

"Groene taksen, maar Vlaming betaalt zich blauw"



* Het Laatste Nieuws/Waasland, Het Laatste Nieuws/Westkust, Het Laatste Nieuws/Westhoek, Het Laatste Nieuws/Vakantie, Het Laatste Nieuws/Pajottenland, Het Laatste Nieuws/Vlaamse Ardennen, Het Laatste Nieuws/Oostkust, Het Laatste Nieuws/De Nieuwe Gazet, Het Laatste Nieuws/Mandelstreek, Het Laatste Nieuws/Middenkust, Het Laatste Nieuws/Mechelen-Lier, Het Laatste Nieuws/Leiestreek, Het Laatste Nieuws/Limburg, Het Laatste Nieuws/de Ring-Brussel, Het Laatste Nieuws/Kempen, Het Laatste Nieuws/Gent-Wetteren-Lochristi, Het Laatste Nieuws/Gent-Eeklo-Deinze, Het Laatste Nieuws/Dendermonde, Het Laatste Nieuws/Denderstreek, Het Laatste Nieuws/Leuven-Brabant, Het Laatste Nieuws/Brabant-Hageland, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Zuid, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Stad, Het Laatste Nieuws/Antwerpen Noord

Wie vandaag in Vlaanderen een auto koopt, betaalt daar in veel gevallen een pak meer belastingen op dan vier jaar geleden. Dat blijkt uit nieuwe cijfers. Het groener fiscaal regime dat eind 2015 ingevoerd is, kent voornamelijk verliezers. "De meeste Vlaamse autobestuurders betalen zich blauw."

Als u zich een auto aanschaft in Vlaanderen, dan tikt de fiscus nog voor u de garage uitrijdt twee keer op uw schouder. Eén keer voor de verkeersbelasting en één keer voor een inschrijvingstaks. Die laatste moet u maar één keer betalen, maar ze geldt zowel voor een fonkelnieuwe wagen als voor een tweedehands model. Die eerste - de verkeersbelasting - moet u ieder jaar ophoesten. Samen zijn die twee belastingen een belangrijke bron van inkomsten voor de Vlaamse overheid. De voorbije jaren is dat belang zelfs nog toegenomen.

Vlaams Parlementslid Maurits Vande Reyde (Open Vld) verdiepte zich in de inkomstenstroom uit autobelastingen en vroeg bij minister van Financiën Matthias Diependaele (N-VA) alle cijfers op tussen 2015 en 2019. Wat blijkt? Er vloeit steeds meer geld van autobezitters naar de Vlaamse schatkist. Haalde de fiscus in 2015 zo'n 1,3 miljard euro op aan verkeersbelasting en inschrijvingstaksen, dan is dat bedrag in 2019 gestegen tot 1,5 miljard euro. In vier jaar tijd is er bijna 200 miljoen euro extra geïnd. En dat heeft niet alleen te maken met het feit dat er in die periode meer wagens ingeschreven werden. De gemiddelde belastingdruk is gestegen. En nog geen klein beetje.

Grote meerderheid betaalt meer

Dat wordt duidelijk als we de cijfers van de inkomsten afzetten tegenover het aantal vorderingen. Een Vlaming die in 2015 een wagen kocht, moest aan de fiscus gemiddeld 248 euro verkeersbelasting betalen en 276 euro aan inschrijvingstaks. Samen goed voor 524 euro. Voor diezelfde twee belastingen samen moet een Vlaming vier jaar later 673 euro ophoesten. Dat is 149 euro meer of een stijging van bijna dertig procent. De verkeersbelasting speelt daarin een bescheiden rol (5 euro extra op vijf jaar tijd). Het is vooral de inschrijvingstaks die door het dak is gegaan. In 2015 bedroeg die gemiddeld 276 euro en in 2019 is die gestegen naar 420 euro. Dat is een toename van 52 procent. En zeggen dat men in januari 2016 nochtans een nieuw, groener systeem had ingevoerd dat voordeliger zou moeten worden naarmate het wagenpark groener werd.

"Dat is duidelijk niet gebeurd", zegt Vande Reyde. "De meeste Vlaamse autobestuurders betalen zich blauw." Het aantal 'winnaars' in het nieuwe systeem was tussen 2016 en 2019 inderdaad beperkt. Enkel wie voor een elektrische wagen, voor een wagen op aardgas of voor een zeer zuinige plug-in-hybride koos, werd door de fiscus met rust gelaten en betaalde de voorbije jaren 0 euro belastingen (sinds januari 2021 geldt dat voordeel enkel nog voor elektrische wagens). Die - vaak duurdere - wagens werden de voorbije jaren steeds vaker verkocht, maar vertegenwoordigden nog altijd maar een fractie van het totale wagenpark. De grote meerderheid van de Vlamingen kocht tussen 2016 en 2019 nog steeds een diesel of benzine en betaalde daar vaak hogere belastingen op. "Er zit bovendien ook een fikse indexering in de formules die gebruikt worden om de inschrijvingstaks op basis van CO₂-uitstoot te berekenen", zegt Vande Reyde. "Uit de cijfers blijkt nu duidelijk dat de daling door het zogenaamde 'groene effect' uitblijft. Sterker, de totale inkomsten voor de fiscus zijn alleen maar gestegen." En eigenlijk is dat ook altijd de bedoeling geweest.

Op de schop

In het jaarverslag van de Vlaamse Belastingdienst van 2015 staat dat "technologische evoluties" sinds 2012 gezorgd hebben voor een "erosie van de ontvangsten". Dat vond de fiscus vervelend en dus schreef die: "Om de erosie terug te draaien, wordt de formule voor de berekening van de inschrijvingstaks aangepast." Het gevolg toont zich vandaag: 200 miljoen euro extra inkomsten voor de schatkist. Minister Diependaele erkent dat de belastingen gestegen zijn, maar nuanceert. "Ik wil benadrukken dat die inschrijvingstaks een eenmalige belasting is. Het aandeel ervan in de totale 'levensduurkost' van een wagen is dus beperkt. De verkeersbelasting is dan weer amper toegenomen en is volgens mij vooral toe te schrijven aan indexeringen. Bovendien hebben we gesleuteld aan de formules voor de berekening van de belasting waardoor we een verdere stijging de komende jaren teniet hebben gedaan." Voor liberaal parlementslid Vande Reyde wordt het echter tijd dat het huidige systeem op de schop gaat.

Hij vindt dat Vlaanderen moet nadenken over een systeem met lagere belastingen dat vooral gericht is op het gebruik van een wagen en niet op het bezit. "Vandaag betalen we allemaal gemiddeld elk jaar meer, zonder dat we daar zelf iets aan kunnen doen. De Vlaming krijgt daar bovendien geen betere mobiliteit voor in de plaats. We moeten daarom durven nadenken over een beter systeem. Bijvoorbeeld één dat gebaseerd is op hoeveel kilometer je effectief rijdt." Hij wordt alvast bijgetreden door transporteconoom Thierry Vanelslander (UAntwerpen). "Als je met belastingen een impact wil hebben op de mobiliteit, dan moet je die verschuiven naar het gebruik van de wagen. Twintig jaar geleden was daar onder transporteconomen nog discussie over, maar ondertussen is er een zeer brede consensus. Het idee van betalen voor het verbruik van iets is niet zo revolutionair. We betalen vandaag ook onze energiefactuur op basis van wat we verbruiken."

Asociaal

Fiscaal expert Michel Maus (VUB) wijst wel op een mogelijk asociaal effect van zogenaamde kilometerheffingen. "Als men zo'n heffing duurder zou maken op bepaalde tijdstippen, dan kan dat voor ongelijkheid zorgen. Mensen met lagere functies kunnen hun uren vaak

niet kiezen en riskeren dus zwaarder belast te worden. Ook ouders met kinderen in een crèche of op de lagere school kunnen meestal niet kiezen om die buiten de spitsuren op te halen of af te zetten."

Vande Reyde erkent die problemen. "Maar in het huidige systeem bestaat die ongelijkheid ook. Want enkel wie zich een zuinige plug-in- hybride kan veroorloven, betaalt minder belastingen. En dat zijn doorgaans ook de hogere inkomens. Ik ben ervan overtuigd dat er een slim systeem bestaat waarbij mensen minder belastingen betalen dan vandaag en tegelijk een betere mobiliteit in ruil krijgen."

Er lijkt binnen de huidige Vlaamse meerderheid echter zeer weinig ruimte om het debat over een nieuw systeem - zoals kilometerheffing - opnieuw op te starten. Minister Diependaele: "De kilometerheffing ligt niet meer op tafel en zal er deze legislatuur alvast niet komen. Daar is geen politiek draagvlak voor."

vlaams parlementslid

Copyright © 2021 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden