

BELEIDSKEUZES EN MAATREGELLEN

Fiscale stimuli stuwten transitie

Het beleidsoverleg spitst zich sterk toe op de klimaatdoelstellingen, maar die zijn slechts haalbaar als ze gedragen worden door solide beleidskeuzes en concrete maatregelen. Om een gunstig investeringsklimaat te creëren, moeten ze bovendien een heldere onderlinge samenhang vertonen, zo niet dreigt de beoogde energietransitie dode letter te blijven. Fiscale maatregelen zijn uitstekende hefboomen om gedrag te sturen en investeringen te stimuleren.



EEN VERSCHIEDENHEID AAN INSTRUMENTEN

Om hun klimaatdoelstellingen te halen beschikken de federale regering en de gewestregeringen over een hele batterij beleidstools en maatregelen:

- ▶ normen (bijv. voor nieuwbouw), verplichtingen (bijv. het EPB-certificaat), verboden (bijv. de lage-emissiezone);
- ▶ fiscaliteit in de brede zin (bijv. belastingverlagingen, koolstofprijzen en -prijs, registratierechten en onroerende voorheffing);
- ▶ financiële stimuli en sancties (bijv. premies, subsidies, renteloze leningen);
- ▶ vrijwillige akkoorden (bijv. de 'accords de branche' in Wallonië en de energiebeleidsovereenkomsten in Vlaanderen);
- ▶ de invoering van gerichte programma's (bijv. programma voor de isolatie in scholen of voor de renovatie van zwembaden);
- ▶ de marktstructuur (bijv. organisatie van de energiecommunity, groenestroomcertificaten, regels voor investeringen in mede-eigendommen);
- ▶ informatie en sensibilisering (bijv. bekendmaking van de EPB-certificaten bij de verhuur/verkoop van een woning, bewustmakingscampagnes).

De gedragsgerichte fiscaliteit is in wezen ook 'biologisch afbreekbaar'

Hieronder focussen we op fiscaliteit als instrument om de energietransitie te ondersteunen.

FISCALITEIT: GEDRAGSGERICHT, NIET BEGROTINGSGERICHT

Door de veroorzaakte verontreiniging te koppelen aan een kostenmechanisme kan fiscaliteit efficiënt worden ingezet om gedrag te sturen. Het bekende principe van 'de vervuiler betaalt' is niets anders dan de internalisering van de externe kosten. Er een prijs op plakken of een bestaande verontreinigingskost verhogen of bij wenselijk gedrag verlagen, maakt

investeringen om vervuiling te reduceren rendabeler en bijgevolg aantrekkelijker. Zodra de investering is gedaan of het gedrag bijgestuurd, wordt de doorgevoerde verandering 'beloofd' door de fiscale druk te verlichten.

Het gaat de fiscus niet om verhoogde belastingen om een begroting of inkomsten op peil te houden of op te trekken, zoals bij de budgettaire aanpak. In dit geval wordt de taxatie ingezet om in de tijd te evolueren en gaandeweg gedragswijzigingen en/of ambitieuzere doelstellingen te realiseren. Voor de transport- en de bouwsector bijvoorbeeld zou het concreet kunnen gaan om een progressieve koolstofprijs of om een aanpassing van de onroerende voorheffing naargelang de energie-efficiëntie van gebouwen. De gedragsgerichte fiscaliteit is niet bedoeld om de bestaande fiscaliteit, die vooral van budgettaire aard is, te vervangen. Ze is in wezen trouwens ook 'biologisch afbreekbaar', doordat ze steeds minder opbrengt naarmate het gedrag evolueert of de nodige investeringen worden gedaan.

HOE ZIT HET MET DE INKOMSTEN?

Nu het verschil in aanpak duidelijk is tussen een fiscale hervorming om redenen van begroting en die omwille van transitie-redenen, rest nog de kwestie van de staatsbegroting. Door de energietransitie zal het verbruik van fossiele brandstoffen die CO₂ uitstoten en waar dus begrotingsgerichte taken op worden geheven (bijv. accijnzen op benzine en diesel, die meer dan 5 miljard euro opbrengen) immers dalen.

Een gedragsgerichte fiscaliteit zet er niet enkel toe aan minder fossiele brandstoffen te verbruiken, ze brengt ook meer op per verbruikte eenheid (bijv. koolstofprijs). Kortom, wanneer de gedragsgerichte fiscaliteit verhoogt en het verbruik als gevolg daarvan daalt, ontstaat er een omgekeerd effect waardoor de fiscale baten globaal genomen lager, min of meer gelijk of hoger zullen uitkomen.

De vraag die dan rijst is: moeten de inkomsten van een milieufiscaliteit ...

- ▶ geheel of gedeeltelijk worden gebruikt voor transitiebevorderende investeringen? Zoals de studie van de Boston Consulting Group in opdracht van het VBO ¹ heeft uitgewezen, zou België tegen 2030 meer dan 35 miljard moeten investeren om zijn klimaatdoelstellingen te halen;
- ▶ al is het maar deels, gebruikt worden om een eventueel gat in de begrotingsontvangsten te dichten dat bijvoorbeeld door een structurele daling van het verbruik van fossiele energie is ontstaan?

A priori zouden de bijkomende inkomsten van tijdelijkere aard de energietransitie moeten financieren, terwijl structurele, duurzame opbrengsten naar de budgettaire transitie zouden kunnen gaan.

CO₂ EN LUCHTVERVUILING: PICK YOUR BATTLES?

Beleidsmakers – ook burgers trouwens – richten hun pijlen sterk op de uitstoot van broeikasgassen, en dan vooral op CO₂. Op lokale schaal moeten evenwel ook luchtverontreinigende stoffen (zoals zwaveloxide, stikstofoxide, fijn stof, ...) met onder andere fiscale ingrepen worden aangepakt. Er is nood aan een geïntegreerde aanpak om te vermijden dat verontreiniging wordt overgedragen. Overschakelen van efficiënte gasverwarming op een niet-efficiënte biomassaketel bijvoorbeeld zou leiden tot meer luchtvervuiling, maar wel de CO₂-uitstoot aanzienlijk verlagen. Zijn we dan echt beter af?

Het principe van 'de vervuiler betaalt' is niets anders dan de internalisering van de externe kosten

Het principe van 'de vervuiler betaalt' moet ook uitbreiden naar luchtvervuiling, ook al is de toepassing op dat vlak complexer. Een fiscale verschuiving van het bezit naar het gebruik van een voertuig bijvoorbeeld, kan dan een nuttig denkspoor zijn. ■

¹ Reducing Belgium's Greenhouse Gas footprint. Met deze studie van de Boston Consulting Group wil het VBO een overzichtelijke stand van zaken opmaken van de verschillende opties die België heeft om zijn CO₂-emissies tegen 2030 terug te dringen, van wat de kosten of baten van elke optie zijn, en van de voornaamste knelpunten voor hun uitvoering.

FISCALITEIT: EEN WAAIER AAN MOGELIJKHEDEN

De opties om onze fiscaliteit bij te sturen en zo gedragswijzigingen en/of investeringen te stimuleren, zijn talrijk. Belonen en/of bestraffen naargelang de uitstoot of de energie-efficiëntie bijvoorbeeld.

Op het vlak van gebouwen zijn er heel wat actiehefbomen, denk aan de onroerende voorheffing, registratiekosten, successierechten, schenkingsrechten, ...

Op transportgebied gaat het bijvoorbeeld om het fiscale statuut van bedrijfswagens en bedrijfsvoertuigen, vergoedingen voor woon-werkverkeer, of de invoering van een slimme kilometerheffing voor iedereen, die schommelt naargelang het tijdstip, de plaats en de vervuilende uitstoot.

Die fiscale tools moeten geruggensteund worden door andere maatregelen (isolatienormen, stedenbouwkundige regelgeving, investeringen in infrastructuur, een sterker aanbod met vervoersalternatieven voor de auto, promotie van telewerk en van het mobiliteitsbudget, ...), om zo een samenhangend geheel te vormen.