

WAGENS OP STROOM ZULLEN NIET BLIJVEN ONTSNAPPEN AAN BELASTINGEN

Iedereen elektrisch? Dat is dan 8,6 MILJARD EURO



Foto's Shutterstock, Proot, Nimmegeers, TU Delft

De Vlaming lijkt stilaan klaar voor een elektrische wagen. Op het Autosalon lopen mensen niet langer in een boog rond middenklassers met een stopcontact heen en dat is goed nieuws voor het klimaat. Voor de schatkist is het een klein drama. Die dreigt 8,6 miljard euro lichter te worden als we met z'n allen elektrisch gaan rijden. Wie zal dat betalen? Simpel: u.

• JEROEN BOSSAERT •

Afgelopen zaterdag kon u in 'Het Laatste Nieuws' lezen hoe almaar meer mensen warm lopen voor een elektrische wagen. Op het Autosalon hebben verkopers de handen vol om alle vragen van geïnteresseerden te beantwoorden. Hoe ver kan je rijden met zo'n batterij? Waar kan ik mijn wagen opladen? En vooral: hoeveel zal dat 'elektrisch tanken' kosten? Op die laatste vraag kunnen verkopers vandaag heel eerlijk antwoorden: 'Minder dan wat u betaalt voor benzine of diesel.' De zakenkrant 'De Tijd' becijferde vorige week nog dat tanken met een elektrische wagen de helft tot 80 procent goedkoper is dan tanken met een klassieke auto. Wie thuis zijn elektrische wagen oplaadt voor 100 kilometer betaalt tussen de 3 en 4,5 euro. Wie voor dezelfde afstand diesel tankt, is iets meer dan 9 euro kwijt. Tel uit uw winst. Alleen: hoe lang kunnen autoverkopers dat argument nog gebruiken? Want Vadertje Staat loert mee over hun schouder.

Vertrouwen

Hoe meer elektrische wagens de verkopers op het Autosalon slijten, hoe minder inkomsten de overheid in 2020 zal incasseren. De accijnzen en btw op diesel of benzine brengen de schatkist immers veel meer op dan de heffingen op elektriciteit. Om u een idee te geven: in 2018 vloede er 8,6 miljard euro naar de overheid in de vorm van accijnzen en btw op diesel en benzine. Dat bedrag zal dus gecompenseerd moeten worden als almaar meer Belgen overschakelen op een elektrische wagen. Langzaam maar zeker zal de balans overhellen en zullen de inkomsten voor de overheid dalen. «En op dat moment zullen ze hun vizier richten op de wagens die ze nu volop promoten», sakkert Jean-Marie Dedecker, burgemeester van Middelkerke voor LDD en notoir autoliefhebber. «We hebben met diesel hetzelfde gezien. Tien jaar geleden gaf de overheid ons een premie van 1.500 euro om een dieselwagen te kopen en vandaag mag je met diezelfde dieselwagen Antwerpen en Gent niet meer binnen. Zo

Nu doen sommigen alsof de elektrische auto een wondermiddel is, maar het blijft een auto die voor files zorgt. Een slimme kilometerheffing is dan de beste oplossing

MOBILITEITSCHEPEN FILIP WATTEEUW



Politici als Watteeuw zijn de nieuwe tollenaars. En hun nieuwe tolhuizen zijn de ANPR-camera's aan de steden. Die zoeken maar één doelwit: de automobilist, de eeuwige melkkoe van de overheid

BURGEMEESTER JEAN-MARIE DEDECKER



De overheid zal extra taksen heffen op het elektrisch rijden, maar omdat je later minder zal betalen bij de aankoop zal dat deels worden gecompenseerd

PROFESSOR BERT VAN WEE



zal het ook gaan met de elektrische wagens: eerst volop fiscaal promoten en dan kapot belasten.» Dat eerste is alleszins waar. Onze overheid zwaait met allerlei lekkers naar iedereen die wil investeren in een elektrische wagen. Verkeersbelasting? Nul euro! Belasting op inverkeersstelling? Nul euro! Aankoop? Fiscaal aftrekbaar! Tanken aan een laadpaal van uw vennootschap? Idem dito! Veel guller wordt het niet. «En net dán moet je op je hoede zijn als burger», vindt Dedecker. «Vertrouw de overheid voor geen meter.» Dedecker zegt te weten wat de plannen in de nabije toekomst zijn. «Ik heb uit goede bron vernomen dat het plan is om de taksen op elektriciteit te verhogen zodra genoeg mensen een elektrische wagen hebben aangeschaft. Ik weet zeker dat men op die manier het verlies aan inkomsten zal compenseren. Waarom denk je dat ze alle huizen willen uitrusten met slimme elektriciteitsmeters?»

Eerlijker beleid

Het klopt dat de nieuwe digitale meters technisch gezien in staat zijn om te achterhalen of je elektriciteit verbruikt voor een wasmachine of voor het opladen van een wagen. Men zou dat laatste zwaarder kunnen belasten dan het eerste, waardoor de taks enkel geldt voor mensen die met een elektrische auto rijden. «Maar het zou een inbreuk zijn op de privacy als men de digitale meters daarvoor gebruikt», vindt Jochen De Smet. Hij is adviseur geweest bij Open Vld-ministers Bart Tommelein en Annemie Turtelboom en is vandaag voorzitter van AVERE, de sectorfederatie van elektrische vervoersmiddelen. «Men zal de digitale meters daarvoor niet gebruiken, daar ben ik van overtuigd.» Ook De Smet erkent echter dat elektrisch rijden vroeg of laat in het vizier van de fiscus zal komen. «Maar dan eerder via een kilometerheffing», denkt hij. Wie er ook zo over denkt is Filip Watteeuw, schepen van Mobiliteit in Gent voor Groen en notoir fietsliefhebber. «Een slimme kilometerheffing is veruit de beste manier om mobiliteit te sturen», zegt hij. «Want nu doen sommigen alsof de elektrische auto een wondermiddel is, maar dat is het dus absoluut niet. Het is goed voor het klimaat, maar het blijft een auto die net zo goed voor files zorgt als diesel- of benzine wagens. Eén van de beste oplossingen om én het milieu te beschermen én de files aan te pakken, is een slimme kilometerheffing.» Professor Mobiliteitsbeleid Bert van Wee van de Technische Universiteit Delft in Nederland beaamt: «Het is onvermijdelijk dat elektrisch rijden

belast zal worden en de kans is groot dat het zal gebeuren via een kilometerheffing.» Volgens van Wee hoeft dat echter geen ramp te zijn. «Vandaag doen overheden in heel Europa inspanningen om elektrische wagens in concurrentie te laten gaan met auto's die op diesel of benzine rijden. Ze geven fiscale voordelen, maar er komt een dag dat die wagens die steun niet meer nodig hebben. Hoe meer mensen ermee willen rijden, hoe meer aanbod er zal komen en hoe meer druk er op de prijzen zal komen. Op dat moment zal het automatisch goedkoper worden om zo'n auto aan te schaffen. De overheid zal dan extra taksen heffen op het elektrisch rijden, maar omdat je minder betaalt bij de aankoop, wordt dat deels gecompenseerd. Zeker voor mensen die de auto weinig gebruiken.» Van Wee is ervan overtuigd dat een kilometerheffing noodzakelijk is. «Door te belasten op gebruik van de wagen en niet op het bezit, voer je een eerlijker beleid.»

Twee keer betalen

Maar hoe vermijdt je dat mensen twee keer betalen? Want bezitters van een diesel- of benzine wagen krijgen te maken met accijnzen aan de pomp én met een kilometerheffing. «Door de kilometerheffing enkel toe te passen op elektrische wagens», zegt van Wee. «Maar op termijn kan je het best iedereen inschakelen op hetzelfde systeem en als compensatie bijvoorbeeld verkeersbelastingen afschaffen.» Voor Dedecker is ook een kilometerheffing niks meer dan het pesten van de automobilist. «Politici als Watteeuw zijn de nieuwe tollenaars», foertert hij. «En hun nieuwe tolhuizen zijn de ANPR-camera's aan de ingang van hun steden. Die zoeken maar één doelwit: de automobilist, de eeuwige melkkoe van de overheid. Ze zouden iemand als Watteeuw op de brandstapel moeten zetten.» De Gentse schepen zucht. «Kijk, net dat soort polariserende uitspraken maakt het debat over een kilometerheffing nodeloos emotioneel. Meneer Dedecker mag van mij vinden wat hij wil, maar door zo te keer te gaan, los je geen problemen op. Ik roep de Vlaamse minister voor Mobiliteit op om iedereen rond de tafel te brengen en eindelijk eens werk te maken van een kilometerheffing. Als we de bevolking goed uitleggen dat we niet uit zijn op extra inkomsten, maar dat we enkel een tax shift willen doorvoeren, dan ben ik er zeker van dat mensen daarmee akkoord gaan.»

Tesla praat binnenkort met voetgangers

Tesla-baas Elon Musk maakt zich sterk dat zijn wagens binnenkort met voetgangers kunnen praten. In een tweet waarin hij die nieuwe functie aankondigde, deelde de CEO een korte clip waarin een Model 3 zegt: 'Blijf daar niet staren, stap in.' Om aan Europese regelgeving te voldoen, krijgt de elektrische wagen sowieso een speaker onder de voorbumper. Daarmee produceert hij geluid tot ongeveer 30 km/u, zoals de Europa dat vraagt. Musk stelt dat de nieuwe functie gecombineerd kan worden met het bestaande alarmsysteem, dat gebruikt wordt om potentiële dieven af te schrikken. Musk zei in een extra tweet ook nog dat de auto «een scheet» zou kunnen laten in de richting van voorbijgangers. Zijn bericht moet met een korrel zout genomen worden: of de geluidseffecten er ook daadwerkelijk komen, is nog onduidelijk.

Suzuki pronkt met wagen die het niet te veel wil verkopen

Volgens de één is het een 'Land Rover van de Aldi', voor de ander een droomwagen in de gekste kleuren: de Suzuki Jimny. Hoewel het merk ermee op het Autosalon staat te pronken, is de 'hypercar' niet meteen leverbaar. Wie er één op het vorige Autosalon bestelde, zal er pas in april van dit jaar mee kunnen rijden.

Hoewel verkeersspecialisten beklemtonen dat zulke 4x4's in de verste verte niet in de stad thuishoren, is de Jimny wereldwijd een succes. In het Verenigd Koninkrijk is hij vorig jaar zelfs uitgeroepen tot 'urban car of the year'. «De fabrieken kunnen de vraag niet bijhouden», stelt Bart Hendrickx, woordvoerder van Suzuki België. «Maar naast het succes van dit model speelt ook de Europese regelgeving ons parten. De CO₂-uitstoot van de Jimny ligt namelijk hoger dan het gemiddelde dat Europa toelaat en we willen die CO₂-regels absoluut respecteren. Daarom bieden we ook 'mild hybrids' aan op al onze modellen.» Europa neemt de uitstoot van de hele vloot van een bepaald merk in rekening. Zakt de gemiddelde uitstoot niet onder de 95 gram CO₂ per kilometer, dan wordt het automerk een boete per verkochte wagen opgelegd. Die boete bedraagt 95 euro en gezien de populariteit van het model zou dat al snel in de miljoenen oplopen. Hendrickx: «We zouden van de Jimny tot 4.000 exemplaren per jaar kunnen verkopen in België, maar het moederhuis in Japan heeft beslist dat dat er maar tussen de 300 en 400 mogen zijn.»

Foto: RV

