



'Mijn auto, mijn fiscale bijdrage'



**Johan
Albrecht**

1. Maatschappijcritici reduceren de auto nog steeds tot een mobiliteitsinstrument om dan te concluderen dat de massa zich zeer irrationeel opstelt.

De auto heeft echter meerdere functies. Wijn is ook meer dan een zachte dorstlesser.

2. Bron; Nationale Bank van België, Statistisch Tijdschrift 2007-IV.

Het autosalon blijft de ideale gelegenheid om een lauw blik maatschappijkritiek open te trekken. Scherpzinnige geesten wijzen op het overbodige motorvermogen, de SUV-hype of de 'groene propaganda' van de auto-industrie. Als icoon van de consumptiemaatschappij is de auto tevens een belangrijk vehikel van fiscale solidariteit. In België bedraagt de jaarlijkse fiscale opbrengst van de auto meer dan 12 miljard Euro of 8% van de totale fiscale ontvangsten. Het grote fiscale belang van de auto verklaart waarom een radicale nieuwe autofiscaliteit op basis van verbruik in plaats van vermogen niet aan de orde is. Ook de Belgische fiscus is verslaafd aan de auto...

Fiscale solidariteit op wielen

De auto mag dan vele verschillende functies hebben¹, de fiscale functie van de auto komt veel te weinig aan bod. Net het besef van het fiscale belang van de auto, laat toe beter te begrijpen waarom de overheid vooral talmt met het hervormen van de autofiscaliteit. Tabel 1 toont aan dat de totale fiscale opbrengst van de auto in 2006 goed was voor meer dan 12 miljard Euro of bijna 8% van de totale fiscale ontvangsten van de Belgische overheid. Alleen in 2004 en 2005 was de auto fiscaal relatief belangrijker dan in 2006.

Hoe belangrijk is 12 miljard Euro voor de overheid? Ter vergelijking, in 2006 werd 6,1 miljard Euro uitgegeven aan werkloosheidsuitkeringen, 3,8 miljard Euro aan uitkeringen voor ziekte en invaliditeit en bijna 2 miljard Euro aan brugpensioenen en loopbaanonderbreking². De bijdrage van de automobilist – al rijdend of vast in de files – laat dus in principe toe om de belangrijkste solidariteitsmechanismen binnen onze welvaartsstaat deels te financieren³. Wie dus kiest voor een peperdure wagen, betaalt bij aanschaf vlot aan 20 000 Euro BTW en BIV

3. Het is natuurlijk niet zo dat de opbrengsten van de autofiscaliteit gereserveerd worden om werkloosheidsuitkeringen te betalen.

4. Bron: Ministerie van Economische Zaken – Afdeling Brandstof (beschikbaar op www.febiac.be)

5. Als de verkopen van brandstoffen dalen bij stijgende brandstofprijzen, kan de belastbare basis zowel dalen als stijgen of gelijk blijven. Dit hangt af van de relatieve verandering van volume en prijs..

en is vanuit fiscaal oogpunt zeer solidair. Hoe meer kilometers deze dure wagen aflegt, hoe meer bijkomende fiscale opbrengsten voor de schatkist.

Brandstofprijzen en koopkracht

Belastingen op brandstoffen vertegenwoordigen bijna de helft van de totale fiscale opbrengst van de auto. De som van accijnzen op brandstoffen, BTW op brandstoffen en de accijnscompenserende belastingen was in 2006 goed voor ongeveer 5.7 miljard Euro of 3.7% van de totale fiscale ontvangsten. Andere belangrijke fiscale ontvangsten zijn de BTW op nieuwe wagens (1.3 miljard in 2006), de BTW op onderhoud en herstellingen (1.5 miljard in 2006), de BTW op verkoop van onderdelen en toebehoren (877 miljoen Euro) en de verkeersbelasting (1.3 miljard in 2006). In 2006 was de opbrengst van de BIV nog net groter dan de opbrengst uit verkeersboetes (317 miljoen Euro tegenover 299 miljoen Euro).

Het fiscale belang van de auto is opvallend stabiel want sinds 1997 zijn de totale fiscale ontvangsten jaarlijks fors gestegen. Tabel I toont aan dat na 2005 de totale fiscale opbrengst van de auto niet meer stijgt en zelfs lichtjes gedaald is. Dit kan een tijdelijk fenomeen zijn maar heeft wellicht veel te

maken met het afnemende brandstofverbruik in België als gevolg van de stijgende brandstofprijzen. Tussen 2004 en 2006 daalde het totale brandstofverbruik in België met 6.2%⁴. De verkoop van diesel steeg tussen 2004 en 2006 met 0.1% maar de verkoop van benzine daalde met 24.8%. De daling van het verkochte volume wordt natuurlijk deels gecompenseerd door de hogere prijzen en dus hogere BTW-ontvangsten aan de pomp⁵. 2007 was eveneens een jaar met hoge prijzen vanaf maart zodat het best zou kunnen dat het totale brandstofverbruik verder is gedaald.

De hoge energieprijzen en het vooruitzicht op een verdere toename van de elektriciteits- en gasprijzen in 2008 geven energiedossiers een centrale plaats in het recente debat over de koopkracht. De energieprijzen die de consument uiteindelijk betaalt op de Belgische markt worden mede bepaald door de bestaande energiefiscaliteit.

Vooraf de prijzen aan de pomp worden enorm vertekend door allerlei belastingen. Daar uitgaven aan de gezinswagens ook voor de lagere inkomensgroepen een belangrijke component van het gezinsbudget vormen, dient de zorg over de afnemende koopkracht ook gekoppeld te worden aan de prijs aan de pomp. Het stookoliefonds dekt maar een deel van het verhaal...

Tabel I- Fiscale opbrengst auto (in miljoen Euro) als aandeel totale fiscale ontvangsten

Jaar	Fiscale opbrengst auto	Totale fiscale ontvangsten	Aandeel auto (% totaal)
1997	8.325,18	108.264,50	7,69%
1998	8.501,58	113.530,10	7,49%
1999	9.251,29	118.104,60	7,83%
2000	9.574,52	123.686,40	7,74%
2001	9.651,91	128.468,70	7,51%
2002	9.716,15	133.254,10	7,29%
2003	10.792,19	140.389,60	7,69%
2004	11.486,82	142.243,80	8,08%
2005	12.147,64	148.849,40	8,16%
2006	12.117,80	154.240,10	7,86%

Bron: eigen berekening op basis van Febiac (2007). Evolutie van de fiscale opbrengsten van personenwagens (www.febiac.be) en Nationale Bank van België, Statistisch Tijdschrift 2007-IV, Tabel 11.2.

Mochten beleidsmakers op een of andere manier toch de koopkracht willen beïnvloeden via energiefiscaliteit, dan zijn het net de brandstofprijzen die de overheid in principe sterk kan beïnvloeden. Tabel II geeft de samenstelling van de maximumprijs van de motorbrandstoffen. Hieruit blijkt dat zonder belastingen een benzineprijs van 60 Eurocent en een dieselprijs van 55 Eurocent tot de mogelijkheden behoren. Per benzinetankbeurt gaat bijna 60% van het factuurbedrag naar de schatkist en dieselrijders betalen een fiscale bijdrage van bijna 50%. Met elke tankbeurt financiert de automobilist de schatkist en levert hij een bijdrage aan de financiering van ons sociaal systeem.

de rode cijfers te houden. Eind 2008 kijken we misschien aan tegen een tekort van ongeveer 0.8% van het BBP terwijl ons land dringend de financiën op orde dient te stellen om de vergrijzing betaalbaar te houden. Interessant detail is dat in 2006 de rentelasten op de uitstaande overheidsschuld met 12.5 miljard Euro net iets hoger lagen dan de totale fiscale ontvangsten uit de auto.

Groen wagenpark + geen files = fiscale nachtmerrie

Stel dat tussen 2008 en 2015 de verkoop van autobrandstoffen gehalveerd wordt door een samenspel van omstandigheden zoals verder stijgende energieprijzen op de

Tabel II – Samenstelling van de maximumprijs van de motorbrandstoffen

	Super 95 oct		Diesel 10 ppm	
	(22/05/2007)	%	(30/03/2007)	%
Basisprijs	0,4416	30,7	0,3912	36,7
Distributiekost	0,1437	10	0,1475	13,9
Prijs voor belastingen	0,5853	40,7	0,5388	50,6
Bijdragen APETRA-BOFAS	0,0111	0,8	0,0102	1
Accijnzen + energiebijdrage	0,5922	41,2	0,3311	31,1
Prijs zonder BTW	1,1886	82,6	0,8801	82,6
BTW	0,2496	17,4	0,1848	17,4
Prijs aan de pomp	1,438	100	1,065	100
Totale belastingen	0,842	58,53	0,516	48,45

Bron: Belgische Petroleum Federatie (tabel beschikbaar op www.febiac.be; statistieken, rubriek D, Tabel 4).

De belastingen op diesel en benzine waren in 2006 goed voor 5.7 miljard Euro of ongeveer 3.7% van de totale fiscale ontvangsten. Het wegvallen van deze fiscale ontvangsten zou een groot gat in de begroting slagen. 5.7 miljard aan belastingen op diesel en benzine komt neer op ongeveer 1.7% van het BBP. Dit mag misschien niet spectaculair lijken, toch moest de vorige regering jaar na jaar alle creativiteit aanwenden om de begroting uit

internationale markten, een radicale hervorming van de autofiscaliteit op basis van verbruik en een krachtdadige aanpak van de congestieproblematiek⁶. Hierdoor zullen consumenten hun energie-inefficiënte voertuigen sneller vervangen. Minder congestie heeft naast de tijdsinstaan tevens belangrijke ecologisch voordelen. Een zware vrachtwagen met een gemiddeld verbruik van 40 liter per 100 kilometer verbruikt in het fileverkeer minimaal het dubbele.

6. Via systemen van rekeningrijden, andere parkeerprijzen in de grootsteden, het wegwerken van bottlenecks, meer containers op trein en schip, etc.

Als gevolg van dit ecologisch droomscenario zal de overheid heel wat fiscale ontvangsten mislopen, misschien wel een kleine 3 miljard Euro. Hoe moet de overheid dit probleem aanpakken? Vooreerst kan de overheid kiezen voor de ouderwetse aanpak die in de jaren tachtig van de vorige eeuw behoorlijk effectief bleek: besparingen op de uitgaven van de overheid. Lagere overheidsuitgaven kunnen de daling van de fiscale ontvangsten opvangen. Het valt echter op dat er bij de regeringsonderhandelingen in 2007 amper over besparingen bij de overheid gepraat werd. Wellicht kiezen toekomstige regeringen voor een verhoging van andere belastingen ter compensatie van de lagere belastingsopbrengsten op autobrandstoffen. Maar welke belastingen zullen dan verhoogd worden? Een verdere verhoging van de brandstofaccijnzen kan de verkoop van brandstoffen nog sterker doen dalen. En intussen zijn de belastingen op vervuilende wagens ook al sterk verhoogd.

Uiteindelijk zullen de gezinnen en bedrijven vriendelijk verzocht worden om de lagere fiscale ontvangsten te compenseren. Hogere belastingen voor gezinnen komt neer op hogere directe of indirecte belastingen op arbeid en maakt het aanbieden van arbeid minder attractief. Wat de automobilist uitspaart aan brandstofkosten, verliest hij misschien langs de kant van de personenbelasting. Zo daalt het rendement op arbeid en kan het aanbod van arbeid verder ontmoedigd worden. De compensatie van lagere ontvangsten uit de autofiscaliteit kan dus finaal resulteren in een lager aanbod van arbeid en een lager niveau van economische activiteit.

De huidige subsidies die de overheid geeft bij de aankoop van energiezuinige

voertuigen – een korting van 3 tot 15% op de aankoopfactuur indien het gemiddelde verbruik onder bepaalde limieten blijft – illustreert bovenstaande redenering. Door het beperken van de korting tot aankopen van kleine stadswagentjes door particulieren, is de impact op de totale verbruikscijfers verwaarloosbaar klein. De Daihatsu Cuore is een zeer zuinige en sympathieke wagen, maar wie rijdt met deze wagen 40 000 kilometers per jaar? Met de korting maakt de overheid zichzelf ook sympathiek hoewel gewoon een deel van de BTW-ontvangsten (21%) aan de koper wordt teruggegeven. Zelfs met de korting van 15% verdient de overheid nog op de verkoop van elk zuinig voertuig.

Om echt een impact te hebben op de verbruikscijfers, dient het beleid vooral het gedrag van de kilometervreters – genre vertegenwoordigers – te beïnvloeden.

**Minder overheid;
neem de bus**

Ultrazuinige wagens kunnen een ecologisch verschil maken maar in diepgroenere alternatieven staat vooral een autoluwe of autoloze levensstijl centraal. Mocht soberheid ooit de auto als icoon verdringen, dan kan de fiscale impact natuurlijk veel groter zijn dan wanneer alleen de fiscale opbrengsten uit autobrandstoffen dalen. Momenteel dalen de autoverkoop sterk in Japan omwille van de vergrijzing maar ook omdat jongeren naar de grote steden blijven trekken om daar vooral gebruik te maken van het zeer efficiënt openbaar vervoer⁷. In een dergelijke omgeving is de auto veel minder noodzakelijk. Dit is op korte termijn wellicht geen Belgisch scenario maar wanneer de autoverkoop en het wagenpark op termijn

6. Via systemen van rekeningrijden, andere parkeerprijzen in de grootsteden, het wegwerken van bottlenecks, meer containers op trein en schip, etc.

toch zouden inkrimpen, dan is een forse daling van de fiscale opbrengst uit de auto niet te vermijden. De overheid moet dan vooral hopen dat de lagere bestedingen aan de auto gecompenseerd worden door hogere bestedingen aan andere consumptiegoederen. Maar wanneer consumenten echt massaal vallen voor meer soberheid, minder werken en meer *quality time*, dan zit de overheid met een groot probleem. Massaal overstappen naar het gesubsidieerde openbare vervoer lijkt dan ook een efficiënte route naar een overheid met lagere fiscale ontvangsten...

Besluit

De auto is een belangrijk fiscaal vehikel en de schatkist wil dit ongetwijfeld nog lang zo houden. Een radicale hervorming van de autofiscaliteit kan de verkopen van brandstoffen zeker op middellange termijn sterk (negatief) beïnvloeden. Belgische beleidsmakers zijn niet happig op

besparingen bij de overheid en wegen de ecologische voordelen van lagere brandstofverkopen dan ook af tegen de fiscale en economische nadelen. Vooral het verhogen van de directe of indirecte belastingen op arbeid kan negatieve gevolgen hebben.

Een gericht beleid tegen de congestie lijkt voor de overheid minder problematisch dan het hervormen van de autofiscaliteit. Files zijn vooral duur omwille de verspilling van tijd en brandstof. Minder files leiden in eerste instantie tot een lagere verkoop van brandstoffen – een minpunt voor de fiscus – maar maken op langere termijn het gebruik van de auto attractiever waardoor de verkoop van nieuwe voertuigen niet stilvalt.

Johan Albrecht
Senior fellow
Itinera Institute

Het Itinera Institute is een onafhankelijke denktank en doetank die, boven partijgrenzen, regionale verschillen en belangengroepen heen, wegen wil aanreiken voor beleidshervormingen met het oog op duurzame economische groei en sociale bescherming in België en zijn regio's.



Itinera Institute VZW-ASBL

Boulevard Leopold II Laan 184d - B-1080 Brussel - Bruxelles

T +32 2 412 02 62 - F +32 2 412 02 69

info@itinerainstitute.org www.itinerainstitute.org

L'itinera Institute est un think-tank et do-tank indépendant qui, au-dessus et au-delà des partis politiques, des différences régionales et des groupes d'intérêt, veut identifier les chemins de réformes qui garantissent une croissance économique et une protection sociale durables en Belgique et dans ses régions.

Verantwoordelijke uitgever - Editeur responsable: Marc De Vos, Directeur