

VERGROENING VAN HET BELASTINGSTELSEL IN VLAANDEREN: ACTUALISATIE INDICATOREN

Eindrapport

december 2020

**Kris Bachus
HIVA – KU Leuven**

Onderzoek in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij (MIRA)



ONDERZOEKSINSTITUUT VOOR
ARBEID EN SAMENLEVING

VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ

Gepubliceerd door
KU Leuven
HIVA - ONDERZOEKSINSTITUUT VOOR ARBEID EN SAMENLEVING
Parkstraat 47 bus 5300, 3000 LEUVEN, België
hiva@kuleuven.be
<http://hiva.kuleuven.be>

Inhoud

Samenvatting	7
Summary	9
Lijst afkortingen	11
Lijst van tabellen	12
Lijst van figuren	13
1 Inleiding	15
2 Interpretatie van de indicatoren en van dit rapport	17
2.1 Vergroening van de belastingen: een doel op zich?	17
2.2 Risico's van indicatoren	18
2.3 Validiteit van de twee types van indicatoren	19
3 Definities, uitgangspunten en methodologie	21
3.1 Definities	21
3.2 Uitgangspunten en methodologische opmerkingen	21
4 Actualiteit sinds 2016	23
4.1 Federale overheid	23
4.1.1 Taxshift 2015-2018	23
4.1.2 Nucleaire rente	24
4.2 Vlaamse overheid	25
4.2.1 Verhoogde bijdrage Energiefonds	25
4.2.2 Heffing directe lijnen	30
4.2.3 Rekeningrijden (kilometerheffing) voor vrachtwagens	31
4.2.4 Rekeningrijden (kilometerheffing) voor personenwagens	32
4.2.5 Het Europese systeem van verhandelbare emissierechten	34

5 Lijst van milieugerelateerde belastingen	35
6 Inkomstenindicatoren	37
6.1 Inleiding	37
6.2 Inkomsten voor de periode 1990-2019	37
6.3 Verdeling van de inkomsten volgens categorie	39
6.4 Inkomsten als percentage van BBP en totale belastinginkomsten	39
6.5 Europese vergelijking	41
6.6 Milieugerelateerde belastingen versus belastingen op arbeid	41
6.7 Milieubelastingen per economische activiteit en per betaler	43
7 Tariefindicatoren	45
7.1 Inleiding	45
7.2 Internalisatiegraad van de externe kosten van transport en verwarming	46
7.3 Individuele tarieven	47
7.4 Geaggregeerde tarieven energiebelastingen	48
7.4.1 Elektriciteit en aardgas	48
7.4.2 Aardolieproducten en steenkool	51
7.5 Geaggregeerde tarieven transportbelastingen	54
7.6 Geaggregeerde tarieven Vlaamse milieuheffingen	54
7.7 Geaggregeerde tarieven: de globale tariefindicator	56
7.8 Tarieven in functie van de eindprijs	59
7.9 Componenten van de elektriciteits- en aardgasfactuur	61
7.9.1 Evolutie van de lasten op elektriciteit	61
7.9.2 Complexiteit van de energiefactuur	62
7.9.3 De openbaredienstverplichtingen	63
7.9.4 Het prosumentarief	67
7.10 Impliciet belastingtarief op energie	67
7.11 Effectief CO ₂ -tarief	68
8 Lokale milieugerelateerde belastingen	72
9 Verminderingen en vrijstellingen op milieugerelateerde belastingen	73

9.1	Inleiding	73
9.2	Bespreking van verminderingen en vrijstellingen op milieugerelateerde belastingen	74
9.2.1	Vrijstellingen en verminderingen op accijnzen en andere energiebelastingen	74
9.2.2	Vrijstellingen op de transportbelastingen	76
9.2.3	Vrijstellingen en verminderingen op Vlaamse milieuheffingen	78
10 Conclusie		79
Referenties		81

Samenvatting

Dit onderzoek is een actualisatie van het MIRA-onderzoeksrapport over de ‘Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen’, na eerdere edities in 2004, 2011, 2013 en 2016. In het onderzoeksrapport worden indicatoren voor het meten van de vergroening van het belastingstelsel ontwikkeld en geactualiseerd met de meest recente cijfers voor Vlaanderen. Aangezien veel fiscale bevoegdheden in België federaal zijn, betekent dit dat we de belastingen bestuderen die in Vlaanderen van toepassing zijn, dus zowel Vlaamse als federale belastingen.

Alvorens in te gaan op de concrete indicatoren wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste hervormingen op het vlak van milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen en België. Hierbij worden zeven belastingmaatregelen besproken: de federale taxshift (2015-2018), de nucleaire rente, de verhoogde bijdrage Energiefonds (2016), de heffing directe lijnen, de kilometerheffing voor vrachtwagens en personenwagens en het Europese systeem van verhandelbare emissierechten.

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

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

De inkomstenindicatoren worden berekend tot en met het datajaar 2019, terwijl we voor de tariefindicatoren de situatie tot en met het heden (december 2020) kunnen weergeven.

De vijf inkomstenindicatoren die worden besproken zijn:

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

Voor de tariefindicatoren hebben de berekeningen betrekking op zes indicatoren:

1. individuele tarieven op benzine en diesel;
2. geaggregeerde tariefindicatoren energie, transport, en Vlaamse milieuheffingen;
3. globale geaggregeerde tariefindicatoren;
4. tarieven in functie van de eindprijs;
5. impliciet belastingtarief op energie;
6. effectief belastingtarief op CO₂-uitstoot.

Bij de analyse van de inkomstenindicatoren valt op dat de totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen (in reële termen) de laatste paar jaar voor het eerst sinds lang opmerkelijk gestegen zijn. Een andere vaststelling is dat de gezinnen zo'n 51 % van alle milieugerelateerde belastingen in België betalen, en de bedrijven 48 %. Sinds 2008 merken we een verschuiving van de druk in het nadeel van de gezinnen.

De analyse van de tariefindicatoren leert dat de tarieven van de energiebelastingen sterk zijn gestegen, door (1) de federale taxshift, (2) de toeslagen voor de openbardienstverplichtingen, (3) de sterke stijging van de veiling en de prijs van de Europese broeikasgasemissierechten en de verhoogde bijdrage Energiefonds. Die laatste was echter maar tijdelijk aangezien de maatregel in 2018 werd afgeschaft nadat ze door het Grondwettelijk Hof was vernietigd.

Uitgedrukt als percentage van de eindprijs wordt duidelijk dat de tarieven voor benzine en diesel veel hoger zijn dan voor alle andere energieproducten. De tariefindicator voor transport kent een sterke stijging voor de vrachtwagens door de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2016. Het effectief CO₂-tarief toont dan weer dat in België enkel de uitstoot door benzine en diesel sterk wordt belast, alle andere uitstoot bleef (in 2015) ver onder de minimumnorm voorgesteld door de OESO.

In dit rapport maken we voor het eerste een uitgebreidere analyse van de bijdragen die elektriciteitsgebruikers betalen om de openbardienstverplichtingen te financieren. Hoewel deze bijdragen officieel geen heffingen zijn, vertonen ze er toch veel kenmerken van. De maatschappelijke kostprijs van de openbardienstverplichtingen is in 2018 al opgelopen tot 1,6 miljard euro voor Vlaanderen. De financiering gebeurt bijna uitsluitend via de elektriciteits- (en in mindere mate aardgas-)factuur.

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

De conclusie van de studie van de vergroening van de belastingen in Vlaanderen is anders dan die van de vorige edities. Voor het eerst kunnen we zeggen dat in Vlaanderen in de periode 2015-2020 een vergroeninggolf van de belastingen heeft plaatsgevonden. Dit zou er op kunnen wijzen dat België en Vlaanderen eindelijk gehoor geven aan de jarenlange oproep van internationale instanties aan het adres van ons land om de fiscaliteit te vergroenen.

Summary

This study is an update of the MIRA research report on the greening of the tax system in Flanders, following previous editions in 2004, 2011, 2013, and 2016. In the research report, indicators for measuring the greening of the tax system are developed and updated with the most recent figures for Flanders. Since many tax competences in Belgium are federal, this means that we study the taxes applicable in Flanders, i.e. both Flemish and federal taxes.

Before analysing the indicators, an overview is given of the most important environmental tax reforms in Flanders and Belgium. Seven tax measures are discussed: the federal tax shift (2015-2018), the nuclear levy, the increased contribution to the Energy Fund (2016), the direct line charge (2019), the kilometre charge for lorries (2016) and passenger cars and the European system of tradable emission rights (2013).

This research report then puts forward two major types of indicators for Flanders: on the one hand, the indicators based on the revenue that the government derives from these measures, and, on the other hand, a series of indicators based on the rates of environmentally-related taxes. The income indicators have the advantage that they lend themselves easily to calculations, to monitor developments over time and to make international comparisons. However, they also have an important drawback: tax revenue varies according to the amount of pollution. More pollution leads to more revenue from environmentally-related taxes and possibly also to an (unjustified) conclusion of more fiscal greening.

The second type, the tax rate-based indicators, meets this objection: if the rate of an environmentally-related tax increases, this is indeed a greening of the tax system. On the other hand, tax rate-based indicators also have a disadvantage: tax rates, or prices, cannot simply be added together. In order to develop aggregate tax rate-based indicators, we will therefore convert the various tax rates into an index.

The revenue indicators will be calculated up to and including the year 2019, while for the tax rate-based indicators we can show the situation up to and including the present (December 2020).

The five revenue indicators under discussion are

1. the total revenue from environmentally-related taxes;
2. the distribution of the revenues by category (energy, transport, Flemish environmental taxes, federal environmental taxes);
3. the revenues from environmentally-related taxes as a percentage of GDP and total tax revenues;
4. the ratio of environmentally-related taxes to labour costs;
5. the income from environmentally-related taxes by sector and the distribution between households and companies.

For the tax rate-based indicators, the calculations refer to six indicators:

1. individual tax rates on petrol and diesel;

2. aggregated tax rate-based indicators for energy, transport, and Flemish environmental taxes;
3. global aggregated tax rate-based indicators;
4. tax rates in function of the final price;
5. implicit tax rate on energy;
6. effective carbon rate.

When analysing the income indicators, it is notable that the total revenues from environmentally-related taxes (in real terms) has increased remarkably over the last few years for the first time since long. Another observation is that households pay about 51% of all environmentally-related taxes in Belgium, and companies 48%. Since 2008, we have noticed a shift in pressure to the detriment of households.

Analysis of the tax rate-based indicators shows that the rates of energy taxes have risen sharply, due to (1) the federal tax shift, (2) the charges for public service obligations, (3) the sharp increase in the auctions and the price of European greenhouse gas emission rights and the increased contribution to the Energy Fund. However, the latter was only temporary as the measure was abolished in 2018 after being annulled by the Constitutional Court.

Expressed as a percentage of the final price, it becomes clear that the rates for petrol and diesel are much higher than for all other energy products. The transport tax rate-based indicator shows a sharp increase for heavy goods vehicles due to the introduction of the kilometre charge for heavy goods vehicles in 2016. The effective CO₂ rate, on the other hand, shows that in Belgium only emissions from petrol and diesel are heavily taxed; all other emissions remained (in 2015) well below the minimum standard proposed by the OECD.

In this report, for the first time, we make a more detailed analysis of the contributions paid by electricity users to finance public service obligations. Although these contributions are not officially levies, they have many characteristics of taxes. The social cost of the public service obligations has already risen to 1.6 billion euros for Flanders in 2018. Financing is almost exclusively done via the electricity (and to a lesser extent natural gas) bill.

In addition to the two types of indicators, this report also deals with so-called 'tax expenditures', i.e. discounts and exemptions that apply to environmentally-related taxes and that may reduce the environmental impact. We propose an extensive inventory of all the discounts and exemptions that apply in Flanders and we also draw up a sheet per tax and per tax rebate.

The conclusion of the study of the greening of taxes in Flanders is different from that of previous editions. For the first time, we can say that a wave of greening of taxes took place in Flanders in the period 2015-2020. This could be an indication that Belgium and Flanders are finally responding to the long-standing call from international bodies for our country to green its tax system.

Lijst afkortingen

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

Lijst van tabellen

Tabel 1.	Belastinguitgaven voor de professionele diesel (beroepsdiesel)	24
Tabel 2.	Tarieven van de 'gewone' bijdrage Energiefonds	26
Tabel 3.	Tarieven van de 'verhoogde' bijdrage Energiefonds	27
Tabel 4.	Tarieven 'gewone bijdrage energiefonds', vanaf 1 januari 2018	29
Tabel 5.	Tarieven kilometerheffing (euro per km), d.d. 1 december 2020	31
Tabel 6.	Inkomsten van de km-heffing voor vrachtwagens (Vlaanderen, mio euro)	32
Tabel 7.	Inkomsten uit de veiling van emissierechten, België en Vlaanderen, 2013-2019 (mio euro)	34
Tabel 8.	Milieuschadeprijzen van verschillende technologieën voor woningverwarming, uitgedrukt in euro/MWh (Vlaanderen, 2015)	46
Tabel 9.	Belasting per energieproduct als % van de eindprijs excl. btw (2016)	60
Tabel 10.	Belastingen op elektriciteit als percent van de eindprijs voor drie doelgroepen	62
Tabel 11.	Maatschappelijke kostprijs van de ODV	66
Tabel 12.	Uitgaven Vlaamse overheid compensatie indirecte CO ₂ -kosten (klimaatfonds)	75

Lijst van figuren

Figuur 1.	Inkomsten uit de nucleaire rente, nominaal, mio euro, België	25
Figuur 2.	Tarieven van de verhoogde bijdrage Energiefonds volgens verbruiksprofiel, per MWh	28
Figuur 3.	Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen, constante prijzen van 2010, miljoen euro, 1981-2019	38
Figuur 4.	Verdeling van de totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen voor Vlaanderen, in %, voor 2019	39
Figuur 5.	Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen voor Vlaanderen, als % van het Vlaams BBP en als % van de totale Vlaamse belastinginkomsten (1981-2019)	40
Figuur 6.	Totale Vlaamse inkomsten uit milieugerelateerde belastingen ten opzichte van het BBP (%), EU-28 + Vlaanderen, 2018	41
Figuur 7.	Percentage milieugerelateerde belastingen en arbeidsbelastingen t.o.v. BBP voor een selectie van Europese landen (incl. sociale zekerheidsbijdragen), datajaren 1995, 2000, 2005, 2008, 2011, 2014 en 2018.	42
Figuur 8.	Verhouding van de inkomsten uit arbeidsbelastingen op de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen, 2018	43
Figuur 9.	Inkomsten uit milieugerelateerde belastingen per economische activiteit (2018)	44
Figuur 10.	Evolutie van de accijnzen op loodvrije benzine en diesel, 1983-2020, euro per liter, constante prijzen van 2010	47
Figuur 11.	Tarieven elektriciteit en aardgas (nominale tarieven, euro per MWh), Vlaanderen, 1993-2020	49
Figuur 12.	Tariefindicator elektriciteit en aardgas (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), Vlaanderen, 1993-2020	50
Figuur 13.	Tarieven voor motorbrandstoffen (nominale tarieven, euro per liter), Vlaanderen, 1971-2016	51
Figuur 14.	Tarieven voor motorbrandstoffen en huisbrandolie, Vlaanderen, 1971-2020, reële index, basisjaar 1971	52
Figuur 15.	Tarieven zware stookolie, huisbrandolie en steenkool (nominale tarieven, euro per ton, Vlaanderen, 1971-2020)	53
Figuur 16.	Jaarlijkse tarieven voor transport (nominale tarieven, 1991-2020)	54
Figuur 17.	Vlaamse tariefindicator (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), 1991-2020	55
Figuur 18.	Globale tariefindicatoren voor 4 categorieën (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), 1991-2020	57
Figuur 19.	Vlaamse globale gemiddelde en gewogen gemiddelde tariefindicator (index met basisjaar 2003=100), 1991-2020	59
Figuur 20.	Accijnzen op benzine en diesel, % van de eindprijs (1999-2020)	61
Figuur 21.	Samenstelling van de elektriciteitsfactuur, oktober 2020	64
Figuur 22.	Componenten van de distributienettarieven voor elektriciteit	65
Figuur 23.	Openbaredienstverplichtingen in de aardgasfactuur	66
Figuur 24.	Impliciet belastingtarief op energie, in euro's van het jaar 2010, EU-28, 2018	67

Figuur 25.	Impliciet belastingtarief op energie, België, in euro's van het jaar 2010, 1995-2018	68
Figuur 26.	Gemiddelde effectieve CO ₂ -tarieven voor België	69
Figuur 27.	Gemiddelde effectieve CO ₂ -tarieven voor België (EUR per ton CO ₂ , 2015)	70
Figuur 28.	Effectief CO ₂ -tarief, OESO-landen en belangrijke niet-OESO-landen (2015)	71

1 | Inleiding

Dit rapport geeft een overzicht van de resultaten van de studie “Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen” uitgevoerd door het Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving (HIVA) in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM), MIRA, Milieurapport Vlaanderen. Het gaat om een actualisering van de studie van de ‘Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen’, die eerder al in 2004 (Bachus, Defloor et al. 2004), in 2011 (Bachus and Defloor 2011), in 2013 (Bachus 2013) en in 2016 (Bachus 2016) werd uitgevoerd.

Indicatoren zijn een nuttige en interessante manier om maatschappelijke en beleidsevoluties te volgen, maar anderzijds kunnen indicatoren ook gemakkelijk fout geïnterpreteerd of zelfs misbruikt worden. Daarom lichten we in het hoofdstuk 2 ‘Interpretatie van de Indicatoren’ de lezer in hoe dit rapport correct kan geïnterpreteerd worden.

Na het overzicht van de actualiteit in deel 4 volgt in deel 5 een geüpdatete lijst van milieugerelateerde belastingen die in Vlaanderen van toepassing zijn. Dit jaar hebben we de veilinginkomsten van het Europese systeem van CO₂-emissiehandel en de nucleaire rente toegevoegd.

In hoofdstuk 6 bieden we een antwoord op de vraag of de belastingen in Vlaanderen en België evolueren naar meer of minder groene accenten. Er werd verder gebouwd op de kennis die werd opgebouwd in de vorige studies en in het bijzonder op twee grote types van indicatoren. De *inkomstenindicatoren* geven weer hoeveel inkomsten de overheid heeft gehaald uit een bepaalde milieugerelateerde belasting, al dan niet uitgedrukt ten opzichte van een andere indicator, bijvoorbeeld Bruto Binnenlands Product (BBP). In deze groep hoort ook de indicator ‘arbeidsbelastingen versus de milieugerelateerde belastingen’ thuis, die aangeeft of de lasten op arbeid verschuiven naar meer lasten op milieuvervuiling of omgekeerd. In deze studie zijn de inkomstenindicatoren geactualiseerd tot en met het datajaar 2019.

Een tweede type van indicatoren dat we gebruiken om de vergroening van het belastingstelsel te meten zijn de *tariefindicatoren*. In hoofdstuk 7 geven de tariefindicatoren de evolutie weer van de tarieven van één individuele milieugerelateerde belasting of worden de evolutie van de tarieven van meerdere milieugerelateerde belastingen samengevoegd (geaggregeerde tariefindicatoren). De internationaal gebruikte indicator ‘impliciet belastingtarief op energie’ valt onder de groep van de tariefindicatoren. De indicator geeft weer wat het belastingtarief is op één eenheid energie (bv. 1 kilojoule of 1 ton olie-equivalent). Er wordt verder ingegaan op de hoogte van de belastingen t.o.v. de eindprijs. In deze studie zijn de tariefindicatoren geactualiseerd tot en met het datajaar 2020.

In hoofdstuk 8 van dit rapport wordt dieper ingegaan op de vrijstellingen en verminderingen die bestaan op milieugerelateerde belastingen, gevolgd door de conclusies van dit onderzoek.

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

De gebruikte methode om de indicatoren te ontwikkelen is conform de aanpak uit de studie uit 2016. De meeste data kunnen (vaak na enig speur- en sprokkelwerk) worden gevonden op de websites van verschillende publieke instellingen, inclusief de parlementen van dit land. Voor de gedetailleerde cijfers over de (federale) energiebelastingen hebben we gegevens gebruikt die zijn aangeleverd door de FOD Financiën (Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen).

Voor alle types van indicatoren geldt dat er zoveel mogelijk wordt gewerkt met *reële* cijfers, wat betekent dat het effect van inflatie wordt weggezuiverd. Een taks van 1 euro op een liter brandstof in 1980 is immers veel hoger in reële termen dan diezelfde taks van 1 euro per liter in 2010. De aanpassing geldt zowel voor de inkomstenindicatoren, de tariefindicatoren als alle andere indicatoren die zullen worden bestudeerd.

De scope van het onderzoek zijn alle belastingen die 'van toepassing zijn in het Vlaams gewest'. Dit betekent dat alle Vlaamse maatregelen worden meegenomen, maar ook alle federale milieugerelateerde belastingen omdat deze eveneens van toepassing zijn in Vlaanderen. Lokale belastingen, op gemeentelijk en provinciaal niveau, worden niet meegenomen in dit onderzoek. Ook het Waalse en het Brussels Hoofdstedelijk gewest worden in dit rapport niet bestudeerd.

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

2 | Interpretatie van de indicatoren en van dit rapport

Het is belangrijk even stil te staan bij wat wel en niet kan geleerd worden uit dit onderzoeksrapport. Vergroening van de belastingen kan worden gerealiseerd op drie manieren. Ten eerste door de introductie van nieuwe milieugerelateerde belastingen, bijvoorbeeld het invoeren van de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2016. Ten tweede door het verhogen van de tarieven van bestaande milieugerelateerde belastingen, bijvoorbeeld de accijnzen op diesel in 2015-18 t.g.v. de federale taxshift. En ten derde door het inbrengen van milieuaccnten in bestaande belastingen, zoals de hervormingen van de Belasting op Inverkeerstelling (BIV) in 2012 en de verkeersbelastingen in Vlaanderen in 2016.

2.1 Vergroening van de belastingen: een doel op zich?

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

¹ Onder andere in de Roadmap for a Resource Efficient Europe (2011), in de 'Annual Growth Survey for 2011' en in de Conclusies van de Europese Raad van Maart 2011. Specifiek voor België heeft de OESO deze aanbeveling al gemaakt in de '1998 Environmental Performance Review' voor België en herhaald in de 2007 Environmental Performance Review voor België en in de 2013 en 2020 Economic Survey. De Europese Commissie geeft België deze aanbeveling elk jaar via het Europese Semester, en dit nu al zes jaar op een rij. Ten slotte heeft ook het Internationaal Energieagentschap België opgeroepen tot een verdere vergroening van de energiebelastingen International Energy Agency (2016). Energy Policies of IEA Countries. 2016 Review: Belgium. Paris, International Energy Agency.

1. Juridische instrumenten: bv. vergunningen, normen, verboden, quota;
2. Economische instrumenten: bv. belastingen, subsidies, verhandelbare emissierechten, witte² 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.

Het is niet de bedoeling van deze studie om de voor- en nadelen van alle instrumenten te bespreken. We willen enkel meegeven dat milieugerelateerde belastingen, in combinatie met andere instrumenten, een goed instrument zijn om aan milieubeleid te doen, maar niet het enige. Bijgevolg staat een conclusie van (geen) vergroening van het belastingstelsel niet gelijk met een positieve (negatieve) evaluatie van het milieubeleid. Bovendien bestaat het risico op 'oververgroening' van de belastingen. Vanuit milieueconomisch perspectief bestaat er zoiets als het 'optimale belastingtarief', dat gelijk is aan de *marginale externe kosten*, of de bijkomende milieuschade van één eenheid activiteit of één goed. Zodra dit niveau bereikt is, is het niet meer gunstig om het belastingtarief verder te verhogen. In dit rapport vergelijken we het belastingniveau met het niveau van de marginale externe kosten voor zover dit laatste bekend is uit eerdere studies. Het gaat met name om transport en verwarmingstechnologieën.

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

2.2 Risico's van indicatoren

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

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 (<http://www.vreg.be/sites/default/files/uploads/documenten/presentaties/standaardpresentatiepart.PPT>).

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

2.3 Validiteit van de twee types van indicatoren

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

1. Indicatoren op basis van de overheidsinkomsten uit milieugerelateerde belastingen:
 - a. overheidsinkomsten in euro's,
 - b. overheidsinkomsten als % van BBP en totale belastinginkomsten,
 - c. de verhouding van arbeids- en milieugerelateerde belastingen,
 - d. overheidsinkomsten volgens economische activiteit en doelgroep.
2. Indicatoren op basis van de tarieven van milieugerelateerde belastingen:
 - a. individuele tariefindicatoren,
 - b. geaggregeerde tariefindicatoren,
 - c. het impliciet belastingtarief op energie en transport,
 - d. tarieven als % van de eindprijs van het milieugoed,
 - e. Effectief CO₂-tarief.

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

$$BI = T_i * Q_i$$

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

Het tweede type, de tariefindicatoren, heeft als voordeel dat het tegemoetkomt aan dit bezwaar: indien het tarief van een milieugerelateerde belasting stijgt, is dit wel degelijk een vergroening van het *belastingstelsel*. Anderzijds hebben tariefindicatoren ook een nadeel: tarieven, of prijzen, kan je niet zomaar bij elkaar optellen. Daarom is het niet zo evident om een globale indicator voor alle tarieven samen op te stellen. Om ze te kunnen aggregeren, onderling te vergelijken en hun evolutie in de tijd op te volgen, moeten ze worden omgerekend naar een

index. Het nadeel hiervan is dan weer de vraag hoe sterk elke aparte indicator moet worden *gewogen* in de globale index. Dit nadeel wordt nog groter als een nieuw tarief wordt ingevoerd; in dit geval moet een vrij kunstmatige 'beginindex' toegekend worden aan deze nieuwe waarde.

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

Het zal echter altijd moeilijk blijven om tariefdifferentiaties zichtbaar te maken in geaggregeerde tariefindicatoren. En dit is jammer, aangezien een differentiatie op basis van milieukeurmerken een duidelijke indicatie van vergroening is en ook steeds vaker door de overheid wordt aangewend.

Daarom stellen we twee zaken voor om met deze beperking om te gaan. Ten eerste is het in ieder geval een goed idee om uitspraken over de vergroening te baseren op een combinatie van verschillende (types van) indicatoren en niet op één indicator, zelfs niet als het een geaggregeerde is (Bachus 2016). Met andere woorden, uitspraken dienen gebaseerd te zijn op een studie van zowel inkomens- als tariefindicatoren. Een tweede strategie is om creatief op zoek te blijven gaan naar nieuwe indicatoren die het beeld kunnen vervolledigen. Zo voeren we deze keer het '*effectieve CO₂-tarief*' in (zie sectie 7.11). Het '*effectieve CO₂-tarief*' geeft weer welke prijs er moet betaald worden om 1 ton CO₂ uit te stoten, en wie die prijs betaalt.

3 | Definities, uitgangspunten en methodologie

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

3.1 Definities

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

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

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

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

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

3.2 Uitgangspunten en methodologische opmerkingen

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

Met ‘het belastingstelsel in Vlaanderen’ bedoelen we alle belastingen die in Vlaanderen van toepassing zijn. Zowel federale als Vlaamse belastingen worden meegenomen. Belastingen en heffingen van het gemeentelijk of provinciaal niveau behoren daarentegen niet tot de scope van

³ Eigen vertaling van de OESO/OECD (2001). *Environmentally Related Taxes in OECD countries. Issues and Strategies*. Paris, OECD Publishing.

: “An environmentally related tax is defined as any compulsory, unrequited payment to general government levied on tax-bases deemed to be of particular environmental relevance”.

dit onderzoek, omdat deze belastingen en heffingen kunnen verschillen per gemeente en per provincie.

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

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

Om deze redenen heeft de btw niet dezelfde invloed op de relatieve prijzen als een klassieke milieugerelateerde belasting. De auteur is echter van mening dat deze argumenten niet echt overtuigend zijn. btw kan volgens ons de relatieve prijzen wel degelijk beïnvloeden. Een voorbeeld: in 2014-2015 gold in België een btw-tarief op elektriciteit van 6% i.p.v. 21%. Dit maakte elektriciteit voor gezinnen wel degelijk 15% goedkoper, wat een sturend effect kan hebben in de richting van een hoger verbruik. Andere voorbeelden zijn het 6% btw-tarief op brandhout en het 12% btw-tarief op steenkool. Eurostat geeft zelf ook toe dat het praktische argument (databeschikbaarheid) de belangrijkste reden is voor het niet opnemen van de btw.

4 | Actualiteit sinds 2016

Sinds het vorige onderzoek uit 2016, hebben de verschillende overheden van dit land heel wat maatregelen genomen die onder de noemer 'vergroening van de fiscaliteit' vallen. In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de belangrijkste maatregelen die het federale en het Vlaamse niveau hebben genomen sinds 2016. Het Waalse en het Brusselse Gewest vallen buiten de scope van dit onderzoek.

4.1 Federale overheid

4.1.1 Taxshift 2015-2018

In 2015 besliste de federale regering om een taxshift door de voeren. In de eerste discussies daarover werd regelmatig door regeringsbronnen vermeld dat een verschuiving naar consumptie, vermogen en milieu op de tafel lag.

De belangrijkste elementen van de taxshift zijn:

Uitgaven:

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

Inkomsten:

- accijnzen op tabak en alcohol gaan omhoog;
- accijnzen op diesel zullen stijgen en die op benzine dalen zodat ze naar elkaar toegroeien om gelijk te worden in 2018; de stijging zou groter zijn dan de daling.
- de tijdelijke verlaging van de btw op elektriciteit van 21 % naar 6 % wordt niet verlengd;
- nieuwe taks op speculatie⁴;
- nieuwe taks op financiële constructies in belastingparadijzen ('kaaimantaks');
- een aantal besparingen.

Uit dit overzicht leiden we af dat er één maatregel is overgebleven die betrekking heeft op milieugerelateerde belastingen, namelijk de (geleidelijke) gelijkschakeling van de accijnzen op diesel en benzine. De accijnzen op diesel zijn tussen 2015 en 2019 uiteindelijk gestegen met 15,6 cent per liter, die op benzine zijn gedaald met 1,5 cent per liter. Op te merken valt dat de verhoging voor diesel niet geldt voor de zogenaamde 'professionele diesel' of 'beroepsdiesel'⁵. Dit systeem compenseert de transportsector deels voor de hoge accijnzen op diesel en kan worden beschouwd als een milieuschadelijke subsidie (Bachus 2013). Concreet betekent dit dat het terugbetalingstarief van de professionele diesel tussen 2005 en 2019 werd verhoogd telkens wanneer de accijnzen op diesel stegen met het Cliquet-systeem⁶. Onderstaande tabel toont de evolutie van de gedeferde overheidsinkomsten (*revenue forgone*) door deze belastinguitgave van 2007 t.e.m. 2019 (zie ook fiche B16 van bijlage 2 bij dit rapport):

⁴ Op 19 november 2016 werd de afschaffing van deze taks al aangekondigd, wegens tegenvallende inkomsten (http://www.standaard.be/cnt/dmf20161119_02580611).

⁵ Bron: Koninklijk besluit van 26 oktober 2015 tot voorlopige wijziging van de programmawet van 27 december 2004

⁶ Bron: Koninklijk besluit van 26 oktober 2015 tot voorlopige wijziging van de programmawet van 27 december 2004

Tabel 1. Belastinguitgaven voor de professionele diesel (beroepsdiesel)

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
32,8	15,0	25,2	43,7	80,5	119,2	192	181	184,3	254,2	356,7	445,1	733,0

Bron: Jaarverslagen FOD Financiën, *Belastingen en Invordering*; Inventaris 2018 van de vrijstellingen, aftrekken en verminderingen die de ontvangsten van de staat beïnvloeden, en data ontvangen van de FOD Financiën.

Het terugbetalingstarief is door de taxshift gestegen van 7,63 cent/l in 2014 tot 24,76 cent/l in 2018, 2019 en 2020. In 2014 was de budgettaire impact van deze steunmaatregel al €180 mio, in 2019 is dit verviervoudigd tot €733 mio.⁷ Wellicht heeft de stijging van de terugbetaling een extra aanzuigefect gehad op bedrijven die totnogtoe nog niet de moeite deden om de (vrij omslachtige) terugbetaling aan te vragen. Met hogere bedragen kan het aantal aanvragende bedrijven gevoelig stijgen, zeker als men weet dat ook buitenlandse vervoersbedrijven aanspraak kunnen maken op de terugbetaling. Nu de terugbetalingstarieven verdrievoudigd zijn, en veel buitenlandse vervoerders die België doorkruisen sinds 2016 ook met de nieuwe kilometerheffing worden geconfronteerd, vragen wellicht ook steeds meer buitenlandse bedrijven een deel van hun in België betaalde accijnzen terug.

De taxshift is geen budgetneutrale operatie geweest, maar een belastingverlaging. De lastenverlagingen zijn blijven stijgen tot in 2020, maar het grootste deel van deze stijgende kosten worden niet gecompenseerd door de gestegen indirecte belastingen, o.a. op diesel. Het Federaal Planbureau (2015) becijferde dat de kostprijs van de taxshift in 2020 zal oplopen tot 2,7 % van het BBP, terwijl de inkomsten van de taxshift hiervan maar 1,2 % dekken.

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

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

4.1.2 Nucleaire rente

In 2003 besliste de federale regering een tijdspad over de kernuitstap, die inhoudt dat de zeven kerncentrales van België op een bepaald moment in de toekomst zullen gesloten worden.⁸ In 2015 zouden de drie oudste kernreactoren, Doel 1, Doel 2 en Tihange 1 gesloten worden. In 2022 volgt Doel 3, in 2023 Tihange 2, en in 2025 Doel 4 en Tihange 3. Kort daarna verscheen een tweede wet die voorzag dat de eigenaars van de (versneld afgeschreven) kerncentrales een vergoeding, ook 'repartitiebijdrage' genoemd, dienden te bepalen.⁹ De forfaitaire heffing werd

⁷ Bron: Programmawet van 27 december 2004, art. 429 §5, geconsolideerde versie dd. 14 december 2016, http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&table_name=wet&cn=2004122730

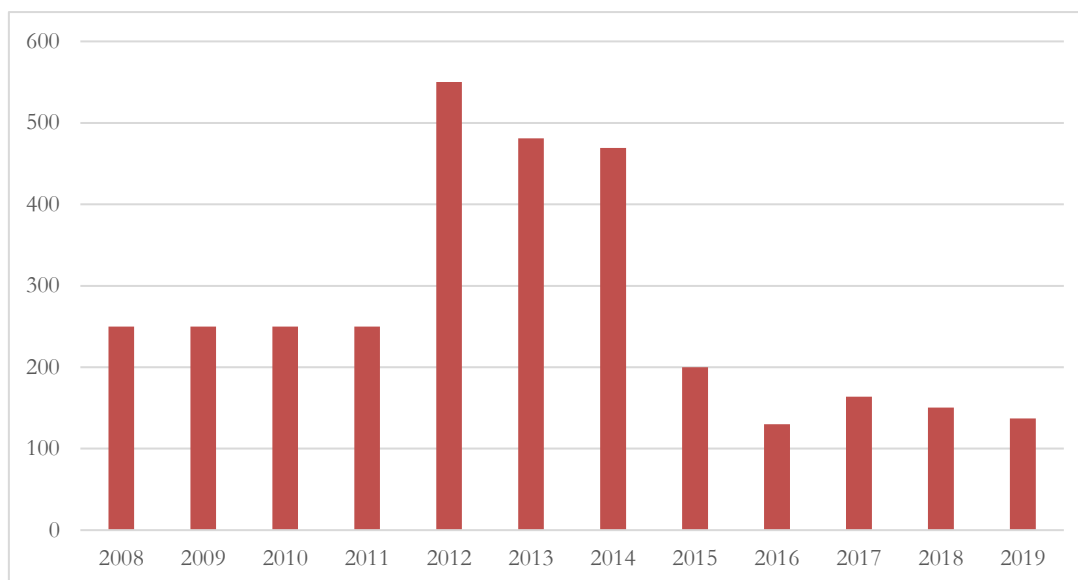
⁸ Wet van 31 januari 2003 houdende de geleidelijke uitstap uit kernenergie voor industriële elektriciteitsproductie

⁹ Wet van 11 april 2003 betreffende de voorzieningen aangelegd voor de ontmanteling van de kerncentrales en voor het beheer van splijtstoffen bestraald in deze kerncentrales

effectief ingevoerd in 2008, en de hoogte van het bedrag wordt, meestal na onderhandeling met de sector, telkens per koninklijk besluit vastgelegd.

In figuur 1 worden de inkomsten uit de nucleaire rente weergegeven op federaal niveau.

Figuur 1. Inkomsten uit de nucleaire rente, nominaal, mio euro, België



Bron: Rijksmiddelenbegroting 2008 t.e.m. 2021 (dekamer.be)

4.2 Vlaamse overheid

4.2.1 Verhoogde bijdrage Energiefonds

Op 1 maart 2016 werd de 'verhoogde bijdrage energiefonds' ingevoerd. De heffing wordt geheven op elektriciteit. Het doel van de nieuwe maatregel was het wegwerken van de schulden die de Vlaamse overheid had opgebouwd in de periode 2006-2014 door het subsidiebeleid voor fotovoltaïsche zonnecellen.

4.2.1.1 Invoering

Sinds 1 januari 2015 bestond al de zogenaamde 'bijdrage Energiefonds'. Het ging om een bijzonder bescheiden taks, 3 euro per gezin per jaar, waarbij de opbrengsten in het Energiefonds terecht kwamen. Het Energiefonds was opgericht door toevoeging aan het Energiedecreet van 2009¹⁰, met als doel in te staan voor de financiering van (Vlaamse Ombudsdienst 2016):

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

¹⁰ Het Energiedecreet is van 8 mei 2009, de toevoeging gebeurde via het Decreet van 19 december 2014 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2015.

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

Het doel van de hervorming was het afbouwen van een opgebouwde schuld. Door het grote succes van de gegarandeerde minimumprijs (en dus subsidie) van groenestroomcertificaten voor fotovoltaïsche zonnecellen tussen 2006 en 2014 moesten (en moeten, want subsidies voor groenestroomcertificaten gelden voor 20 jaar) grote bedragen worden uitbetaald aan eigenaars van zonnepanelen. De betalingen gebeurden door de netbeheerders, waardoor de schulden zich op dat niveau opstapelden. Begin 2016 was de schuld al opgelopen tot zo’n 2 miljard euro. Maar uiteindelijk gaat het hier om Vlaams beleid en is het de Vlaamse overheid die deze schuld op zich moest nemen. De al aangegane subsidieverplichtingen zouden, zelfs na de stopzetting ervan, nog verder doorstijgen tot naar schatting 1,6 miljard euro per jaar in 2019 (Vlaamse Ombudsdienst 2016). Bovendien waren er de vooruitzichten van enkele grote biomassacentrales die in de toekomst groenestroomcertificaten zouden ontvangen en was er een overschot aan warmtekrachtcertificaten, die door de Vlaamse overheid moesten betaald worden (Mineraad 2015).

Om deze put te vullen zonder de begroting te bezwaren, werd deze verhoogde bijdrage voor het Energiefonds ingevoerd. Dat de hervorming van 1 maart 2016 belangrijk is, blijkt uit de verhouding van de uitgaven van het fonds: slechts 3,1 % van de uitgaven van het fonds zullen te maken hebben met de zes oorspronkelijke financieringsdoelstellingen van het Energiefonds die hierboven zijn opgesomd. De overige 96,9 % zouden worden gebruikt voor de afbouw van de schulden van de groenestroom- en warmtekrachtcertificaten (Vlaamse Ombudsdienst 2016).

Het bijzondere aan deze energiebelasting is dat het een *jaarlijkse* heffing was, die berekend werd per *afnamepunt*¹¹. Daarnaast waren de tarieven wel proportioneel met het verbruik, maar slechts gedeeltelijk, waardoor er slechts een beperkt aantal tarieven per afnamepunt bestonden. Men zou dus kunnen spreken van een ‘gedifferentieerde forfaitaire heffing’. De keuze om op deze manier te tarifieren in plaats van gewoon met een prijs per kWh heeft een sterke uitholling van het vergroeningspotentieel van deze maatregel tot gevolg.

4.2.1.2 Tarieven

De tarieven van de ‘gewone’ bijdrage Energiefonds, die gold t.e.m. 20 februari 2016, waren:

Tabel 2. Tarieven van de ‘gewone’ bijdrage Energiefonds

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

¹¹ Meestal valt een afnamepunt samen met één gezin.

Bron: Vlaamse Ombudsdienst (2016)

Vanaf 1 maart 2016 werden de volgende nieuwe tarieven van kracht:

Tabel 3. Tarieven van de 'verhoogde' bijdrage Energiefonds

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

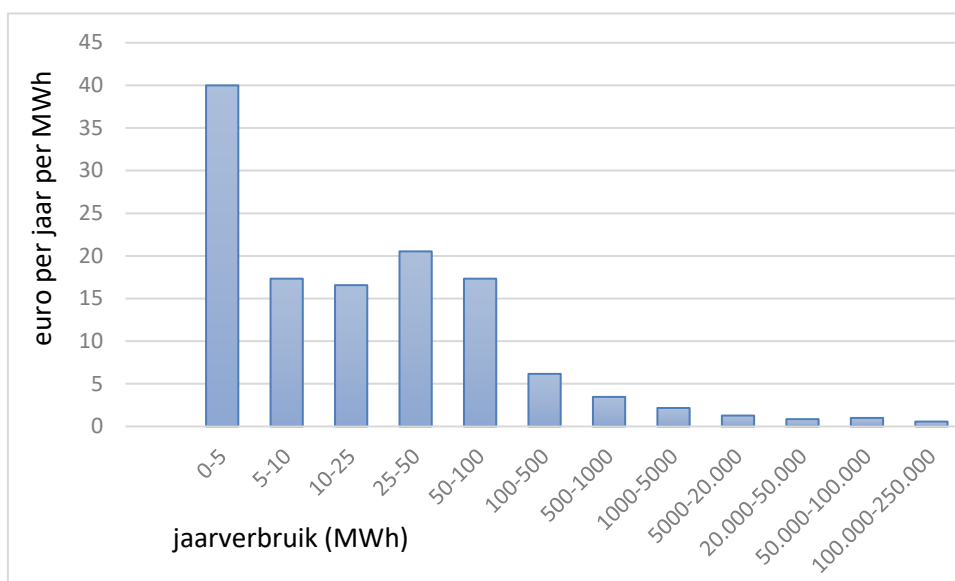
Bron: Vlaamse Ombudsdienst (2016)

Uit de tarievenlijst kunnen we de volgende observaties halen:

- er is een sociale correctie, maar slechts voor een kleine groep gezinnen;
- de meeste gezinnen bevinden zich in de groep met een jaarverbruik tot 5 MWh (€ 100 per jaar); gezinnen die elektrisch verwarmen kunnen echter tot 20 MWh gaan (en meer);

Op het eerste gezicht lijken de sterk stijgende tarieven op een progressief tarief te wijzen op basis van het gebruik, maar als we het tarief per MWh uitdrukken, zoals meestal gebeurt met energiebelastingen, krijgen we een heel ander visueel beeld:

Figuur 2. Tarieven van de verhoogde bijdrage Energiefonds volgens verbruiksprofiel, per MWh¹²



Bron: Vlaamse Ombudsdienst (2016), eigen berekeningen

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

In tegenstelling tot bij accijnzen, was op deze heffing geen btw verschuldigd. Ook mensen die geen elektriciteit afnamen omdat ze zonnepanelen hadden, waren de heffing verschuldigd. Zij vielen wel sowieso in de categorie van 100 euro per jaar.

De groep van gezinnen die de sociale korting geniet, bestond uit zo'n 200.000 gezinnen¹³, of zo'n 7,4 % van de het totale aantal van 2,7 miljoen gezinnen in Vlaanderen. Zo'n 180.000 gezinnen hadden accumulatieverwarming op elektriciteit¹⁴. Zij betaalden meestal 290 euro, hoewel dit voor sommigen 770 euro was. Voor de tariefindicatoren die verderop in dit onderzoeksrapport worden berekend, gaan we uit van een gemiddeld gezin dat 3.500 kWh verbruikt en dus 100 euro per jaar betaalde, of gemiddeld 28,57 euro per MWh.

a) Afschaffing

Door de plotse invoering en de hoge tarieven kwamen er heel wat reacties van de bevolking en het middenveld, die de nieuwe heffing niet smaakten. Bovendien was er kritiek omdat de gezinnen het grootste deel van de factuur betalen: per MWh betalen de gezinnen tot 200 keer meer dan grote (laagspannings)verbruikers. Armoedeorganisaties protesteerden, maar ook binnen de politiek kwam er veel kritiek, zelfs in de partij van de bevoegde minister. Uiteindelijk

¹² Berekend op het midden van de gebruikscategorie.

¹³ Bron <https://www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1064181/verslag/1065418>

¹⁴ Bron <https://www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1064181/verslag/1065418>

is de minister afgetreden, voornamelijk omwille van deze kwestie. In juli 2016 besliste de nieuwe Vlaamse minister van energie Bart Tommelein om het tarief voor de gezinnen die tussen 20 en 50 Mwh aan te passen, door de ondergrens van 20 naar 25 MWh te verhogen. Hierdoor zouden 9.000 gezinnen die op elektriciteit verwarmen, terugvallen van 770 euro per jaar naar 290 euro per jaar¹⁵. Drieduizend andere gezinnen met elektrische verwarming, die meer dan 25 MWh verbruiken, bleven op het tarief van 770 euro.

De verhoogde bijdrage Energiefonds was niet alleen op politiek vlak problematisch, ook op juridisch vlak was er een groot probleem. De maatregel kwam voor het Grondwettelijk Hof, en die besliste op 22 juni 2017 tot de vernietiging ervan. Volgens het Grondwettelijk Hof was de verhoogde energietaks in strijd met de fiscale regel dat de gewesten geen belastingen mogen heffen op zaken waarop al een federale heffing bestaat. Aangezien er sinds 1999 al een federale belasting bestond op het elektriciteitsverbruik, een heffing per verbruikte kilowattuur, mocht de Vlaamse overheid dat niet nog eens doen.¹⁶ Het Hof besliste dat de verhoogde energieheffing wel nog in rekening mocht worden gebracht voor 2016 en 2017.

Op 23 september 2017 werd de 'bijdrage kosten groene stroom en WKK' verhoogd om de afschaffing van de verhoogde bijdrage Energiefonds, vanaf 1 januari 2018, te compenseren. Voor de fiscaliteit maakt dit een wezenlijk verschil, aangezien de verhoogde bijdrage duidelijk een 'heffing' was, terwijl de 'bijdrage kosten groene stroom en WKK', een 'openbardienstverplichting' is, die formeel niet als een heffing geldt. De impact hiervan op de indicatoren voor de vergroening van de fiscaliteit wordt in detail besproken in paragraaf 7.9 van dit rapport. Daarnaast bleef ook de 'gewone bijdrage Energiefonds' (zie tabel 2) bestaan; vanaf 2018 gelden daarvoor de volgende tarieven:

Tabel 4. Tarieven 'gewone bijdrage energiefonds', vanaf 1 januari 2018

Categorieën	Tarief in euro/maand
Afneemers op laagspanning: Residentiële afnemer	0,42
Afneemers op laagspanning: Niet-residentiële afnemer	7,87
Afnemer op middenspanning	150
Afnemer op hoogspanning	875
Beschermde klant	0

Bron: <https://www.vlaanderen.be/energieheffing-of-bijdrage-energiefonds/energieheffing-vanaf-1-januari-2018>

Deze 'gewone' bijdrage is wel een heffing, waardoor ze wel in onze inkomst- en tariefindicatoren opduikt.

¹⁵ <http://www.demorgen.be/politiek/turteltaks-voor-9-000-gezinnen-van-770-naar-290-euro-b6afcd13/>

¹⁶ Bron: <https://www.vlaanderen.be/energieheffing-of-bijdrage-energiefonds/vernietiging-verhoogde-jaarlijkse-energieheffing-turteltaks>

4.2.1.3 Bespreking van de maatregel

De verhoogde bijdrage Energiefonds was een interessante milieugerelateerde belasting wegens de substantiële bedragen. De opbrengst van de heffing was 412 miljoen euro in 2016 en 480 miljoen euro in 2017, wat hem meteen de op één na grootste milieugerelateerde belasting van het Vlaams Gewest maakte, na de jaarlijkse verkeersbelasting¹⁷. Het ging dus om een grote vergroeningsoperatie, maar hierbij dient wel de opmerking gemaakt te worden dat de tarifiering, die grotendeels forfaitair is, en slechts stijgt met een beperkt aantal gebruiksprofielen, de vergroening deels tenietdeed.

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

Vanuit het perspectief van de milieugerelateerde belastingen is deze heffing een vreemde vogel. Het gaat enerzijds om de meest opvallende verhoging van Vlaamse milieugerelateerde belastingen ooit, en dus de grootste vergroeningsoperatie van de eigen Vlaamse fiscaliteit ooit, maar tegelijkertijd was er eigenlijk niemand die de taks wilde. Het resultaat was een politieke (en publieke) storm die leidde tot het aftreden van de bevoegde minister. De afschaffing kwam er uiteindelijk wel door een juridische reden, maar zorgde eigenlijk ook voor politieke opluchting.

Men kan zich afvragen welke impact deze gebeurtenis zal hebben op het gebruik van milieugerelateerde belastingen in de toekomst. De ongeziene vergroening van de fiscaliteit was, door de afschaffing, van korte duur. En op lange termijn kan men zich de vraag stellen of deze ervaring in de politieke wereld niet als een trauma zal achterblijven, waardoor de afkeer voor alle energiebelastingen, en misschien ook milieugerelateerde belastingen, kan toenemen en in de komende jaren kan leiden tot minder vergroening of zelfs een omgekeerde beweging. De 'Turteltaks' illustreert in ieder geval nogmaals de gevoeligheid van milieugerelateerde belastingen bij publiek en politiek.

4.2.2 Heffing directe lijnen

In 2019 werd een heffing ingevoerd op de exploitatie van een toegelaten directe elektriciteitslijn die de grenzen van de eigen site overschrijdt. De inkomsten die voortvloeien uit de opbrengst van de heffing worden rechtstreeks toegewezen aan het Energiefonds. Het gaat om een kleine heffing: in 2019 werden slechts acht aanvragen tot aanleg van een directe lijn buiten de eigen site goedgekeurd.¹⁸ In 2020 werd 200.000 euro ingeschreven in de Vlaamse begroting als inkomst van deze heffing.

¹⁷ Die nog ongeveer het dubbele opbrengt.

¹⁸ VREG Jaarverslag 2019

4.2.3 Rekeningrijden (kilometerheffing) voor vrachtwagens

Het rekeningrijden voor vrachtwagens van > 3,5 ton¹⁹ is van start gegaan op 1 april 2016. Toch dateert de politieke discussie over rekeningrijden (of 'de slimme kilometerheffing') al van veel eerder. Al op 15 november 2010 kwamen de minister-presidenten van de Vlaamse regering, de Waalse regering en de Brusselse regering overeen om zo snel mogelijk een politiek akkoord af te sluiten tussen de drie gewestregeringen inzake de globale hervorming van de verkeersbelasting (Vlaamse Regering 2011). Dit leidde tot een politiek akkoord op 21 januari 2011. In dit akkoord werden de principes van het huidige rekeningrijden voor vrachtwagens al vastgelegd. De praktische modaliteiten, zoals de precieze tarieven en de toepasselijke wegen, zouden later worden vastgelegd.

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

In juli 2013 raakten meer details bekend over de implementatie van het rekeningrijden. De verwachte jaarlijkse (bruto-)opbrengst was 1 miljard euro²⁰. Tegelijk werd op hetzelfde moment duidelijk dat het elektronische wegvignet een stille dood zou gaan sterven. Volgens De Morgen was de verklaring dat de Vlaamse Regering er sowieso nooit echt achter gestaan had, en omdat het vignet minder rendabel zou zijn dan verwacht. In de plaats van het vignet werd aangekondigd dat er proefprojecten zouden worden georganiseerd voor rekeningrijden voor personenwagens.

Op 1 april 2016 ging het rekeningrijden voor vrachtwagens dan van start. Op 1 juli 2020 werden voor Vlaanderen de tarieven verhoogd, vooral voor de zwaarste categorie vrachtwagens (+32ton). Dit zijn de tarieven zoals ze eind 2020 gelden:

Tabel 5. Tarieven kilometerheffing (euro per km), d.d. 1 december 2020

[€ / km]	WALLONIË (EX BTW)			VLAANDEREN			BRUSSEL AUTOSNELWEG			BRUSSEL BINNENSTEDELIJK GEBIED*		
	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON
Euro 0	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 1	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 2	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	0,155	0,208	0,213	0,200	0,279	0,310
Euro 3	0,134	0,187	0,191	0,101	0,187	0,213	0,134	0,187	0,191	0,173	0,253	0,284
Euro 4	0,101	0,154	0,158	0,068	0,154	0,180	0,101	0,154	0,158	0,140	0,220	0,251
Euro 5	0,079	0,132	0,136	0,056	0,142	0,168	0,089	0,142	0,147	0,126	0,206	0,237
Euro 6	0,079	0,132	0,136	0,046	0,132	0,157	0,079	0,132	0,136	0,105	0,185	0,216

(*) Binnenstedelijk gebied: alle lokale en regionale wegen die geen autosnelweg zijn. Viapass ed.1/7/2020

Bron: viapass.be

De tarieven tonen dat er wel een differentiatie is naar euronorm, naar gewichtsklasse, en naar aanwezigheid in de Brusselse binnenstad, maar niet naar tijdstip van de dag. Hierdoor is het

¹⁹ Maximaal Toegelaten Massa of MTM; dit is het brutogewicht, bestaande uit het gewicht van het voertuig zelf en de (potentiële maximale) lading.

²⁰ <http://www.demorgen.be/economie/wegenvignet-van-de-baan-bb337188/>

geen volledig 'slimme' kilometerheffing, omdat het woord 'slim' vooral verwijst naar de differentiatie tussen spits- en daluren.

De Vlaamse overheidsinkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens voor de eerste jaren worden weergegeven in tabel 6.

Tabel 6. Inkomsten van de km-heffing voor vrachtwagens (Vlaanderen, mio euro)

2016	2017	2018	2019
312,8	426,7	456,3	451,4

Bron: Viapass jaarverslagen

4.2.4 Rekeningrijden (kilometerheffing) voor personenwagens

Begin februari 2014 ging een groot proefproject van start met 1.200 automobilisten uit de drie gewesten²¹. Maar met de aankondiging van de start van het proefproject werd duidelijk dat het maatschappelijk draagvlak voor een kilometerheffing voor personenwagens nog niet erg groot was. Er werd een online petitie opgesteld die verspreid werd via Facebook, en op tien dagen tijd haalde die 170.000 handtekeningen. Een tegen-petitie die kort daarna werd opgestart, haalde slechts 3.000 handtekeningen. Ook de houding van de mensen die aan het experiment hadden deelgenomen, was eerder negatief: 63 % sprak zich uit tegen de invoering van de slimme kilometerheffing voor personenwagens²².

Nochtans waren er indicaties dat de heffing effectief zou kunnen zijn: de deelnemers legden 8 % minder autokilometers af in stedelijk gebied, en 3,6 % minder tijdens de spitsuren²³. Rekening houdend met het feit dat in het proefproject de deelnemers niet 'echt' hoefden te betalen, kan worden vermoed dat die cijfers met een 'echte' kilometerheffing een stuk hoger kunnen uitvallen (Mayeres, Dams et al. 2014). De lage aanvaardinggraad moet met enige nuance worden geïnterpreteerd. Ervaringen in Londen en Stockholm hebben uitgewezen dat de aanvaarding van mensen t.a.v. rekeningrijden doorgaans veel groter is (enkele maanden) na de invoering dan vóór de invoering (Mayeres, Dams et al. 2014). Vóór de start zien de mensen enkel de nadelen (betalen), terwijl ze nadien ook de voordelen kunnen zien (bv. dagelijkse tijdswinst door minder file).

In 2019 verschenen de resultaten van een grote studie over een (budgetneutrale) slimme kilometerheffing in Vlaanderen (Motivity 2019). Het doel van de studie was om de effecten (milieu, sociale en economische) in kaart te brengen van rekeningrijden voor personenwagens al dan niet in combinatie met de verdere vergroening van de verkeersbelastingen en de belasting op inverkeerstelling. De studie rekende na wat de effecten zijn indien het budgetneutrale effect bekomen wordt door de inkomsten terug te sluizen via een beperkte taxshift (enkel binnen de transportbelastingen), dan wel met een ruimere taxshift (bv. met loonlastenverlagingen). Er werden verschillende scenario's opgesteld, waarvoor dan werd berekend wat de impact van een kilometerheffing zou zijn op het verplaatsingsgedrag en op de emissies. In een volgende stap

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

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

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

werd onderzocht wat de economische en de sociale effecten zijn. Het gaat dan o.a. om impact op BBP, werkgelegenheid, competitiviteit van de bedrijven en koopkracht van de gezinnen.

Enkele resultaten:

- Algemeen:
 - De (beoogde) effecten zijn beduidend groter in de scenario's met een ruime taxshift dan in die met enkel een taxshift binnen de transportbelastingen.
 - De netto grootste vermindering van de congestie wordt verkregen in de gebiedsdekkende scenario's met ruimere taxshift
- Impact op reizigerskilometers:
 - Daling van totale aantal reizigerskilometers tot 4,2%
 - Daling van het autoverkeer tot 11%;
 - Stijging van het aantal reizigerskilometers met tram en bus met tot 7,4% en met de trein tot 7,2%
 - differentiatie van de tarieven van de wegehelling volgens de periode van de dag is erg belangrijk, met een hogere heffing tijdens de spits- dan de dalperiode. Zonder die differentiatie kan men slechts een klein effect realiseren op de doorstroming.
- Milieu-impact:
 - De daling van de emissies van broeikasgassen en luchtverontreinigende pollutanten bedraagt tot 13%
 - Positieve milieubaten in alle scenario's, maar het grootst in het scenario met de ruimere taxshift.
- Sociaal:
 - Gezinnen zonder auto of die minder dan 8.500 km per jaar rijden zien een stijging van hun koopkracht, de andere zien een daling. Arme gezinnen met een auto verliezen netto 2,8% koopkracht.
 - Het scenario met een ruime taxshift verkleint de inkomensongelijkheid: het vijfde quintiel (de 20% hoogste inkomens) gaan erop achteruit, maar alle andere groepen gaan erop vooruit. De (ruime) taxshift is dan ook progressief of herverdelend.
 - Daling van het aantal verkeersslachtoffers
- Economisch:
 - Stijging van de welvaart, stijging van het bruto regionaal product (BRP) en sterke tijdsinstroom in alle scenario's
 - Geen bewijs gevonden voor een daling van de competitiviteit op macroniveau.
 - Sectorniveau:
 - Autogelateerde sectoren kunnen verliezen.
 - Logistiek doet winst door de gerealiseerde tijdsbaten
 - Onderwijs, gezondheidszorg, farmaceutica en sociale diensten kennen een sterke groei.
 - De algemene industrie en de dienstensector ondervinden weinig of geen verandering.

Ondanks de gunstige resultaten van de studie besliste de Vlaamse Regering om de slimme kilometerheffing niet in te voeren.

4.2.5 Het Europese systeem van verhandelbare emissierechten

Sinds 2005 bestaat er in de EU een systeem van verhandelbare emissierechten voor CO₂-uitstoot. Verhandelbare emissierechten zijn een ander type economisch milieubeleidsinstrument dan milieubelastingen:

- Verhandelbare emissierechten: de **hoeveelheid** (uitstoot), de 'cap', wordt door de overheid bepaald, en de **prijs** van de emissierechten fluctueert via het marktmechanisme en naargelang de reductie-inspanningen van de betrokken bedrijven/installaties;
- Milieubelastingen: de **prijs** van de uitstoot (belastingtarief) wordt door de overheid bepaald, en de hoeveelheid (uitstoot) fluctueert naargelang de reductie-inspanningen van de betrokken bedrijven/installaties.

Door deze verschillen zijn verhandelbare emissierechten in de voorgaande MIRA-rapporten over de vergroening van de belastingen nooit aan bod gekomen. Echter, sinds 2013 worden de emissierechten bij de start van elk nieuw jaar niet meer aan alle sectoren gratis bedeed, maar wel in toenemende mate geveild. Door de veiling ontstaan er overheidsinkomsten, die door de EU worden doorgestort aan de lidstaten. Daardoor krijgt dit systeem steeds meer kenmerken van een taks, waardoor de Eurostat deze inkomsten nu ook bijtelt bij de statistieken van de milieugerelateerde belastingen, en meerbepaald bij de energiebelastingen.²⁴ Vanaf dit MIRA-rapport nemen we deze praktijk over.

In België is de verdeling van deze inkomsten over de drie gewesten en de federale overheden verdeeld zoals overeengekomen in het samenwerkingsakkoord van 12 februari 2018 over de verdeling van de Belgische klimaat- en energiedoelstellingen voor de periode 2013-2020. Vlaanderen ontvangt jaarlijks 53% van het bedrag.

Tabel 7. Inkomsten uit de veiling van emissierechten, België en Vlaanderen, 2013-2019 (mio euro)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
België	115	97,1	141,6	107,9	144,3	381,5	338,4
Vlaanderen	67,6	57,1	83,3	63,4	84,9	224,1	198,8

Bron: Nationale Klimaatcommissie, MRR-rapporten België, 2013-2019.

Noot: ongeveer 10% van de veilinginkomsten gaat naar de federale overheid. In bovenstaande cijfers gaan we ervan uit dat Vlaanderen hiervan indirect een aandeel krijgt dat evenredig is met haar aandeel in het BBP van België, waardoor jaarlijks tussen 58% en 59% van de inkomsten aan Vlaanderen worden toegewezen.

De graduele stijging van deze inkomsten is te wijten aan het feit dat elk jaar een groter deel van de emissierechten worden geveild. De bijkomende sterke stijging in 2018 is dan weer het gevolg van de sterke stijging van de prijzen van de emissierechten in dat jaar, van ongeveer €5 euro per emissierecht tot €20 à 25 sinds eind 2018.

²⁴ Zie Eurostat metadata: https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/EN/env_ac_taxind2_simset_uk.htm

5 | Lijst van milieugerelateerde belastingen

De volgende milieubelastingen werden in de indicatoren opgenomen²⁵:

Energiebelastingen:

- Accijnzen (en bijdrage op de energie) op benzine, diesel, stookolie, aardgas, kolen, elektriciteit, butaangas, propaangas en andere energieproducten (federaal);
- Federale bijdrage op elektriciteit en aardgas:
- Heffing ter financiering van de werkingskost van de CREG;
- Heffing ter financiering van het Sociaal Fonds voor Elektriciteit;
- Heffing ter financiering van het Sociaal Fonds voor Aardgas;
 - o Heffing ter financiering van het Denuclearisatiefonds;
 - o Heffing ter financiering van het Fonds Beschermden Klanten voor Elektriciteit;
 - o Heffing ter financiering van het Fonds Beschermden Klanten voor Aardgas;
- Offshoretoeslag;
- Fapetro-bijdrage;
- APETRA-bijdrage;
- BOFAS-bijdrage benzine en diesel;
- Federale toeslag groenestroomcertificaten;
- Federale toeslag voor de financiering van offshore windturbineparken;
- Federale toeslag strategische reserves;
- Gewone bijdrage Energiefonds en verhoogde bijdrage Energiefonds;²⁶
- Toeslag voor de financiering van maatregelen ter bevordering van REG;
- Tarief voor openbare dienstverplichtingen voor de financiering van de steunmaatregelen voor HNE en WKK;
- Toeslag voor de taksen op “masten” en “sleuven” in Vlaanderen;
- Veiling van emissierechten van het Europese systeem van emissiehandel;
- Nucleaire rente;
- Heffing directe lijnen.

Transportbelastingen:

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

Federale milieutaksen:

- Verpakkingsheffing op wegwerpdrankverpakkingen;

Vlaamse milieuheffingen:

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

²⁵ 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.

²⁶ Die laatste werd ingevoerd op 1/1/2016, vernietigd door het Grondwettelijk Hof en daardoor afgeschaft op 31/12/2017.

- Mestheffing;
- Grindheffing;²⁷
- Afbouw financiële reserves Recupel & Bebat;
- Riviervisserij en Jachtverloven;
- VLAREM-dossierts.

²⁷ Afgeschaff per 1/1/2018.

6 | Inkomstenindicatoren

6.1 Inleiding

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

- Zij enkel werken met de grote categorieën van milieugerelateerde belastingen en de kleinere maatregelen niet in rekening brengen;
- Zij niet alle gewestelijke milieugerelateerde belastingen in rekening nemen.

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

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

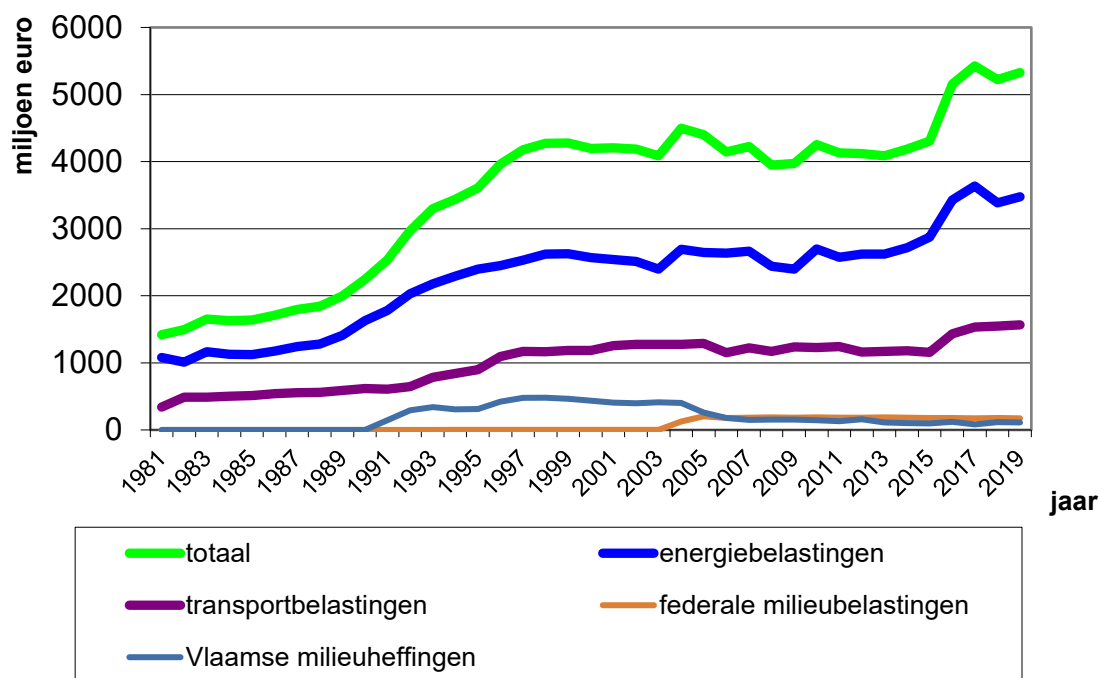
- Absolute cijfers van de inkomsten voor de periode 1990-2019; in reële termen
- Inkomsten uit milieugerelateerde belastingen onderverdeeld per categorie: energie, transport, Vlaamse heffingen en overige federale heffingen;
- Inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als % van het BBP;
- Inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als % van de totale belastinginkomsten;
- Percentage milieugerelateerde belastingen en arbeidsbelastingen t.o.v. BBP voor een selectie van Europese landen: deze indicator geeft weer in welke mate een land de weg van een 'groene belastinghervorming' heeft gekozen.

Het BBP voor het Vlaams gewest is apart beschikbaar. Voor de totale belastinginkomsten hanteren we een verdeelsleutel naargelang het aandeel van het Vlaamse gewest in het Belgische BBP. Concreet hebben we berekend dat het Vlaamse BBP in 2019 instond voor 57,90% van het Belgische BBP. Vervolgens wijzen we ook 57,90% van de Belgische belastinginkomsten toe aan Vlaanderen. Deze proxy hebben we ook gebruikt voor alle milieubelastingen waarvoor geen aparte cijfers voor Vlaanderen bekend zijn, nl. de meeste federale milieugerelateerde belastingen, bv. de accijnzen op transportbrandstoffen.

6.2 Inkomsten voor de periode 1990-2019

In figuur 3 geven de evolutie weer van de totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen.

Figuur 3. Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen, constante prijzen van 2010, miljoen euro, 1981-2019



Bron: Eigen berekeningen op basis van data van Federale Overheidsdienst Financiën, Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG), federale begrotingsdocumenten, Rekenhof, Agentschap Centrale Accounting, Studiedienst Vlaamse Regering, Vlaamse begrotingsdocumenten, jaarverslagen MINA-fonds, jaarverslagen Grindfonds, jaarverslagen VLABEL.

Sinds de vorige studie (met datajaar 2014) is er een opvallende stijging van de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen waar te nemen, terwijl er in de ruim vijftien jaar daarvoor een net een opvallende stabiliteit werd genoteerd. De stijging is vooral te wijten aan de volgende beleidsmaatregelen en evoluties:

- federale taxshift, doorgevoerd tussen 2015 en 2018: stijging van de accijnzen op diesel en (een kleinere) daling van accijnzen op benzine;
- invoering van de Verhoogde Bijdrage Energiefonds op 1/1/2016;²⁸
- invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens op 1/4/2016;
- Sterke stijging van de prijzen van (geveilde) emissierechten in 2018.

De daling in 2018 is dan weer te wijten aan de afschaffing van de Verhoogde Bijdrage Energiefonds op 31/12/2017, na de vernietiging ervan door het Grondwettelijk Hof op 22/06/2017, wegens schending van het principe 'non bis in idem', wat betekent dat gewesten geen belastingen mogen heffen op zaken waarop al een federale heffing bestaat. De daling wordt wel verzacht door de sterke stijging van de inkomsten uit (geveilde) emissierechten in 2018.

Zoals steeds domineren de energiebelastingen het beeld van de evolutie van de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen (zie volgende paragraaf). Aangezien zowel de energiebelastingen als de transportbelastingen zijn gestegen, verandert de onderlinge verhouding amper. Het valt op dat de Vlaamse milieuheffingen, na een eerdere daling in 2004-

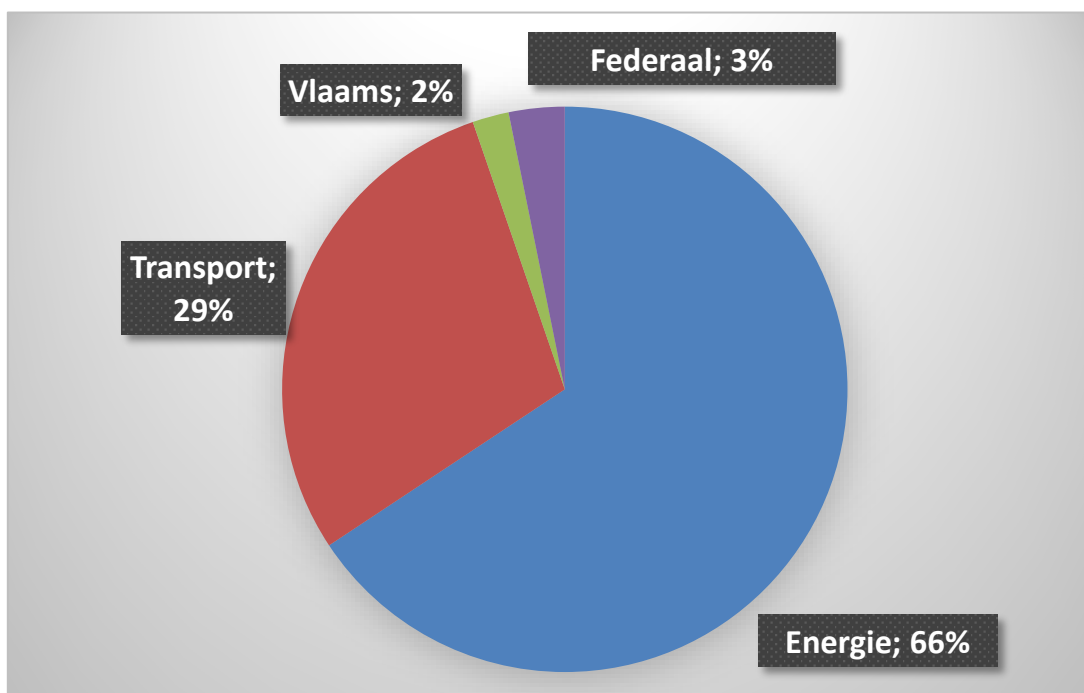
²⁸ Bekend in de volksmond als de 'Turteltaks'

2006, zachtjesaan verder zijn gedaald tot een niveau dat 70% lager ligt dan dat van 2004, en nu ook onder de federale milieuheffingen is gekomen. Die federale milieuheffingen zijn dan weer, door de afschaffing van enkele kleinere taken, gereduceerd tot één heffing, namelijk de verpakkingsheffing, die wordt geheven op drankverpakkingen voor eenmalig gebruik.

6.3 Verdeling van de inkomsten volgens categorie

In figuur 4 zien we de verdeling van de inkomsten tussen de vier categorieën energiebelastingen, transportbelastingen, Vlaamse milieuheffingen en federale milieutaksen.

Figuur 4. Verdeling van de totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen voor Vlaanderen, in %, voor 2019



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

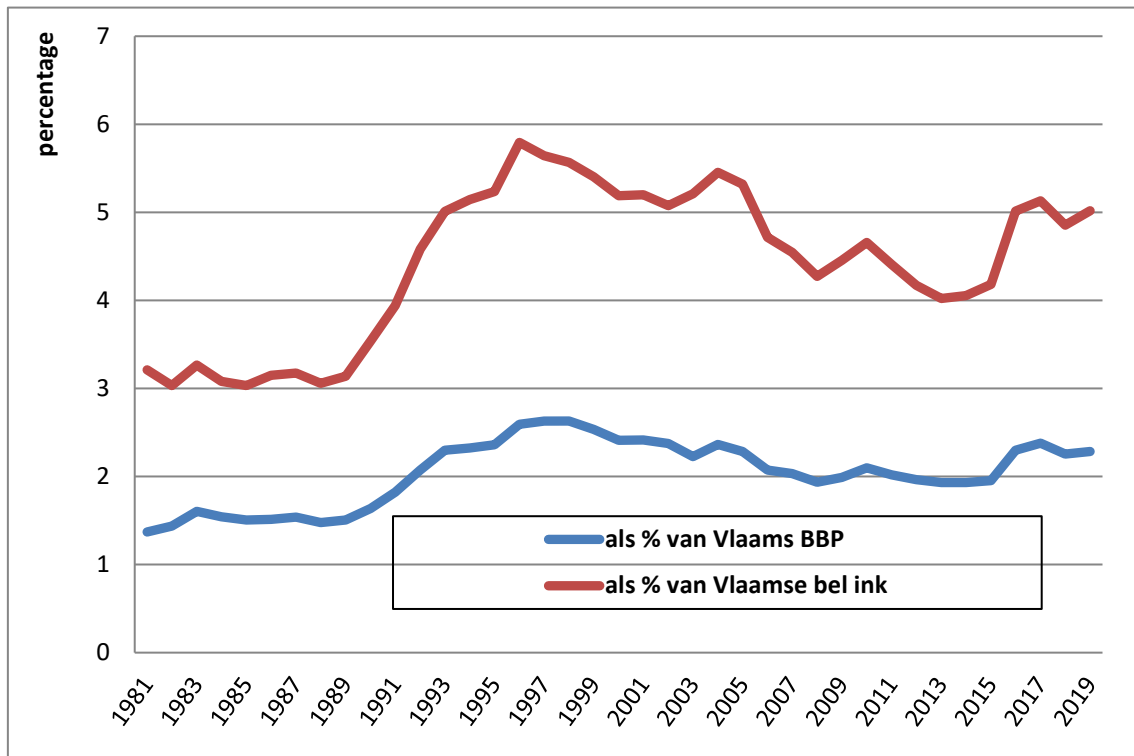
De energiebelastingen blijven in België en Vlaanderen de dominante milieugerelateerde belastingen gemeten aan overheidsinkomsten. Het aandeel van de energiebelastingen en de transportbelastingen is gestegen t.o.v. 2014, terwijl dat van de Vlaamse milieuheffingen en de federale milieuheffingen is gedaald.

6.4 Inkomsten als percentage van BBP en totale belastinginkomsten

In figuur 5 geven we de evolutie weer van de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als percentage van het BBP en van de totale belastinginkomsten. Het zijn deze twee indicatoren die vaak door de EU en de OESO worden gebruikt voor internationale vergelijkingen. De eerste indicator (blauwe lijn) geeft weer hoeveel de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen

evolueren t.o.v. de economische groei. De laatste indicator (rode lijn) geeft het belang van milieugerelateerde belastingen weer in vergelijking met andere belastingen.

Figuur 5. Totale inkomsten uit milieugerelateerde belastingen voor Vlaanderen, als % van het Vlaams BBP en als % van de totale Vlaamse belastinginkomsten (1981-2019)



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

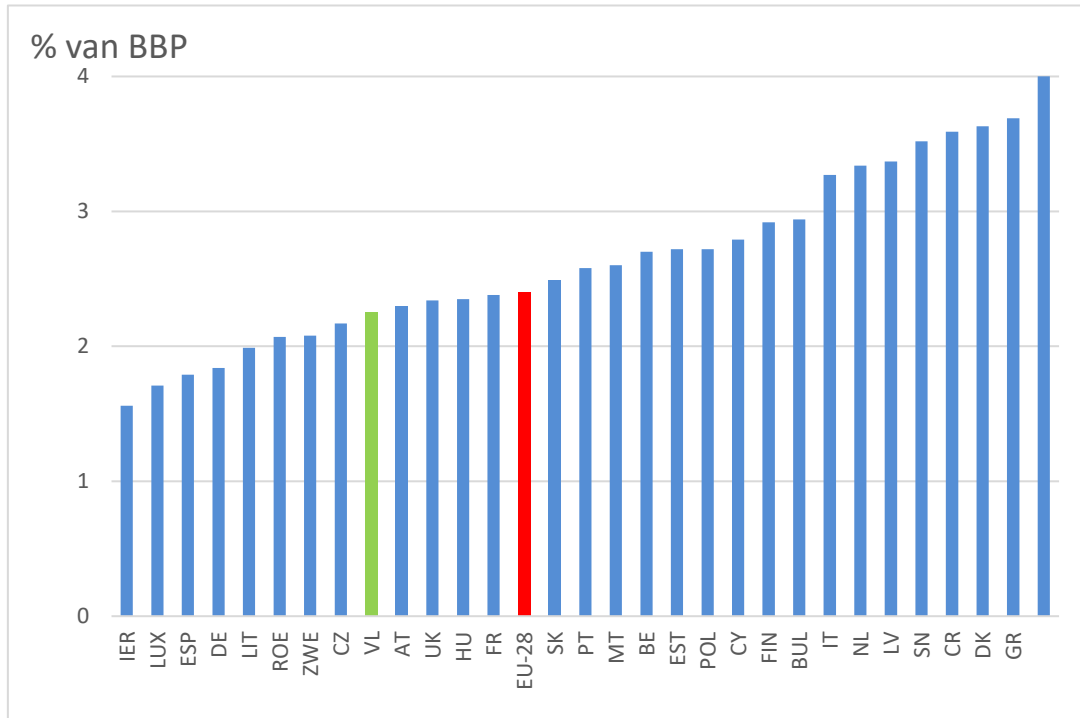
De dalende tendens van beide inkomstenindicatoren in de periode 1997-2014 wordt gevolgd door een sterke stijging tussen 2015 en 2017

- van 4,24% naar 5,13% voor de indicator t.o.v. de belastinginkomsten
- van 2,04% naar 2,38% voor de indicator t.o.v. het BBP.

De verklaring voor deze evolutie werd al weergegeven bij figuur 3.

6.5 Europese vergelijking

Figuur 6. Totale Vlaamse inkomsten uit milieugerelateerde belastingen ten opzichte van het BBP (%), EU-28 + Vlaanderen, 2018



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

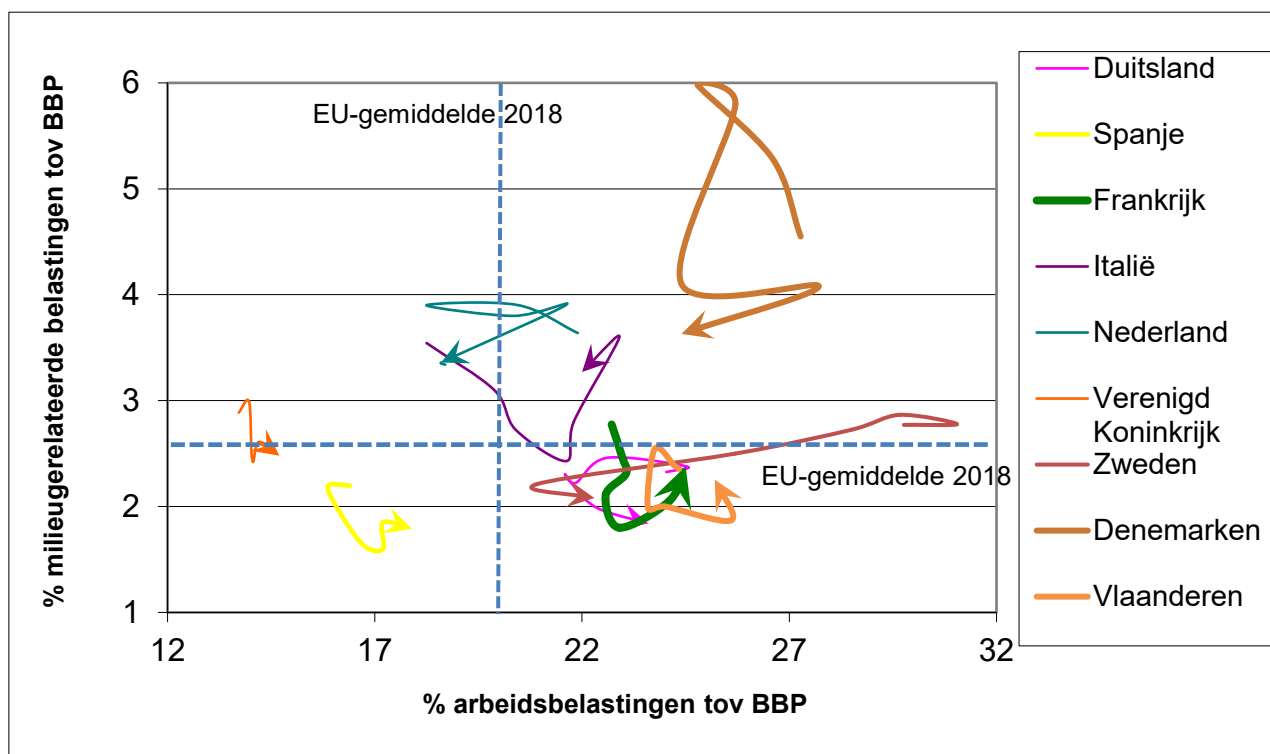
Door de hoger beschreven stijging van de milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen maakt ons gewest een inhaalbeweging, van plaats 25 naar plaats 20, wat nog steeds onder het Europees gemiddelde ligt. Voor de indicator 'inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als % van de totale belastinginkomsten' is de stijging minder uitgesproken: daar klimt Vlaanderen van de laatste plaats naar plaats 25.

6.6 Milieugerelateerde belastingen versus belastingen op arbeid

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

Om te evalueren in welke mate de belastingen in België en Vlaanderen tegemoetkomen aan deze oproep tot het verschuiven van de belastingdruk, werden de twee belastingen in kwestie uitgedrukt in een indicator. Figuur 7 toont de evolutie van beide belastingen (uitgedrukt in belastinginkomsten) voor een aantal landen. De geselecteerde landen zijn de buurlanden, twee zuidoostelijke en twee noordelijke landen in Europa.

Figuur 7. Percentage milieugerelateerde belastingen en arbeidsbelastingen t.o.v. BBP voor een selectie van Europese landen (incl. sociale zekerheidsbijdragen), datajaren 1995, 2000, 2005, 2008, 2011, 2014 en 2018.

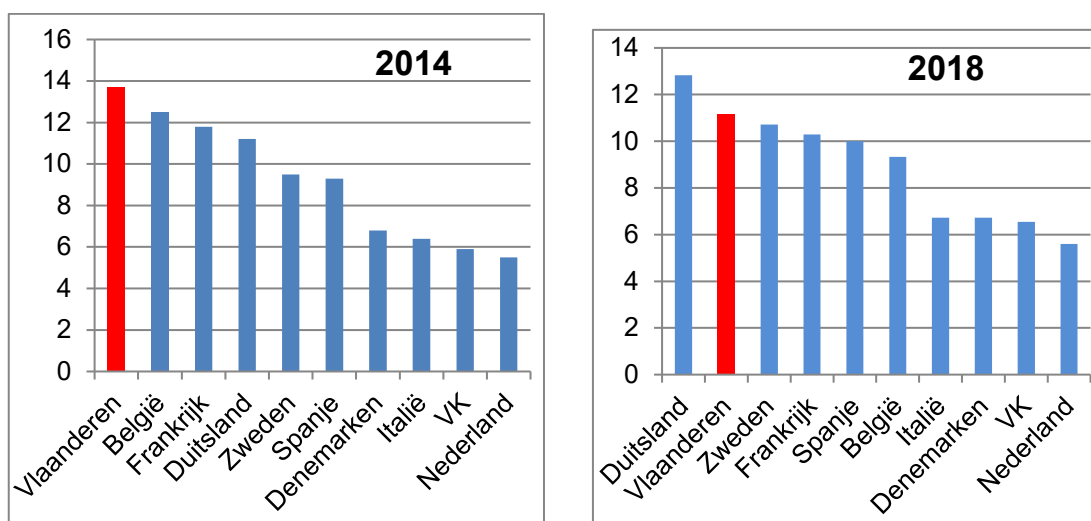


Bron: Eurostat, OESO, Fiscale Memento's, CREG, FOD Financiën, Vlaams Ministerie van Financiën en Begroting, Studiedienst van de Vlaamse Regering.

Naast Frankrijk is België/Vlaanderen het enige van deze negen EU-lidstaten waar de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen een toename kende tussen 2014 en 2018. Hierbij wordt de dalende tendens van de laatste 23 jaar in de EU bevestigd: alle negen lidstaten lieten een daling van de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen optekenen tussen 1995 en 2018.

Ook de verhouding van de twee indicatoren (arbeid versus milieu) is interessant, omdat dit als een indicator kan worden gezien van het potentieel dat een land nog heeft voor een groene belastinghervorming. In figuur 8 geven we de verhouding weer van de inkomsten uit arbeidsbelastingen op de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen voor een selectie van landen, eerst voor 2014 en dan voor 2018.

Figuur 8. Verhouding van de inkomsten uit arbeidsbelastingen op de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen, 2018



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

Uit de figuur blijkt dat, door de stijging van de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen, Vlaanderen nu meer in het peloton van de EU te vinden is dan vier jaar geleden. De milieugerelateerde belastingen zijn gestegen, en de lasten op arbeid lichtjes gedaald. We kunnen hieruit concluderen dat het potentieel op vlak van groene belastinghervorming beter is ingevuld dan in 2014, maar ook dat er wel nog wat groeimarge is.

6.7 Milieubelastingen per economische activiteit en per betaler

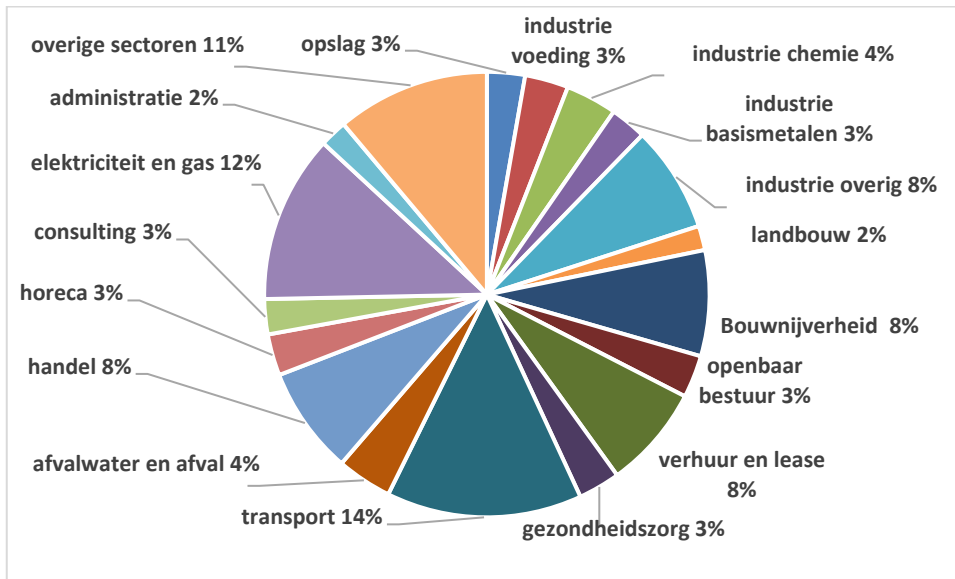
De milieubelastingen per economische activiteit is een indicator die is opgenomen in de nationale milieu-rekeningen. België is dan ook verplicht deze indicator op te stellen en jaarlijks te bezorgen aan Eurostat. Het Federaal Planbureau staat in voor de gegevensverzameling en de berekening (Federaal Planbureau 2016, Federaal Planbureau 2020).

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

In 2018 betaalden de gezinnen 51% van alle milieugerelateerde belastingen in België, de bedrijven 48% en de niet-residenten 1% (Federaal Planbureau 2020). In de laatste tien jaar is er een verschuiving geweest in de richting van de gezinnen, aangezien die in 2008 nog maar 43 % betaalden, tegenover de bedrijven 56 %. De verschuiving is volledig toe te schrijven aan de energiebelastingen, waarvan de gezinnen in 2008 nog 27% betaalden, en in 2018 al 47 %.

De eigenlijke Eurostat-indicator verdeelt de 48% van de belastinginkomsten die de bedrijven betalen nog verder op per economische sector, zoals we tonen in figuur 9.

Figuur 9. Inkomsten uit milieugerelateerde belastingen per economische activiteit (2018)



Bron: [Eurostat databank](#)

De figuur toont dat de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen verspreid zitten over vele sectoren. Toch valt op dat bepaalde sectoren, bv. consulting en horeca, relatief veel milieugerelateerde belastingen betalen in vergelijking met enkele energie-intensieve industriële sectoren, zoals de chemie en de basismetalen. Dit is te verklaren door het feit dat meer dan de helft (55%) van de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen uit benzine en diesel voor transport komen, waarop hoge accijnzen bestaan. De belastingen op alle andere activiteiten (verwarming, industrie, landbouw) zijn veel lager, waardoor sectoren die zich veel moeten verplaatsen, zoals consulting, zo hoog scoren.

7 | Tariefindicatoren

7.1 Inleiding

Tariefindicatoren hebben het voordeel dat ze niet worden beïnvloed door schommelingen in het verbruik, zoals wel het geval is bij de inkomstenindicatoren. We dienen wel enkele bemerkingen te maken voor een correcte interpretatie van tariefindicatoren en hun evoluties. Deze bemerkingen werden grotendeels al gemaakt in de vorige MIRA-onderzoeksrapporten over de indicatoren voor de vergroening van het belastingstelsel (Bachus and Defloor 2011, Bachus 2013, Bachus 2016).

Een eerste bemerking is dat de tariefindicatoren enkel een evolutie weergeven zonder informatie over de absolute hoogte van de belasting. Hierdoor geven ze geen volledig beeld van de 'impact' van de tarieven op de eindprijs. Nochtans is het de eindprijs die bepaalt of een consument er zijn gedrag aan aanpast. Sommige tarieven kunnen – in relatieve termen – spectaculair stijgen, maar in absolute termen nog altijd minder dan 1 % van de eindprijs van bv. een energieproduct uitmaken. Een verdubbeling van het belastingtarief zal dan naar alle waarschijnlijkheid amper een gedragseffect ressorteren.

Indien men beschikt over bijkomende informatie over de eindprijs (de prijs die de eindconsument betaalt), kan men het percentage bepalen dat elk tarief inneemt in deze eindprijs. Dit geeft een vollediger beeld van de impact die de tarieven hebben op de eindprijs. Dit percentage verschilt nogal van categorie tot categorie. Bij elektriciteit en aardgas gaat het meestal om minder dan 10 % van de eindprijs, terwijl het bij aardolieproducten soms om meer dan 50 % van de eindprijs gaat. Men dient de tariefevolutes dan ook te interpreteren met dit in het achterhoofd. In paragraaf 7.8 bekijken we de tarieven in verhouding van de eindprijs.

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

Een derde bemerking heeft te maken met het feit dat in de onderstaande benadering een toename van een tarief als 'vergroening' wordt aangemerkt. Vanuit milieueconomisch standpunt zou het belastingtarief echter moeten overeenstemmen met de schade voor het milieu (marginale externe kost) die de consumptie van het belaste goed met zich meebrengt. Een stijging van een tarief kan dan een 'te hoog' tarief opleveren vanuit milieueconomisch standpunt. De mate waarin dit gebeurt, wordt niet in de samengestelde tariefindicatoren opgenomen aangezien we niet beschikken over informatie over de externe kost van elke vorm van consumptie. In de volgende paragraaf worden twee vormen van milieudruk besproken waarvoor we wel cijfers hebben over de externe kosten, namelijk transport en verwarmingstechnologieën.

7.2 Internalisatiegraad van de externe kosten van transport en verwarming

De externe kost van transport is een thema dat zowel binnen als buiten Vlaanderen vaak wordt bestudeerd. Volgens het MIRA-onderzoeksrapport '[Internalisering van Externe Kosten van Transport](#)' uit 2016²⁹ internaliseren benzinewagens in 2014 gemiddeld 80% van hun externaliteiten³⁰, terwijl dit voor dieselwagens maar 42% is. Voor bedrijfswagens zakken deze cijfers verder tot 66% (benzine) en 21% (diesel). Elektrische wagens internaliseren 72% van hun externe kosten. We merken op dat de internalisatiegraad voor dieselwagens en vrachtwagens gestegen zullen zijn door de federale taxshift en de kilometerheffing voor vrachtwagens.

Ook voor verwarmingsbrandstoffen bestaan er cijfers voor Vlaanderen, van het jaar 2015 (De Bruin Sander et al. 2017). We kennen wel enkel de schadekosten en niet de marginale externe kosten. De schadekosten is de monetaire schade aan mens of milieu, waarvan een deel wel en een deel niet geïnternaliseerd kan zijn. De marginale externe kost is daarentegen niet geïnternaliseerd in de prijs. De externe kost is dus een deel van de schadekost (Nijs, Lodewijks et al. 2011).

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de milieuschadekosten van verschillende technologieën voor woningverwarming in Vlaanderen. De omvang van de schade varieert sterk naargelang de gebruikte technologie. In de tabel wordt ook de evolutie van de (totale) taksen op deze energiebronnen weergegeven. De vergelijking van taksen met de milieuschadekosten (laatste kolom) geeft een inzicht over de mate waarin die schade geïnternaliseerd is in de kostprijs.

Tabel 8. Milieuschadekosten van verschillende technologieën voor woningverwarming, uitgedrukt in euro/MWh (Vlaanderen, 2015)

Technologie	Milieuschadekost stroomproductie (€/MWh)	Totale taks* (€/MWh)	% geïnternaliseerd
aardgas	1,89	1,7875	95
stookolie	3,50	2,49	71
hout (kachel)	16,67	0	0
hout (open haard)	467,54	0	0
Propaan/butaan/LPG	3,79	2,49	66
Kolen	34,76	1,77	5
Elektriciteit – warmtenet	0,07	10,59	14662
Elektriciteit – weerstandsverwarming	1,44	10,59	733
Elektriciteit – bodemwarmtepomp	0,29	10,59	3665
Elektriciteit – luchtwarmtepomp	0,36	10,59	2910
Elektriciteit – hybride warmtepomp	1,18	10,59	895

* De taksen zijn inclusief accijnzen, federale bijdrage en andere heffingen en toeslagen op de energieproducten.

Bron: De Bruin e.a. (2017), Fiscale Memento's, CREG, eigen berekeningen.

²⁹ Een actualisatie van dit rapport wordt begin 2017 gepubliceerd.

³⁰ De externaliteiten hebben niet enkel betrekking op milieu, maar omvatten ook congestie, ongevallen, geluidshinder en schade aan de wegen.

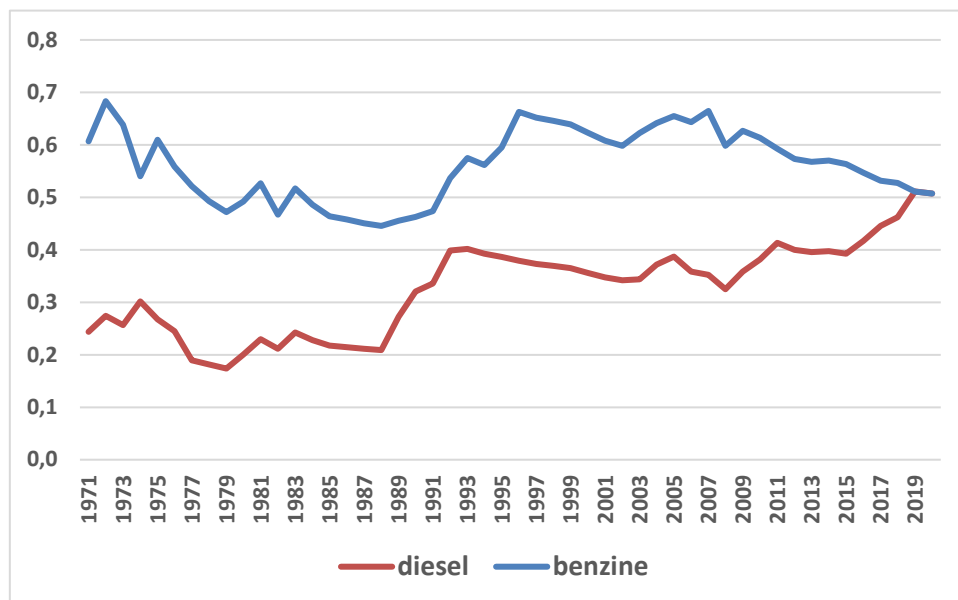
Indien het percentage geïnternaliseerd groter is dan 100 betekent dit dat de belasting hoger is dan de schadekost, wat – vanuit theoretisch economisch perspectief – niet optimaal is. Als het percentage daarentegen zeer laag is, zoals voor hout en kolen, betekent dit dat de taksen te laag zijn om de schadekosten te internaliseren.

De internalisatiegraad van de verwarmingstechnologieën loopt zeer sterk uiteen, van 0% tot 14.000 %. Elektriciteit opgewekt uit duurzame bronnen heeft een lage schadekost, waardoor er al snel een hoge internalisatiegraad wordt bereikt. Vaste brandstoffen, zoals hout en kolen, hebben dan weer zeer hoge milieuschadekosten, vooral (maar niet enkel) door fijnstofemissies. In combinatie met de zeer lage taksen houdt dit de internalisatiegraad van hout en kolen erg laag, wat – vanuit het perspectief van de milieufiscaliteit – een probleem is. We merken ook op dat de belastingen op elektriciteit tussen 2015 en 2020 nog verder gestegen zijn, met zo'n 50%, terwijl de tarieven op aardgas, huisbrandolie, hout en kolen niet zijn veranderd, waardoor het contrast in 2020 wellicht nog groter is dan in 2015.

7.3 Individuele tarieven

Voor de individuele tarieven volgen we zoals steeds de evolutie van de transportbrandstoffen diesel en benzine. De keuze voor die twee producten is genomen om twee redenen. Ten eerste zijn deze twee belastingen (in Vlaanderen) goed voor bijna 57% van de totale overheidsinkomsten uit milieugerelateerde belastingen. Ten tweede is deze belasting zowat de enige die in alle landen bestaat, waardoor een internationale vergelijking mogelijk wordt. In figuur 10 geven we de (reële) evolutie weer van de tarieven op loodvrije benzine en diesel.

Figuur 10. Evolutie van de accijnzen op loodvrije benzine en diesel, 1983-2020, euro per liter, constante prijzen van 2010



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

Sinds de invoering van de accijnzen in 1971 is benzine altijd minder belast geweest dan diesel. Aan dat tijdperk is in 2018 een einde gekomen: door de federale taxshift, beslist in 2015 en uitgevoerd tussen 2015 en 2018, zijn de accijnzen op benzine en diesel in België nu identiek. Hierdoor heeft België anno 2020, in vergelijking met de buurlanden, relatief lage belastingen op

benzine, en relatief hoge belastingen op diesel. In het VK zijn beide tarieven nog hoger en is er ook gelijkheid tussen beide brandstofsoorten, terwijl in onze overig buurlanden de tarieven voor diesel nog steeds een stuk lager zijn dan voor benzine.

7.4 Geaggregeerde tarieven energiebelastingen³¹

7.4.1 Elektriciteit en aardgas

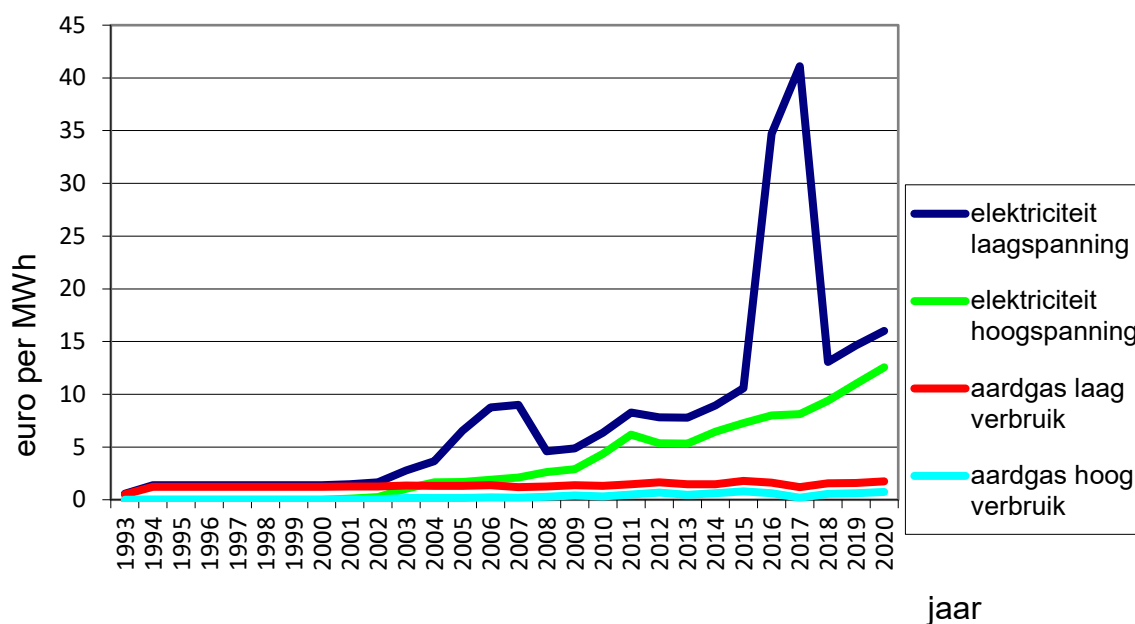
De belastingen, toeslagen en heffingen op elektriciteit en aardgas zijn een complex kluwen van federale en Vlaamse maatregelen die veel dalen, stijgen, worden afgeschaft en worden bijgecreëerd. Bovendien bestaan er nog veel vrijstellingen, verminderingen en gedifferentieerde tarieven, wat de transparantie niet ten goede komt. We geven hier een overzicht van de in 2020 geldende heffingen:

- Bijdrage op de energie op elektriciteit (onderdeel van de accijnsbelastingen (federaal)).
- Federale bijdrage op de energie, bestaande uit de volgende onderdelen:
- Dekking van de werkingskosten van de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG).
- Financiering van de verplichtingen die voortvloeien uit de denuclearisatie van de nucleaire sites BP1 (het voormalige Eurochimic) en BP2 te Mol-Dessel (de oude afvalverwerking van het Studiecentrum voor Kernenergie SCK).
- Financiering van de sociale maatregelen voor de taak van de OCMW's inzake sociale openbardienstverplichtingen (ODV).
- Financiering van de reële nettokost die voortvloeit uit de toepassing van de maximumprijzen voor elektriciteit en gas (ook bekend als de toeslag beschermde klanten).
- Toeslag bestemd om de reële nettokosten te compenseren die door de netbeheerder gedragen worden naar aanleiding van de aankoop- en verkoopverplichting van groenestroomcertificaten (federaal).
- Toeslag voor de financiering van offshore windturbineparken (federaal).
- Toeslag voor de financiering van maatregelen ter bevordering van rationeel energiegebruik (REG) (Vlaams).
- Toeslag voor de financiering van maatregelen ter bevordering van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen (Vlaams).
- Toeslag groenestroomcertificaten (Vlaams).
- Gewone en (in 2018 afgeschaft) Verhoogde bijdrage Energiefonds (Vlaams).
- Nucleaire rente

In figuur 11 geven we de evolutie weer van de belastingen op elektriciteit en aardgas. We nemen vier tarieven op, namelijk voor hoog- en laagspanning voor elektriciteit en klein- en grootverbruikers voor aardgas. Alle bedragen zijn in euro per Megawattuur (MWh).

³¹ We merken op dat we, zoals alle andere statistische bronnen, we de transportbrandstofbelastingen integraal opnemen in de energiebelastingen, en niet in de transportbelastingen.

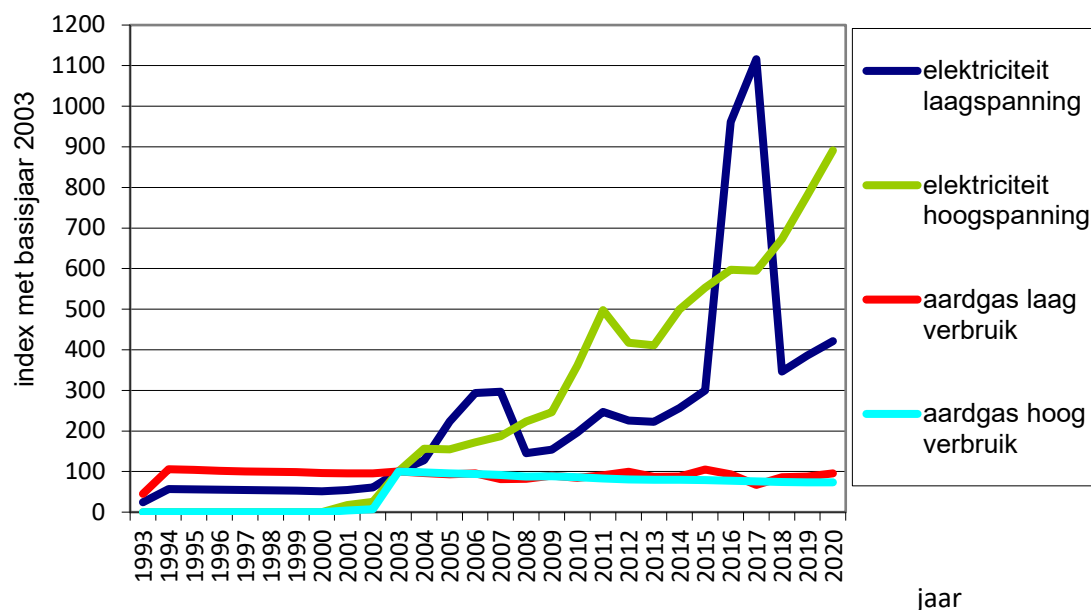
Figuur 11. Tarieven elektriciteit en aardgas (nominale tarieven, euro per MWh), Vlaanderen, 1993-2020



De spectaculaire stijging in 2016 en 2017 van de belastingen op elektriciteit met laagspanning, die door alle gezinnen en de meeste bedrijven gebruikt wordt, is natuurlijk de verhoogde bijdrage Energiefonds (zie 4.2.1). Die heffing verhoogde de totale belastingdruk op elektriciteitsgebruik met laagspanning met 300% op één jaar tijd. In 2018 werd de maatregel weer afgeschaft, met een scherpe daling als logisch gevolg. Hoe hoog deze stijging uiteindelijk dient ingeschat te worden t.o.v. de eindprijs van elektriciteit wordt uitgelegd in paragraaf 6.7. Een andere observatie uit de figuur is dat de belastingen op elektriciteit de laatste 15 jaar een geleidelijke maar continue stijging hebben gekend, terwijl dit voor aardgas niet het geval is.

Op basis van de tariefevoluties kunnen we een tariefindicator voor aardgas en elektriciteit berekenen die enkel naar de evolutie en niet naar de absolute bedragen kijkt. Het resultaat wordt voorgesteld in figuur 12.

Figuur 12. Tariefindicator elektriciteit en aardgas (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), Vlaanderen, 1993-2020



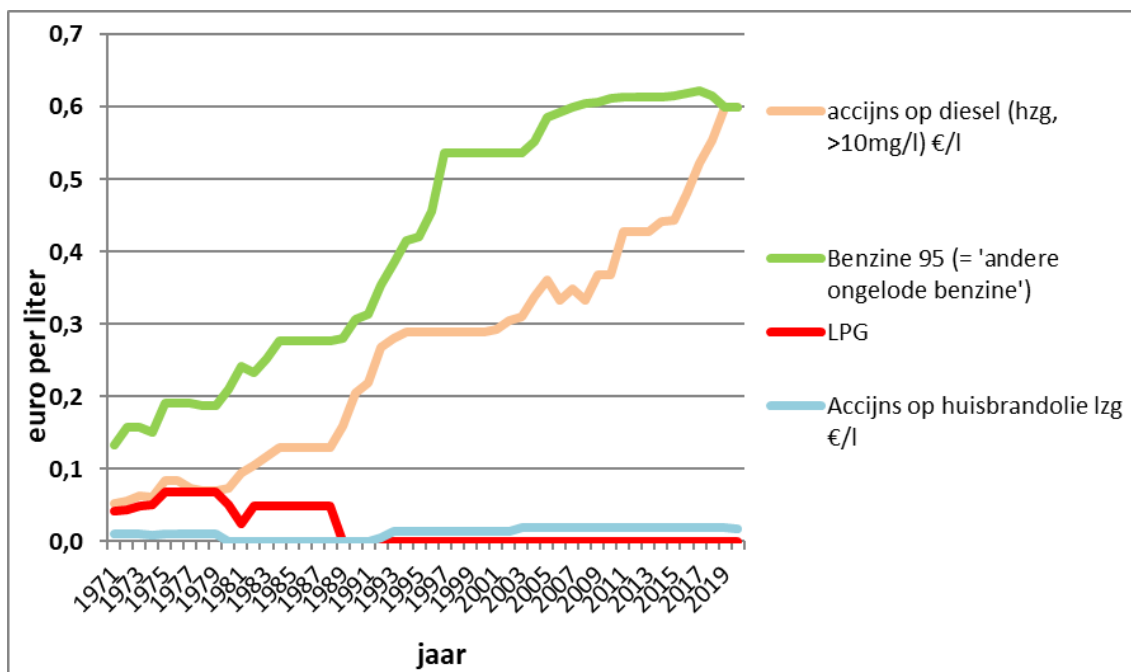
Het wekt geen verwondering dat deze grafiek in reële termen hetzelfde opvallende resultaat als de vorige grafiek vertoont, door de verhoogde bijdrage Energiefonds. De stijging is opvallend, maar moet misschien toch enigszins worden gerelativeerd door te kijken naar de impact van de heffing op de eindprijs. Deze analyse gebeurt in paragraaf 7.8.

Over aardgas en (vooral) elektriciteit moet de opmerking worden gemaakt dat niet alleen de heffingen in de laatste vijftien jaar behoorlijk zijn gestegen. Ook de openbaredienstverplichtingen³², die officieel geen heffingen zijn maar wel de prijs van elektriciteit verhogen, zijn de laatste jaren sterk omhooggegaan. Een uitgebreide bespreking van de elektriciteitsprijs is opgenomen in paragraaf 7.9.

³² Het begrip 'openbaredienstverplichting' is een verplichtingen die door de overheid worden opgelegd aan een marktpartij op de elektriciteits- en aardgasmarkt, om het openbaar belang te vrijwaren, bv. energiearmoede bestrijden of hernieuwbare energie financieren.

7.4.2 Aardolieproducten en steenkool

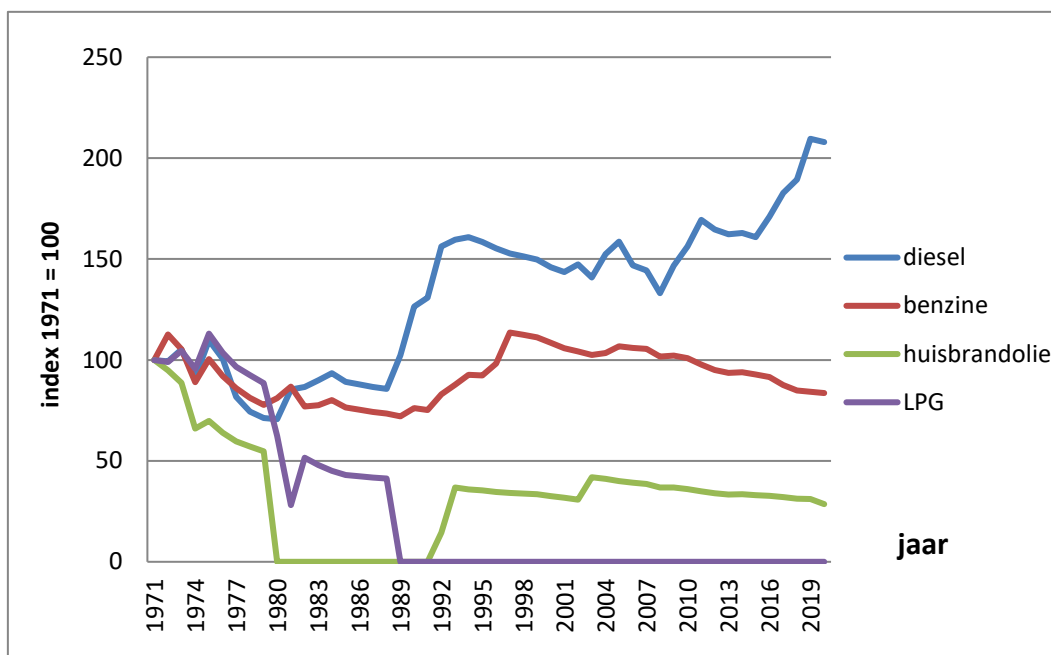
Figuur 13. Tarieven voor motorbrandstoffen (nominale tarieven, euro per liter), Vlaanderen, 1971-2016



Bron: Fiscale Memento's, Petroleumfederatie

De sterke stijging van de accijnstarieven die op het eerste gezicht uit figuur 13 blijkt, mag niet zomaar worden aangenomen, aangezien het hier om nominale tarieven gaat. Om de hoogte van de stijging in te schatten, kan men beter met een reële index werken, zoals in figuur 14.

Figuur 14. Tarieven voor motorbrandstoffen en huisbrandolie, Vlaanderen, 1971-2020, reële index, basisjaar 1971



Bron: data Belgische petroleumfederatie, NBB, fiscale memento's

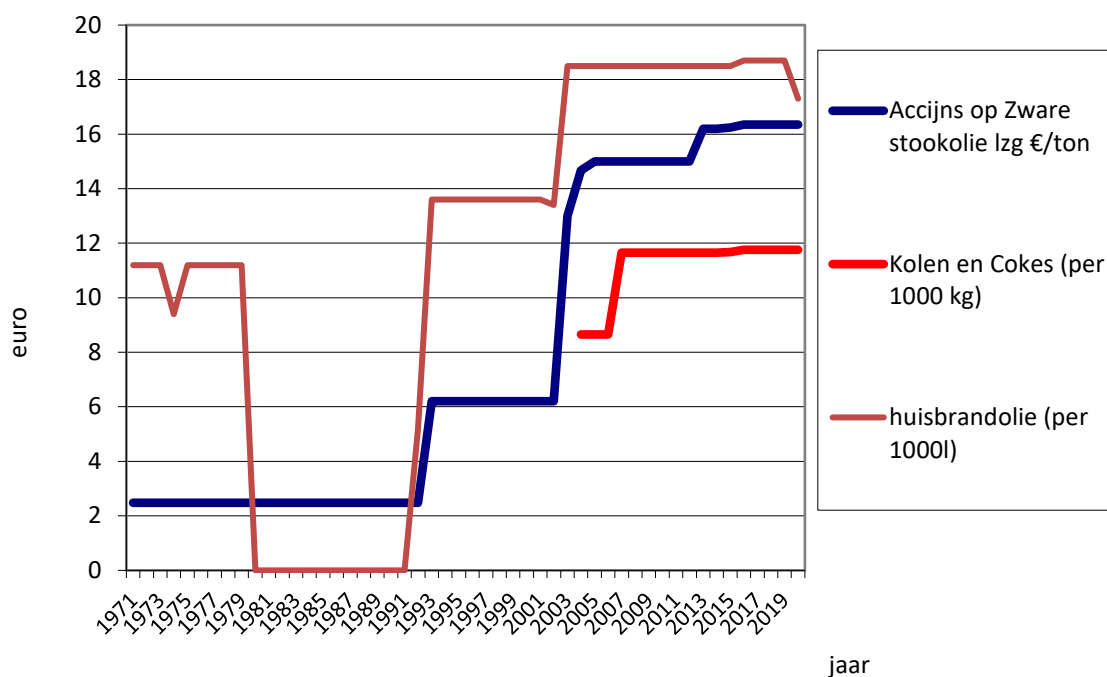
Door het wegwerken van het effect van de inflatie krijgen we een heel ander beeld over de evolutie van de accijnzen op benzine en diesel. Voor benzine kunnen we besluiten dat er – in reële termen – helemaal geen stijging maar wel een daling geweest is. Per liter benzine is de accijns – uitgedrukt in koopkrachttermen – 16% lager dan 49 jaar geleden. Tussen 1989 en 1997 zijn de accijnzen op benzine wel opmerkelijk toegenomen, met 40% op acht jaar. Sinds 1997 is de belasting op benzine dan weer geleidelijk gedaald, met 21,7%. De recente daling sinds 2015 is dan weer te verklaren door de federale taxshift.

Voor diesel zien we dan weer een verdubbeling, maar dat verschil wordt deels verklaard door de lage accijns op diesel bij de start van het systeem in 1971. Voor diesel hebben we een periode van opmerkelijke stijging gekend tussen 1989 en 1995. Op zes jaar tijd stegen de accijnzen op diesel met maar liefst 70%. In de periode 1995-2014 was er een bescheiden toename van 4%. Tussen 2014 en 2018 is er een stijging geweest met ruim 60%, die toe te schrijven is aan de federale taxshift.

Voor huisbrandolie en LPG is er een continue daling geweest; voor deze laatste zelfs tot nul sinds 1989.

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

Figuur 15. Tarieven zware stookolie, huisbrandolie en steenkool (nominale tarieven, euro per ton, Vlaanderen, 1971-2020)



Bron: Fiscale Memento's, Petroleumfederatie

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

We merken op dat de huishoudens zijn vrijgesteld van de accijns op steenkool. De grafieken geven geen duidelijke informatie over het feit of de belastingen op huisbrandolie hoog of laag zijn, en dus of externe kosten sterk zijn geïnternaliseerd of niet. Om daar een oordeel over te kunnen vellen, is het zinvol om de belasting te beschouwen als percentage van de eindprijs. Dat gebeurt verder in het rapport, in paragraaf 7.8. Daarnaast wordt de internalisatiegraad van de milieuschade van huisbrandolie en andere verwarmingstechnologieën ook besproken in paragraaf 7.2.

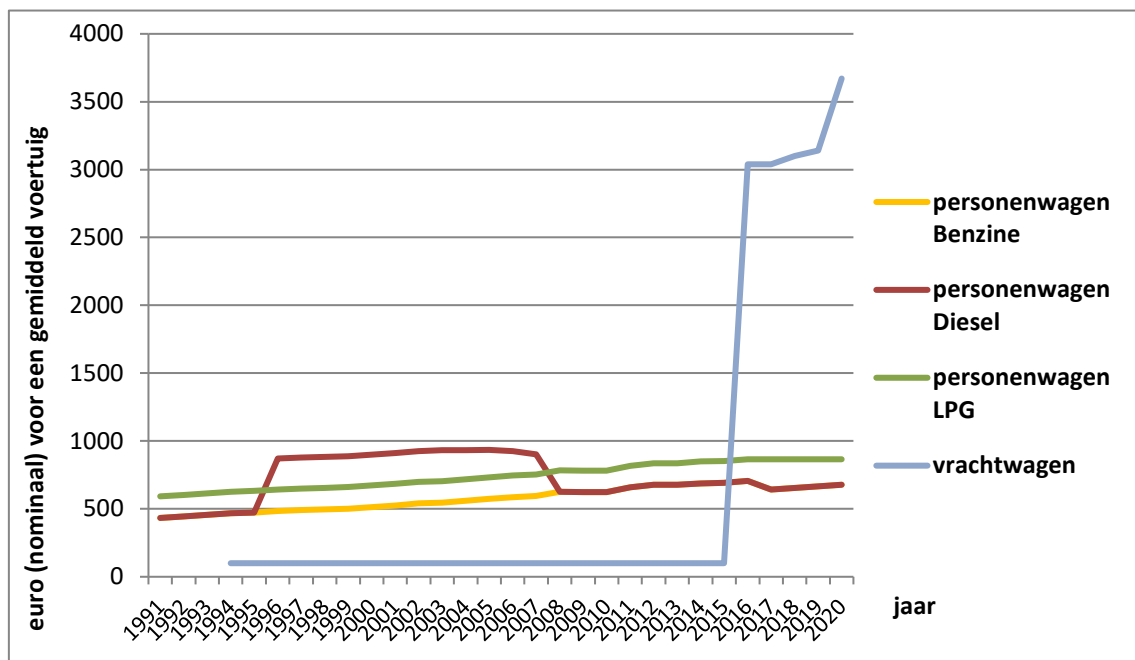
Wat niet tot uiting komt in de grafieken met de tariefindicatoren, zijn de vrijstellingen voor een aantal hernieuwbare alternatieven. Biobrandstoffen, ethanol en methanol zijn vrijgesteld van accijnzen. Daarnaast wordt de btw niet beschouwd als een milieugerelateerde belastingen, maar kan hij wel degelijk een rol spelen als prijs signaal: zo is het btw-percentage voor brandhout, dat zeer vervuilend is, maar 6% i.p.v. 21%; op steenkool is er ook een verlaagd btw-tarief, namelijk 12%.

7.5 Geaggregeerde tarieven transportbelastingen

De bestaande transportbelastingen in Vlaanderen zijn de belasting op inverkeerstelling (BIV), de jaarlijkse verkeersbelasting, de aanvullende verkeersbelasting op LPG-voertuigen, de accijnscompenserende belasting (ACOB)³³ en de kilometerheffing voor vrachtwagens.

De intrede van het rekeningrijden voor vrachtwagens heeft de indicator zoals verwacht sterk beïnvloed: in 2016 wordt een spectaculaire stijging waargenomen van het jaarlijkse tarief voor vrachtwagens, door de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. De jaren daarna is het tarief nog verder verhoogd, ook vooral door aanpassingen van de tarieven van de kilometerheffing.

Figuur 16. Jaarlijkse tarieven voor transport (nominale tarieven, 1991-2020)



Bron: Vlaamse Belastingdienst, Viapass.be, eigen berekeningen

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

Tussen 2012 en 2016 werden de Vlaamse BIV en de jaarlijkse verkeersbelastingen hervormd met aandacht voor milieukeurmerken, zoals CO₂-uitstoot, uitstoot van fijnstof, euronorm en aanwezigheid van een roetfilter (Bachus 2016). We merken op dat de tariefindicatoren niet geschikt zijn om deze tariefdifferentiaties weer te geven.

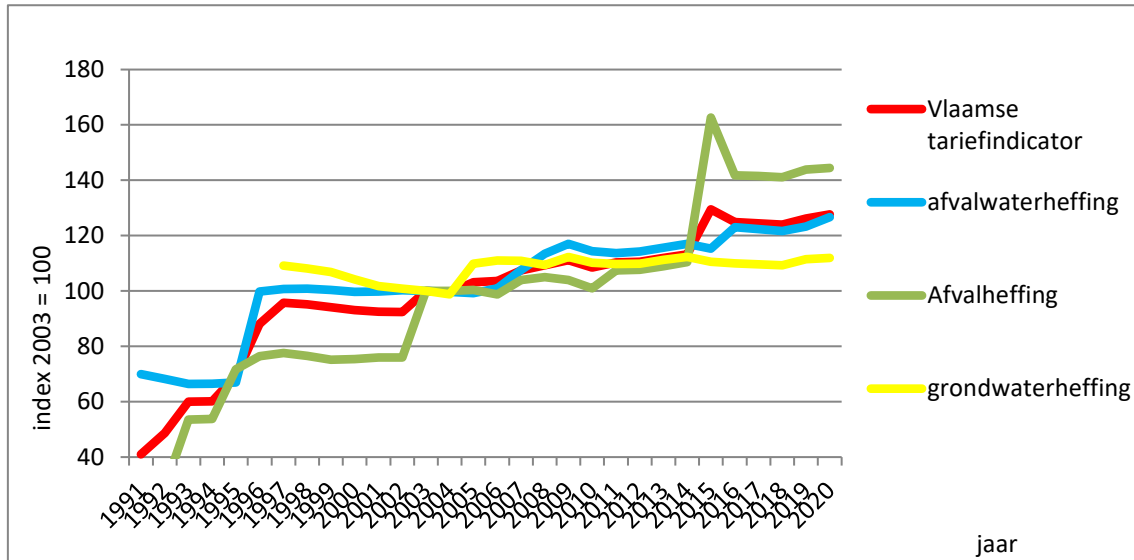
7.6 Geaggregeerde tarieven Vlaamse milieuheffingen

Er zijn drie grote categorieën Vlaamse heffingen: de heffingen op afvalwater, grondwater en afval. Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd. De Vlaamse tariefindicator, die de

³³ De ACOB is afgeschaft in 2009, maar komt wel nog tot uiting in onze figuren die een historisch perspectief hebben.

afvalwaterheffing, de grondwaterheffing en de afvalheffing bevat³⁴, wordt weergegeven in figuur 17.

Figuur 17. Vlaamse tariefindicator (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), 1991-2020



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

Bij de afvalstoffenheffing merken we op dat het gaat om de heffing die moet betaald worden voor het storten of verbranden van afval en niet om de prijs die de burgers moeten betalen voor de ophaling en verwerking van hun afval. Dat laatste is eerder een retributie³⁵ dan een belasting en wordt beslist op gemeentelijk niveau, wat geen deel uitmaakt van deze studie. Voor de afvalstoffenheffing selecteerden we vier deelindicatoren:

- storten op een daartoe vergunde stortplaats van brandbare afvalstoffen;
- storten op een daartoe vergunde stortplaats van niet-brandbare afvalstoffen;
- verbranden van afvalstoffen in een daartoe vergunde installatie met recuperatie van energie;
- verbranden van recyclageresidu's van bedrijven die dit gebruiken voor aanmaak van nieuwe producten.

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

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

De indicator voor de grondwaterheffing is het gemiddelde van twee indexen, nl. die door grondwaterwinning voor drinkwaterdistributie en de winning voor een verbruik tot 30.000 m³

³⁴ De Vlaamse tariefindicator is het rekenkundig gemiddelde van deze drie deelindices.

³⁵ Een retributie is een individueel toegerekende bijdrage aan de kosten gemaakt door de overheid voor geleverde goederen of diensten.

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

Evolutie van de indicator

In 2015 werden alle tarieven van de afvalheffing in één keer verhoogd met 50%. In 2016 werden, na overleg met de afvalverwerkingssector, een aantal van de verhogingen weer gemilderd.

De stijging van de indicator voor afvalwaterheffing in de periode 2006-2009 is volledig toe te schrijven aan de differentiatie die sinds 2006 is ingevoerd tussen beide types van lozers. Tussen 2006 en 2009 is het eenheidstarief voor de rioolzoekers met 39% gestegen, terwijl het tarief voor de oppervlaktewaterzoekers (in reële termen) constant is gebleven. Na de hervorming van de afvalwaterheffing in 2005 is er een nieuwe hervorming geweest in 2013. Er wordt een financierende heffing toegevoegd voor bedrijven die op riool lozen. In 2015 werden de tarieven voor de afvalwaterheffing opnieuw verhoogd. De laatste paar jaar stijgen de tarieven van de drie heffingen iets sneller dan de index.

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

7.7 Geaggregeerde tarieven: de globale tariefindicator

De globale tariefindicatoren worden gebaseerd op alle hierboven besproken categorieën: energiebelastingen, transportbelastingen, Vlaamse milieuheffingen en federale milieutaksen. Voor elke categorie wordt een (gewogen) gemiddelde berekend. De gewichten bij de indicator voor energie³⁶ zijn gebaseerd op het verbruik van elk energieproduct voor elk jaar apart. De gewichten bij de indicator voor transport³⁷ zijn gebaseerd op het voorkomen van elke categorie voertuigen in het totale aantal voertuigen. De indicator voor de Vlaamse heffingen is een rekenkundig gemiddelde van de drie deeltarieven.

In figuur 18 wordt ook de federale milieutaks opgenomen. Deze werd ingevoerd in 1994. Tot en met 2003 bestaat deze indicator enkel uit de 'ecotaksen'³⁸. In 2004 werd de verpakkingheffing (op drankverpakkingen) ingevoerd, die meteen goed was 90% van de inkomsten in de categorie van de federale milieutaksen.

³⁶ In deze indicator zijn de volgende tarieven meegenomen: accijnzen op diesel, superbenezine met lood, super 95, super 98, kerosine gebruikt als motorbrandstof, LPG (nultarief), huisbrandolie (hgz), zware stookolie (lzg) en zware stookolie (hgz), butaan, propaan, kolen en cokes, taksen op elektriciteit (hoog- en laagspanning, inclusief de verhoogde bijdrage Energiefonds) en aardgas (groot- en kleinverbruik).

³⁷ Deze bevat de belasting op inverkeerstelling, de verkeersbelasting, de aanvullende verkeersbelasting, de accijnscompenserende belasting en de kilometerheffing voor vrachtwagens.

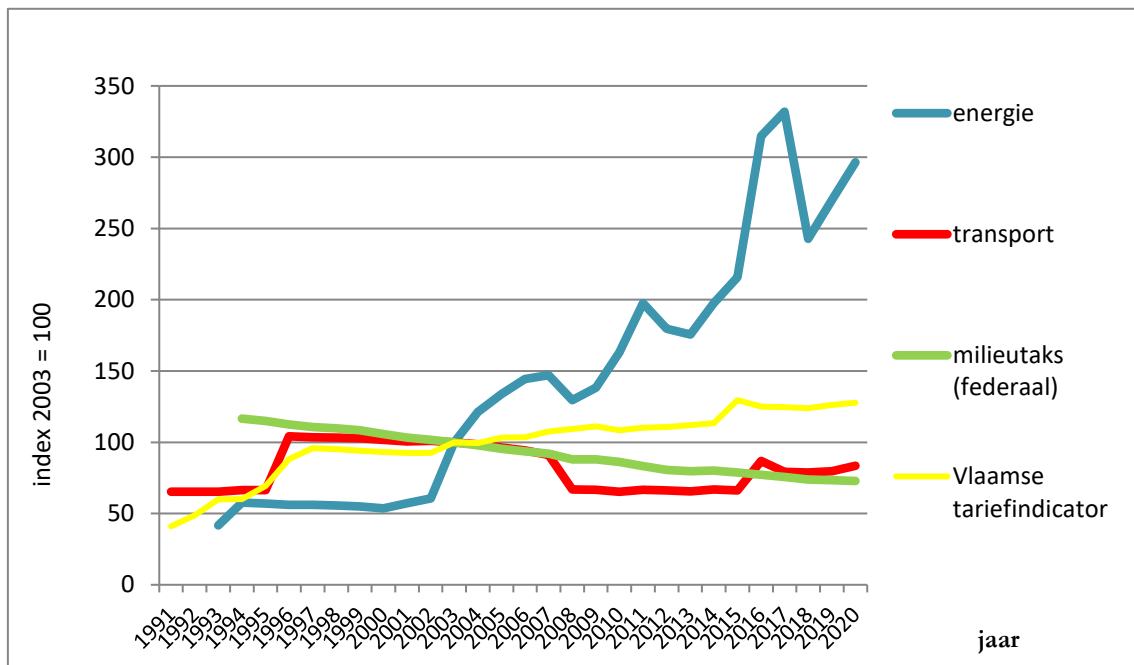
³⁸ Taks op wegwerpfototoestellen, verpakkingen voor o.a. inkt en batterijen.

Omdat de federale milieutaksen niet worden geïndexeerd, is het verloop dalend. De milieutaks op wegwerffototoestellen, verpakkingen voor o.a. inkt en batterijen werd eind december 2012 afgeschaft. De federale overheid gaf zelf de volgende motivatie voor de afschaffing (Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers 2012):

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

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

Figuur 18. Globale tariefindicatoren voor 4 categorieën (reële tarieven, index met basisjaar 2003=100), 1991-2020



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

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

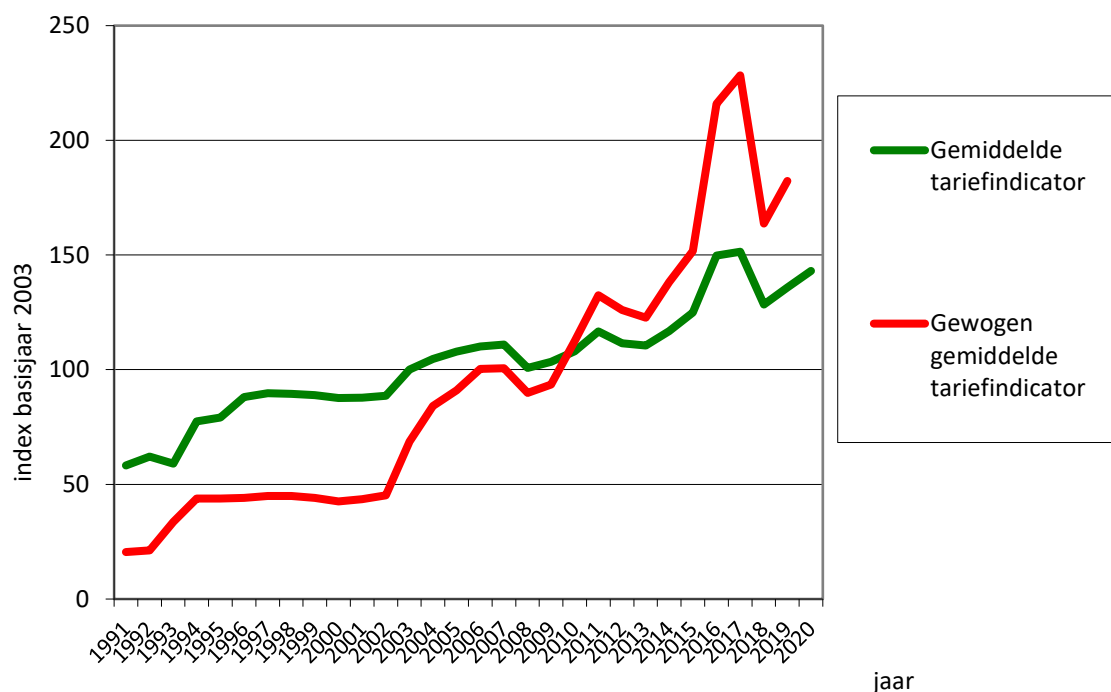
Het feit dat de belastingen op elektriciteit in de periode voordien heel laag waren (in vergelijking met de transportbelastingen) komt in deze indicator niet naar voor. Dit verklaart ook waarom het mogelijk is dat de inkomstenindicator voor energie (figuur 1) de laatste jaren dalend is, terwijl de tariefindicator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

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

Op basis van de vier bovenstaande tariefindicatoren wordt een globale indicator geconstrueerd (figuur 19). In onderstaande figuur zijn twee aggregatiemethoden toegepast. De eerste is de ongewogen gemiddelde indicator (groene curve). Dit betekent dat we van de vier indices uit de figuur 18 gewoon het rekenkundig gemiddelde nemen. In de tweede indicator wordt het gewogen gemiddelde berekend (rode curve). De gewichten hier zijn de aandelen die de inkomsten uit elke categorie hebben in de totale inkomsten. De belastingen die voor veel inkomsten zorgen, zoals de accijnzen op benzine en diesel, spelen een grotere rol dan de andere milieugerelateerde belastingen. Dit is een kwaliteitsverbetering, omdat we op deze manier voorkomen dat een milieugerelateerde belastingen met slechts een zeer klein toepassingsgebied een grote impact op de tariefindicator zou hebben.

Zoals verwacht is ook in deze grafiek de impact van de verhoogde bijdrage Energiefonds goed zichtbaar. Daarnaast zien we een stelselmatige verhoging van de tarieven van de milieugerelateerde belastingen in Vlaanderen in de laatste 17 jaar. De stijging situeert zich vooral bij de energiebelastingen, die het grootste gewicht in de gewogen indicator hebben. Daardoor is de stijging van de gewogen indicator meer uitgesproken dan die van de ongewogen indicator.

Figuur 19. Vlaamse globale gemiddelde en gewogen gemiddelde tariefindicator (index met basisjaar 2003=100), 1991-2020



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

Noot: de gemiddelde tariefindicator (groene lijn) kan worden berekend tot en met 2020, maar voor de gewogen gemiddelde tariefindicator (rode lijn) is 2019 het laatst beschikbare datajaar, omdat we hiervoor de inkomsten uit milieugerelateerde belastingen als gewicht nemen.

7.8 Tarieven in functie van de eindprijs

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

Tabel 9. Belasting per energieproduct als % van de eindprijs excl. btw (2016)

Energieproduct	2013	2016	2020
Benzine 95 (loodvrij)	45,8	54,4	53,4
Diesel	35,8	47,9	55,1
Stookolie voor particulieren (verwarming)	4,4	5,9	7,1
Kerosine voor vliegtuigen	0	0	0
LPG voor voertuigen	0	0	0
Elektriciteit huishoudelijke afnemers met een doorsnee verbruik (3.500 kWh/j)	3,5	16,3	7,8
Elektriciteit voor grote professionele afnemers	8,5	13,5	19,9
Aardgas huishoudelijke afnemers die verwarmen met aardgas met een doorsnee verbruik (23.200 kWh/j)	2,5	4,2	6,6

Bron: CREG prijstabellen september 2020, september 2016 en september 2013, Fiscaal Memento 2013 en 2016, www.petrolfed.be, eigen berekeningen (brandstofprijzen dd. 1/3/2013, 1/10/2016 en 12/11/2020), Deloitte (2013, Deloitte 2016, Deloitte 2020) voor eindprijs grootgebruikers.

We stellen vast dat er grote verschillen bestaan in de belastingen op verschillende energieproducten. De belasting op transportbrandstoffen is veel hoger dan die op brandstoffen voor verwarming en andere toepassingen. De duidelijke stijging voor diesel is uiteraard te wijten aan de federale taxshift, die de accijnzen op benzine en diesel heeft gelijkgetrokken. Afhankelijk van de evolutie van de productieprijs van beide producten zal het percentage voor diesel dan wel benzine hoger uitvallen. In 2016 was de productieprijs van diesel nog hoger dan die van benzine, maar in 2020 is het omgekeerd.

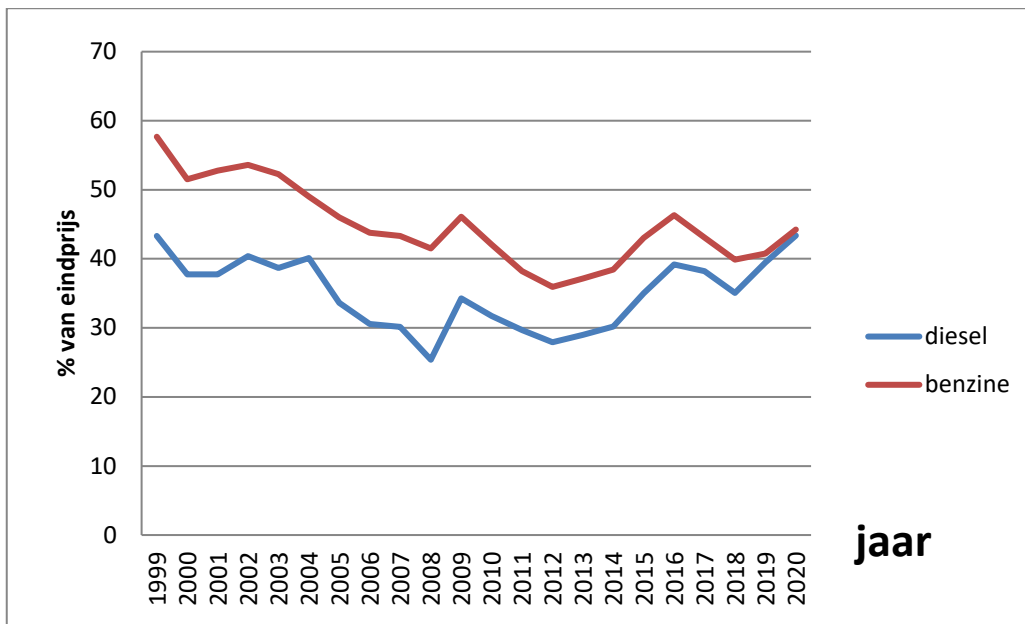
Kerosine voor vliegtuigen wordt niet belast. Het verschil zou nog toenemen indien we de btw in de eindprijs zouden meerekenen, omdat kerosine voor luchtvaart het enige energieproduct is dat een nultarief heeft, terwijl het standaardtarief van 21% van toepassing is op de meeste andere energieproducten. Bovendien wordt op de accijnzen nog eens btw aangerekend, waardoor het verschil tussen luchtvaartbrandstof en andere brandstoffen nog groter wordt. Anderzijds geldt btw natuurlijk enkel voor eindgebruikers en niet voor bedrijven zoals luchtvaartmaatschappijen. Het nultarief voor kerosine heeft te maken met internationale afspraken en met het feit dat er een groot risico op 'carbon leakage' is, zeg maar tanktoerisme wat inhoudt dat luchtvaartmaatschappijen (voor zover praktisch haalbaar) in het land kunnen tanken met de laagste kerosineprijs. Toch is deze vrijstelling opmerkelijk, omdat het hier om een transportbrandstof gaat, en doorgaans worden die juist meer belast dan ander gebruik van die brandstof.

Tot en met 2013 waren de transportbrandstofbelastingen de enige die hoger lagen dan 9% van de eindprijs. De jaren daarna zijn de belastingen op elektriciteit, zowel voor gezinnen als voor grootverbruikers, sterk omhooggegaan. In de volgende paragraaf gaan we daar dieper op in.

Het is ook interessant om bovenstaande benadering doorheen de tijd te bekijken. Daarom berekenen we de evolutie in de tijd van enkele milieugerelateerde belastingen als percentage

van de eindprijs. We kiezen hiervoor opnieuw benzine en diesel omwille van de databeschikbaarheid.

Figuur 20. Accijnzen op benzine en diesel, % van de eindprijs (1999-2020)



Bron: data van Petrolfed, eigen berekening

De grafiek toont duidelijk dat de accijnzen als percentage van de eindprijs vroeger hoger waren dan vandaag. Een accijns op brandstof wordt geheven per liter. Dat is een ander principe dan een ad valorem taks zoals de btw, die wordt geheven als percentage van de prijs van het goed. Het is duidelijk dat een ad valorem taks, zoals de btw, veel sneller (sluipend en ongemerkt) zal toenemen, uitgedrukt in euro's, dan een taks per vaste hoeveelheid. Psychologisch kan het een groot verschil uitmaken: een overheid die een accijns onveranderd laat en af en toe eens een verhoging invoert, zal waarschijnlijk een negatieve perceptie creëren bij de gebruikers ("ze verhogen weeral die belasting") (Bachus 2017)³⁹. Bij een btw-achtige taks is het andersom: de taks stijgt automatisch in euro per liter of kilo; als het product duurder wordt door inflatie, stijgt de taks automatisch (en ongemerkt) mee. Als een overheid zo'n taks zou hebben op brandstof, en ze bv. om de twee jaar het percentage een beetje zou verlagen, dan is de kans groot dat dit veel goodwill kweekt bij de gebruikers. En dit terwijl de situatie qua overheidsinkomsten identiek is.

7.9 Componenten van de elektriciteits- en aardgasfactuur

7.9.1 Evolutie van de lasten op elektriciteit

In 2016 kwam er een drastische stijging van de belastingen op elektriciteitsgebruik door gezinnen, vooral door één nieuwe Vlaamse taks, nl. de verhoogde bijdrage Energiefonds. In 2018 is de taks, die in relatieve termen voor de gezinnen het sterkste doorwoog, weer afgevoerd,

³⁹ PhD-dissertatie, p. 107 over het begrip 'saliency'.

waardoor het percentage bij de gezinnen opnieuw gedaald is. De stijging voor de grootverbruikers van elektriciteit is vooral te wijten aan de stijging van de federale 'toeslag groenestroomcertificaat'; maar ook aan het feit dat hoogspanningsverbruikers erin slagen om op de internationale markten een veel lagere basisprijs te bekomen, waardoor de taksen een groter aandeel in de eindprijs hebben, zoals wordt getoond in tabel 10.

Tabel 10. Belastingen op elektriciteit als percent van de eindprijs voor drie doelgroepen

	EUR/MWh	2013	2016	2020
Gezin (3,5 MWh)	Prijs incl. taksen, excl. btw	179,5	241,7	206,4
	Taksen	7,8	39,3	16,0
	% taks/eindprijs	4,33	14,4	7,76
Hoogspanningsklant	Prijs incl. taksen, excl. btw	62,5	52	63
	Taksen	5,3	7	12,6
	% taks/eindprijs	8,5	15,4	19,9

Bron: CREG-prijstabelen september 2013, 2016 en 2020; Fiscaal Memento 2013, 2016 en 2019, Deloitte (2013, Deloitte 2016, Deloitte 2020)

De impact van de verhoogde bijdrage Energiefonds komt ook in deze tabel duidelijk tot uiting. De taks verhoogde in 2016 op significante wijze het prijsverschil dat er al was tussen particuliere klanten enerzijds en grootverbruikers die gebruik maken van het hoogspanningsnetwerk anderzijds. In 2020 is de situatie helemaal anders: door de afschaffing van de verhoogde bijdrage Energiefonds en de sterke stijging van de federale 'toeslag groenestroomcertificaat', betalen de grootgebruikers nu, uitgedrukt in percentages, meer dan de gezinnen. In absolute termen betalen de gezinnen per kWh wel nog meer heffingen dan de bedrijven op hoogspanning: 16 €/kWh vs. 12 €/kWh.

Door de sterke stijging van de aanrekening van enkele openbaredienstverplichtingen, die vooral aan de in de elektriciteitsfactuur en minder aan de aardgasfactuur zijn toegevoegd, zijn er de laatste jaren stemmen opgegaan om de lasten op elektriciteit te verlagen en die op aardgas te verhogen. Eind 2017 pleitte de Vlaamse minister voor energie daar ook voor, en hij noemde het toen een 'groene taxshift',⁴⁰ aangezien elektriciteit in de toekomst belangrijker zal worden in een duurzaam energiesysteem (elektrische mobiliteit, warmtepompen) ten koste van de fossiele brandstoffen aardgas en stookolie. Anno 2020 zien we dit beleidsvoornemen echter nog niet in de tarieven opduiken: de lasten op elektriciteit zijn momenteel negenmaal hoger dan die op aardgas, terwijl dit in 2014 nog 'maar' zes keer was.

7.9.2 Complexiteit van de energiefactuur

De complexiteit van de energiefactuur wordt veroorzaakt door de volgende elementen:

- Het feit dat er een groot aantal (minstens twaalf) belastingen op elektriciteit bestaat.
- Het feit dat de eindprijs van elektriciteit (voor particulieren) bestaat uit maar liefst zeven componenten, met uiteenlopende doelstellingen, financieringsbases en historiek:

⁴⁰ https://www.demorgen.be/nieuws/groene-elektriciteit-moet-goedkoper~b6c27ddf/?utm_source=link&utm_medium=app&utm_campaign=shared%20content&utm_content=free

- Energieprijs
 - Twee bijdragen, nl. bijdragen hernieuwbare energie en warmtekrachtkoppeling;
 - Distributienettarieven
 - Transmissienettarieven
 - Openbare heffingen
 - Accijnzen
 - btw
- Er is sprake van toeslagen, bijdragen, openbare heffingen en accijnzen, waarbij het verschil tussen die termen niet verklaard wordt.
 - Sommige belastingen worden direct geheven door de overheid (bv. accijnzen), terwijl voor andere de belastingbetaler niet de eindklant is, maar wel de distributienetbeheerder (DNB) of de leverancier, die ze op zijn beurt doorrekent aan de eindklant. Daardoor kunnen de tarieven verschillen per DNB en per leverancier.
 - Sommige belastingen zijn federaal, andere gewestelijk;
 - Sommige heffingen worden verrekend via de distributienettarieven, andere via de transmissienettarieven, maar het is niet altijd eenvoudig te achterhalen welke.
 - Btw is wel verschuldigd op sommige van deze belastingen, en dan weer niet op andere.
 - Het feit dat er vier verschillende gebruiksprofielen bestaan: huishoudelijke klanten, professionele klanten met laagspanning, professionele klanten met middenspanning en professionele klanten met hoogspanning (de zogenaamde grootverbruikers). En vooral: sommige tarieven gelden voor alle profielen, terwijl andere belastingen niet voor alle categorieën van toepassing zijn.
 - Naast de wirwar van tarieven bestaat er ook een kluwen van belastingverminderingen en -vrijstellingen, waarbij het vooral de grootverbruikers zijn die bepaalde voordelen genieten.

We merken op dat het geen eenvoudige zaak is om deze percentages te berekenen, vooral voor elektriciteit. In onze indicatoren zijn de volgende heffingen op elektriciteit inbegrepen (laagspanning, telkens gevolgd door het tarief in euro per MWh):

- Accijns (bijdrage op de energie): 1,9261
- Federale heffing groenestroomcertificaten (federaal; één van de Elia-toeslagen): 9,01 (sterke stijging t.o.v. 2016, toen dit 3,83 was)
- Toeslag voor de financiering van maatregelen ter bevordering van REG (Vlaams): 0,12
- Toeslag voor de financiering van maatregelen ter bevordering van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen (Vlaams): 0,161
- Toeslag voor de financiering van offshore windturbineparken (federaal; één van de Elia-toeslagen): 0,12
- Federale bijdrage:
 - Toeslag beschermde klanten: 1,57
 - financiering van de CREG: 0,15
 - financiering van de denuclearisatie: 1,02
 - financiering van maatschappelijke steunverlening inzake energielevering (ODV-fonds): 0,44
- Verhoogde bijdrage Energiefonds: 0 in 2020, 39 in 2016 (Vlaams)

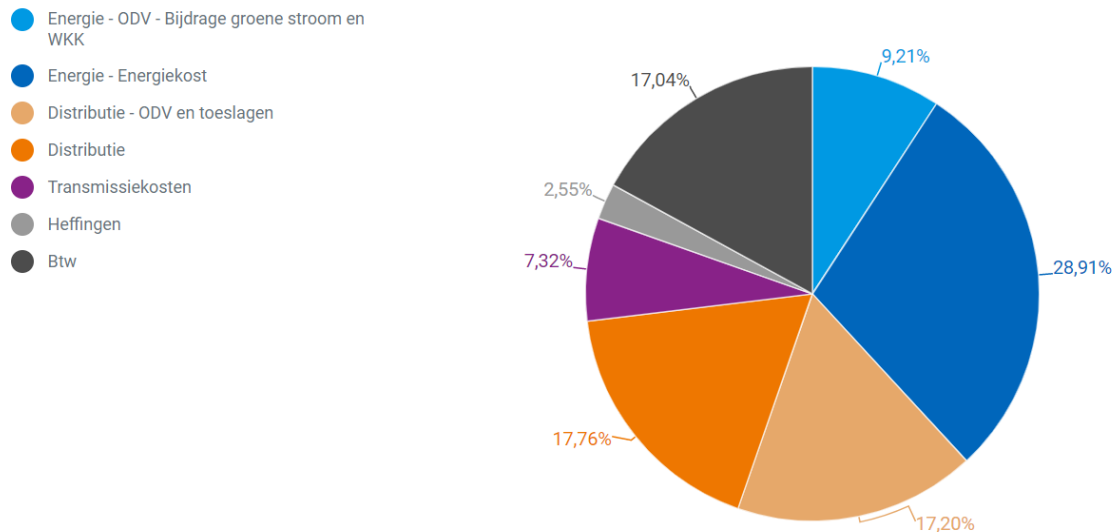
7.9.3 De openbaredienstverplichtingen

De openbaredienstverplichtingen (ODV) zijn een reeks verplichtingen die de Vlaamse regelgevers opleggen aan de distributienetbeheerders en de energieleveranciers. Deze

verplichtingen hebben betrekking op de ecologische, technische en sociale aspecten van de energievoorziening.⁴¹

De ODV zijn technisch gezien geen heffingen. Daarom bestaat officieel – volgens de VREG – slechts 2,55% van de elektriciteitsfactuur uit heffingen, zoals onderstaande figuur toont.

Figuur 21. Samenstelling van de elektriciteitsfactuur, oktober 2020



Bron: VREG (<https://infogram.com/samenstelling-energiefactuur-gezin-1hr4zn705no4yo>)

Uit bovenstaande figuur blijkt dat zowel in de ‘energiecomponent’ als in de ‘distributiecomponent’ van de elektriciteitsfactuur verschillende ODV zitten:

1. Energiecomponent: de ‘bijdrage groene stroom en warmtekrachtkoppeling (WKK) zijn het gevolg van de **quotumverplichting**: Elke elektriciteitsleverancier moet jaarlijks een bepaald aantal steuncertificaten groene stroom en WKK inleveren bij de VREG. De hoeveelheden worden jaarlijks bepaald; in 2018 was dit het equivalent van 21% van de door die leverancier geleverde elektriciteit voor groenestroomcertificaten (GSC), en 11,2% voor warmtekrachtkoppelingscertificaten (WKK).⁴²
2. Distributiecomponent: hierin zitten de ecologische ODV, de technische ODV en de sociale ODV. De ecologische ODV zijn o.a. het gevolg van de **opkoopverplichting**, of de **minimumprijs voor steuncertificaten**: netbeheerders zijn verplicht steuncertificaten op te kopen tegen een vaste minimumprijs als de eigenaar van de certificaten daarom vraagt. Dit wordt ook wel “minimumsteun” genoemd.⁴³ Enkele andere ecologische ODV zijn (VREG 2019):
 - a. Verlenen van premies voor energiebesparende werkzaamheden
 - b. Uitbouwen van een ondersteuningsaanbod voor lokale besturen op vlak van REG
 - c. Lanceren van een aanbod inzake collectieve renovatieprojecten
 - d. Sensibilisering en algemene informatierverspreiding inzake REG

⁴¹ Definitie van de VREG: <https://www.vreg.be/nl/begrippenlijst#openbardienstverplichtingen>

⁴² <https://www.vreg.be/nl/jaarlijkse-quotumverplichting-groene-stroom-en-wkk>

⁴³ <https://www.vreg.be/nl/minimumprijs-voor-steuncertificaten>

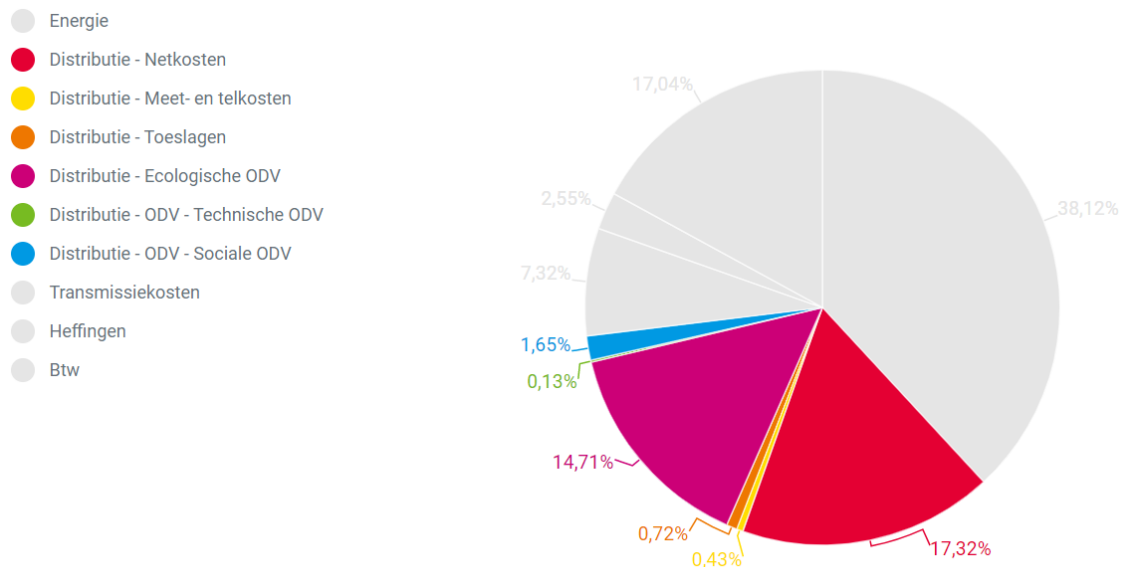
- e. Uitbouwen van de nodige infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen

De technische ODV zijn een kleine toeslag technische zaken zoals het verplicht aanbieden van de mogelijkheid om een elektriciteitsstarief op basis van een dag- en een nachtmeter te genieten (VREG 2019).⁴⁴ De sociale ODV omvatten o.a. de volgende verplichtingen:

- f. Waarborgen van het recht van elke huishoudelijke afnemer op een onderbroken toevoer van elektriciteit en aardgas
- g. Vervullen van de rol van sociale leverancier
- h. Vervullen van een sleutelrol in het systeem van de budgetmeter
- i. Vervullen van de rol van uitzonderingsleverancier, bv. bij een verhuis
- j. Vervullen van de rol van noodleverancier
- k. Verbod om een huishoudelijke afnemer te weigeren als klant
- l. Bepaalde vermeldingen op de factuur
- m. Treffen van beschermingsmaatregelen bij wanbetaling door een huishoudelijke afnemer
- n. Treffen van beschermingsmaatregelen bij opzegging van het leveringscontract door de leverancier

In onderstaande figuur worden de ODV in de distributienettarieven voor elektriciteit in meer detail weergegeven.

Figuur 22. Componenten van de distributienettarieven voor elektriciteit

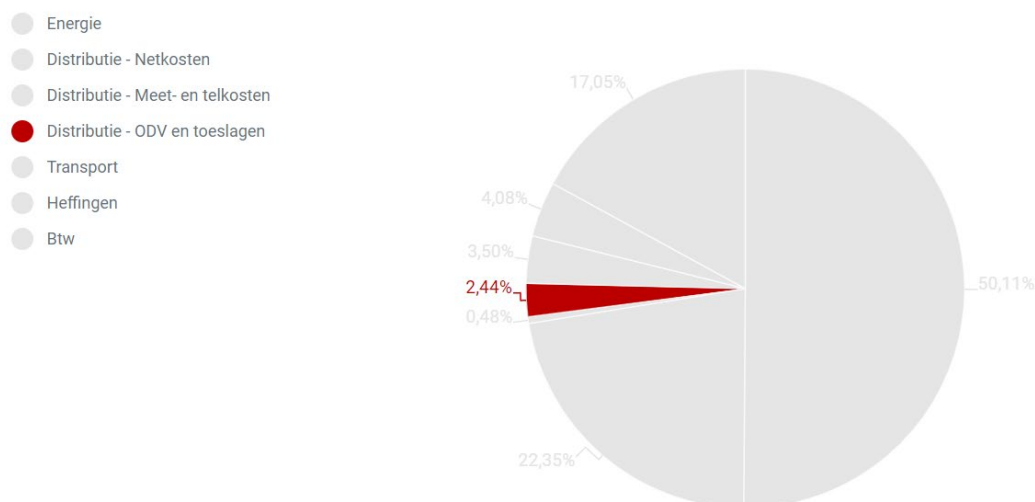


Bron: VREG (<https://infogram.com/samenstelling-energiefactuur-gezin-1hr4zn705no4yo>)

Voor aardgas zijn er veel minder ODV, zoals wordt weergegeven in de volgende figuur.

⁴⁴ <https://www.elia.be/-/media/project/elia/elia-site/customers/tariffs-and-invoicing/tariffs-and-invoicing/nl/grille-tarifaire-2020-2023-toeslagen-nl-v3.pdf>

Figuur 23. Openbaredienstverplichtingen in de aardgasfactuur



Bron: VREG (<https://infogram.com/samenstelling-energiefactuur-gezin-1hr4zn705no4yo>)

De VREG berekende in 2018 de totale kostprijs van de ODV, zoals weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 11. Maatschappelijke kostprijs van de ODV

Impact openbaredienstverplichtingen (ODV) in Vlaanderen

ODV in energiekost (Bijdrage Groene stroom en Warmtekrachtkoppeling) (1)	600 miljoen euro
ODV in elektriciteitsdistributienettarieven (2)	600 miljoen euro
ODV in transmissiekosten (3)	16 miljoen euro
ODV in aardgasdistributienettarieven (4)	9 miljoen euro
BTW op 1, 2, 3 en 4	257 miljoen euro
ODV gefinancierd via Energiefonds (Energieheffing)	180 miljoen euro
ODV gefinancierd via Vlaamse algemene uitgavenbegroting	12 miljoen euro
TOTAAL	1,674 miljard euro

Bron: VREG (2019)

Ruim 99% van de ODV wordt gefinancierd via doorrekening in de energiefactuur; slechts 0,7% wordt gefinancierd via de Vlaamse algemene uitgavenbegroting.

Technisch gezien zijn de ODV geen heffingen, dus worden ze ook niet opgenomen in de inkomstenindicatoren die we hoger in dit rapport voorstelden. Als we, bij wijze van virtuele oefening, ze toch bij de inkomsten uit energiebelastingen zouden tellen, dan zouden die in 2018 30% hoger komen te liggen, nl. €5,2 miljard i.p.v. €4 miljard.

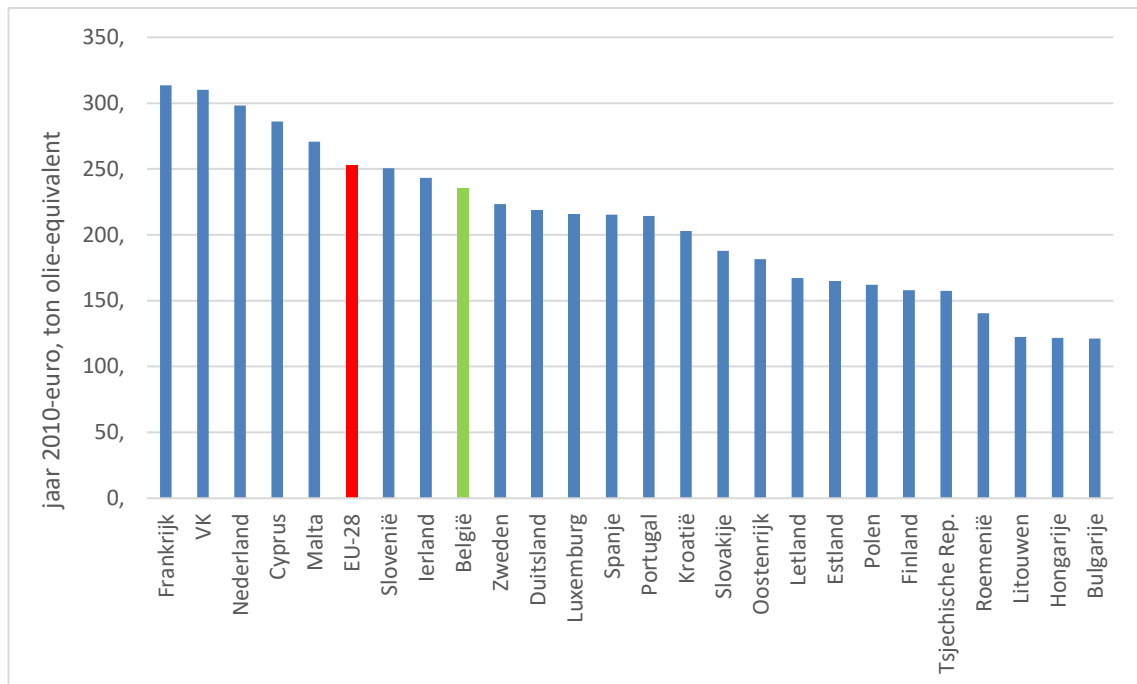
7.9.4 Het prosumentarief

Het prosumentarief is de vergoeding die zonnepaneleneigenaars met een terugdraaiende teller sinds 2015 betalen voor het niet-gemeten gedeelte van hun gebruik van het distributienet. Aangezien het gaat om de vergoeding van een dienst (het gebruik van het distributienet), beschouwen we dit tarief niet als een heffing, en nemen we het ook niet op in onze indicatoren voor milieugerelateerde belastingen.

7.10 Impliciet belastingtarief op energie

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

Figuur 24. Impliciet belastingtarief op energie, in euro's van het jaar 2010, EU-28, 2018



Bron: data van <http://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/environmental-taxes/main-tables>.

Ook uit deze indicator blijkt dat België en Vlaanderen gekenmerkt worden door relatief lage belastingen op energiegebruik. De laatste jaren is België wel wat dichterbij het EU-gemiddelde geëvolueerd. Als we kijken naar de evolutie in de tijd van de indicator (figuur 25), zien we dat hij ook voor België-Vlaanderen eerder volatiel is. Ten opzichte van de vorige studie uit 2016 stellen we ook vast dat bepaalde waarden uit het verleden zijn aangepast. Mogelijk staat de rapportering van deze indicator aan Eurostat in sommige landen nog niet helemaal op punt.

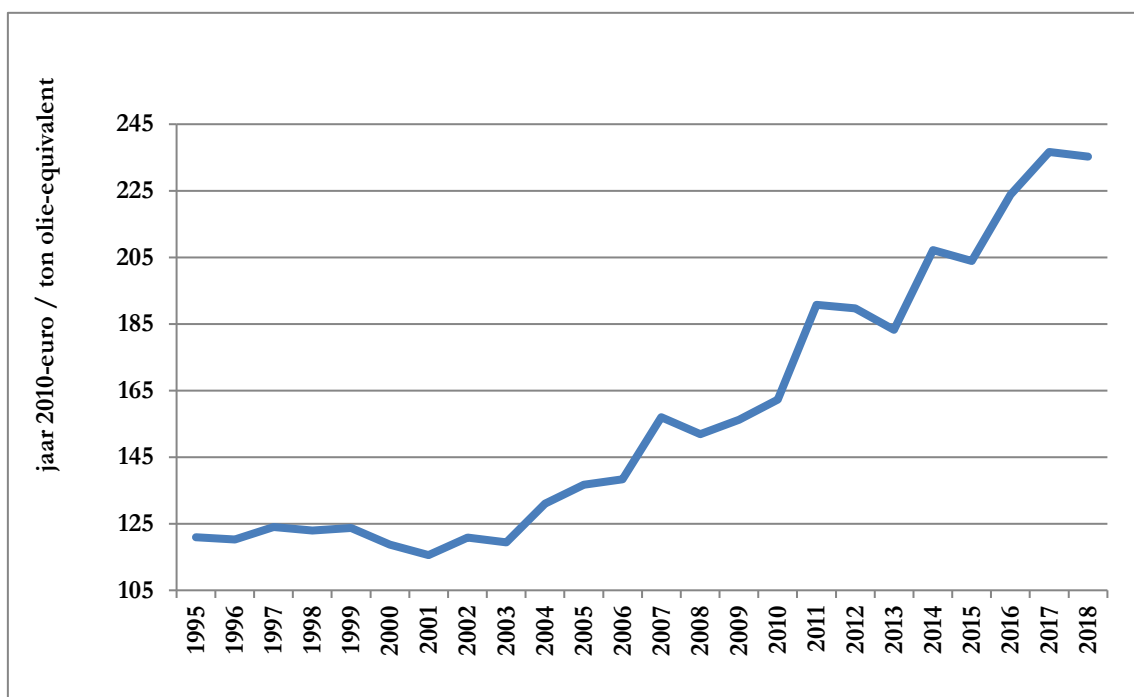
Men kan zeggen dat het impliciete belastingtarief een aantrekkelijke indicator is omdat hij de voordelen van een inkomstenindicator combineert met die van een tariefindicator. Zelf is hij

eigenlijk een tariefindicator, wat dichter aanleunt tegen het ‘belastingstelsel’ dan de inkomstenindicatoren. Maar tegelijkertijd heeft de indicator een sterk punt die een klassieke tariefindicator niet heeft en een inkomstenindicator wel, nl. het feit dat hij alle belastingvrijstellingen en -verminderingen meeneemt.

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

Tot slot bekijken we nog de evolutie van het impliciet belastingtarief op energie in onderstaande grafiek. De stijgende curve geeft duidelijk de sterk stijgende belastingen op energie weer, zelfs uitgedrukt in reële termen.

Figuur 25. Impliciet belastingtarief op energie, België, in euro’s van het jaar 2010, 1995-2018



Bron: data Eurostat

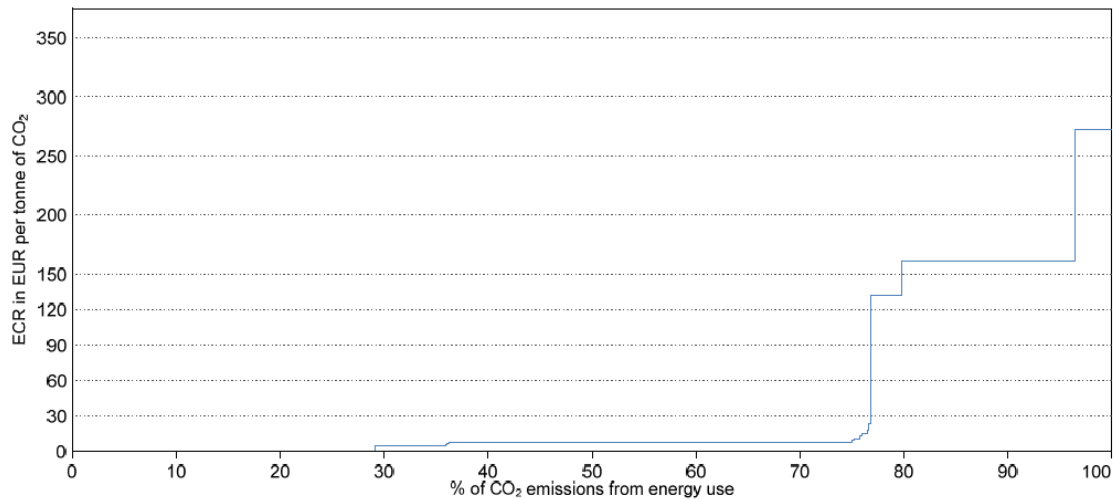
Het Impliciet belastingtarief op energie in België en Vlaanderen is tussen 2014 en 2018 sterk gestegen, door de federale taxshift en de verhoogde bijdrage Energiefonds.

7.11 Effectief CO₂-tarief

In het najaar van 2016 publiceerde de OESO een nieuwe indicator, namelijk de ‘effective carbon rate’, of het effectieve CO₂-tarief (OECD 2016, OECD 2018). Deze indicator lijkt op het eerste gezicht sterk op het impliciet belastingtarief of energie, omdat energiegebruik en CO₂-uitstoot verwant zijn, maar toch is er één belangrijk verschil, wat uit de naam van de indicator kan worden afgeleid. Niet toevallig gebruikt men de term *CO₂-tarief*, en dus niet *CO₂-belastingtarief*. De reden hiervoor is dat de OESO-indicator niet alleen de energiebelastingtarieven omvat, maar eveneens de prijs die op CO₂-uitstoot wordt aangerekend via verhandelbare emissiesystemen.

De indicator is interessant, maar helaas zijn de gebruikte data niet erg recent, zoals meestal het geval is met internationale vergelijkingen: het meest recente beschikbare datajaar is 2015. Toch loont het de moeite om de resultaten voor België te bekijken. Onderstaande figuur geeft het effectieve CO₂-tarief weer voor België per hoeveelheid uitstoot.

Figuur 26. Gemiddelde effectieve CO₂-tarieven voor België

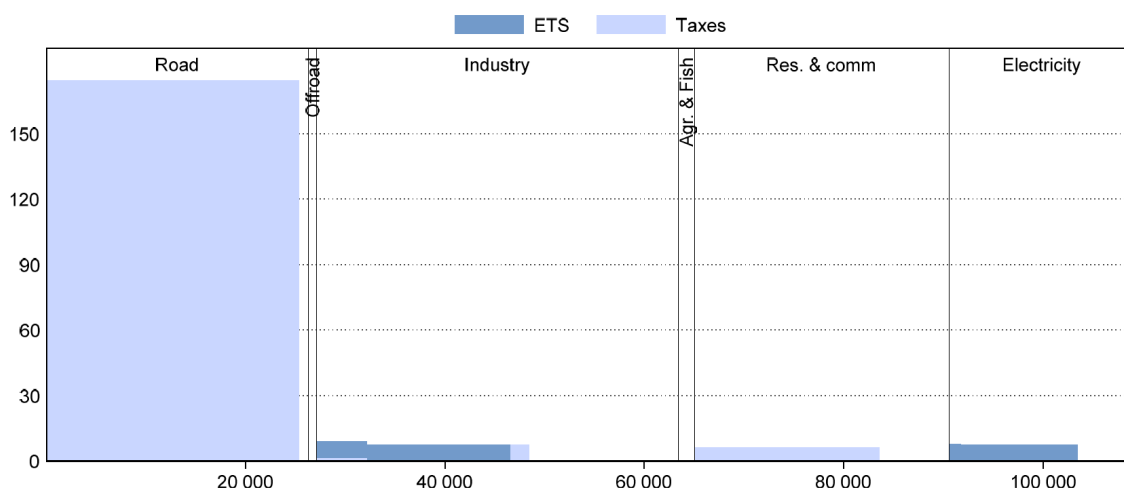


Bron: overgenomen uit OECD (2018)

De interpretatie van deze figuur is als volgt: voor 28% van de CO₂-uitstoot wordt geen enkele prijs opgelegd. 48% van de Belgische CO₂-uitstoot wordt belast tegen 1 tot 30 EUR per ton. De OESO hanteert de grens van 30 euro per ton als een minimale schatting van de (maatschappelijke) klimaatkost van 1 ton CO₂-uitstoot. In België werd in 2015 23% van de uitstoot belast aan meer dan 30 euro. Voor 20% van de uitstoot wordt meer dan 150 euro aangerekend en de duurste 3% uitstoot kost zelfs 270 euro aan de uitstoter.

Onderstaande figuur geeft de gemiddelde effectieve CO₂-tarieven weer voor België in de sectoren transport, industrie, landbouw en visserij, residentieel & handel, en elektriciteitsopwekking.

Figuur 27. Gemiddelde effectieve CO₂-tarieven voor België (EUR per ton CO₂, 2015)



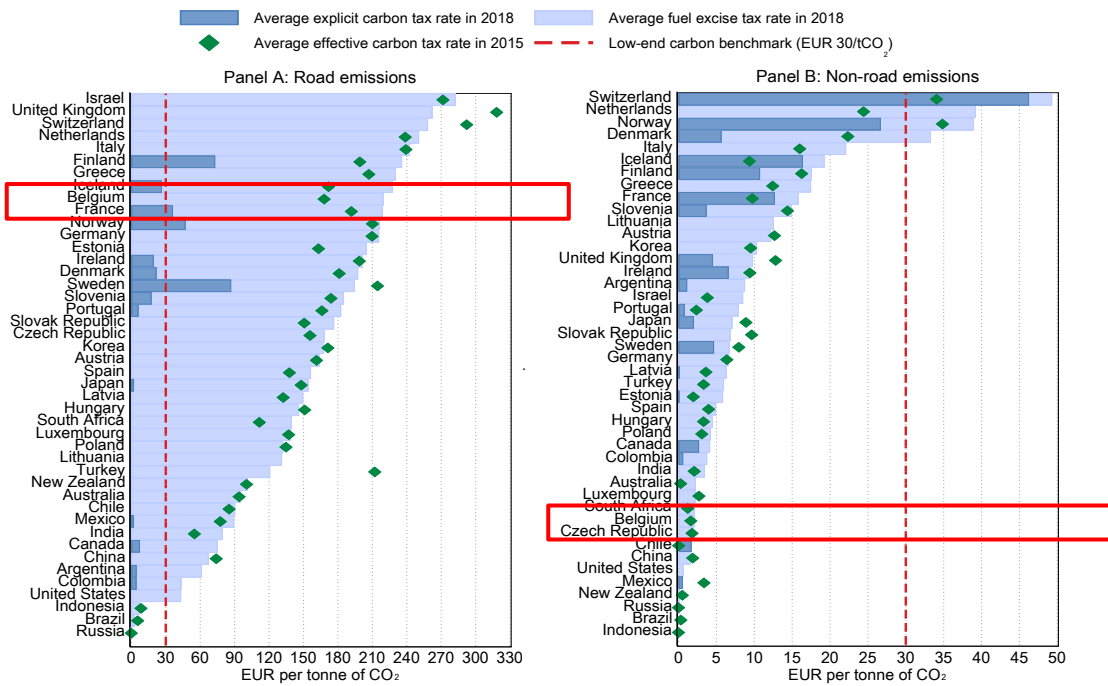
Bron: overgenomen uit OECD (2018)

Opmerking: deze indicator brengt de taken op diesel en benzine niet onder bij de energiebelastingen, maar wel bij de transportbelastingen. ETS = Emissions Trading Scheme, of de verhandelbare emissierechten van de EU.

De grafiek toont meteen waarom de indicator een aantal zaken mooi in perspectief zet. De overgrote meerderheid van de geprijsde emissies zitten in de transportsector (inclusief benzine en diesel). De emissies van landbouw en visserij worden geprijsd aan 0 euro. De industrie betaalt via de Europese ETS en energietaksen, maar de tarieven waren (in 2015) zeer laag. Een derde van de industriële uitstoot heeft zelfs een tarief van nul euro. Gezinnen en handel & diensten betalen ook zeer weinig. De elektriciteitssector kent, na wegtransport, de hoogste tarieven, maar nooit wordt de 20 euro overschreden. De indicator toont aan dat de huidige prijzen die betaald worden voor CO₂-uitstoot zeer laag zijn met uitzondering van wegtransportgerelateerde emissies. In alle andere sectoren bestaat er nog veel groeimarge vooraleer het (laag ingeschatte) minimum van 30 euro per ton CO₂ zou worden bereikt.

De dominantie van de belastingen op benzine en diesel in CO₂-prijzen is een wereldwijd verschijnsel, maar toch meer uitgesproken in België dan in de meeste andere landen, zoals blijkt uit de volgende figuur, die aantoont dat België bij de landen hoort met de hoogste transportbrandstofbelastingen, maar ook met de laagste beprijzing van alle overige CO₂-uitstoot.

Figuur 28. Effectief CO₂-tarief, OESO-landen en belangrijke niet-OESO-landen (2015)



Bron: overgenomen uit OECD (2018)

De verwachting is dat deze indicator in de toekomst zal stijgen als gevolg van de stijgende klimaatambities. Ook de cijfers van 2020 zullen al een stuk hoger liggen dan die van 2015, door de duurder geworden emissierechten en de federale taxshift.

8 | Lokale milieugerelateerde belastingen

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

- Provinciale dossiertaksen milieuvergunning⁴⁵
- Provinciale taksen op jachtverloven⁴⁶
- Belasting op drijfkracht, die nog bestaat in de stad Antwerpen⁴⁷ en een heel aantal andere gemeenten in Vlaanderen.
- De 'algemene gemeentelijke milieubelasting', die bestaat in heel wat Vlaamse gemeenten, bv. De Haan⁴⁸
- Opcentiemen op gewestelijke belastingen, bv. de gemeentelijke opcentiemen op de Vlaamse afvalheffing, geheven door de gemeente Beveren.⁴⁹
- ...

45 <https://www.omgevingsloketvlaanderen.be/dossiertaks-omgevingsvergunningaanvragen>

46 https://www.natuurenbos.be/sites/default/files/inserted-files/20200701_contacten_ac_jv.pdf

47 <https://www.ondernemeninantwerpen.be/sites/default/files/documents/Drijfkracht.pdf>

48 <https://www.dehaan.be/gemeentebelasting-algemene-gemeentelijke-milieubelasting>

49 https://www.beveren.be/sites/default/files/opcentiemen%20milieuheffing%20OVAM%202020-2025_0.pdf

9 | Verminderingen en vrijstellingen op milieugerelateerde belastingen

9.1 Inleiding

België is een land met in het algemeen hoge belastingtarieven in een aantal categorieën. Maar België is ook een land waar heel veel uitzonderingen bestaan op die belastingregels. Meestal gaat het om verminderingen en vrijstellingen die worden gegeven aan een bepaalde sector of activiteit omwille van economische redenen. Anderzijds zijn er enkele vrijstellingen en verminderingen te vinden met een sociale of een milieudoelstelling. De federale overheid rapporteert jaarlijks over de ‘fiscale uitgaven’, of ‘belastinguitgaven’⁵⁰. Dit zijn “vrijstellingen, aftrekmogelijkheden en verminderingen die de ontvangsten van de Staat beïnvloeden” (Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers 2020).

Het meest recente globaal cijfer voor de federale overheid gaat over 2017. Toen liepen de totale federale belastinguitgaven op tot 26,8 miljard euro, of 6,1% van het Belgische BBP, of 25,6% van de totale belastinginkomsten. Hierbij dient te worden opgemerkt dat dat cijfer enkel betrekking heeft op de belastinguitgaven die konden gekwantificeerd worden. Een groot aantal maatregelen (de meerderheid) kon niet worden gekwantificeerd⁵¹, dus mogelijk geven de cijfers uit de inventaris slechts het topje van de ijsberg weer.

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

In een rapport over subsidies voor fossiele brandstoffen in 34 landen becijferde de OECD (2013) dat twee derde van die steunmaatregelen ‘off-budget’, belastingverminderingen zijn. De meeste subsidies worden gegeven aan olie (70%), gevolgd door aardgas (18%) en kolen (12%). Voor België is het overzicht onvolledig. De belastinguitgaven voor accijnzen op brandstoffen blijkt de grootste categorie te zijn met een waarde van 2,5 miljard euro in 2018.

In dit deel van het rapport maken we een overzicht van de bestaande belastingverminderingen en -vrijstellingen op milieugerelateerde belastingen. Enkel verminderingen en vrijstellingen die in 2020 nog bestaan, worden meegenomen. De gevonden belastinguitgaven worden, net als alle milieugerelateerde belastingen, ook opgenomen in de vorm van fiches: bijlage 1 van dit rapport bevat de milieugerelateerde belastingen, bijlage 2 bevat de vrijstellingen.

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

51 Enkele voorbeelden: kerosine voor internationale luchtvaart, brandstoffen voor vervoer per spoor, binnenwateren of internationale scheepvaart, korting op de accijnzen op elektriciteit voor energie-intensieve bedrijven en andere bedrijven met een overeenkomst of een vergunning milieudoelstelling aangesloten op het transport- of verdelingsnetwerk.

9.2 Bespreking van verminderingen en vrijstellingen op milieugerelateerde belastingen

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

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

- Het basistarief van de accijns op kerosine als motorbrandstof is 632,5 EUR/1.000 l. Voor de luchtvaart geldt echter een nultarief (fiche B01)⁵². In dit geval gaat het om een duidelijke vrijstelling.
- Het basistarief van de federale bijdrage op de elektriciteit is 3,18 EUR/MWh. Professionele afnemers krijgen echter een vermindering van 25% op de verbruiksschijf tussen 1.000 en 25.000 MWh/jaar (fiche B11). Hier is sprake van een duidelijke belastingvermindering.

In veel gevallen is het niet zo eenduidig. Bijvoorbeeld: verwarmingsbrandstoffen, zoals stookolie en aardgas, kennen een veel lager accijnstarief dan de transportbrandstoffen (benzine en diesel). Kunnen we dit een belastingvermindering noemen?

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

9.2.1 Vrijstellingen en verminderingen op accijnzen en andere energiebelastingen

Er bestaat een uitgebreide lijst van vrijstellingen op de accijnzen op energieproducten (zie bijlage 2). Het merendeel van de vrijstellingen is toegekend met een economische doelstelling, om zuurstof te geven aan bepaalde sectoren (bv. luchtvaart, industrie) of industriële processen (e.g. mineralogische procedés). Slechts een handvol maatregelen kent een sociale onderbouw (bv. de vrijstellingen op de accijnzen voor aardgas en elektriciteit voor lage inkomens (fiche B13), alsook de vrijstellingen voor het spoorvervoer (fiche B07), weliswaar in combinatie met een economische component). Er zijn ook enkele milieugerichte fiscale uitgaven, voor bedrijven met een milieuconvenant, en voor decentraal opgewekte energievormen (fiche B05).

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

⁵² Behalve voor particuliere plezierluchtvaart.

9.2.1.1 Vrijstellingen op transportbrandstoffen

Onder deze categorie vallen de vrijstellingen op kerosine als brandstof voor de lucht- (fiche B01) en scheepvaart (fiches B02 en B03), de vrijstelling op transportgerichte energiebrandstoffen voor het spoorvervoer (fiche B07), alsook op aardgas en LPG aangewend als transportbrandstof (fiche B08). Terwijl de vrijstellingen op kerosine duidelijk ingegeven zijn vanuit een economische doelstelling en kaderen in internationale afspraken⁵³, voegt de vrijstelling op gas als transportbrandstof daar een milieu-element aan toe. Voor wat betreft de internationale scheepvaart, bestaat er wel een beperking van de vrijstelling tot gasolie in het geval van pleziervaartuigen. De vrijstelling met betrekking tot het spoorvervoer kan daar een sociale dimensie aan toevoegen, vermits het om een openbare dienst gaat die voordeel heeft bij de maatregel.

9.2.1.2 Belastinguitgaven op elektriciteit en gas

Hieronder vallen de verminderingen en vrijstellingen op het verbruik van elektriciteit en gas, alsook de vrijstelling van accijnzen op zelfopgewekte (hernieuwbare) energie.

De opvallendste vrijstelling is die op de accijnzen en bijdrage op de energie voor elektriciteit met hoogspanning (grootverbruikers, fiche B04). De doelstelling van deze vrijstelling is economisch van aard. Een tweede economische maatregel is de degressiviteit van de federale bijdrage op de elektriciteit voor grootverbruikers (fiche B11) en op aardgas voor grootverbruikers (fiche B12).

Daarnaast zijn er ook twee vrijstellingen van sociale aard, namelijk de vrijstellingen op de accijnzen op aardgas en elektriciteit geleverd aan een “residentiële beschermde klant met een laag inkomen of in een kwetsbare situatie” (fiche B13). Ten slotte vinden we hier ook een vrijstelling met een milieudoelstelling, namelijk de vrijstelling van accijnzen op zelfopgewekte (hernieuwbare) energie door particulieren of bedrijven (fiche B05).

Sinds 2014 bestaat in Vlaanderen de ‘compensatie indirecte CO₂-kosten’. Deze compensatie sluipt een deel van de kosten die sectoren moeten maken voor het aankopen van geveilde emissierechten, terug naar de sectoren. Aangezien we de inkomsten uit de veilingen als een energiebelasting beschouwen, beschouwen we ook deze compensatie als een milieurelevante belastinguitgave. In onderstaande tabel worden de uitgaven in het kader van deze compensatie weergegeven.

Tabel 12. Uitgaven Vlaamse overheid compensatie indirecte CO₂-kosten (klimaatfonds)

2014	2015	2016	2017	2018	2019
49,3	29,0	39,4	46,6	31,7	35,9

⁵³ Met name in het Verdrag van Chicago van 1944, dat verbiedt om een belasting te heffen op brandstof die gebruikt wordt voor internationaal vliegtransport. In de EU kunnen twee landen in principe wel een bilateraal verdrag afsluiten waarin ze overeenkomen om een accijns in te voeren voor de vluchten tussen de twee landen. In praktijk is er nog geen enkel land (ter wereld) die een heffing op accijnzen voor internationaal vervoer heeft ingevoerd.

Bron: meerdere schriftelijke vragen in het Vlaamse Parlement

9.2.1.3 Vrijstellingen en verminderingen op overige brandstoffen

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

9.2.2 Vrijstellingen op de transportbelastingen⁵⁴

9.2.2.1 Vrijstelling op de jaarlijkse verkeersbelasting (fiche B18)

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

⁵⁴ Bron: vlaanderen.be/belastingen

9.2.2.2 Belastingverminderingen jaarlijkse verkeersbelasting (fiche B18)

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

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

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

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

- Vrijstelling voor bepaalde brandstoftypes voor personenwagens, auto's dubbel gebruik en minibussen (vanaf aanslagjaar 2016):
 - o Puur elektrisch
 - o Puur waterstof
 - o Aardgas (tijdelijk tot 2021, enkel tot 11 fiscale PK55) - Ook al wordt de motor slechts maar gedeeltelijk of tijdelijk op aardgas aangedreven.
 - o Plug-in hybride elektrische voertuigen (tijdelijk tot 2021):
 - Noodzaak om batterij met stekker te kunnen opladen.
 - Bijkomende voorwaarde: enkel als uitstoot < 50g CO₂/km.
- Vrijstelling voor uitvoer van een voertuig.

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

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

⁵⁵ Voor de wagens met meer dan 11 fiscale PK is er geen vrijstelling, maar wel een vermindering.

⁵⁶ Bron: Viapass.be

9.2.3 Vrijstellingen en verminderingen op Vlaamse milieuheffingen

9.2.3.1 Grondwaterheffing⁵⁷

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

⁵⁷ Bron: heffingen.be

10 | Conclusie

In de eerste drie edities van deze studie (2004, 2011, 2013) was onze conclusie telkens dat er weinig vergroeningsinitiatieven konden worden waargenomen in Vlaanderen en België. In de periode 2015-2016 was de observatie anders: de federale en de Vlaamse overheid hebben in die periode een aantal fiscale hervormingen doorgevoerd die - vanuit het perspectief van de vergroening van de belastingen – ongezien zijn. De federale taxshift, de verhoogde bijdrage Energiefonds en de kilometerheffing voor vrachtwagens waren de belangrijkste vergroeningsoperaties. Deze beleidswijzigingen zijn pas na 2016 ook zichtbaar geworden in de inkomstgerelateerde indicatoren, waardoor we sinds dat jaar een gevoelige stijging van dit type indicatoren kunnen waarnemen, vooral dan bij de energiebelastingen.

De laatste tien jaar is er een verschuiving geweest van de bedrijven naar de gezinnen in termen van betaling van milieugerelateerde belastingen. De afschaffing van de verhoogde bijdrage Energiefonds begin 2018 heeft dan weer voor een omgekeerd effect gezorgd. Daarnaast stellen we vast dat van de economische sectoren het vooral de transportsector is die relatief veel betaalt; de industrie heeft dan weer veel lagere lasten. Dezelfde vaststelling halen we uit de *effective carbon rate*, die de prijs per ton CO₂-uitstoot weergeeft, waaruit blijkt dat enkel de transportemissies hoog worden belast, en alle andere sectoren voorlopig nog lage prijzen betalen voor hun uitstoot. Hoewel dit ingaat tegen het hedendaagse maatschappelijke beleidsdiscours, zien we hier nog heel wat marge tot het verhogen van de CO₂-prijs via belastingen en emissiehandel. Hierbij is wel de nodige aandacht vereist voor mogelijke negatieve sociale (regressiviteit en toename van de armoede) en competitiviteitseffecten (carbon leakage). Via compenserende maatregelen is het echter mogelijk om deze ongewenste effecten te minimaliseren, waardoor de operatie een (budgetneutrale) klimaattaxshift wordt. De studie over rekeningrijden voor personenwagens in Vlaanderen heeft bevestigd dat zo'n fiscale hervorming, mits goed ontworpen, positieve effecten kan hebben op zowel het milieu, de congestie, de economie en sociale herverdeling.

Deze studie heeft verder aangetoond dat België en Vlaanderen significante kortingen en vrijstellingen toekent op verschillende milieugerelateerde belastingen, omwille van sociale en economische redenen. Alleen al op federaal niveau zijn deze belastinguitgaven goed voor 6% van het BBP, terwijl de meerderheid van de belastinguitgaven zelfs niet kan gekwantificeerd worden. Enkele in het oog springende belastinguitgaven zijn de vrijstellingen of kortingen op de accijnzen op brandstoffen voor internationale luchtvaart, vervoer per spoor, binnenwateren of internationale scheepvaart, elektriciteit voor energie-intensieve bedrijven en sommige andere bedrijven. Daarnaast valt ook de stijging op van de uitgaven in het kader van de professionele diesel.

We besluiten dat Vlaanderen en België de laatste vier jaar wel degelijk het pad van de vergroening van de fiscaliteit hebben ingezet, maar ook dat er nog heel wat marge is voor gerichte internaliseringsoperaties van externe kosten, door het verhogen van bepaalde milieugerelateerde belastingen of het verminderen van milieugerelateerde belastinguitgaven.

Referenties

Bachus, K. (2012). Improving the methodology for measuring the greening of the tax system. Green Taxation And Environmental Sustainability. L. Kreiser, A. Y. Sterling, P. Herrero, J. Milne and H. Ashiabor. Cheltenham, Edward Elgar.

Bachus, K. (2013). Duurzame Ontwikkeling: Concept en Beleid. Duurzame Ontwikkeling. Een Multidisciplinaire Visie. LONDO. Leuven, ACCO.

Bachus, K. (2013). Vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen: actualisatie en uitdieping. studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA, MIRA/2013/06, HIVA Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving, KU Leuven.

Bachus, K. (2016). Actualisatie indicatoren en uitdiepen studie vergroening van het Vlaams belastingstelsel. Aalst-Leuven, 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.

Bachus, K. (2017). The use of environmental taxation as a regulatory policy instrument. Faculty of Social Sciences. Leuven, University of Leuven. **PhD**: 197.

Bachus, K. and B. Defloor (2011). Indicatoren voor de vergroening van het belastingstelsel in Vlaanderen. Leuven, MIRA-onderzoeksrapport: 36.

Bachus, K., et al. (2004). Indicatoren voor de vergroening van de fiscaliteit in Vlaanderen. MIRA-onderzoeksrapport, VMM-MIRA; HIVA-K.U.Leuven: 214.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers (2012). Ontwerp van Programmawet. Doc 53, 2561/1. Brussel: 227.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers (2020). "Inventaris 2018 van de vrijstellingen, aftrekken en verminderingen die de ontvangsten van de staat beïnvloeden." Federale Overheidsdienst Financiën - Documentatieblad **72**(3): 28.

De Bruin Sander et al. (2017). Milieuschadetekosten van verschillende technologieën voor woningverwarming, MIRA-onderzoeksrapport.

Deloitte (2013). Benchmarking study of electricity prices between Belgium and neighbouring countries.

Deloitte (2016). "Benchmarking study of electricity prices between Belgium and neighboring countries." 33.

Deloitte (2020). Benchmarking study of electricity prices between Belgium and neighbouring countries.

European Commission (2011). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Roadmap to a Resource Efficient Europe. Brussels.

- European Commission and Eurostat (2001). Environmental taxes — A statistical guide. Luxembourg.
- Federaal Planbureau (2015). Macro-economische en budgettaire effecten van de tax shift maatregelen van de federale regering. Brussel.
- Federaal Planbureau (2016). Milieubelastingen naar economische activiteit 2010-2014. Brussel, Milieubelastingen naar economische activiteit 2010-2014.
- Federaal Planbureau (2020). Milieubelastingen naar economische activiteit, 2008-2018. Brussel.
- Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (2015). Kilometers afgelegd door Belgische voertuigen in het jaar 2014. Brussel.
- International Energy Agency (2016). Energy Policies of IEA Countries. 2016 Review: Belgium. Paris, International Energy Agency.
- Mayeres, I., et al. (2014). Proefproject Kilometerheffing Systeem voor Lichte Voertuigen in de GEN-zone. Onderdeel III – Evaluatie van de resultaten Brussel.
- Minaraad (2015). Hervorming van de energiehoefting Brussel: 15.
- Motivity (2019). Uitrol van een systeem van wegenheffing - Visienota. studie in opdracht van Departement Mobiliteit en Openbare Werken, toegankelijk op <https://www.vlaamsparlement.be/parlementaire-documenten/parlementaire-initiatieven/1401914>. Brussel.
- Nijs, W., et al. (2011). Schadekosten van huidige en toekomstige elektriciteitsproductie in Vlaanderen. Schadekosten en inschaffing aandeel externe kosten, MIRA-onderzoeksrapport: 91.
- OECD (2001). Environmentally Related Taxes in OECD countries. Issues and Strategies. Paris, OECD Publishing.
- OECD (2013). Inventory of estimated budgetary support and tax expenditures for fossil fuels. Paris, OECD Publications.
- OECD (2016). Effective Carbon Rates: Pricing CO2 through taxes and emissions trading systems. Paris, OECD Publishing.
- OECD (2018). Effective Carbon Rates 2018. Brochure. Paris.
- ten Brink, P., et al. (2012). Incentive Measures and Biodiversity - A rapid Review and Guidance Development - Volume 3: Guidance to identify and address incentives which are harmful to biodiversity. London.
- Valsecchi, C., et al. (2009). Environmentally Harmful Subsidies (EHS): Identification and Assessment.
- Vlaamse Ombudsdienst (2016). Veelgestelde vragen over bijdrage Energiefonds: 16.
- Vlaamse Regering (2011). Globale Hervorming van de Verkeersfiscaliteit. Persmededeling van de Vlaamse Regering. Brussel, Vlaamse Regering.
- VREG (2019). De Vlaamse openbardienstverplichtingen inzake elektriciteit en aardgas.

bijlage 1 Fiches milieugerelateerde belastingen

Fiche A00. Sjabloon met toelichting	
Naam	Naam van de milieugerelateerde belasting (of de belastingkorting)
Bevoegdheid	Federaal of Vlaams (gewest)
Definitie	In één zin uitgelegd wat de belasting (of korting) inhoudt.
Categorie	Energie, transport, Vlaamse milieuheffing of federale milieutaks
Doelstelling	Doelstelling(en) waarmee de maatregel werd ingevoerd.
Databeschikbaarheid	Zowel voor de belastinginkomsten als voor de -tarieven geven we weer of de data eenvoudig te vinden zijn (beschikbaar in één dataset op een website) of dan wel met moeite moeten opgespoord worden (zoektocht in begrotingsdocumenten of parlementaire discussies, of op te vragen bij de overheidsadministratie).
Verzamelinstantie, te vinden op website?	De link of verwijzingen naar de websites of publicaties waar de data te vinden is, of bij welke administratie op te vragen.
Invoering	Jaar van invoering van de maatregel
Recentheid data	Tot welk jaar data werd gevonden. Voor tarieven is dit in alle gevallen 2020, voor inkomsten meestal 2019.
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 pollutant, het aantal ton afval ...
Tariefstructuur	Uitleg over de tarieven van de belastingen, inclusief differentiaties naar doelgroep, verbruik ...
Vrijstellingen en kortingen	Uitleg over de geldende vrijstellingen en kortingen op de belastingen, inclusief differentiaties naar doelgroep, verbruik, type brandstof, aanwending van de brandstof ...
Opmerkingen	Eventuele opmerkingen die relevant zijn en hoger nog niet werden vermeld.

Fiche A01. Accijnzen op transportbrandstoffen

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

Fiche A02. Accijnzen op elektriciteit en aardgas

Naam	Accijnzen op elektriciteit en aardgas (inclusief bijdrage op de energie en bijzondere accijnzen)
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Indirecte belastingen op het verbruik van elektriciteit en gas
Categorie	Energie
Doelstelling	Financieel
Databeschikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Inkomsten: cijfers in grote lijnen op Docufin te downloaden, maar voor detailcijfers moet een aanvraag bij de FOD Economie worden gedaan. - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	<ul style="list-style-type: none"> - Inkomsten: Docufin; detailcijfers op aanvraag bij de FOD Economie. - Tarieven: Fiscaal Memento
Invoering	1993
Recentheid data	Zeer recent
Begin tijdreeks	1 januari 1993
Doelgroep	Gebruikers van elektriciteit en gas
Belastingbasis (eenheid)	Hoeveelheid gebruikte energie elektriciteit en gas (EUR/MWh)
Tariefstructuur	<ul style="list-style-type: none"> - Elektriciteit laagspanning: 1,9261 EUR/MWh - Elektriciteit hoogspanning: nultarief - Aardgas verwarming: <ul style="list-style-type: none"> o particulieren: 0,9978 EUR/MWh o Aardgas verwarming bedrijven met energiebeleidsovereenkomst, 'accord de branche' of soortgelijk: 0,54 EUR/MWh o Overige bedrijven: 0,9978 EUR/MWh o Aardgas motorbrandstof: nultarief
Vrijstellingen en kortingen	<ul style="list-style-type: none"> - Vrijstelling voor hoogspanningsgebruikers (elektriciteit); - Aardgas verwarming bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling: bijna de helft korting in vergelijking met particulieren; - Aardgas: vrijstelling voor energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling; - Aardgas: vrijstelling voor gebruik als (auto)motorbrandstof.
Opmerkingen	Tarieven zijn niet meer geïndexeerd sinds 2016.

Fiche A03. Accijnzen op stookolie, kolen en overige energieproducten

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

Fiche A04. Federale bijdrage elektriciteit

Naam	Federale bijdrage elektriciteit
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Bijdrage gefactureerd (via de distributienetbeheerders) aan de eindafnemers ter financiering van sommige openbare dienstverplichtingen en van de kosten verbonden aan de regulering van en de controle op de elektriciteitsmarkt.
Categorie	Energie
Doelstelling	De inkomsten komen in bestemde fondsen en worden aangewend voor de volgende doelstellingen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Denuclearisatie (via NIRAS) 2. Controle en regulering van de gas- en elektriciteitsmarkt (financiering van de CREG) 3. Sociaal: <ol style="list-style-type: none"> a. Sociaal Energiefonds, verdeeld onder de OCMW's (sociale openbaredienstverplichtingen) b. Fonds beschermde klanten (sociale tarieven)
Databeschikbaarheid	Inkomsten: op aanvraag Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarieven: http://www.creg.be/nl/cotfede.html
Invoering	2002
Recentheid data	Inkomsten: CREG jaarverslagen Tarieven: 2020
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	<ul style="list-style-type: none"> - Het degressief tarief en het plafond zijn kortingen (zie fiche B11). - Elektriciteitsbedrijven zijn vrijgesteld van de bijdrage specifiek voor de onderdelen 'denuclearisatie' en 'broeikasgassen'.
Opmerkingen	Tussen 2005 en 2012 was er nog een extra (vijfde) component van de federale bijdrage, namelijk die voor het 'Fonds Broeikasgassen', ter financiering van het klimaatbeleid richting het Kyoto-protocol. Deze component is afgeschaft sinds 1/1/2013.

Fiche A05. Federale bijdrage aardgas

Naam	Federale bijdrage aardgas
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Bijdrage gefactureerd aan de eindafnemers ter financiering van sommige openbare dienstverplichtingen en van de kosten verbonden aan de regulering van en de controle op de gasmarkt.
Categorie	Energie
Doelstelling	De inkomsten komen in bestemde fondsen en worden aangewend voor de volgende doelstellingen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Controle en regulering van de gas- en elektriciteitsmarkt (financiering van de CREG) 2. Sociaal Energiefonds, verdeeld onder de OCMW's (sociale openbare dienstverplichtingen) 3. Fonds beschermde klanten (sociale tarieven)
Databeschikbaarheid	Inkomsten: optimaal Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarieven en inkomsten: http://www.creg.be/nl/cotfedg.html Inkomsten: jaarverslagen CREG
Invoering	2002
Recentheid data	Tarieven: 2016
Begin tijdreeks	2002
Doelgroep	Cascademechanisme: de leveranciers rekenen de bijdrage door aan de eindgebruikers klanten.
Belastingbasis (eenheid)	Variabele toeslag per kWh energieafname door eindgebruiker
Tariefstructuur	<ol style="list-style-type: none"> 1. CREG: 0,0286 €/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 A06. 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 distributietarieven, dragen ze niet bij aan het Vlaamse energiebeleid (openbaredienstverplichtingen). Met deze exploitatieheffing wordt dit gecompenseerd.
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: 53,83 euro per geïnjecteerd megawattuur; Middenspanning: 5,95 euro per geïnjecteerd megawattuur; Hoogspanning of in eilandwerking is: 0,36 euro per geïnjecteerd megawattuur.
Vrijstellingen en kortingen	-
Opmerkingen	-

Fiche A07. Nucleaire rente

Naam	Nucleaire rente of repartitiebijdrage
Bevoegdheid	Federale overheid
Definitie	
Categorie	
Doelstelling⁵⁸	<ul style="list-style-type: none"> - De federale energiepolitiek en de maatregelen genomen door de regering financieren - De uitgaven dekken die nodig zijn om tussen te komen <ul style="list-style-type: none"> o ten gunste van de investeringen op de elektriciteitsproductiemarkt, o tot dekking van uitgaven en investeringen inzake kernenergie, o ter versterking van de bevoorradingszekerheid, o ter bestrijding van de stijgende energieprijzen ter verbetering van de mededinging op de energiemarkt in het voordeel van de consumenten en de industrie.
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	-

⁵⁸ Bron: <https://www.jurion.fanc.fgov.be/jurdb-consult/plainWetstekstServlet?wettekstId=5120&lang=nl>

Fiche A08. Inkomst uit de 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	Energiebelastingen
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.
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	<ul style="list-style-type: none"> - 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 (competitiviteitsverlies), 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. (zie paragraaf 9.2.1.2 van dit rapport)
Opmerkingen	-

Fiche A09. FAPETRO-bijdrage

Naam	Bijdrage voor de controle op Aardolieproducten (Fapetro)	
Bevoegdheid	Federaal	
Definitie	Bijdrage op in verbruik gestelde aardolieproducten ter realisatie van de werking van het Fonds voor de Analyse van Aardolieproducten (Fapetro).	
Categorie	Energie	
Doelstelling	Financiering van de controle op de kwaliteit van de petroleumproducten	
Databeschikbaarheid	Inkomsten: mits zoekwerk in federale begrotingsdocumenten Tarieven: optimaal	
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Website http://economie.fgov.be/nl/ondernemingen/energie/Niet-hernieuwbare_energie_Aardolie/Fapetro/#.V_USauCLQ2w	FAPETRO:
Invoering	1992	
Recentheid data	Inkomsten: 2015 Tarieven: 2016	
Begin tijdreeks	1995	
Doelgroep	Doorgerekend aan de eindgebruikers van benzine, diesel en residuele brandstoffen.	
Belastingbasis (eenheid)	€/1.000 liter brandstofaankoop	
Tariefstructuur	<ul style="list-style-type: none"> - benzines voor motorvoertuigen 0,22 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 A10. APETRA-bijdrage

Naam	Bijdrage voor het aanhouden van strategische nationale petroleumvoorraden (APETRA).
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Het Internationaal Energie Agentschap (IEA) en de Europese Commissie verplichten de lidstaten om ten minste 90 dagen reserves aan te leggen van aardolie en aardolieproducten. In België worden deze voorraden aangehouden door de nv APETRA, die wordt gefinancierd door de APETRA-heffing.
Categorie	Energie
Doelstelling	Financiering van het aanhouden van de nationale strategische petroleumvoorraden.
Databeschikbaarheid	Inkomsten: via federale middelenbegrotingen Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Website APETRA: http://www.apetra.be/nl/financiele-informatie/bijdrage
Invoering	2009
Recentheid data	Inkomsten: 2019 Tarieven: 2020
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: <ul style="list-style-type: none"> - benzines voor motorvoertuigen: 7,22 EUR/1000 l - gasolie diesel voor wegvoertuigen: 7,61 EUR/1000 l - zware stookolie: 6,60 EUR/ton - kerosine luchtvaart: 3,81 EUR/l
Vrijstellingen en kortingen	<ul style="list-style-type: none"> - In tegenstelling tot de meeste andere energiebelastingen, is deze bijdrage ook verschuldigd door de luchtvaartsector; die sector geniet wel een lager tarief. - 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 A11. Verkeersbelasting

Naam	Verkeersbelasting (VB)
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Belasting op motorvoertuigen die personen en goederen over de weg vervoeren.
Categorie	Transport
Doelstelling	Financieel; sinds 2016 mede berekend op basis van milieufactoren.
Databeschikbaarheid	Inkomsten en tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: Studiedienst Vlaamse Regering Tarieven: fiscaal memo, www.belastingen.vlaanderen.be
Invoering	1981
Recentheid data	Inkomsten: 2019 Tarieven: 2020
Begin tijdreeks	1981
Doelgroep	Gebruikers van stoom- of motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers
Belastingbasis (eenheid)	€/voertuig per jaar
Tariefstructuur	Alle Vlaamse gemeenten heffen een opdecim van 10% bovenop deze Vlaamse belasting; het gemeentelijk tarief wordt mee geïntegreerd in het Vlaamse.
Vrijstellingen en kortingen	<p>Vrijstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voertuigen met maatschappelijk nut (o.a. defensie, hulpdiensten, ordehandhaving ...). - Voertuigen voor occasioneel gebruik. - Voertuigen die uitsluitend gebruikt worden als persoonlijk vervoermiddel voor een persoon met een handicap. - Personenwagens die 100% of elektriciteit of waterstof rijden. - Personenwagens die geheel of gedeeltelijk op aardgas rijden. - Plug-in hybride voertuigen die met de stekker kunnen opgeladen worden en een CO₂-uitstoot per km hebben van minder dan 50 g. <p>Deze vrijstellingen gelden niet voor voertuigen van leasingmaatschappijen.</p> <p>Verminderen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voertuigen die rechtstreeks aan de eigenlijke havenactiviteit deelnemen, voor het vervoer van goederen. Het gaat hier enkel over lichte vrachtauto's, vrachtauto's, tractoren, aanhangwagens ...: de belasting wordt met 75% 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 A12. Belasting op Inverkeerstelling

Naam	Belasting op Inverkeerstelling (BIV)
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	De belasting op de inverkeerstelling wordt geheven op wanneer (gespecifieerde) wegvoertuigen, luchtvaartuigen of boten op de openbare weg in het verkeer worden gesteld of wanneer zij worden gebruikt in België.
Categorie	Transport
Doelstelling	Financieel & ecologisch
Databeschikbaarheid	Inkomsten en tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: Studiedienst Vlaamse Regering Tarieven: Fiscaal memento
Invoering	1992
Recentheid data	Inkomsten: 2019 Tarieven: 2020
Begin tijdreeks	1992
Doelgroep	Iedereen die een nieuw of tweedehands voertuig in het verkeer wil brengen.
Belastingbasis (eenheid)	€/voertuig, eenmalig bij inschrijving
Tariefstructuur	<p>Het tarief voor privé-persoonwagens wordt berekend op basis van een ingewikkelde formule die rekening houdt met de CO₂-uitstoot van het voertuig, het brandstoftype, de uitstoot van fijn stof, de euronorm, de aanwezigheid van een roetfilter en de leeftijd van het voertuig.</p> <p>Het tarief voor leasing-persoonwagens wordt berekend op basis van het vermogen van het voertuig.</p> <p>Alle Vlaamse gemeenten heffen een opdecim van 10% bovenop deze Vlaamse belasting; het gemeentelijk tarief wordt mee geïntegreerd in het Vlaamse.</p>
Vrijstellingen en kortingen	<p>Vrijstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voertuigen die uitsluitend gebruikt worden als persoonlijk vervoermiddel voor een persoon met een handicap. - Voertuigen bestemd voor export. - Personenwagens die 100% of elektriciteit of waterstof rijden. - Personenwagens die geheel of gedeeltelijk op aardgas rijden (tot 11 fiscale PK). - Plug-in hybride voertuigen die met de stekker kunnen opgeladen worden en een CO₂-uitstoot per km hebben van minder dan 50 g. <p>Vermindering voor personenwagens die geheel of gedeeltelijk op aardgas rijden (+11 fiscale PK).</p> <p>Deze vrijstellingen gelden niet voor voertuigen van leasingmaatschappijen.</p>
Opmerkingen	<p>De belasting is slechts éénmaal verschuldigd op het ogenblik van de eerste inverkeerstelling van het voertuig op de openbare weg door één welbepaalde persoon.</p> <p>Bepaalde componenten van de berekening van de BIV worden jaarlijks geïndexeerd.</p>

Fiche A13. Kilometerheffing

Naam	Kilometerheffing voor vrachtwagens (rekeningrijden)																																																																			
Bevoegdheid	Gewestelijk (met samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten)																																																																			
Definitie	De (slimme) kilometerheffing is een gedifferentieerde heffing per gereden kilometer in België voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton.																																																																			
Categorie	Transportbelasting																																																																			
Doelstelling	Financierend (wegennet verbeteren + buitenlandse gebruikers laten meebetalen). Milieuprestaties van het vervoerssysteem verbeteren.																																																																			
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal; inkomsten: nog niet van toepassing																																																																			
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: Viapass jaarverslagen Tarieven: www.viapass.be																																																																			
Invoering	1 april 2016																																																																			
Recentheid data	Inkomsten: 2019 Tarieven: 2020																																																																			
Begin tijdreeks	Nvt																																																																			
Doelgroep	Alle voertuigen voor goederenvervoer met een maximaal toegelaten totaalgewicht (MTT) van meer dan 3,5 ton die rijden op het Belgisch grondgebied (ook de buitenlandse vrachtwagens).																																																																			
Belastingbasis (eenheid)	Gereden kilometers																																																																			
Tariefstructuur	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">[€ / km]</th> <th colspan="3">WALLONIË (EX BTW)</th> <th colspan="3">VLAANDEREN</th> </tr> <tr> <th>3,5-12 TON</th> <th>12-32 TON</th> <th>> 32 TON</th> <th>3,5-12 TON</th> <th>12-32 TON</th> <th>> 32 TON</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Euro 0</td> <td>0,155</td> <td>0,208</td> <td>0,212</td> <td>0,122</td> <td>0,208</td> <td>0,234</td> </tr> <tr> <td>Euro 1</td> <td>0,155</td> <td>0,208</td> <td>0,212</td> <td>0,122</td> <td>0,208</td> <td>0,234</td> </tr> <tr> <td>Euro 2</td> <td>0,155</td> <td>0,208</td> <td>0,212</td> <td>0,122</td> <td>0,208</td> <td>0,234</td> </tr> <tr> <td>Euro 3</td> <td>0,134</td> <td>0,187</td> <td>0,191</td> <td>0,101</td> <td>0,187</td> <td>0,213</td> </tr> <tr> <td>Euro 4</td> <td>0,101</td> <td>0,154</td> <td>0,158</td> <td>0,068</td> <td>0,154</td> <td>0,180</td> </tr> <tr> <td>Euro 5</td> <td>0,079</td> <td>0,132</td> <td>0,136</td> <td>0,056</td> <td>0,142</td> <td>0,168</td> </tr> <tr> <td>Euro 6</td> <td>0,079</td> <td>0,132</td> <td>0,136</td> <td>0,046</td> <td>0,132</td> <td>0,157</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bron: www.Viapass.be (tarieven op 01/04/2016)</p>						[€ / km]	WALLONIË (EX BTW)			VLAANDEREN			3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON	Euro 0	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	Euro 1	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	Euro 2	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234	Euro 3	0,134	0,187	0,191	0,101	0,187	0,213	Euro 4	0,101	0,154	0,158	0,068	0,154	0,180	Euro 5	0,079	0,132	0,136	0,056	0,142	0,168	Euro 6	0,079	0,132	0,136	0,046	0,132	0,157
[€ / km]	WALLONIË (EX BTW)			VLAANDEREN																																																																
	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON																																																														
Euro 0	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234																																																														
Euro 1	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234																																																														
Euro 2	0,155	0,208	0,212	0,122	0,208	0,234																																																														
Euro 3	0,134	0,187	0,191	0,101	0,187	0,213																																																														
Euro 4	0,101	0,154	0,158	0,068	0,154	0,180																																																														
Euro 5	0,079	0,132	0,136	0,056	0,142	0,168																																																														
Euro 6	0,079	0,132	0,136	0,046	0,132	0,157																																																														
Vrijstellingen en kortingen	<ul style="list-style-type: none"> - Voertuigen waarvoor een vrijstelling expliciet dient te worden aangevraagd: voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor defensie, civiele bescherming, brandweer en politie, medische doeleinden of voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden. - Voertuigen waarvoor de vrijstelling automatisch geldt: <ul style="list-style-type: none"> o werktuigmachines die geen goederen vervoeren, zoals mobiele kranen, hoogtewerkers/verreikers, graafmachines, bulldozers, betonpompen zonder mixer, dumpers o voertuigen met proefritplaat ZZ o oldtimers met een O-nummerplaat o mobilhomes o trekkers van kermiswoonwagens (als op de trekker 'kermis' staat vermeld) o tractoren die nooit gebruikt worden als trekker (alleenrijdende tractoren) o 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 A14. Verpakkingsheffing

Naam	Verpakkingsheffing op drankverpakkingen
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Heffing die wordt geheven op drankverpakkingen. Zij is verschuldigd bij het in verbruik brengen inzake accijnzen van dranken (zie hieronder) verpakt in individuele verpakkingen of bij het op de Belgische markt brengen van deze dranken verpakt in individuele verpakkingen wanneer dit verpakken later plaatsvindt dan het in verbruik brengen van deze dranken inzake accijnzen.
Categorie	Federale milieutaks
Doelstelling	Ecologisch
Databeschikbaarheid	Inkomsten en tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	- Inkomsten: http://docufin.fgov.be/intersalgn/thema/stat/Stat_ontvangsten_fed.htm - Tarieven: Fiscaal Memento
Invoering	2004
Recentheid data	2019
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 - Niet herbruikbare verpakkingen: 9,86 EUR/hl
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: <ul style="list-style-type: none"> ○ tenminste zevenmaal hervuld kan worden; ○ wordt teruggenomen via een statiegeldstelsel (minstens 0,16 euro voor verpakkingen van meer dan 0,5 l en 0,08 euro voor verpakkingen van ten hoogste 0,5 l); ○ daadwerkelijk opnieuw worden gebruikt.

Fiche A15. Afvalstoffenheffing

Naam	Afvalstoffenheffing
Bevoegdheid	Gewestelijk
Definitie	Milieuheffing verschuldigd voor het storten van afvalstoffen, het verbranden van afvalstoffen en het sorteren en voorbehandelen van afvalstoffen, zowel in binnen als buiten het Vlaamse Gewest.
Categorie	Vlaamse milieuheffing
Doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> - Milieu: toepassing van ladder van Lansink - Financierend: inkomsten voor het MINA-fonds
Databeschikbaarheid	Inkomsten: in begrotingsdocumenten Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: jaarverslagen Mina-fonds Tarieven: website OVAM
Invoering	1990
Recentheid data	Inkomsten: 2019 Tarieven: 2020
Begin tijdreeks	1990
Doelgroep	Afvalverwerkingsinstellingen
Belastingbasis (eenheid)	€/ton verwerkt afval
Tariefstructuur	Gedifferentieerd naar aard van de afvalstoffen en verwerkingswijze.
Vrijstellingen en kortingen	Vrijstellingen voor: <ul style="list-style-type: none"> - Dierlijke eiwitten en vetten - Recyclageresidu's van lopen - Recyclageresidu's van glas - Meeverbranden vervangingsgrondstof - Asbest

Fiche A16. Grondwaterheffing

Naam	Heffing ter nastreving van een duurzame bescherming van grondwatervoorraden.
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	Heffing ter nastreving van een duurzame bescherming van grondwatervoorraden.
Categorie	Vlaamse milieuheffing
Doelstelling	Milieu
Databeschikbaarheid	Inkomsten en berekening: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Inkomsten: 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	<ul style="list-style-type: none"> - Tot 499 m³: vrijgesteld - Tarief vanaf 500 m³: afhankelijk van type grondwater, soort verbruiker en heffingsbedrag
Vrijstellingen en kortingen	Tot 499 m ³ : vrijgesteld

Fiche A17. Afvalwaterheffing

Naam	Heffing op waterverontreiniging
Bevoegdheid	Vlaams
Definitie	De heffing op waterverontreiniging steunt op het principe 'de vervuiler betaalt'. Wie vervuiling veroorzaakt: <ul style="list-style-type: none"> - zorgt ervoor dat ze verdwijnt door in de eerste plaats maatregelen te nemen aan de bron en/of; - deelt in de kosten die de overheid maakt voor de collectieve zuiveringsmaatregelen en/of; - betaalt voor de aangebrachte milieuschade.
Categorie	Ecologisch
Doelstelling	Inkomsten en berekening: optimaal
Databeschikbaarheid	Inkomsten: Rekenhof – verslag van de Vlaamse begroting Tarief: www.heffingen.be
Verzamelinstantie, te vinden op website?	www.heffingen.be
Invoering	1991
Recentheid data	Inkomsten: 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: <ul style="list-style-type: none"> - Kleinverbruikers (<500 m³/jaar): forfaitair bedrag (via drinkwaterfactuur) - Grootverbruikers (verbruiken minstens 500 m³ leidingwater per jaar en/of beschikken over een eigen waterwinning met een pompcapaciteit van minstens 5 m³ per uur): keuze tussen forfaitair op basis van hoofdactiviteit of bedrag op basis van berekening van werkelijke geloosde vuilvracht.
Vrijstellingen en kortingen	-

bijlage 2 Fiches belastingvrijstellingen en -kortingen

Fiche B01. Vrijstelling accijnzen kerosine (luchtvaart)	
Naam	Vrijstelling op energieproducten die worden geleverd voor gebruik als motorbrandstof of verwarmingsbrandstof voor andere luchtvaart dan particuliere plezierluchtvaart.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Vrijstelling op energieproducten, meer bepaald kerosine, aangegeven als verwarmingsbrandstof voor zakelijk gebruik van andere bedrijven maar gebruikt als motorbrandstof voor commerciële en industriële doeleinden, nl. niet-particuliere luchtvaart.
Doelstelling	Economisch
Databeschikbaarheid	- Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento (jaarlijks)
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Leveranciers van betreffende producten
Belastingbasis (eenheid)	€/1000l (aan 15°C)
Tariefstructuur	Vrijstelling

Fiche B02. Vrijstelling accijnzen internationale scheepvaart

Naam	Vrijstelling voor accijnzen op energieproducten bestemd voor de internationale scheepvaart.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Vrijstelling op accijnzen voor energieproducten die worden geleverd voor gebruik als motorbrandstof of verwarmingsbrandstof voor de vaart op communautaire wateren (met inbegrip van de visserij) en niet voor gebruik aan boord van particuliere pleziervaartuigen, en aan boord van de vaartuigen opgewekte elektriciteit.
Doelstelling	Economisch
Databeschikbaarheid	- Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal memento
Updatefrequentie	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Recentheid	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Leveranciers van betreffende producten
Belastingbasis (eenheid)	€/1000l (aan 15°C)
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Voor particuliere pleziervaartuigen wordt deze vrijstelling beperkt tot gasolie.

Fiche B03. Vrijstelling accijnzen binnenvaart

Naam	Vrijstelling voor accijnzen op energieproducten bestemd voor de binnenlandse scheepvaart.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	De betreffende energieproducten zijn gasolie, kerosine en zware stookolie die worden geleverd voor gebruik als brandstof voor de vaart op binnenwateren (met inbegrip van de visserij), en niet voor gebruik aan boord van particuliere pleziervaartuigen, en aan boord van een vaartuig opgewekte elektriciteit.
Doelstelling	Economisch
Databeschikbaarheid	- Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Leveranciers van betreffende producten
Belastingbasis (eenheid)	€/1000l (aan 15°C)
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt.

Fiche B04. Vrijstelling en kortingen accijnzen op elektriciteit en aardgas

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

Fiche B05. Vrijstelling accijnzen zelfopgewekte elektriciteit

Naam	Vrijstelling voor accijnzen uit zelfopgewekte elektriciteit
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Het betreft elektriciteit uit hernieuwbare bron geproduceerd door een gebruiker voor zijn eigen gebruik.
Doelstelling	Ecologisch
Databeschikbaarheid	- Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Producent van betreffende elektriciteit
Belastingbasis (eenheid)	EUR/MWh
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt. De vrijstelling is beperkt tot elektriciteit die beantwoordt aan de wettelijke bepalingen inzake het verlenen van groene certificaten of warmtekrachtkoppeling.

Fiche B06. Vrijstelling accijnzen innovatie scheep- en luchtvaart

Naam	Vrijstelling voor accijnzen op motorbrandstoffen die worden gebruikt bij de vervaardiging, de ontwikkeling, het testen en het onderhoud van luchtvaartuigen en schepen.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Vrijstelling voor accijnzen op motorbrandstoffen die worden gebruikt bij de vervaardiging, de ontwikkeling, het testen en het onderhoud van luchtvaartuigen en schepen.
Doelstelling	Economisch
Databeschikbaarheid	- Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Consument van betreffende brandstoffen
Belastingbasis (eenheid)	€/1000l (bij 15°C)
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt. De lijst van motorbrandstoffen omhelst: (on)gelode benzine, kerosine, gasolie, zware stookolie, vloeibaar petroleumgas, aardgas, (a)cyclische koolwaterstoffen, methanol, smeermiddelen, dopes voor minerale olie of vloeistoffen met dezelfde functionaliteit, enz.

B07. Vrijstelling accijnzen spoorvervoer

Naam	Vrijstelling voor accijnzen op energieproducten die worden gebruikt voor het vervoer van personen en goederen per spoor.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	De betreffende energieproducten zijn gasolie en kerosine, evenals elektriciteit.
Doelstelling	Economisch
Databeschikbaarheid	- Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Consument van betreffende energieproducten
Belastingbasis (eenheid)	€/1000l (bij 15°C) voor brandstoffen, of per MWh voor elektriciteit
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt.

B08. Vrijstelling accijnzen transportgassen

Naam	Vrijstelling op accijnzen op aardgas en LPG die worden gebruikt voor voortbeweging.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Vrijstelling op accijnzen op aardgas en LPG die worden gebruikt voor voortbeweging.
Doelstelling	Ecologisch
Databeschikbaarheid	- Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Consument van betreffende energieproducten
Belastingbasis (eenheid)	€/MWh
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt.

B09. Vrijstelling accijnzen vaste huishoudbrandstoffen

Naam	Vrijstelling op accijnzen op kolen, cokes, bruinkool en vaste brandstoffen die worden verbruikt door huishoudens.
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Verkoop van kolen, cokes, bruinkool en vaste brandstoffen die worden verbruikt door huishoudens voor gebruik door huishoudens is vrijgesteld van accijnzen.
Doelstelling	Sociaal
Databeschikbaarheid	- Gederfde inkomsten: onbekend - Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarief: Programmawet van 27 december 2004, IV. art. 429§1; Fiscaal Memento
Updatefrequentie	Met de frequentie van het Fiscaal Memento
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	-
Doelgroep	Consument van betreffende energieproducten
Belastingbasis (eenheid)	€/1000kg
Tariefstructuur	Vrijstelling
Opmerking	Het betreft producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt. 'Verbruik door huishoudens' slaat op elk verbruik anders dan zakelijk verbruik (zoals vermeld in art. 420, §5a in dezelfde programmawet).

Fiche B10. Vrijstelling bepaalde delen van federale bijdrage voor elektriciteit

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

Fiche B11. Degressiviteit federale bijdrage elektriciteit

Naam	Degressiviteit federale bijdrage elektriciteit voor professionele afnemers
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Bijdrage gefactureerd aan de eindafnemers ter financiering van sommige openbare dienstverplichtingen en van de kosten verbonden aan de regulering van en de controle op de elektriciteitsmarkt: degressieve tarieven voor bepaalde professionele gebruikers.
Doelstelling	Kostenbesparing voor bedrijven met een hoog verbruik
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarieven: http://www.creg.be/nl/cotfede1.html
Updatefrequentie	Tarieven: periodiek
Recentheid	Tarieven: 2020
Begin tijdreeks	2002
Doelgroep	Cascademechanisme: de transmissienetbeheerder (ELIA) int bij zijn eigen klanten en de distributienetbeheerders, die ze op hun beurt doorrekenen aan de leveranciers die ze, tenslotte, aan de eindafnemers doorrekenen.
Belastingbasis (eenheid)	Percentage korting op de variabele toeslag per kWh energieafname door de eindgebruiker.
Tariefstructuur	Korting (op de tarieven op http://www.creg.be/nl/cotfede1.html) vanaf 20 MWh/jaar: 1° voor de verbruiksschijf tussen 20 MWh/jaar en 50 MWh/jaar: 15% 2° voor de verbruiksschijf tussen 50 MWh/jaar en 1000 MWh/jaar: 20% 3° voor de verbruiksschijf tussen 1000 MWh/jaar en 25000 MWh/jaar: 25% 4° voor de verbruiksschijf meer dan 25000 MWh/jaar: met 45% Plafond: per verbruikslocatie en per jaar bedraagt de federale bijdrage maximum 250.000 euro.

Fiche B12. Degressiviteit federale bijdrage aardgas

Naam	Degressiviteit federale bijdrage aardgas voor professionele afnemers
Bevoegdheid	Federaal
Definitie	Bijdrage gefactureerd aan de eindafnemers ter financiering van sommige openbare dienstverplichtingen en van de kosten verbonden aan de regulering van en de controle op de elektriciteitsmarkt: degressieve tarieven voor bepaalde professionele gebruikers.
Doelstelling	Kostenbesparing voor bedrijven met een hoog verbruik
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Tarieven: http://www.creg.be/nl/cotfedg.html
Invoering	2014
Updatefrequentie	Tarieven: periodiek
Recentheid	Tarieven: 2020
Begin tijdreeks	2014
Doelgroep	Cascademechanisme: de beheerder van het aardgasvervoersnet (Fluxys) int bij zijn eigen klanten en de distributienetbeheerders, die ze op hun beurt doorrekenen aan de leveranciers die ze, tenslotte, aan de eindafnemers doorrekenen.
Belastingbasis (eenheid)	Percentage korting op de variabele toeslag per kWh energieafname door de eindgebruiker.
Tariefstructuur	Korting (op de tarieven op http://www.creg.be/nl/cotfedg.html) vanaf 20 MWh/jaar: 1° voor de verbruiksschijf tussen 20.000 MWh/jaar en 50.000 MWh/jaar: 15% 2° voor de verbruiksschijf tussen 50.001 MWh/jaar en 250.000 MWh/jaar: 20% 3° voor de verbruiksschijf tussen 250.001 MWh/jaar en 1.000.000 MWh/jaar: 25% 4° voor de verbruiksschijf meer dan 1.000.001 MWh/jaar: met 45% Plafond: per verbruikslocatie en per jaar bedraagt de federale bijdrage maximum 750.000 euro.

Fiche B13. Sociale maatregelen elektriciteit en gas

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

Fiche B14. Vrijstelling van successierechten VEN

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

Fiche B15. Korting op de onroerende voorheffing

Naam	Korting op de onroerende voorheffing voor energiezuinige nieuwbouwwoningen en ingrijpende energetische renovatie
Bevoegdheid	Gewesten
Definitie	Korting op de onroerende voorheffing voor nieuwbouwwoningen en ingrijpende energetische renovatie met een laag E-peil
Doelstelling	Milieu
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal
Verzamelinstantie, te vinden op website?	o.a. www.vlaanderen.be en www.energiesparen.be
Updatefrequentie	Zeer frequent
Recentheid	Zeer recent
Begin tijdreeks	In voege sinds 2009
Doelgroep	Bouwers
Belastingbasis (eenheid)	% van de onroerende voorheffing, die wordt berekend op basis van het kadastraal inkomen.
Tariefstructuur	<p>Nieuwbouw:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanvraag vergunning in 2013: 50% korting vanaf E50, 100% korting vanaf E30; beide voor vijf jaar. - Aanvraag vergunning in 2014 en 2015: 50% korting vanaf E40, 100% korting vanaf E30; beide voor vijf jaar. - Aanvraag vergunning vanaf 2016: 50% korting vanaf E30, 100% korting vanaf E20; beide voor vijf jaar. <p>Ingrijpende energetische renovatie (sinds 2016): Korting van 100% bij een E-peil van max E60 en dit gedurende 5 jaar.</p>

Fiche B16. Terugbetaling van professionele diesel

Naam	Terugbetaling van professionele diesel																										
Bevoegdheid	Federaal																										
Definitie	Terugbetaling van deel van de accijnzen betaald door 'professionele gebruikers': voertuigen die enkel zijn bestemd voor goederenvervoer, autocars (M2 en M3), taxiondernemingen en alle andere voertuigen met een belastbaarheid van minstens 7,5 ton.																										
Doelstelling	Economisch																										
Databeschikbaarheid	Tarieven: optimaal Gederfde inkomsten: zie 'tariefstructuur'																										
Verzamelinstantie, te vinden op website?	Neen																										
Updatefrequentie	Bij aanpassing																										
Recentheid	Recent																										
Begin tijdreeks	-																										
Doelgroep	Voertuigen die enkel zijn bestemd voor goederenvervoer, autocars (M2 en M3), taxiondernemingen en alle andere voertuigen met een belastbaarheid van minstens 7,5 ton.																										
Belastingbasis (eenheid)	Liter aangekochte diesel																										
Tariefstructuur	<p>Het bedrag is na de federale taxshift gestegen van 7,63 ct per liter in 2016 naar 24,76 ct/l in 2018, en is daarna niet meer veranderd. Dit komt in 2020 overeen met 41% van de totale accijnzen en 21,7% van de totale dieselprijs excl. btw. Gevolgen voor de begroting (<i>revenue forgone</i>): (in mio euro)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>2011</th> <th>2012</th> <th>2013</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>81</td> <td>119</td> <td>192</td> <td>181</td> <td>184</td> <td>254</td> <td>357</td> <td>445</td> <td>733</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bron: Jaarverslagen FOD Financiën, <i>Belastingen en Invordering</i>; Inventaris 2018 van de vrijstellingen, aftrekken en verminderingen die de ontvangsten van de staat beïnvloeden.</p>									2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	81	119	192	181	184	254	357	445	733
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019																			
81	119	192	181	184	254	357	445	733																			
Opmerkingen	<p>De vrachtwagens betalen de volle prijs aan de pomp. De bedrijven kunnen de terugbetaling achteraf terugvorderen. In praktijk kan het tot twee jaar duren na de uitgave vooraleer ze de terugbetaling krijgen.</p> <p>Merk op dat de verhoging van de accijnzen op diesel die is doorgevoerd in de federale taxshift (2015-2018), niet gold voor de professionele vervoerders. Concreet betekent dit dat het terugbetalingstarief van de professionele diesel werd opgetrokken telkens wanneer de accijnzen stijgen (Bron: Koninklijk besluit van 26 oktober 2015 tot voorlopige wijziging van de programmawet van 27 december 2004). Dit verklaart de substantiële verhoging van de budgettaire impact van deze steunmaatregel vanaf 2016.</p>																										

Fiche B17. Vrijstelling op de onroerende voorheffing natuurreservaten en erkende bossen

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

Fiche B18. Vrijstelling en verminderingen op jaarlijkse verkeersbelasting

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

	<ul style="list-style-type: none"> - Het voertuig mag slechts gebruikt worden door natuurlijke personen of rechtspersonen die als hoofdactiviteit niet het goederenvervoer hebben. - Het voertuig mag gedurende de belastbare periode niet meer dan 30 dagen gebruikt worden. - het vervoer mag geen aanleiding geven tot oneerlijke concurrentie; - Taxi's of voertuigen verhuurd met bestuurder. - Motorfietsen met een cilinderinhoud kleiner dan 251 cc die ingeschreven zijn bij de Directie Inschrijvingen van Voertuigen (DIV). <p>Verminderings</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vermindering voor havenactiviteit: vermindering met 75%. - Vermindering voor een autobus die deel uitmaakt van een wagenpark: vermindering met 10%. - Forfaitaire vermindering voor LPG voertuigen: vermindering met 100 euro.
Tariefstructuur	Vrijstellingen en verminderingen

Fiche B19. Vrijstelling op Belasting op Inverkeerstelling (BIV)

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

Fiche B20. Vrijstelling op de kilometerheffing voor vrachtwagens

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

bijlage 3 Lijst met vrijstellingen op de accijnzen op brandstoffen

Bron: Fiscaal Memento, versie juni 2020.

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

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

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

- Belastbare producten gebruikt bij proefprojecten voor de technologische ontwikkeling van milieuvriendelijker producten of met betrekking tot brandstoffen uit hernieuwbare bronnen.
- Elektriciteit geproduceerd door een gebruiker voor zijn eigen gebruik: afkomstig van zon, wind, golven, getijden of aardwarmte; afkomstig van waterkracht, welke wordt opgewekt in waterkrachtcentrales; afkomstig van biomassa of van uit biomassa afkomstige producten, of opgewekt uit brandstofcellen (vrijstelling beperkt tot elektriciteit die beantwoordt aan de wettelijke bepalingen inzake het verlenen van groene certificaten of warmtekrachtkoppeling).
- Energieproducten en elektriciteit die worden gebruikt voor warmtekrachtkoppeling.
- Elektriciteit geproduceerd door een gebruiker voor zijn eigen gebruik opgewekt uit warmtekrachtkoppeling op voorwaarde dat de installaties voor warmtekrachtkoppeling milieuvriendelijk zijn.
- Motorbrandstoffen die worden gebruikt bij de vervaardiging, de ontwikkeling, het testen en het onderhoud van luchtvaartuigen en schepen.
- Gasolie en kerosine evenals elektriciteit die worden gebruikt voor het vervoer van personen en goederen per spoor.

- Gasolie, kerosine en zware stookolie die worden geleverd voor gebruik als brandstof voor de vaart op binnenwateren (met inbegrip van de visserij), en niet voor gebruik aan boord van particuliere pleziervaartuigen, en aan boord van een vaartuig opgewekte elektriciteit.
- Gasolie, kerosine en zware stookolie die worden gebruikt bij baggerwerken in bevaarbare waterlopen en in havens.
- Gasolie, kerosine, zware stookolie, LPG, aardgas, elektriciteit, kolen, cokes, en bruinkool uitsluitend gebruikt voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden (onder bepaalde voorwaarden).
- Kolen, cokes, bruinkool en vaste brandstoffen die worden verbruikt door huishoudens.
- Aardgas en LPG die worden gebruikt voor voortbeweging.
- Elektriciteit die de distributeur levert aan een "residentiële beschermde klant met een laag inkomen of in een kwetsbare situatie".
- Aardgas dat de distributeur levert aan een "residentiële beschermde klant met een laaginkomen of in een kwetsbare situatie".