

Geachte Heer Peumans,

Geachte leden van de Vlaamse Klimaatcommissie

Op 11 april 2016 sprak ik tijdens de hoorzitting over een duurzamer Vlaams mobiliteitsbeleid in het kader van de Europese 2030 doelstellingen. In bijlage vindt u een aantal aanbevelingen voor jullie resolutie. De aanbevelingen focussen op de volgende elementen:

- 1) Schonere voertuigen
- 2) Schonere brandstoffen
- 3) Beter verkeersmanagement en een slimmere fiscaliteit

Hoogachtend,

William Todts

Aanbevelingen Vlaamse Klimaatcommissie:

Schonere voertuigen:

Een essentieel onderdeel van lagere transportemissies zijn zuiniger, properder voertuigen. Studies van [Ricardo \(2016\)](#) en [Transport & Environment \(2015\)](#) tonen aan dat strenge Europese CO₂ normen voor auto's, bestelwagens en vrachtwagens een belangrijk deel van vereiste emissiereducties zou realiseren. Dat wil zeggen dat een veel kleiner aandeel moet komen van puur Vlaamse of Belgische maatregelen. In andere landen zoals Nederland speelt het Parlement een belangrijke rol in het aansturen van de onderhandelingspositie van de regering. Dat zou ook in Vlaanderen zo moeten zijn.

Beleidsaanbeveling 1: aannname onderhandelingsmandaat voor Vlaamse regering om in 2016-2018 op EU niveau te pleiten voor:

- Ambitieuze en technisch haalbare EU CO₂ normen voor auto's (80g/km op WLTP – nieuwe test - in 2025) en ook voor bestelwagens
- Snelle invoering EU CO₂ normen voor vrachtwagens en bussen
- Specifieke doelstelling voor constructeurs (mandaat/verplichting) voor verkoop ultra-lage emissievoertuigen (0-25g CO₂) in 2025 en 2030 naar voorbeeld van Californische ZEV mandaat.
- Invoering RDE (real world) testen voor CO₂ op EU niveau

Voor meer info over de Europese beleidsaanbevelingen van T&E zie [LINK](#)

Schonere brandstoffen:

Er is nog veel potentieel om verbrandingsmotoren efficiënter te maken. Maar voor verregaander emissiereducties moeten we van fossiele brandstoffen af. In het verleden hebben zowel Vlaanderen als Europa daarbij vooral gefocust op zogenaamde biobrandstoffen. Het is als maar duidelijker ([zie met name GLOBIOM studie voor Europese Commissie April 2016](#)) dat biobrandstoffen en vooral biodiesel, de uitstoot van broeikasgasen niet verminderen maar doen toenemen. Vlaanderen staat op het punt een gelijkaardig beleid te voeren om aardgas als alternatieve brandstof te promoten. Nochtans blijkt uit recent [gepubliceerde studies](#) dat het gebruik van aardgas een nauwelijks positieve – of zelfs negatieve – invloed zou hebben op transportemissies.

Er blijft slechts één brandstof over die het potentieel heeft om echt duurzaam te zijn: elektriciteit. De elektriciteitsproductie wordt jaar na jaar groener (o.m. door de doelstellingen voor hernieuwbare energie en de emissiehandel) en prijzen voor wind- en vooral zonne-

energie dalen sneller dan we ooit hadden kunnen voorspellen. Elektrische mobiliteit (voor tram, trein, bus, auto, fiets en brommer) kan overigens een belangrijke rol spelen in het stabiliseren van het elektriciteitsnet.

Beleidsaanbeveling 2: elektriciteit als brandstof van de toekomst

- Doelstelling voor aantal e-wagens op Belgische wegen onderschrijven met extra steunmaatregelen, vooral dmv een hervorming van de bedrijfswagenfiscaliteit.
- Uitbouw van de laadinfrastructuur, bvb door fast charging te verplichten in alle tankstations op Vlaamse hoofdwegen
- Promotie/verplichten van elektrisch rijden in taxi-vloten, deelauto-vloten, publieke vloten.
- Verdere vergroening van de elektriciteitsproductie

Beleidsaanbeveling 3: uitfaseren van biodiesel

- Uitfasering steun voor 1^{ste} generatie biobrandstoffen en biodiesel in het bijzonder
- Geleidelijk einde maken aan verplichte bijmenging niet geavanceerde biobrandstoffen op Vlaams niveau
- Op EU niveau pleiten voor afschaffen doelstelling voor hernieuwbare energie in transport (die vooral biodiesel op de markt brengt)
- Steunmaatregelen enkel voor geavanceerde biobrandstoffen

Beleidsaanbeveling 4: niet opnieuw dezelfde fout maken met aardgas

- Geen verdere overheidssteun (fiscale kortingen, subsidies of financiering voor tankstations) voor LNG en CNG zonder bijkomende analyse van de “totale impact” van methaanlekage over hele productie en verbrandingsproces.
- Promotie bio-methaan in transport afhankelijk maken van studie naar 1) beschikbaarheid duurzaam biogas en 2) wenselijkheid om duurzaam biogas uit verwarmings/ elektriciteitsopwekking weg te halen om als transportbrandstof te gebruiken.

Beter verkeersmanagement en een slimmere fiscaliteit

Een beleid dat zich enkel richt op schonere voertuigen en schonere brandstoffen is onvolkomen en kan negatieve neveneffecten hebben. Zo zijn elektrische voertuigen duur om aan te kopen maar heel goedkoop om te gebruiken. Een massale shift naar elektrisch rijden zou dus tot een serieuze toename van het verkeer kunnen leiden. Om dat op te vangen zijn nieuwe vormen van verkeersmanagement nodig. Dat is trouwens ook zo vanuit fiscaal oogpunt. Een succesvol klimaatbeleid betekent dat een groot deel van de inkomsten uit brandstofaccijnzen verdwijnt.

De verkeers- en autobelastingen in Vlaanderen/België zijn relatief laag, vooral in vergelijking met landen als Nederland. Om de vraag beter te beheersen zou het verstandig zijn om een taxishift te organiseren van inkomensbelastingen naar verkeers- en autobelastingen. Daarna kan een deel van de belastingsdruk dan van bezit naar gebruik van auto's overgeheveld worden.

Dit is ook een essentieel onderdeel van een slimmer ruimtelijke ordeningsbeleid. Zolang transport gesubsidieerd en goedkoop is zullen mensen ver van hun werk, op moeilijk bereikbare plaatsen gaan wonen. Een andere manier om “aanzuigeffecten” tegen te gaan is door het promoten van autodelen.

Beleidsaanbeveling 5: hogere verkeersbelastingen, lagere inkomensbelastingen, promotie autodelen

- Geleidelijke verhoging verkeersbelastingen (wegenbelasting en BIV) tot Nederlands niveau als onderdeel van taxshift (meeropbrengst gebruiken om andere belastingen te verlagen)
- Verdere vergroening van de autofiscaliteit met het oog op stimuleren elektrisch rijden – subsidie/korting voor plug-in hybrides afhankelijk maken van hun range (bvb minstens 35km in 2016; en elk jaar 5 à 10km erbij)
- Op termijn: verschuiving verhoogde autobelasting naar kilometerheffing, eerste en vooral in en rond Antwerpen, Brussel en Gent.
- Aftrek autodeelkosten van belastingen

Beleidsaanbeveling 6: een (nog) betere kilometerheffing voor vrachtwagens

- Onmiddellijk:
 - Vlaams-Belgische vraag aan Europa om tijdens herziening Eurovignet richtlijn differentiatie op basis van CO₂ mogelijk te maken – staat nu al op agenda.
 - Consolidatie kilometerheffing, invoering verschillende tarieven voor EURO I-V vs EURO VI, monitoring en aanpakken sluipverkeer.
 - Onderzoek naar inclusie bestelwagens
- Op termijn:
 - uitbreiding kilometerheffing en verhoging van de tarieven, in het bijzonder voor niet EURO VI vrachtwagens
 - invoering toldifferentiatie op basis van CO₂
 - inclusie bestelwagens in kilometerheffing

Beleidsaanbeveling 7: vergroening of afschaffing van salariswagens

Bedrijfswagens: twee opties (die ook gecombineerd kunnen worden):

1. [Uitfasering van fiscaal voordeel salariswagens](#) – omzetting in mobiliteitsbudget met afnemend aandeel auto (m.a.w., salariswagen wordt zwaarder belast). Tegen 2025 moet fiscaal voordeel van salariswagen weg zijn. Puur economisch is dit wellicht de meest zinvolle en zuivere oplossing.
2. Radicale vergroening van bedrijfswagenfiscaliteit:
 - Onmiddellijk (voor nieuwe salariswagens): BIV-achtige correctie ten nadele van dieselveertuigen, hervorming tankkaartensysteem (belasting op privé-kilometers) en invoering minimale elektrische range voor plug-in-hybrides.
 - Stapsgewijs: invoering van jaarlijkse dalend plafond voor fiscaal voordeel waardoor tegen 2025 alleen lage emissievoertuigen (0-25g/CO₂) – met minimale elektrische range (tbd) - nog in aanmerking komen voor fiscaal voordeel