Euro 4	0,078	0,175	0,204	0,079	0,180	0,209
Euro 5	0,064	0,161	0,190	0,066	0,166	0,196
Euro 6	0,052	0,149	0,178	0,053	0,154	0,183

Bron: www.Viapass.be (tarieven dd 15/09/2023)

Vrijstellingen en kortingen	- Voertuigen waarvoor een vrijstelling expliciet dient te worden aangevraagd: voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor defensie, civiele bescherming, brandweer en politie, medische doeleinden of voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden.
	- Voertuigen waarvoor de vrijstelling automatisch geldt:
	  ○ werktuigmachines die geen goederen vervoeren, zoals mobiele kranen, hoogtewerkers/verreikers, graafmachines, bulldozers, betonpompen zonder mixer, dumpers
	  ○ voertuigen met proefritplaat ZZ
	  ○ oldtimers met een O-nummerplaat
	  ○ mobilhomes
	  ○ trekkers van kermiswoonwagens (als op de trekker 'kermis' staat vermeld)
	  ○ tractoren die nooit gebruikt worden als trekker (alleenrijdende tractors)
	  ○ bepaalde opleidingsvoertuigen

	- In Vlaanderen en Brussel mogen bedrijven de uitgaven aftrekken van hun vennootschapsbelasting. In Wallonië kan dat niet. - In Vlaanderen zijn de toegangswegen naar de havens vrijgesteld (Gent, Zeebrugge, Antwerpen).
Opmerkingen	
Meer informatie	Vlaamse overheid en Viapass

Fiche A5. Vliegtaks	
Naam	Vliegtaks (ook wel inschepingstaks genoemd)
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Taks op de inscheping van een luchtvaartuig (TILEA) De vliegtaks wordt geheven op de inscheping van een luchtvaartuig, geheven op het vertrek van een passagier vanaf een in België gelegen luchthaven.
Categorie	Transport
Doelstelling	Ecologisch, maar ook overheidsmiddelen verzamelen.
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door vliegen te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Positieve impact op ruimte(gebruik) door vliegen te ontmoedigen, en bijgevolg minder ruimte te moeten voorzien voor de inrichting van luchthavens.
Databeschikbaarheid	/
Verzamelinstantie, te vinden op website?	/
Invoering	1 april 2022
Recentheid data	2023
Begin tijdreeks	2022
Doelgroep	Luchtvaartmaatschappijen die in België gevestigd zijn (maar wel doorgerekend aan de consument)
Belastingbasis (eenheid)	Inscheping van een passagier.
Tariefstructuur	Het tarief van de vliegtaks is afhankelijk van de afstand die wordt afgelegd. Korteafstandsvlucht (tot 500 km): 10 euro. Middellangeafstandsvlucht (500 km of meer) binnen de EER, naar Zwitserland of het Verenigd Koninkrijk: 2 euro. Langeafstandsvluchten: 4 euro
Vrijstellingen en kortingen	
Opmerkingen	

B1.2 FICHES MILIEUGERELATEERDE BELASTINGEN

Fiche M1. Accijnzen op elektriciteit en aardgas	
Naam	Accijnzen op elektriciteit en aardgas (inclusief bijdrage op de energie en bijzondere accijnzen)
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Indirecte belastingen op het verbruik van elektriciteit en gas
Categorie	Energie
Doelstelling	Financieel
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door verbruik van elektriciteit en gas te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Geen directe impact op ruimte (eventueel wel een indirect effect door onder meer energie-efficiënt en kleiner te wonen aan te moedigen).
Databeschikbaarheid	- 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?	- Inkomsten: detailcijfers op aanvraag bij de FOD Economie. - Tarieven: Fiscaal Memento
Invoering	1993
Recentheid data	Zeer recent
Begin tijdreeks	1 januari 1993
Doelgroep	Gebruikers van elektriciteit en gas
Belastingbasis (eenheid)	Hoeveelheid gebruikte energie elektriciteit en gas (EUR/MWh)

Tariefstructuur	- Elektriciteit laagspanning: 1,9261 EUR/MWh
	- Elektriciteit hoogspanning: nultarief
	- Aardgas verwarming:
	  ○ particulieren: 0,9978 EUR/MWh
	  ○ Aardgas verwarming bedrijven met energiebeleidsovereenkomst, 'accord de branche' of soortgelijk: 0,54 EUR/MWh
	  ○ Overige bedrijven: 0,9978 EUR/MWh
	  ○ Aardgas motorbrandstof: nultarief

Vrijstellingen en kortingen	- Vrijstelling voor hoogspanningsgebruikers (elektriciteit); - Aardgas verwarming bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling: bijna de helft korting in vergelijking met particulieren; - Aardgas: vrijstelling voor energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling; - Aardgas: vrijstelling voor gebruik als (auto)motorbrandstof.
Opmerkingen	

Fiche M1B. Federale bijdrage elektriciteit Afgeschaft 31/12/2021, en vervangen door een bijzonder accijnsrecht op elektriciteit .	
Naam	Federale bijdrage elektriciteit
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Bijdrage gefactureerd (via de distributienetbeheerders) aan de eindafnemers ter financiering van sommige openbare dienstverplichtingen en van de kosten verbonden aan de regulering van en de controle op de elektriciteitsmarkt.
Categorie	Energie

Doelstelling	De inkomsten komen in bestemde fondsen en worden aangewend voor de volgende doelstellingen: 1. Denuclearisatie (via NIRAS) 2. Controle en regulering van de gas- en elektriciteitsmarkt (financiering van de CREG) 3. Sociaal: a. Sociaal Energiefonds, verdeeld onder de OCMW's (sociale openbaredienstverplichtingen) b. Fonds beschermde klanten (sociale tarieven)
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door verbruik van elektriciteit te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Er is geen directe impact op ruimte.
Databeschikbaarheid	Inkomsten: op aanvraag Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarieven: http://www.creg.be/nl/cotfede.html
Invoering	2002
Recentheid data	Inkomsten: CREG jaarverslagen Tarieven: 2022
Begin tijdreeks	2002
Doelgroep	Cascademechanisme: de transmissienetbeheerder (ELIA) int bij zijn eigen klanten en de distributienetbeheerders, die ze op hun beurt doorrekenen aan de leveranciers die ze, tenslotte, aan de eindafnemers doorrekenen.
Belastingbasis (eenheid)	Variabele toeslag per kWh energieafname door eindgebruiker
Tariefstructuur	Degressief met plafond van € 250.000 voor professioneel gebruik van meer dan 20 MWh/jaar (zie fiche B11)
Vrijstellingen en kortingen	- Het degressief tarief en het plafond zijn kortingen (zie fiche B11). - Elektriciteitsbedrijven zijn vrijgesteld van de bijdrage specifiek voor de onderdelen 'denuclearisatie' en 'broeikasgassen'.
Opmerkingen	Tussen 2005 en 2012 was er nog een extra (vijfde) component van de federale bijdrage, namelijk die voor het 'Fonds Broeikasgassen', ter financiering van het klimaatbeleid richting het Kyotoprotocol. Deze component is afgeschaft sinds 1/1/2013.

Fiche M1A. Federale bijdrage aardgas

Afgeschaft 31/12/2021, en vervangen door een bijzonder accijnsrecht op aardgas.

Naam	Federale bijdrage aardgas
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Bijdrage gefactureerd aan de eindafnemers ter financiering van sommige openbare dienstverplichtingen en van de kosten verbonden aan de regulering van en de controle op de gasmarkt.
Categorie	Energie
Doelstelling	De inkomsten komen in bestemde fondsen en worden aangewend voor de volgende doelstellingen: 1. Controle en regulering van de gas- en elektriciteitsmarkt (financiering van de CREG) 2. Sociaal Energiefonds, verdeeld onder de OCMW's (sociale openbaredienstverplichtingen) 3. Fonds beschermde klanten (sociale tarieven)

Impact op milieu	Positieve impact op milieu door verbruik van aardgas te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Er is geen directe impact op ruimte.
Databeschikbaarheid	Inkomsten: optimaal Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarieven en inkomsten: http://www.creg.be/nl/cotfedg.html Inkomsten: jaarverslagen CREG
Invoering	2002
Recentheid data	Tarieven: 2016
Begin tijdreeks	2002
Doelgroep	Cascademechanisme: de leveranciers rekenen de bijdrage door aan de eindgebruikers klanten.
Belastingbasis (eenheid)	Variabele toeslag per kWh energieafname door eindgebruiker
Tariefstructuur	1. CREG: 0,0286 €/MWh 2. Sociaal Energiefonds: 0,1314 €/MWh 3. Fonds beschermde klanten: 0,5816 €/MWh
Vrijstellingen en kortingen	Tot in 2013 bestond de degressiviteit die bestaat voor elektriciteit (zie fiche B11) niet voor aardgas. Sinds 2014 is dit echter ook toegevoegd voor aardgas (zie fiche B12). Er is ook een plafond van € 750.000 per verbruikslocatie. Aardgas voor de productie van elektriciteit is vrijgesteld.
Opmerkingen	

Fiche M2. Accijnzen op stookolie, kolen en overige energieproducten	
Naam	Accijnzen op stookolie, kolen en overige energieproducten (inclusief bijdrage op de energie en bijzondere accijnzen)
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Indirecte belastingen op het verbruik van stookolie, kolen en overige energieproducten
Categorie	Energie
Doelstelling	Financieel
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door verbruik van fossiele brandstoffen te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Geen directe impact op ruimte (eventueel wel een indirect effect door onder meer energieefficiënt en kleiner te wonen aan te moedigen).
Databeschikbaarheid	- 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?	- Inkomsten: detailcijfers op aanvraag bij de FOD Economie. - Tarieven: Fiscaal Memento
Invoering	1971
Recentheid data	Zeer recent
Begin tijdreeks	1971
Doelgroep	Gebruikers van stookolie, kolen en overige energieproducten
Belastingbasis (eenheid)	€/ton gebruikte stookolie, kolen en overige energieproducten
Tariefstructuur	- Huisbrandolie laag zwavelgehalte: 18,7 EUR/ton - Zware stookolie: 16,35 EUR/ton - Kolen en cokes: 11,7577 EUR/ton
Vrijstellingen en kortingen	Kolen, cokes, bruinkool en vaste brandstoffen die worden verbruikt door huishoudens, zijn vrijgesteld.

Opmerkingen	De overige energieproducten zijn o.a. butaangas, propaangas en lamppetroleum. Tarieven worden niet jaarlijks geïndexeerd.

Fiche M3. Heffing directe lijnen	
Naam	Heffing directe lijnen
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Heffing op de exploitatie van een toegelaten directe elektriciteitslijn die de grenzen van de eigen site overschrijdt
Categorie	Energie
Doelstelling	Aangezien directe lijnen niet onderworpen zijn aan de distributienettarieven, dragen ze niet bij aan het Vlaamse energiebeleid (openbaredienstverplichtingen). Met deze exploitatieheffing wordt dit gecompenseerd.
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door energieverbruik te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Geen directe impact op ruimte.
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal Inkomsten: via begrotingsdocumenten
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarieven: https://www.vlaanderen.be/heffing-directe-lijnen/tarief-van-de-heffing-directe-lijnen Inkomsten: via begrotingsdocumenten (middelenbegroting)
Invoering	2019
Recentheid data	Zeer recent
Begin tijdreeks	2019
Doelgroep	De beheerders van directe lijnen
Belastingbasis (eenheid)	Tarief per geïnjecteerde MWh
Tariefstructuur	Laagspanning: 23,30 euro per geïnjecteerd megawattuur (2023); Middenspanning: 3,02 euro per geïnjecteerd megawattuur (2023); Hoogspanning of in eilandwerking is: 0,29 euro per geïnjecteerd megawattuur (2023).
Vrijstellingen en kortingen	
Opmerkingen	

Fiche M4. Nucleaire rente	
Naam	Nucleaire rente of repartitiebijdrage
Bevoegdheid	Federale overheid
Definitie	
Categorie	Energie

Doelstelling[20]	- De federale energiepolitiek en de maatregelen genomen door de regering financieren
	- De uitgaven dekken die nodig zijn om tussen te komen
	  ○ ten gunste van de investeringen op de elektriciteitsproductiemarkt,
	  ○ tot dekking van uitgaven en investeringen inzake kernenergie,
	  ○ ter versterking van de bevoorradingszekerheid,

[20] Bron: https://www.jurion.fanc.fgov.be/jurdb-consult/plainWettekstServlet?wettekstId=5120&lang=nl

	○ ter bestrijding van de stijgende energieprijzen ter verbetering van de mededinging op de energiemarkt in het voordeel van de consumenten en de industrie.
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door energieverbruik duurder te maken en zo te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Geen directe impact op ruimte.
Databeschikbaarheid	Data over zowel tarieven als inkomsten worden niet systematisch gerapporteerd; er dient te worden teruggegrepen naar juridische teksten zoals wetten en naar begrotingsdocumenten.
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Belgisch Staatsblad Parlementaire documenten
Invoering	In 2003 beslist, in 2008 voor het eerst geïnd
Recentheid data	Recent maar niet gegroepeerd.
Begin tijdreeks	2008
Doelgroep	Exploitanten van kerncentrales of iedere rechtsopvolgende vennootschap
Belastingbasis (eenheid)	Percentage van de winst en de productie.
Tariefstructuur	Belasting berekend op basis van de winstmarge van de kerncentrale, de elektriciteitsproductie, en de mate waarin kerncentrales verplicht door de overheid stilgelegd zijn. Het exacte bedrag wordt jaarlijks per koninklijk besluit vastgelegd; er is ook een minimumbedrag.
Vrijstellingen en kortingen	
Opmerkingen	

Fiche M5. Veiling van ETS-emissierechten	
Naam	Veiling van ETS-emissierechten
Bevoegdheid	Europese Commissie
Definitie	Door de veiling van CO_2-emissierechten ontstaan er overheidsinkomsten, die door de EU worden doorgestort aan de lidstaten.
Categorie	Energie
Doelstelling	Bij de invoering van het ETS werden alle startemissierechten gratis toegekend. Sinds 2013 wordt een – elk jaar stijgend – deel van de rechten geveild, waardoor een bijkomende incentive ontstaat om de emissies te verminderen.
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door energieverbruik duurder te maken en zo te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Geen directe impact op ruimte.
Databeschikbaarheid	Optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Nationale Klimaatcommissie, MRR-rapporten België, 2013-2019
Invoering	2013
Recentheid data	Zeer recent
Begin tijdreeks	2013
Doelgroep	De vaste broeikasgasinstallaties die (verplicht) deel uitmaken van het Europese ETS. Eind 2020 waren dat er 285.
Belastingbasis (eenheid)	Per ton CO_2-equivalent.
Tariefstructuur	Betaling volgens marktprijs van emissierechten van 1 ton CO_2-equivalent.
Vrijstellingen en kortingen	- De elektriciteitssector moet al haar startrechten als sinds 2013 via veiling verwerven, maar voor dit industrie was dit in 2013 nog 80%; jaarlijks daalde dit tot 80% in 2020, behalve voor de sectoren gevoelig voor carbon leakage

	(competiviteitsverlies), die nog tot 100% van hun emissierechten gratis kunnen ontvangen. - De lidstaten mogen een deel van de inkomsten uit deze veilingen terug uitkeren aan de meest elektro-intensieve maatregelen, wat Vlaanderen doet.
Opmerkingen	

Fiche M6. FAPETRO-bijdrage	
Naam	Bijdrage voor de controle op Aardolieproducten (Fapetro)
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Bijdrage op in verbruik gestelde aardolieproducten ter realisatie van de werking van het Fonds voor de Analyse van Aardolieproducten (Fapetro).
Categorie	Energie
Doelstelling	Financiering van de controle op de kwaliteit van de petroleumproducten
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door energieverbruik duurder te maken en zo te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Geen directe impact op ruimte.
Databeschikbaarheid	Inkomsten: mits zoekwerk in federale begrotingsdocumenten Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Website FAPETRO: http://economie.fgov.be/nl/ondernemingen/energie/Niet-hernieuwbare_energie_Aardolie/Fapetro/#.V_USauCLQ2w
Invoering	1992
Recentheid data	Inkomsten: 2021 Tarieven: 2023
Begin tijdreeks	1995
Doelgroep	Doorgerekend aan de eindgebruikers van benzine, diesel en residuele brandstoffen.
Belastingbasis (eenheid)	€/1.000 liter brandstofaankoop
Tariefstructuur	- benzines voor motorvoertuigen 0,22 EUR/1000 l - gasolie diesel voor wegvoertuigen 0,22 EUR/1000 l - gasolie voor verwarming of huisbrandolie 0,22 EUR/1000 l - de residuele brandstoffen of zware stookolie 0 EUR/Mt
Vrijstellingen en kortingen	
Opmerkingen	

Fiche M7. APETRA-bijdrage	
Naam	Bijdrage voor het aanhouden van strategische nationale petroleumvoorraden (APETRA).
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Het Internationaal Energie Agentschap (IEA) en de Europese Commissie verplichten de lidstaten om ten minste 90 dagen reserves aan te leggen van aardolie en aardolieproducten. In België worden deze voorraden aangehouden door de nv APETRA, die wordt gefinancierd door de APETRA-heffing.
Categorie	Energie
Doelstelling	Financiering van het aanhouden van de nationale strategische petroleum-voorraden.
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door energieverbruik duurder te maken en zo te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Geen directe impact op ruimte.
Databeschikbaarheid	Inkomsten: via federale middelenbegrotingen

	Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Website APETRA: http://www.apetra.be/nl/financiele-informatie/bijdrage
Invoering	2009
Recentheid data	Inkomsten: 2022 Tarieven: 2023
Begin tijdreeks	2009
Doelgroep	Doorgerekend aan de eindgebruikers van benzine, diesel en residuele brandstoffen.
Belastingbasis (eenheid)	€/1.000 liter brandstofaankoop
Tariefstructuur	Tarieven worden om de drie maanden aangepast. De tarieven voor het laatste kwartaal van 2020 zijn: - benzines voor motorvoertuigen: 13,05 EUR/1000 l - gasolie diesel voor wegvoertuigen: 7,61 EUR/1000 l - zware stookolie: 14,04 EUR/ton - kerosine luchtvaart: 7,02 EUR/l
Vrijstellingen en kortingen	- In tegenstelling tot de meeste andere energiebelastingen, is deze bijdrage ook verschuldigd door de luchtvaartsector; die sector geniet wel een lager tarief. - Binnenvaartschepen waarvoor een vrijstelling van accijns geldt, krijgen ook een vrijstelling van de APETRA-bijdrage.
Opmerkingen	De tarieven zijn via een vaste formule gekoppeld aan de internationale olieprijs en worden om de drie maanden aangepast.

Fiche M8. Verpakkingsheffing	
Naam	Verpakkingsheffing op drankverpakkingen
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Heffing die wordt geheven op drankverpakkingen. Zij is verschuldigd bij het in verbruik brengen inzake accijnzen van dranken (zie hieronder) verpakt in individuele verpakkingen of bij het op de Belgische markt brengen van deze dranken verpakt in individuele verpakkingen wanneer dit verpakken later plaatsvindt dan het in verbruik brengen van deze dranken inzake accijnzen.
Categorie	Vervuiling
Doelstelling	Ecologisch, meer bepaald vervuiling verminderen.
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door het gebruik van verpakkingen te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Geen directe impact op ruimte.
Databeschikbaarheid	Inkomsten en tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	- Inkomsten: website Minfin - Tarieven: Fiscaal Memento
Invoering	2004
Recentheid data	2023
Begin tijdreeks	2004
Doelgroep	Producenten van verpakkingen (maar wel doorgerekend aan de consument)
Belastingbasis (eenheid)	€/hectoliter verpakt product
Tariefstructuur	Gedifferentieerd: - Herbruikbare verpakkingen: 1,41 EUR/hl (2023) - Niet herbruikbare verpakkingen: 9,86 EUR/hl (2023)

Vrijstellingen en kortingen	- 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:
	  o tenminste zevenmaal hervuld kan worden;
	  o 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);
	  o daadwerkelijk opnieuw worden gebruikt.

Opmerkingen	Sinds de invoering in 2004 nooit geïndexeerd

Fiche M9. Afvalstoffenheffing	
Naam	Afvalstoffenheffing
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Milieuheffing verschuldigd voor het storten van afvalstoffen, het verbranden van afvalstoffen en het sorteren en voorbehandelen van afvalstoffen, zowel in binnen als buiten het Vlaamse Gewest.
Categorie	Vervuiling
Doelstelling	- Milieu: toepassing van ladder van Lansink - Financierend: inkomsten voor het MINA-fonds
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door het gebruik van verpakkingen te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Geen directe impact op ruimte.
Databeschikbaarheid	Inkomsten: in begrotingsdocumenten Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: jaarverslagen Mina-fonds Tarieven: website OVAM
Invoering	1990
Recentheid data	Inkomsten: 2012 Tarieven: 2023
Begin tijdreeks	1990
Doelgroep	Afvalverwerkingsinstellingen
Belastingbasis (eenheid)	€/ton verwerkt afval
Tariefstructuur	Gedifferentieerd naar aard van de afvalstoffen en verwerkingswijze.
Vrijstellingen en kortingen	Vrijstellingen voor: - Dierlijke eiwitten en vetten - Recyclageresidu's van lompen - Recyclageresidu's van glas - Meeverbranden vervangingsgrondstof - Asbest

Fiche M10. Grondwaterheffing	
Naam	Heffing ter nastreving van een duurzame bescherming van grondwatervoorraden.
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Heffing ter nastreving van een duurzame bescherming van grondwatervoorraden.
Categorie	Belasting op hulpbronnen
Doelstelling	Milieu
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door het gebruik van grondwater te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Geen directe impact op ruimte.
Databeschikbaarheid	Inkomsten en berekening: optimaal

Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: jaarverslagen MINA-fonds Heffingsbedrag, modaliteiten: http://www.heffingen.be
Invoering	1997
Recentheid data	Inkomsten: 2019 Tarieven: 2020
Begin tijdreeks	1997
Doelgroep	Drinkwatermaatschappijen en industriële gebruikers
Belastingbasis (eenheid)	€/m^3 opgepompt water
Tariefstructuur	- Tot 499 m^3: vrijgesteld - Tarief vanaf 500 m^3: afhankelijk van type grondwater, soort verbruiker en heffingsbedrag
Vrijstellingen en kortingen	Tot 499 m^3: vrijgesteld

Fiche M11. Afvalwaterheffing	
Naam	Heffing op waterverontreiniging
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	De heffing op waterverontreiniging steunt op het principe 'de vervuiler betaalt'. Wie vervuiling veroorzaakt: - zorgt ervoor dat ze verdwijnt door in de eerste plaats maatregelen te nemen aan de bron en/of; - deelt in de kosten die de overheid maakt voor de collectieve zuiveringsmaatregelen en/of; - betaalt voor de aangebrachte milieuschade.
Categorie	Vervuiling
Doelstelling	Inkomsten en berekening: optimaal
Impact op milieu	Positieve impact op milieu door watergebruik te ontmoedigen.
Impact op ruimte	Geen directe impact op ruimte.
Databeschikbaarheid	Inkomsten: Rekenhof – verslag van de Vlaamse begroting Tarief: www.heffingen.be
Verzamelinstantie, te vinden op website?	www.heffingen.be
Invoering	1991
Recentheid data	Inkomsten: 2019 Tarieven: 2020
Begin tijdreeks	1991
Doelgroep	Waterverbruikers (zowel afnemers, verbruikers en lozers)
Belastingbasis (eenheid)	€/m^3 verbruikt water (al dan niet rekening houdend met de vuilvracht)
Tariefstructuur	Onderscheid in belasting op basis van verbruik: - Kleinverbruikers (<500 m3/jaar): forfaitair bedrag (via drinkwaterfactuur) - Grootverbruikers (verbruiken minstens 500 m^3 leidingwater per jaar en/of beschikken over een eigen waterwinning met een pompcapaciteit van minstens 5 m^3 per uur): keuze tussen forfaitair op basis van hoofdactiviteit of bedrag op basis van berekening van werkelijke geloosde vuilvracht.
Vrijstellingen en kortingen	

Fiche M12. Overwinstbelasting elektriciteit	
Naam	Overwinstbelasting elektriciteit
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Een (tijdelijk) plafond op marktinkomsten van elektriciteitsproducenten ingesteld door middel van een heffing ten behoeve van de federale staat op het surplus aan inkomsten ten gevolge van hoge marktprijzen voor elektriciteit. Het plafond op marktinkomsten bedraagt 130 euro per MWh elektriciteit. Afwijkingen voor installaties die elektriciteit opwekken uit vaste of gasvormige biomassabrandstoffen of verbrandingsinstallaties voor stedelijk afval: 180 euro per MWh elektriciteit. In tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, gaat het eerder om een omzetbelasting dan om een winstbelasting, aangezien ook verlieslatende elektriciteitsproducenten belastingplichtig zijn.[21]
Categorie	Energie
Doelstelling	Overwinsten in de context van de hoge energieprijzen afromen bij de elektriciteitsproducenten.
Impact op milieu	De impact in de praktijk moet nog bestudeerd worden. De heffing zou een opwaartse druk op de energieprijzen kunnen hebben, aangezien (1) de producenten zullen zoeken naar manieren om de winstdaling (voor hun aandeelhouders) te compenseren; (2) de heffing kan leiden tot lagere investeringen in elektriciteitsproductie in België, dus minder productie, dus minder aanbod.
Impact op ruimte	Geen directe impact op ruimte.
Databeschikbaarheid	/
Verzamelinstantie, te vinden op website?	CREG (nog niet beschikbaar)
Invoering	1 augustus 2022 tot en met 30 juni 2023
Recentheid data	/
Begin tijdreeks	2022
Doelgroep	Elektriciteitsproducenten
Belastingbasis (eenheid)	Marktinkomsten per MWh
Tariefstructuur	Het plafond op marktinkomsten bedraagt 130 euro per verkochte MWh elektriciteit.
Vrijstellingen en kortingen	Afwijkingen voor installaties die elektriciteit opwekken uit vaste of gasvormige biomassabrandstoffen of verbrandingsinstallaties voor stedelijk afval: 180 euro per MWh elektriciteit

B1.3 FICHES RUIMTEGERELATEERDE BELASTINGEN

Fiche R1. Planbatenheffing	
Naam	Planbatenheffing
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Een belasting op de meerwaarde die een perceel krijgt door een bestemmingswijziging naar aanleiding van een ruimtelijk uitvoeringsplan,

[21] Hoewel er over dat element nog een zaak loopt bij het Grondwettelijk Hof.

	bijvoorbeeld in het geval dat onbebouwbare gronden herbestemd worden tot woonzone, zone voor bedrijvigheid of recreatiezone.
Categorie	Ruimte
Doelstelling	De inkomsten van de heffing dragen bij tot de financiering van het ruimtelijk beleid in Vlaanderen, onder meer voor het betalen van planschadevergoeding, die de Vlaamse overheid betaalt, als percelen door een bestemmingswijziging in waarde dalen.
Impact op milieu	Geen directe impact op milieu.
Impact op ruimte	Er is een directe impact op ruimte. Niettemin worden de grote beslissingen van ruimtelijke planning slechts beperkt beïnvloed door de planbatenheffing (IDEA Consult, 2020).
Databeschikbaarheid	VLABEL, gedetailleerde data zijn op te vragen.
Verzamelinstantie, te vinden op website?	VLABEL
Invoering	1999 - decreet Ruimtelijke Ordening
Recentheid data	2021
Begin tijdreeks	Na te vragen bij Vlabel.
Doelgroep	De volle of blote eigenaar van het perceel.
Belastingbasis (eenheid)	Afhankelijk van de aard van de bestemmingswijziging wordt een vermoede meerwaarde berekend, op basis van: - een forfaitair bedrag per m², afhankelijk van de aard van bestemmingswijziging. Het is logisch dat een bestemmingswijziging van “bos” naar “wonen” een grotere mogelijke meerwaarde creëert dan een bestemmingswijziging van “bos” naar “landbouw”. - de kadastrale oppervlakte van het betrokken perceel. ○
Tariefstructuur	De berekening van de planbatenheffing gebeurt per perceel. De totale berekende vermoede meerwaarde wordt opgedeeld in een aantal schijven, waarop telkens een tarief wordt toegepast, gaande van 1% op de eerste schijf van 12.500 euro tot 30% op de schijf boven 500.000 euro. De meerwaarde wordt dus progressief belast per schijf.

Gedeelte van de vermoede meerwaarde	%	Totale bedrag van de heffing over het voorgaand gedeelte
van 0.01 tot en met 12.500 EUR	1%	/
van 12.500 EUR tot en met 25.000 EUR	2%	125 EUR
van 25.000 EUR tot en met 50.000 EUR	3%	375 EUR
van 50.000 EUR tot en met 100.000 EUR	5%	1.125 EUR
van 100.000 EUR tot en met 150.000 EUR	8%	3.625 EUR
van 150.000 EUR tot en met 200.000 EUR	14%	7.625 EUR
van 200.000 EUR tot en met 250.000 EUR	18%	14.625 EUR
van 250.000 EUR tot en met 500.000 EUR	24%	23.625 EUR
boven de 500.000 EUR	30%	83.625 EUR

	De vermoede meerwaarde per m² worden vijfjaarlijks geïndexeerd. Belangrijk om op te merken is dat deze tariefstructuur zal verlaten worden met de goedkeuring van het instrumentendecreet. Hierdoor zullen de percentages wijzigen en ook de schijven. Waar de planbatenheffing vandaag wordt berekend op basis van decretaal vastgelegde vaste bedragen, zal dit na inwerkingtreding op basis van de uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse regering meer op maat gebeuren. De landcommissie zal de meerwaarde berekenen, die gegenereerd wordt door een bestemmingswijziging (vb. bij een herbestemming van landbouwgebied naar woongebied). Voor de berekening van de planbatenheffing wordt het bedrag van deze meerwaarde van een perceel verdeeld in twee schijven: 1° eerste schijf: meerwaarde lager dan of gelijk aan 250.000 euro, belast tegen 25 procent; 2° tweede schijf: meerwaarde hoger dan 250.000 euro, belast tegen 50 procent Het instrumentendecreet zorgt voor een nauwkeurige raming van het bedrag van de vermoede meerwaarde. Het zal aan de bevoegde landcommissie overgelaten om, voor elk perceel dat gevat is door een bestemmingswijziging, de vermoede meerwaarde te berekenen. Vlabel bepaalt dan op basis van deze meerwaarde en decretaal vastgelegde percentages de planbatenheffing.
Opmerkingen	Vrijstellingen: - Bij kleine bestemmingswijzigingen; - Als er geen bijkomende vergunningsmogelijkheden zijn; - Vrijstelling van de planbatenheffing als compensatie bij planschade; - Bij onteigening of overdracht in der minne ter algemeen nut; - Bij herbestemming van een zonevreemde woning, bedrijf of gebouw. In bepaalde gevallen kan de planbatenheffing opgeschort worden: - Wanneer het perceel onteigend zal worden; - De Raad van State schort het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) dat aanleiding geeft tot de planbaten; - Het perceel kan niet bebouwd worden door redenen die eigen zijn aan het perceel; - Het perceel kan niet bebouwd worden door erfdienstbaarheid van openbaar nut; - Het perceel maakt deel uit van een definitief gesloten brownfieldconvenant en de belastingsplichte is hierin een actor. De planbatenheffing is de tegenhanger van de planschadevergoeding. Deze compensatie kunnen eigenaars van percelen eisen van de overheid wanneer zij door een in werking getreden bestemmingsplan niet meer in aanmerking komen om te bouwen of te verkavelen op een bepaald perceel.

Fiche R2. Leegstandsheffing bedrijfsruimten

Naam	Heffing leegstand en verwaarlozing van bedrijfsgebouwen
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	De heffing op leegstaande en verwaarloosde bedrijfsgebouwen wil stedelijk verval tegengaan. De opbrengsten van de heffing komen terecht in het Vernieuwingsfonds dat financiële steun geeft aan projecten die leegstaande sites nieuw leven inblazen.
Categorie	Ruimte
Doelstelling	Leegstand en verwaarlozing van bedrijfsruimten tegen te gaan. Enerzijds dient de heffing ervoor te zorgen dat de negatieve effecten op de onmiddellijke omgeving worden ontmoedigd. Anderzijds heeft de heffing als doel om bijkomend aansnijden van onbebouwde ruimte op andere plaatsten te beperken.
Impact op milieu	Geen directe impact op milieu.
Impact op ruimte	Directe impact op ruimte. Een hogere heffing zorgt voor een efficiënter ruimtegebruik door eigenaars van leegstaande en verwaarloosde bedrijfsgebouwen aan te moedigen deze aan te pakken. Het is evenwel niet duidelijk of activering met een nieuwe invulling als ruimtebeslag altijd de beste optie is, ook slopen kan vanuit ruimtelijk perspectief in bepaalde gevallen een betere optie zijn voor 'ongunstige locaties'. Er is namelijk geen ruimtelijke differentiatie van deze heffing.
Databeschikbaarheid	VLABEL
Verzamelinstantie, te vinden op website?	https://www.vlaanderen.be/heffing-leegstand-en-verwaarlozing-van-bedrijfsgebouwen https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.ashx?id=1003993&datum=&geannoteerd=false&print=false
Invoering	19 april 1995, vanaf 1 januari 2014 is de eigenaar een heffing verschuldigd vanaf het kalenderjaar dat volgt op de derde opeenvolgende registratie in de inventaris voor geheel of gedeeltelijk leegstaande en/of verwaarloosde bedrijfsruimten (IDEA Consult, 2017).
Recentheid data	2021
Begin tijdreeks	Na te vragen bij Vlabel.
Doelgroep	Leegstaande en verwaarloosde bedrijfsruimten in Vlaanderen worden opgenomen in een inventaris. Die inventaris wordt jaarlijks bijgewerkt. De heffing moet worden betaald door eigenaars van bedrijfsgebouwen die drie opeenvolgende jaren in de inventaris geregistreerd zijn.
Belastingbasis (eenheid)	Het geïndexeerd kadastraal inkomen (KI) zoals gekend op 1 januari van het aanslagjaar vormt de belastingsbasis. Zowel de KI van het perceel als van alle gebouwen op het perceel worden meegeteld
Tariefstructuur	Voor de berekening van de heffing bestaan er 4 tarieven op telkens een deel van het kadastraal inkomen:

Toepasselijke schijf van het KI (in euro)	Belastingpercentage
0 – 12.350	150%
12.351 – 37.150	125%
37.151 – 74.350	100%
Meer dan 74.351	75%

	De belasting wordt altijd verhoogd tot het minimum van 3.700 euro. Voor niet-landbouwbedrijven bedraagt de belasting minstens 2,47 euro/m² oppervlakte van het grondvlak van het terrein.
Opmerkingen	Leegstaande en verwaarloosde bedrijfsruimten worden belast door het Vlaamse Gewest, maar de gemeenten kunnen op deze gewestelijke belasting opcentiemen vestigen. Als de gemeente geen opcentiemen heft, kan de gemeente een eigen belasting invoeren. De opbrengsten van de belasting komen terecht in het Vernieuwingsfonds. Via dit Vernieuwingsfonds wordt de belasting volledig gebruikt voor de ondersteuning van het beleid ter sanering van de leegstaande en/of verwaarloosde bedrijfsruimten onder de vorm van subsidiëring van openbare of private initiatieven. Deze initiatieven komen ook de verbetering van de woon- en leefomgeving in onze steden en gemeenten in het algemeen en de achtergestelde buurten in het bijzonder ten goede. Op die manier is er hoogstwaarschijnlijk een positieve impact op milieu- en ruimtelijke ordening. Opschorting is mogelijk in bepaalde gevallen, zie: https://www.vlaanderen.be/heffing-leegstand-en-verwaarlozing-van-bedrijfsgebouwen/opschorting-van-de-heffing-op-de-leegstand-en-verwaarlozing-van-bedrijfsgebouwen

Fiche R3. Leegstandsheffing ongeschikte en onbewoonbare woningen	
Naam	Leegstandsheffing op ongeschikte en onbewoonbare woningen
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	De leegstandsheffing op ongeschikte en onbewoonbare woningen (ook wel 'krotbelasting' genoemd) is verschuldigd als het gebouw of de woning gedurende twaalf opeenvolgende maanden in de inventaris van ongeschikt of onbewoonbaar verklaarde woningen opgenomen is.
Categorie	Ruimte
Doelstelling	De verloedering van de leefomgeving tegengaan.
Impact op milieu	Er is geen directe impact op milieu, enkel indirect via een andere ruimtelijke invulling.
Impact op ruimte	Directe impact op ruimte door leegstand te ontmoedigen. Hoewel over het algemeen positief, zijn de effecten zijn wel afhankelijk van de specifieke locatie.
Databeschikbaarheid	VLABEL, gedetailleerde data zijn op te vragen.
Verzamelinstantie, te vinden op website?	https://www.vlaanderen.be/heffing-op-ongeschikte-en-onbewoonbare-woningen
Invoering	24 maart 2017. — Besluit van de Vlaamse Regering houdende wijziging van het besluit Vlaamse Codex Fiscaliteit van 20 december 2013, wat betreft de heffing ongeschikte en onbewoonbare woningen en het vereenvoudigd fiscaal derdenbeslag.
Recentheid data	2021
Begin tijdreeks	Na te vragen bij Vlabel.
Doelgroep	De heffing dient betaald te worden door de houder(s) van het zakelijk recht voor de woning.

Belastingbasis (eenheid)	Woning die in de inventaris van ongeschikte en onbewoonbare woningen is opgenomen.
Tariefstructuur	Het basisbedrag is een forfaitair bedrag van 1.100 euro en wordt jaarlijks geïndexeerd. Het basisbedrag wordt vermenigvuldigd met het aantal jaren dat de woning op de lijst voorkomt.
Opmerkingen	Indien er een gemeentelijke heffing bestaat die een minimumbelasting oplegt, is er geen gewestelijke heffing voor ongeschikte of onbewoonbare woningen in die gemeenten. Vrijstellingen: - Als u het pand volledig en uitsluitend gebruikt als hoofdverblijfplaats én als u over geen andere woning beschikt. - Als u de woningen geheel of gedeeltelijk verkregen hebt bij erfopvolging of testament. Deze vrijstelling geldt gedurende een periode van twee jaar. - Als het pand gelegen is binnen de grenzen van een door de bevoegde overheid goedgekeurd onteigeningsplan of waarvoor geen bouwvergunning meer wordt afgeleverd omdat een onteigeningsplan wordt voorbereid. - Als het pand getroffen werd door een ramp. - Als voor het pand het sociaal beheersrecht is ingesteld. - Als voor het pand een renovatiecontract is afgesloten. - Als er sprake is van overmacht. Die vrijstelling wordt toegekend voor een termijn van één jaar.

Fiche R4. Onroerende voorheffing	
Naam	Onroerende voorheffing
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	De onroerende voorheffing is een jaarlijkse belasting op onroerende goederen, zijnde: gronden, gebouwen en sommige soorten van bedrijfsuitrusting ("materieel en outillage").
Categorie	Ruimte
Doelstelling	De primaire doelstelling van deze belasting is inkomsten generen voor de overheid (en in minder mate herverdeling)
Impact op milieu	Geen directe impact op milieu.
Impact op ruimte	Directe impact op ruimte(gebruik), zowel op locatie (verhuizen) en op inrichting van perceel (bv. grootte van woning).
Databeschikbaarheid	VLABEL, gedetailleerde data zijn op te vragen.
Verzamelinstantie, te vinden op website?	VLABEL
Invoering	1962 (wet van 20 november 1962 verving grondbelasting door onroerende voorheffing)
Recentheid data	2021
Begin tijdreeks	Na te vragen bij Vlabel.
Doelgroep	In veruit de meeste gevallen is de belastingplichtige wie op 1 januari van het aanslagjaar de eigenaar is van het onroerend goed. Als er een uitsplitsing is tussen naakte eigendom en vruchtgebruik, is de vruchtgebruiker de belastingplichtige.
Belastingbasis (eenheid)	De onroerende voorheffing wordt berekend op basis van het kadastraal inkomen. Het kadastraal inkomen is geen reëel inkomen, maar een fictief

	dat wordt geacht overeen te stemmen met het gemiddeld jaarlijks netto-inkomen dat van een onroerend goed kan bekomen worden.
Tariefstructuur	
Opmerkingen	Vrijstellingen: - Na verbouwen van een handelspand tot woning (voor 5 jaar) - Na renovatie of vervangbouw (voor 5 jaar) - Bijzondere bestemming van het onroerend goed - Voor natuurreservaten en erkende bossen - Voor monumenten - Materieel en outillage Gemeenten kunnen sinds 2019 het bedrag van de onroerende voorheffing laten variëren bv. per buurt of volgens categorie belastingplichtige (bv. bedrijven en particulieren). Voor aanslagjaar 2022 hanteerden zes gemeenten een vorm van differentiëring. https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/onroerende-voorheffing/differentiering-van-gemeentelijke-opcentiemen-op-de-onroerende-voorheffing

Fiche R5. Registratiebelastingen	
Naam	Registratiebelastingen met focus op verkooprecht
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	De registratiebelasting is een verzamelnaam voor de heffingen die betaald moeten worden naar aanleiding van de registratie van een onderhandse of authentieke akte. Het gaat om vier types belastingen: - Het verkooprecht, bij de aankoop van een onroerend goed dient u op de aankoopsom verkooprechten te betalen. - De schenkbelasting, te betalen als een akte van schenking wordt geregistreerd; - Het recht van hypotheekvestiging, verschuldigd naar aanleiding van het inschrijven van een hypotheek op een onroerend goed; - Het verdeelrecht, verschuldigd als gezamenlijke eigenaars van een onroerend goed uit onverdeeldheid treden. Aangezien het verkooprecht het overgrote van de inkomsten uit de registratiebelasting uitmaakt en de sterkte link met ruimtelijke ordening heeft, focussen we hierop.
Categorie	Ruimte
Doelstelling	De primaire doelstelling van deze belasting is inkomsten generen voor de overheid (en in minder mate herverdeling)
Impact op milieu	Geen directe impact op milieu, wel via belastingkorting met tarifering die lager is voor ingrijpende energetische renovaties.
Impact op ruimte	Directe impact op ruimte, zowel op locatie (mobiliteit) als op inrichting van perceel (bv. grootte van woning).
Databeschikbaarheid	VLABEL, gedetailleerde data zijn op te vragen.
Verzamelinstantie, te vinden op website?	VLABEL
Invoering	1921 Invoering overdrachtbelastingen, laatste hervorming ging in op 1 januari 2022

Recentheid data	2021
Begin tijdreeks	Na te vragen bij Vlabel.
Doelgroep	Kopers van onroerende goederen.
Belastingbasis (eenheid)	Het verkooprecht voor aankopen van onroerende goederen wordt berekend op basis van de overeengekomen waarde (in euro, met als minimum de normale verkoopwaarde van het onroerend goed).
Tariefstructuur	Sinds 1 januari 2022 bedraagt het tarief voor aankoop van de gezinswoning 3% en 12% voor de aankoopt van andere onroerende goederen.
Opmerkingen	Voor het verkooprecht zijn er verminderde tarieven in volgende gevallen: - Bij de aankoop van een "bescheiden" gezinswoning. - Bij de aankoop van de gezinswoning kan het tarief dalen tot 1% als de woning ingrijpend energetisch gerenoveerd wordt - Voor een gezinswoning die een beschermd monument is, bedraagt het tarief ook 1%, als de bespaarde belastingen geïnvesteerd worden in het behoud van het onroerend erfgoed; - Er is een verlaagd tarief voor de aankoop van een woning die voor minstens 9 jaar in huur wordt gegeven aan een Sociaal Verhuurkantoor (SVK); - 5% bij de aankoop van een bescheiden woning (vroeger "klein beschrijf", opgeheven sinds juni 2018) - Verlaagd tarief voor zogenaamde beroepskopers, die onroerende goederen kopen en verkopen. De exacte tarieven kunnen hier geraadpleegd worden. De meeneembaarheid geeft in bepaalde gevallen recht op verrekening of teruggave van eerder betaalde verkooprechten (dit dooft uit tegen 1 januari 2024). Er bestaan vrijstellingen voor natuurgoederen, voor bijzondere goederen, voor de ruil van onbebouwde landgoederen en in kader van een brownfieldproject.