



HOGE RAAD VAN FINANCIËN

Afdeling
« Fiscaliteit en Parafiscaliteit »

INVENTARIS VAN DE MILIEUHEFFINGEN



JULI 2004

I N H O U D

1. Inleiding	4
1.1 Het instrumentarium van het milieubeleid	4
1.2 Verdeling van de bevoegdheden	6
1.3 Wat is een milieuheffing?	7
2. Europese aspecten	9
2.1 Historisch overzicht	9
2.2 Inhoud van de richtlijn	10
2.2.1 Werkingssfeer	10
2.2.2 Tarieven	10
2.2.3 Belastingvrijstellingen en -verlagingen	11
2.3 Weerslag in België	12
2.3.1 Op de tarieven	12
2.3.2 Op de sectoren van het bedrijfsleven	20
2.4 Beoordeling	20
3. Milieuheffingen op federaal niveau	21
3.1 Accijnzen op energieproducten en elektriciteit	22
3.2 Controleretributie op huisbrandolie	23
3.3 Bijdrage op de energie	24
3.4 Milieutaksen	24
3.4.1 Drankverpakkingen	24
3.4.2 Wegwerpfotoestellen	24
3.4.3 Batterijen	25
3.4.4 Verpakkingen van sommige beroepsmatig gebruikte inkten, lijmen en oplosmiddelen	25
3.5 Accijnscompenserende belasting	26
4. Milieuheffingen op gewestelijk niveau	26
4.1 Verkeersbelasting (VB)	27
4.1.1 Tarieven	27
4.1.2 Vrijstellingen	29
4.1.3 Belastingverminderingen	29
4.1.4 Opdecim ten behoeve van de gemeenten	29
4.1.5 Beoordeling	30
4.2 Aanvullende verkeersbelasting (AVB)	30
4.3 Eurovignet	30
4.4 Belasting op de inverkeerstelling (BIV)	31
4.4.1 Belastbare voertuigen	31
4.4.2 Belastbare grondslag	32
4.4.3 Tarieven	32
4.4.4 Vrijstellingen	33
4.4.5 Beoordeling	33
4.5 Heffing inzake de captatie van grondwater (Vlaams Gewest)	34
4.6 Heffing inzake de captatie van oppervlaktewater (Vlaams Gewest)	34
4.7 Heffing inzake de lozing van afvalwater (Vlaams Gewest)	34
4.8 Heffingen en retributies op waterwinning (Waals Gewest)	34

	3
4.9 Heffing op de lozing van industrieel of huishoudelijk afvalwater (Waals Gewest)	35
4.10 Heffing op het afvalwater (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	35
4.11 Afvalstoffenheffing (Vlaams Gewest)	36
4.12 Heffing op het huishoudelijk afval (Waals Gewest)	36
4.13 Heffing op het niet-huishoudelijk afval (Waals Gewest)	36
4.14 Heffing op dierlijke mest (Vlaams Gewest)	37
5. OPBRENGST VAN DE MILIEUHEFFINGEN	37
<u>BIJLAGE I</u>	
Overzicht van de belasting op de verschillende soorten personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen	45
<u>BIJLAGE II</u>	
De rechtstreekse subsidies	46
1. Op Europees vlak	46
2. Op federaal vlak	46
3. Op gewestelijk vlak	46
3.1. Vlaams Gewest	46
3.2. Waals Gewest	47
3.3. Brussels Hoofdstedelijk Gewest	47

In deze nota komen achtereenvolgens de Europese, de federale en de gewestelijke aspecten van de milieuheffingsproblematiek aan bod. Daarna worden de overeenstemmende belastingontvangsten onderzocht. Maar eerst moet de plaats geschetst worden van de fiscaliteit binnen het instrumentarium van het milieubeleid, dient eraan herinnerd te worden hoe de bevoegdheden terzake precies verdeeld zijn en moet het object van deze studie bepaald worden.

1. Inleiding

1.1 *Het instrumentarium van het milieubeleid*

In het kader van het milieubeleid kunnen verschillende instrumenten worden gebruikt. Buiten de reglementen, die bindend zijn, zijn er andere, als economisch bestempelde instrumenten, die een stimulerende weerslag hebben en de economische actoren dus meer speelruimte laten. Het betreft de heffingen, subsidies, verhandelbare emissierechten en statiegeldstelsels.

Door subsidies toe te kennen, delen de overheden de kosten van de milieusanering met de vervuiler. Subsidies beantwoorden dus niet aan het beginsel dat « de vervuiler betaalt ». De Europese Commissie houdt een strikt toezicht op de toekenning van subsidies op het gebied van milieubescherming (1). Toch wordt dit instrument nog gebruikt, onder meer in de vorm van fiscale uitgaven, dat wil zeggen belastingvrijstellingen of –verminderingen.

De milieubelasting, zoals Pigou die opgevat heeft, beoogt de « internalisering » van wat de externe effecten wordt genoemd, wat betekent dat de kosten van sommige effecten op het milieu opgenomen worden in de prijs van de goederen. Vanuit een economisch oogpunt komt het niet in aanmerking nemen van deze effecten immers neer op een niet-optimale toewijzing van de middelen. Indien zij wel in aanmerking worden genomen, krijgen de economische actoren een « prijssignaal » dat verondersteld wordt in de economische berekening te worden opgenomen.

1 Communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu (PB van 3.2.2001).

Het idee dat aan de basis ligt van de verhandelbare emissierechten heel eenvoudig: de Staat stelt gratis « vervuilingrechten » ter beschikking of stelt die te koop ten belope van het maximaal aanvaardbare vervuilingniveau. Deze rechten kunnen vervolgens door de economische actoren gekocht en verkocht worden. Laten wij het geval nemen van een onderneming die te kampen heeft met een hoge kostprijs van de emissiebeperking. In plaats van haar emissies te beperken zal die onderneming eerder emissierechten kopen bij ondernemingen waarvoor de kosten voor de emissiebeperking lager zijn. Zij draagt er zo toe bij de globale kosten voor de emissiebeperking, die wordt opgelegd door het door de Staat bepaalde aanbod van vervuilingrechten, te minimaliseren (2).

Dit theoretische voordeel ten opzichte van reglementeringen, statische doeltreffendheid genoemd, is eigen zowel aan de emissierechten als aan de heffingen. Reglementeringen zijn in het algemeen uniform toepasselijk voor een gehele bedrijfstak, terwijl de kosten van emissiebeperking verschillen van bedrijf tot bedrijf. Belastingen of stelsels van verhandelbare emissierechten dragen daarentegen bij tot het treffen van afdoende maatregelen omdat ondernemingen met relatief lage kosten voor de beperking van de emissies makkelijker geneigd zijn die nog meer te verminderen.

Belastingen hebben als bijkomend voordeel dat zij een permanente stimulans zijn voor veranderingen. Zij richten de keuze van de consumenten naar minder vervuilende producten of sporen de producenten ertoe aan hun productietechnieken te herzien in het licht van de wijziging van hun relatieve productiekosten. In tegenstelling tot reglementeringen, die een techniek voorschrijven of die geen stimulansen meer betekenen zodra de vastgestelde norm bereikt is, sporen belastingen dus aan tot het zoeken naar minder vervuilende technieken (3). Belastingen hebben immers het bijzondere kenmerk dat zij de vervuiler buiten de kost van de milieuzuivering ook doen betalen voor de overblijvende emissies.

Die laatste eigenschap ligt aan de basis van de weerstand van sommige nijverheidssectoren tegen milieuheffingen. Zij vinden dat die hun concurrentiekracht aantasten en geven de voorkeur aan andere instrumenten, zoals onderhandelde overeenkomsten. Deze overeenkomsten die onderhandeld worden tussen een onderneming of een bedrijfstak en de overheid, houden de verplichting in milieudoelstellingen te halen die verder gaan dan de wettelijke voorschriften (4).

De toepassing van het beginsel van budgettaire neutraliteit inzake milieuheffingen brengt een meer specifiek nadeel met zich mee. Volgens dit beginsel moet de invoering van nieuwe heffingen immers gepaard gaan met de evenredige vermindering van andere heffingen. Welnu, een effectieve milieueffing zal normalerwijze leiden tot een vermindering van haar opbrengst wegens de gedragsveranderingen waartoe zij aanleiding geeft.

Ten slotte spreekt het vanzelf dat de meting van externe effecten en de monetaire waardering ervan dikwijls moeilijk is. Het hoeft dan ook geen verwondering te wekken dat veel milieuheffingen in de praktijk niet méér beogen dan bepaalde gedragingen in de gewenste zin te wijzigen.

2 Vanaf 1 januari 2005 zal een Europese markt voor CO₂-uitstoot operationeel worden. Van te voren zullen emissiecontingenten toegekend worden aan de ondernemingen met grote emissies in bepaalde industriële sectoren.

3 Dat geldt ook voor de verhandelbare emissierechten, ten minste in zover zij door de Staat te koop worden gesteld (en niet gratis worden toegekend).

4 De praktijk van de onderhandelde overeenkomsten wordt algemeen erkend in de Richtlijn van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (zie hieronder).

1.2 Verdeling van de bevoegdheden

Milieubeleidsmaatregelen kunnen op verschillende overheidsniveaus worden getroffen. Er moet dus worden nagegaan hoe de bevoegdheden terzake gespreid liggen. Zowel hier als verderop in de nota zal alleen aandacht worden besteed aan enerzijds het Europese niveau en anderzijds het federale en gewestelijke niveau, dus met uitsluiting van de provinciale en gemeentelijke niveaus (5).

- Europees niveau

In 1986 wijdde de Europese Akte een specifiek hoofdstuk aan het leefmilieu. Die juridische basis werd intussen versterkt door de bepalingen van de Verdragen van Maastricht en van Amsterdam.

Het subsidiariteitsbeginsel is ook van toepassing op het milieubeleid. De Gemeenschap treedt op in de mate waarin de doelstellingen van de door haar beoogde acties alleen op haar eigen niveau voldoende verwezenlijkt kunnen worden. Anderzijds is het leefmilieu een domein van gedeelde bevoegdheden. De Lidstaten zijn vrij wettelijke bepalingen te treffen waar geen communautaire regelgeving bestaat.

De richtlijn wordt veel gebruikt in het communautaire milieurecht. Richtlijnen binden de Lidstaten wat de te bereiken resultaten betreft, maar laat de aan nationale instanties de bevoegdheid omtrent de middelen om die te bereiken.

Sedert het Verdrag van Amsterdam worden de besluiten inzake milieu aangenomen met gekwalificeerde meerderheid volgens de medebeslissingsprocedure tussen de Raad en het Parlement. De Raad behoudt sommige mogelijkheden tot de toepassing van de eenparigheidsregel (artikel 175, § 2) wanneer de maatregel « in hoofdzaak van fiscale aard » is, wanneer zij van invloed is op de ruimtelijke ordening of wanneer zij « van aanzienlijke invloed » is op de keuze van een Lidstaat tussen verschillende energiebronnen.

- federaal en gewestelijk niveau

Wat de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale overheid en de gewesten betreft, moet een onderscheid gemaakt worden tussen « materiele » en fiscale bevoegdheden.

De verdeling van de bevoegdheden inzake leefmilieu worden voornamelijk geregeld in artikel 6, § 1, II van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, zoals gewijzigd in 1993. De gewesten zijn globaal bevoegd wat de volgende aangelegenheden betreft: de bescherming van het leefmilieu, het afvalstoffenbeleid, de politie van de gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke bedrijven en de waterproductie en watervoorziening. De federale overheid blijft echter bevoegd voor het vaststellen van de productnormen, de bescherming tegen ioniserende stralingen en de doorvoer van afvalstoffen.

5 De gemeenten spelen ongetwijfeld een belangrijke rol inzake milieubeleid, vooral ten opzichte van de huishoudens. Het was echter in het kader van deze nota niet mogelijk de soms ver uiteenlopende gemeentelijke benaderingen te beschrijven, zonder nog te spreken van de moeilijkheid om de nodige gegevens te verzamelen.

Diverse bepalingen van genoemde wet (6) voorzien verschillende procedures inzake overleg, betrokkenheid, adviesverlening, samenwerkingsakkoorden, enz. die door de verschillende wetgevers moeten worden nageleefd om hun bevoegdheden inzake leefmilieu te kunnen uitvoeren.

Wat de fiscale bevoegdheden betreft (7), voorziet de Grondwet in artikel 170, § 1, belastingen ten behoeve van de Staat en in § 2, belastingen ten behoeve van een gemeenschap of gewest. De fiscale bevoegdheid is dus een concurrerende bevoegdheid, behalve wat de volgende uitzonderingen betreft.

Ten eerste mogen de gewesten alleen belastingen uitvaardigen in aangelegenheden die nog niet het voorwerp waren van federale belastingen. Dat is een bekrachtiging van het “*non bis in idem*”-beginsel.

De federale wetgever kan eveneens uitzonderingen voorzien op de fiscale bevoegdheid van de gewesten. Hij kan bijvoorbeeld bepalen welke belastingen niet geheven mogen worden, alsook ze beperken of zelfs afschaffen waar « de noodzakelijkheid blijkt ».

Ten slotte kan de wetgever zelf op voorhand bepalen welke overheid, federale of gewestelijke, bevoegd zal zijn om belastingen te heffen. Zo kunnen bijvoorbeeld alleen de gewesten, en niet de Staat of de gemeenschappen, belastingen heffen op water of afvalstoffen (8).

Anders gezegd, de fiscale bevoegdheden zijn, behalve voor deze twee belastingen, geenszins gebonden aan de materiële bevoegdheden. In dit stelsel van bevoegdheidsverdeling kan de Staat, door middel van zijn fiscaliteit, aangelegenheden beïnvloeden die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, zoals het leefmilieu. Het omgekeerde geldt ook voor de gewesten: hun belastingbevoegdheid is geenszins beperkt door hun normatieve of materiële bevoegdheden maar enkel door de wetten (9). Nochtans moet elke entiteit het proportionaliteitsbeginsel eerbiedigen, in die zin dat zij geen fiscale maatregelen mag nemen waarvan de onrechtstreekse effecten op een overdreven wijze gevolgen zouden hebben op de bevoegdheid van een andere overheid (10).

1.3 Wat is een milieuheffing?

Om een milieuheffing te definiëren, kunnen verschillende criteria worden toegepast. Wij hebben hier die van Eurostat overgenomen (11). In 1997 hebben Eurostat, de Europese Commissie, de OESO en het Internationaal Energieagentschap samen een geharmoniseerd statistisch kader ontwikkeld, dat aan de basis moest liggen van een regelmatige inzameling en van de publicatie van gegevens over het gebruik van milieuheffingen in de EU- en OESO-landen. De internationale vergelijkbaarheid van de gegevens werd als essentieel beschouwd.

6 Artikel 6, § 2, § 2 bis, § 3, § 3 bis, § 4, § 5 en § 8.

7 Cf. TULKENS, F., *La répartition des compétences en droit belge de l'environnement*, Kluwer, 1999, 72 p.

8 Artikel 2 van de gewone wet van 23 januari 1989.

9 *Op. cit.*, p. 51.

10 *Op. cit.*, p. 52.

11 EUROPEAN COMMISSION, EUROSTAT, *Environmental taxes – A statistical guide*, Methods and Nomenclatures n°2, Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities, 2001, 44 p. (zie de website europa.eu.int/comm/eurostat/Public/datashop).

Vanuit dat oogpunt is gebleken dat de heffingsgrondslag de enige objectieve basis was die het mogelijk maakte de milieuheffingen te identificeren. Het is gebleken dat andere mogelijke criteria, zoals de naam van de belasting of de uitgesproken bedoeling van de wetgever, in de praktijk moeilijk te gebruiken zijn.. Talrijke belastingen hebben immers meerdere doelstellingen. Zij beïnvloeden bijvoorbeeld de gedragingen doordat zij de prijs van een product doen stijgen en leveren tegelijkertijd ontvangsten op. Maar aangezien de weerslag op het milieu van een belasting vooral het gevolg is van haar invloed op de relatieve prijzen, zal die weerslag op het milieu hetzelfde zijn, ongeacht of de belasting werd ingevoerd om budgettaire redenen of uit expliciete milieuoverwegingen.

Wij hebben deze argumentatie overgenomen en de volgende Eurostat-definitie gekozen: een milieuheffing is een heffing waarvan de grondslag een fysieke eenheid is (of een « proxy » daarvan) van een goed dat een bewezen specifieke negatieve invloed heeft op het leefmilieu. Net zoals Eurostat zullen wij dus alle heffingen op energie en vervoer als milieuheffingen beschouwen.

De BTW daarentegen hoort daar niet bij, omdat zij voor talrijke producenten aftrekbaar is en dus de relatieve prijzen niet op dezelfde manier beïnvloedt als de andere milieuheffingen. Bovendien zijn de gegevens inzake BTW-ontvangsten niet altijd beschikbaar per product. Men zou nochtans kunnen stellen dat de BTW die geheven wordt op de milieuheffingen (zoals bijvoorbeeld de accijnzen op energie), welke een aanvulling is op deze heffingen, *de facto* een milieuheffing is. Als Eurostat daar geen rekening mee houdt, is dat weer om praktische redenen omdat de overeenkomstige ontvangsten soms moeilijk te ramen zijn.

Rekening houdend met de aangenomen definitie, zou het juister zijn te spreken van heffingen in verband met het leefmilieu, zoals de OESO dat trouwens doet. De uitdrukking « milieuheffingen » suggereert immers dat er een milieudoelstelling bestaat, terwijl dat criterium geen deel uitmaakt van de definitie. Die uitdrukking wordt nochtans courant gebruikt en wij zullen dat verderop in dit verslag ook doen.

Wat tot slot het toepassingsgebied van dit verslag betreft, dient herinnerd te worden aan het verschil tussen heffingen en retributies. Volgens het ESR zijn heffingen verplichte stortingen zonder tegenprestatie, die op regelmatige tijdstippen door de overheid worden geheven. De OESO verduidelijkt dat de belastingen in die zin zonder tegenprestatie zijn, dat de voordelen die de overheid aan de belastingplichtigen verstrekt, normalerwijze niet evenredig zijn met de door hen verrichte betalingen. Retributies daarentegen veronderstellen dat er wel een tegenprestatie wordt geleverd. Voor het ESR moeten zij gezien worden als betalingen voor een dienst. In sommige grensgevallen kan het moeilijk zijn uit te maken of een betaling inzake leefmilieu aan de Staat een heffing of een retributie is. Hoe dan ook hebben wij de classificatie overgenomen van het Instituut voor de Nationale Rekeningen en van Eurostat. Enkel de heffingen komen in deze nota in aanmerking, niet de retributies.

Zoals zonet vermeld, is de voornaamste bestaansreden van sommige van die heffingen niet milieugebonden. Dat belet natuurlijk niet dat zij gebruikt worden in het kader van het milieubeleid.

De fiscale uitgaven die verricht worden met het oog op de milieubescherming worden in punt 3 aangegeven. Rechtstreekse subsidies worden kort in Bijlage II besproken.

2. Europese aspecten

De enige bestaande specifiek communautaire wetgeving inzake milieuheffingen is de Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB van 31.10.2003) (12). Alvorens de inhoud van deze richtlijn en de invloed ervan te onderzoeken, is het waarschijnlijk nuttig de voornaamste etappes in herinnering te brengen die hebben geleid tot de goedkeuring ervan, dit teneinde beter te kunnen inschatten wat er op het spel staat.

2.1 *Historisch overzicht*

Richtlijn 92/82/EEG stelde voor het eerst minimumtarieven inzake accijnzen vast. Het toepassingsgebied ervan bleef echter beperkt tot minerale oliën. In 1995 stelde de Commissie een richtlijn voor tot invoering van een belasting op de CO₂-uitstoot en op de energie. Ingevolge de politieke impasse die erop volgde, vroeg de Raad aan de Commissie om een nieuw voorstel te doen.

In 1997 stelde de Europese Commissie een richtlijn (COM(97) 30) voor die de tarieven van de bestaande accijnzen opwaarts aanpaste en tevens de heffingsgrondslag verbreedde zodat alle energieproducten en elektriciteit erin opgenomen werden. De tariefverhoging was voorzien in drie etappes, met verplichte verhogingen in 1998 en 2000 en indicatieve niveaus in 2002. Het ontwerp voorzag eveneens in een geheel van verplichte of facultatieve afwijkingen, uit milieuoverwegingen, voor energie-intensieve bedrijven (gedefinieerd op basis van het aandeel van de energie-input in de totale kosten) en voor bepaalde transportsectoren (spoor, zeescheepvaart en luchtvaart). Ten slotte werd de Lidstaten de mogelijkheid gelaten de heffingen te differentiëren op basis van milieucriteria, voor zover de minimumbelastingniveaus in acht werden genomen. Dit voorstel kreeg sterke tegenkating vanwege sommige Lidstaten die weigeren hun energieheffingen te verhogen.

In 1999 werd door het Duitse voorzitterschap een compromis voorgesteld. Ten opzichte van het voorstel van de Commissie was het voornamelijk gekenmerkt door lagere tarieven en meer mogelijkheden tot vrijstelling, en door verlaagde tarieven voor de huishoudens, de energie-intensieve industrieën en de geografisch minder begunstigde regio's. Bovendien werd de toepassing van de verhoogde tarieven uitgesteld tot 2001, waarbij landen die het moeilijk hadden om hun doelstellingen inzake inflatie te halen, de mogelijkheid werd gelaten langere overgangspannen te voorzien. Dit voorstel stootte echter op tegenstand van Spanje en Ierland, die er een bedreiging in zagen voor de prijsstabiliteit, hoewel economische studiën hadden geleid tot de conclusie dat deze weerslag minimaal zou zijn.

12 Aangezien de BTW buiten het kader van dit verslag valt (zie hierboven), komt de communautaire wetgeving inzake harmonisering van de tarieven hier niet ter sprake.

De besprekingen zijn pas in 2001 weer opgestart, onder het Zweedse voorzitterschap. Ditmaal was de doelstelling tot een akkoord te komen over de structuur van de belastingregeling inzake energie. Sommige punten waren voorheen immers onvoldoende bestudeerd geweest en zouden deze keer aan een diepgaande analyse worden onderworpen. De besprekingen over de belastingniveaus, die de struikelblokken waren geweest bij de vorige voorstellen, zouden pas in tweede instantie aan de beurt komen. Vooral dank zij de Belgische, Spaanse en Deense voorzitterschappen, die hard hebben gewerkt om het dossier voort te helpen, kon uiteindelijk een politiek akkoord worden bereikt op de Raad van 20 maart 2003. Na advies van het Europese Parlement werd de Richtlijn tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit aangenomen door de Raad van 27 oktober 2003.

2.2 Inhoud van de richtlijn

Deze richtlijn heeft meerdere doelstellingen. Krachtens de overwegingen kan de vaststelling van minimumbelastingniveaus voor de meeste energieproducten de huidige verschillen tussen de door de Lidstaten toegepaste nationale belastingniveaus verkleinen en zo de goede werking van de interne markt bevorderen. Deze richtlijn beantwoordt ook aan de eisen van de andere communautaire beleidslijnen. De energieprijzen, die gedeeltelijk door de fiscaliteit bepaald worden, zijn immers sleutelementen van het communautaire energie-, vervoer- en milieubeleid. De belasting van energieproducten en elektriciteit is in het bijzonder een van de beschikbare instrumenten om de doelstellingen van het protocol van Kyoto te verwezenlijken.

Wat de structuur van de richtlijn betreft, vindt men in diverse overwegingen motieven om bepaalde energieproducten of bepaalde vormen van gebruik uit te sluiten uit de werkingssfeer van de richtlijn, om de minimumbelastingniveaus te differentiëren in functie van de vormen van gebruik en om in de richtlijn diverse belastingverminderingen en vrijstellingen op te nemen. Die aspecten van de richtlijn komen hieronder aan bod.

2.2.1 Werkingssfeer

De richtlijn is niet van toepassing op bepaalde vormen van gebruik van energieproducten en elektriciteit (art. 2, § 4). Het betreft in het bijzonder de energieproducten gebruikt voor andere doeleinden dan als motor- of verwarmingsbrandstof, alsook de energieproducten en elektriciteit die gebruikt worden voor bepaalde procédés: chemische reductie, elektrolytische, metallurgische en mineralogische procédés.

2.2.2 Tarieven

De minimumbelastingniveaus worden in de artikelen 7, 8 en 9 behandeld. Onder « belastingniveau » wordt het totaal van alle geheven indirecte belastingen met uitzondering van de BTW verstaan (art. 4, § 2). De minimumbelastingniveaus zijn van toepassing vanaf 1 januari 2004 (met voor bepaalde motorbrandstoffen nieuwe minimumbelastingniveaus vanaf 1 januari 2010). De eigenlijke tarieven worden vermeld in bijlage I bij de richtlijn (tabellen A tot C).

Wat de motorbrandstoffen betreft (tabel A), dient genoteerd te worden dat België gemachtigd is een overgangsperiode toe te passen om zijn belastingniveau voor gasolie gebruikt voor voortbeweging aan te passen, wat erop neerkomt dat de invoegetreiding van het minimumtarief met twee of drie jaar wordt uitgesteld (art. 18, § 5). Bovendien mag België, onder bepaalde voorwaarden, een speciaal verlaagd belastingniveau hanteren voor de commerciële aanwending van gasolie gebruikt voor voortbeweging (art. 18, § 5).

De duidelijk lagere belastingniveaus van tabel B zijn van toepassing op motorbrandstoffen voor de in art. 8, § 2 vermelde industriële en commerciële doeleinden: landbouwwerkzaamheden en gelijkgestelde, stationaire motoren en motoren gebruikt in de bouw, de weg- en waterbouw en voor openbare werken.

In tabel C vindt men de minimumniveaus die van toepassing zijn op brandstof en elektriciteit, naargelang zij voor zakelijk of niet-zakelijk gebruik bestemd zijn (zie art. 11). Er wordt opgemerkt dat België ten minste tot 1 januari 2007 een verlaagd belastingniveau mag toepassen van € 10 per 1.000 liter huisbrandolie, omdat op deze brandstof een controleretriëbutie wordt geheven.

2.2.3 Belastingvrijstellingen en -verlagingen

De vrijstellingen en verminderingen zijn het voorwerp van de artikelen 14 tot 17. De verplichte vrijstellingen (art. 14) betreffen de energieproducten en elektriciteit gebruikt voor de productie van elektriciteit, de energieproducten die worden gebruikt als brandstof voor de luchtvaart (behalve voor particuliere plezierluchtvaart) en ten slotte de energieproducten die worden gebruikt als brandstof voor de vaart op communautaire wateren (met inbegrip van visserij), behalve voor particuliere pleziervaartuigen. In de laatste twee gevallen werd aan de Lidstaten evenwel de mogelijkheid gelaten de vrijstellingen te beperken tot het internationale en het intracommunautaire vervoer.

Anderzijds kunnen de Lidstaten gehele of gedeeltelijke belastingvrijstellingen of belastingverlagingen toepassen in voornamelijk de volgende gevallen (art. 15, § 1):

- producten gebruikt in het kader van proefprojecten;
- « groene » elektriciteit (afkomstig van zon, wind, waterkracht of biomassa, enz.);
- energieproducten en elektriciteit die worden gebruikt voor de warmtekrachtkoppeling;
- elektriciteit opgewekt uit warmtekrachtkoppeling, op voorwaarde dat de installaties voor warmtekrachtkoppeling milieuvriendelijk zijn;
- energieproducten en elektriciteit gebruikt voor het vervoer per spoor, metro, tram en trolleybus;
- energieproducten gebruikt voor de vaart op de binnenwateren (met inbegrip van visserij);
- aardgas in Lidstaten waar het aandeel van aardgas in 2000 minder dan 15% van het finale energieverbruik bedroeg;
- elektriciteit, aardgas en kolen gebruikt door huishoudens en/of liefdadige instellingen;
- aardgas en LPG gebruikt voor voortbeweging.

Daarenboven kunnen de Lidstaten een tot het nultarief verlaagd belastingniveau toepassen op energieproducten en elektriciteit gebruikt voor de landbouw en daarmee gelijkgestelde activiteiten (art. 15, § 3).

Ook kunnen zij belastingvrijstellingen of –verlagingen toepassen op biobrandstoffen (art. 16).

De richtlijn voorziet ook de mogelijkheid tot het toekennen van belastingverlagingen op het verbruik van energieproducten voor verwarming en voor elektriciteit in de volgende twee gevallen (art. 17): 1) ten voordele van energie-intensieve bedrijven of 2) in geval van overeenkomsten, of indien regelingen inzake verhandelbare vergunningen of gelijkwaardige regelingen worden toegepast. Onder energie-intensief bedrijf wordt verstaan een bedrijf waar de aankoop van energieproducten en elektriciteit ten minste 3 % van de productiewaarde uitmaakt of de totale verschuldigde energiebelasting ten minste 0,5% van de toegevoegde waarde bedraagt. De overeenkomsten, regelingen inzake verhandelbare vergunningen of gelijkwaardige regelingen moeten bijdragen tot de verwezenlijking van milieudoelstellingen of een grotere energie-efficiëntie die grosso modo gelijkwaardig zijn aan wat zou zijn bereikt indien de communautaire minimumbelastingniveaus gehanteerd waren.

Indien de energieproducten en de elektriciteit gebruikt worden door een energie-intensief bedrijf en indien onderhandelde overeenkomsten, stelsels van verhandelbare vergunningen of gelijkwaardige maatregelen worden toegepast, kan het belastingniveau voor dat bedrijf tot nul worden herleid. Indien alleen de tweede voorwaarde wordt vervuld, mag het belastingniveau tot 50% van de minimumniveaus verlaagd worden.

Tot slot machtigt artikel 18 de Lidstaten er bij afwijking toe de verlaagde belastingniveaus of vrijstellingen opgesomd in bijlage II van de richtlijn te blijven toepassen tot 31 december 2006. Wat België betreft, gaat het om de diverse vrijstellingen die in 2003 reeds van kracht waren.

2.3 Weerslag in België

2.3.1 Op de tarieven

Tabel I geeft het verschil weer tussen de door de richtlijn voorziene tarieven en de op 25 maart 2003 van kracht zijnde Belgische tarieven. In zekere zin kunnen wij aan de hand van deze tabel de inspanningen meten die België moet doen in het kader van de richtlijn. Die meting is evenwel onvolmaakt want zij houdt geen rekening met de vrijstellingen en verminderingen.

Sedertdien werden belangrijke maatregelen getroffen die onder meer tariefverhogingen inhielden.

De programmawet van 5 augustus 2003 (13) heeft de tarieven voor de bijdrage op de energie voor een reeks energieproducten gewijzigd en heeft een tarief ingevoerd voor gasolie voor motoraandrijving. Tegelijkertijd werd een cliquetsysteem ingevoerd voor ongelode benzine en gasolie voor motoraandrijving. Krachtens dat systeem mag het tarief van de bijzondere accijns voor die twee brandstoffen jaarlijks verhogen met een maximumbedrag van € 28 per 1.000 liter in de loop van elke van de jaren 2004 tot 2007. De verhoging in kwestie mag echter niet meer bedragen dan de helft van de verlaging van de prijzen exclusief BTW zoals vastgelegd in het programmacontract.

13 BS van 7 augustus 2003.

Het koninklijk besluit van 29 februari 2004 tot wijziging van de wet van 22 oktober 1997 betreffende de structuur en de accijnstarieven inzake minerale olie (14) breidt de benaming accijnzen uit tot de controleretriëutie op huisbrandolie en de bijdrage op de energie. Het heeft ook het toepassingsgebied van de wet uitgebreid tot elektriciteit en tot nieuwe producten (kolen en cokes). Voor sommige reeds belaste producten kwam er een tariefverhoging om de nieuwe communautaire minimumbelastingniveaus in acht te nemen.

Het koninklijk besluit van 29 februari 2004 houdende diverse bepalingen inzake accijnzen (15) legt de tarieven vast die toegepast moeten worden op het zakelijk gebruik van energieproducten. Aan energie-intensieve bedrijven die een overeenkomst of vergunning milieudoelstelling bezitten wordt een nultarief toegekend. Voor andere ondernemingen die eveneens een dergelijke overeenkomst of vergunning hebben, is een verlaagd tarief van toepassing. De toepassingsregels en de datum van inwerkingtreding van deze differentiatie zullen worden bepaald bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Om het nultarief te genieten, moeten de bedrijven aan bepaalde voorwaarden voldoen die in het koninklijk besluit zijn verduidelijkt. Ten eerste moet, « de aankoop van energieproducten en elektriciteit door een bedrijf (...) ten minste 3% van de productiewaarde uitmaken of de door dit bedrijf verschuldigde nationale energiebelasting (...) ten minste 0,5% van de toegevoegde waarde bedragen » (art. 2, § 1, b). Ten tweede moet « het bedrijf (...) overeenkomsten, regelingen inzake verhandelbare vergunningen of gelijkwaardige regelingen aangaan die bijdragen tot de verwezenlijking van milieubeschermingsdoelstellingen of een grotere energie-efficiëntie die grosso modo gelijkwaardig zijn aan wat zou zijn bereikt indien het zakelijk tarief-andere bedrijven gehanteerd was ». (art. 2, § 2). Om het verminderd tarief te genieten, is alleen de tweede voorwaarde van toepassing.

Hetzelfde koninklijk besluit voert ten slotte een specifiek accijnstarief in voor de sectoren van het vervoer van personen en goederen. Deze professionele sectoren worden voor de door hen gebruikte gasolie met een laag zwavelgehalte vrijgesteld van de verhogingen van de bijzondere accijns na 1 januari 2004.

In tabel II worden de thans van kracht zijnde tarieven vergeleken met de minimumbelastingniveaus die in de richtlijn werden vastgelegd.

14 BS van 5 maart 2004.

15 BS van 5 maart 2004.

Tabel I

Belasting van energieproudukten en elektriciteit: toestand in België op 25 maart 2003 en door de richtlijn voorziene niveaus (in euro)

Product	Accijns	Bijzondere accijns	Controle-retributie	Bijdrage op de energie	Totale belasting	Totale belasting BTW inbegrepen	Minimum-niveaus	Minimum-niveaus BTW inbegrepen	Vershil	Vershil in % van de minimum-niveaus	Vershil BTW inbegrepen
Gelode benzine	294,9933	256,8177	0	13,6341	565,4451	684,1886	421	509,4100	144,4451	34%	174,7786
Ongelode benzine met laag gehalte aan zwavel en aromatische verbindingen	245,4146	248,1414	0	13,6341	507,1901	613,7000	359	434,3900	148,1901	41%	179,3100
Ongelode benzine met hoog gehalte aan zwavel en aromatische verbindingen	245,4146	263,0150	0	13,6341	522,0637	631,6971	359	434,3900	163,0637	45%	197,3071
Kerosine gebruikt als motorbrandstof	294,9933	256,8177	0	13,6341	565,4451	684,1886	302	365,4200	263,4451	87%	318,7686
Kerosine voor industriële en commerciële toepassingen	18,5920	0	0	0	18,5920	22,4963	21	25,4100	-2,408	-11%	-2,9137
Kerosine voor verwarmingsdoeleinden	0	0	0	12,8905	12,8905	15,5975	0	0,000	12,8905	-	15,5975
Gasolie met laag zwavelgehalte gebruikt als motorbrandstof	198,3148	91,7206	0	0	290,0354	350,9428	302	365,4200	-11,9646	-4%	-14,4772
Gasolie met hoog zwavelgehalte gebruikt als motorbrandstof	198,3148	106,5942	0	0	304,909	368,9399	302	365,4200	2,909	1%	3,5199
Gasolie voor industriële en commerciële toepassingen	18,5920	0	0	0	18,5920	22,4963	21	25,4100	-2,408	-11%	-2,9137
Huisbrandolie met hoog zwavelgehalte vanaf 1/1/2007	0	0	5	8,4284	13,4284	16,2484	21	25,4100	-7,5716	-36%	-9,1616
Huisbrandolie met hoog zwavelgehalte	0	0	5	8,4284	13,4284	16,2484	10	12,1000	3,4284	34%	4,1484
LPG en methaan gebruikt als motorbrandstof	0	0	0	0	0	0,0000	125	151,2500	-125	-100%	-151,2500
LPG en methaan voor industriële en commerciële toepassingen	37,1840	0	0	0	37,1840	44,9926	41	49,6100	-3,816	-9%	-4,6174
LPG voor verwarmingsdoeleinden : propaan	0	0	0	17,1047	17,1047	20,6967	0	0,0000	17,1047	-	20,6967
LPG voor verwarmingsdoeleinden : butaan	0	0	0	17,3525	17,3525	20,9965	0	0,0000	17,3525	-	20,9965
Zware stookolie	13,0	0	0	0	13	15,7300	15	18,1500	-2	-13%	-2,4200
Aardgas gebruikt als motorbrandstof	0	0	0	0	0	0,0000	2,6	3,1460	-2,6	-100%	-3,1460
Aardgas voor industriële en commerciële doeleinden	0	0	0	0	0	0,0000	0,3	0,3630	-0,3	-100%	-0,3630
Aardgas voor verwarmingsdoeleinden (NH1-NH2) (Richtl.: niet-zakelijk gebruik)	0	0	0	0	0,33890	0,4101	0,3	0,3630	0,0389	13%	0,0471
Aardgas voor verwarmingsdoeleinden (NH3) (RI.:zakelijk gebruik)	0	0	0	0	0	0,0000	0,15	0,1815	-0,15	-100%	-0,1815
Electriciteit - laagspanning (RI.: zakelijk gebruik)	0	0	0	1,3684	1,3684	1,6558	0,5	0,6050	0,8684	174%	1,0508
Electriciteit - laagspanning (RI.: niet-zakelijk gebruik)	0	0	0	1,3684	1,3684	1,6558	1	1,2100	0,3684	37%	0,4458
Electriciteit - hoogspanning (RI.: zakelijk gebruik)	0	0	0	0	0	0,0000	0,5	0,6050	-0,5	-100%	-0,6050
RI.: Kolen en cokes (zakelijk gebruik)	0	0	0	0	0	0,0000	0,15	0,1815	-0,15	-100%	-0,1815
RI.: Kolen en cokes (niet-zakelijk gebruik)	0	0	0	0	0	0,0000	0,3	0,3630	-0,3	-100%	-0,3630

- De bedragen worden uitgedrukt in euro per 1.000 liter, behalve voor LPG en zware stookolie (euro per 1.000 kg), aardgas en kolen (euro per gigajoule), en elektriciteit (euro per MWh).

Tabel II
Belasting van energieproducten en elektriciteit: toestand op 1 juni 2004
(Tarieven in euro per 1.000 liter, tenzij anders vermeld)

Product	Accijns	Bijzondere accijns	Bijdrage op de energie	Totaal	Totaal BTW inbegrepen	Minimum-niveaus	Minimum-niveaus BTW inbegrepen	Verschil	Verschil in % van de minimum-niveaus	Verschil BTW inbegrepen
A. Gelode benzine	294,9933	256,8177	0	551,8110	667,6913	421	509,4100	130,811	31%	158,2813
B. Ongelode benzine ≥ 98 octaan										
1. Hoog gehalte aan zwavel en aromatische verbindingen	245,4146	283,2150	28,6317	557,2613	674,2862	359	434,3900	198,2613	55%	239,8962
2. Laag gehalte aan zwavel en aromatische verbindingen	245,4146	268,3414	28,6317	542,3877	656,2891	359	434,3900	183,3877	51%	221,8991
C. Andere ongelode benzine	245,4146	268,3414	28,6317	542,3877	656,2891	359	434,3900	183,3877	51%	221,8991
D. Kerosine										
1. Gebruikt als motorbrandstof	294,9933	256,8177	28,6317	580,4427	702,3357	302	365,4200	278,4427	92%	336,9157
2. Gebruikt als motorbrandstof voor industriële en commerciële doeleinden (1)				0						
- energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling (2)	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling (2)	9,2960	1,2040	0	10,5000	12,7050	10,5	12,7050	0	0%	0
- andere	18,5920	2,4080	0	21,0000	25,4100	21	25,4100	0	0%	0
3. Gebruikt als verwarmingsbrandstof										
3.1. Zakelijk gebruik										
- energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling	0	0	8,9738	8,9738	10,8583	0	0	8,9738	-	10,8583
- andere bedrijven	0	0	17,9475	17,9475	21,7165	0	0	17,9475	-	21,7165
3.2. Niet-zakelijk gebruik	0	0	17,9475	17,9475	21,765	0	0	17,9475	-	21,7165

- (1) *Onder fiscale controle gebruikte kerosine voor stationaire motoren, installaties en machines die worden gebruikt in de bouw, de weg- en waterbouw en voor openbare werken alsmede voor voertuigen bestemd om buiten de openbare weg te worden gebruikt of waarvoor geen vergunning is verleend voor overwegend gebruik op de openbare weg.*
- (2) *Enkel voor stationaire motoren en installaties die worden gebruikt in de bouw, de weg- en waterbouw en voor openbare werken.*

Product	Accijns	Bijzondere accijns	Bijdrage op de energie	Totaal	Totaal BTW inbegrepen	Minimum-niveaus	Minimum-niveaus BTW inbegrepen	Verschil	Verschil in % van de minimum-niveaus	Verschil BTW inbegrepen
E. Gasolie met zwavelgehalte van meer dan 50 mg/kg										
1. Gebruikt als motorbrandstof (1)	198,3148	127,6942 (1)	14,8736	340,8826 (1)	412,4679	302	365,4200	38,8826	13%	47,0479
2. Gebruikt als motorbrandstof voor industriële en commerciële doeleinden (2)										
- energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling (3)	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling (3)	9,2960	1,2040	0	10,5000	12,7050	10,5	12,7050	0	-	0
- andere	18,5920	2,4080	0	21,0000	25,4100	21	25,4100	0	0%	0
3. Gebruikt als verwarmingsbrandstof										
3.1. Zakelijk gebruik										
- energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling	0	0	5,0000 (4) + 4,2427	9,2427	11,1837	10,5	12,7050	-1,2573	-12%	-1,5213
- andere bedrijven	0	0	10,0000 (4) + 8,4854	18,4854	22,3673	21	25,4100	-2,5146	-12%	-3,0427
3.2. Niet-zakelijk gebruik	0	0	10,0000 (4) + 8,4854	18,4854	22,3673	10	12,100	8,4854	85%	10,2673

- (1) Gasolie gebruikt als motorbrandstof en bestemd voor de behoeften van de gewestelijke maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer wordt vrijgesteld van de bijzondere accijns ten belope van € 49,5787 per 1.000 l.
- (2) Onder fiscale controle gebruikte gasolie voor stationaire motoren, installaties en machines die worden gebruikt in de bouw, de weg- en waterbouw en voor openbare werken alsmede voor voertuigen bestemd om buiten de openbare weg te worden gebruikt of waarvoor geen vergunning is verleend voor overwegend gebruik op de openbare weg.
- (3) Enkel voor stationaire motoren en installaties die worden gebruikt in de bouw, de weg- en waterbouw en voor openbare werken.
- (4) Controleretriëbutie

Product	Accijns	Bijzondere accijns	Bijdrage op de energie	Totaal	Totaal BTW inbegrepen	Minimum-niveaus	Minimum-niveaus BTW inbegrepen	Vershil	Vershil in % van de minimum-niveaus	Vershil BTW inbegrepen
F. Gasolie met zwavelgehalte van niet meer dan 50 mg/kg										
1. Gebruikt als motorbrandstof (1)(5)	198,3148	116,5206 (1)	14,8736	329,7090 (1)	398,9479	302	365,4200	27,709	9%	33,5279
2. Gebruikt als motorbrandstof voor industriële en commerciële doeleinden (2)										
- energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling (3)	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling (3)	9,2960	1,2040	0	10,5000	12,7050	10,5	12,7050	0	-	0
- andere	18,5920	2,4080	0	21,0000	25,4100	21	25,4100	0	0%	0
3. Gebruikt als verwarmingsbrandstof										
3.1. Zakelijk gebruik										
- energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling	0	0	5,0000 (4) + 3,5511	8,5511	10,3468	10,5	12,7050	-1,9489	-19%	-2,3582
- andere bedrijven	0	0	10,0000 (4) + 7,1022	17,1022	20,6937	21	25,4100	-3,8978	-19%	-4,7163
3.2. Niet-zakelijk gebruik	0	0	10,0000 (4) + 7,1022	17,1022	20,6937	10	12,1000	7,1022	71%	8,5937

- (1) Gasolie gebruikt als motorbrandstof en bestemd voor de behoeften van de gewestelijke maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer wordt vrijgesteld van de bijzondere accijns ten belope van € 49,5787 per 1.000 l.
- (2) Onder fiscale controle gebruikte gasolie voor stationaire motoren, installaties en machines die worden gebruikt in de bouw, de weg- en waterbouw en voor openbare werken alsmede voor voertuigen bestemd om buiten de openbare weg te worden gebruikt of waarvoor geen vergunning is verleend voor overwegend gebruik op de openbare weg.
- (3) Enkel voor stationaire motoren en installaties die worden gebruikt in de bouw, de weg- en waterbouw en voor openbare werken.
- (4) Controleretriëutie
- (5) Bijzondere accijns van € 91,7206 en totale accijnzen van € 304,9090 per 1.000 l voor onder andere taxi's, autobussen en autocars alsmede voertuigen met een maximaal toegelaten massa van minstens 7,5 ton bestemd voor het vervoer van goederen.

Product	Accijns	Bijzondere accijns	Bijdrage op de energie	Totaal	Totaal BTW inbegrepen	Minimum-niveaus	Minimum-niveaus BTW inbegrepen	Verschil	Verschil in % van de minimum-niveaus	Verschil BTW inbegrepen
G. Zware stookolie (EUR per 1.000 kg) (5)										
1. Zakelijk gebruik										
- energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling	6,5000	1,0000	0	7,5000	9,0750	7,5	9,0750	0	0%	0
- andere bedrijven	13,0000	2,0000	0	15,0000	18,1500	15	18,1500	0	0%	0
2. Niet-zakelijk gebruik	13,0000	2,0000	0	15,0000	18,1500	15	18,1500	0	0%	0
H. Vloeibaar petroleumgas (EUR per 1.000 kg)										
1. Gebruikt als motorbrandstof	0	0	0	0	0	125	151,2500	-125	-100%	-151,2500
2. gebruikt als motorbrandstof voor industriële en commerciële doeleinden (1)										
- energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling (2)	0	0	0	0	0	41	49,6100	-41	-100%	-49,6100
- bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling (2)	18,5920	1,9080	0	20,5000	24,8050	20,5	24,8050	0	0%	0
- andere	37,1840	3,8160	0	41,0000	49,6100	41	49,6100	0	0%	0
3. Gebruikt als verwarmingsbrandstof										
3.1. Zakelijk gebruik										
- energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling	0	0	8,5523 (3) of	8,5523 (3) of	10,3483 (3) of	0	0	8,5523 (3) of	-	10,3483 (3) of
- andere bedrijven	0	0	8,6762 (4) 17,1047 (3)	8,6762 (4) 17,1047 (3)	10,4982 (4) 20,6967 (3)	0	0	8,6762 (4) 17,1047 (3)	-	10,4982 (4) 20,6967 (3)
	0	0	of 17,3525 (4)	of 17,3525 (4)	of 20,9965 (4)	0	0	of 17,3525 (4)	-	of 20,9965 (4)
	0	0	of 17,1047 (3)	of 17,1047 (3)	of 20,6967 (3)	0	0	of 17,1047 (3)	-	of 20,6967 (3)
	0	0	17,3525 (4)	17,3525 (4)	20,9965 (4)	0	0	17,3525 (4)	-	20,9965 (4)
3.2. Niet-zakelijk gebruik										
	0	0	17,1047 (3) of 17,3525 (4)	17,1047 (3) of 17,3525 (4)	20,6967 (3) of 20,9965 (4)	0	0	17,1047 (3) of 17,3525 (4)	-	20,6967 (3) of 20,9965 (4)

(1) *Onder fiscale controle gebruikte LPG voor bepaalde werkzaamheden in de landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouw, voor stationaire motoren, installaties en machines die worden gebruikt in de bouw, de weg- en waterbouw en voor openbare werken alsmede voor voertuigen bestemd om buiten de openbare weg te worden gebruikt of waarvoor geen vergunning is verleend voor overwegend gebruik op de openbare weg.*

(2) *Enkel voor stationaire motoren en installaties die worden gebruikt in de bouw, de weg- en waterbouw en voor openbare werken.*

(3) *butaan*

(4) *propaan*

(5) *Tot 31.12.2004 vrijstelling van accijns en bijzondere accijns voor zware stookolie gebruikt onder belastingcontrole voor land-, bos- en tuinbouwwerkzaamheden en de zoetwatervisteelt.*

Product	Accijns	Bijzondere accijns	Bijdrage op de energie	Totaal	Totaal BTW inbegrepen	Minimum-niveaus	Minimum-niveaus BTW inbegrepen	Vershil	Vershil in % van de minimum-niveaus	Vershil BTW inbegrepen
I. Aardgas (EUR per MWh) (2)										
1. Gebruikt als motorbrandstof										
- totale jaarlijkse geleverde hoeveelheid per eindgebruiker $\geq 976,944$ MWh	0	0	0	0	0	9,36	11,3288	-9,3626	-100%	-11,3288
- totale jaarlijkse geleverde hoeveelheid per eindgebruiker $< 976,944$ MWh	0	0	1,1589	1,1589	1,4023	9,36	11,3288	-8,2037	-88%	-9,9265
2. Gebruikt als motorbrandstof voor industriële en commerciële doeleinden (1)										
- totale jaarlijkse geleverde hoeveelheid per eindgebruiker $\geq 976,944$ MWh	0	0	0	0	0	1,08	1,3072	-1,0803	-100%	-1,3072
- totale jaarlijkse geleverde hoeveelheid per eindgebruiker $< 976,944$ MWh	0	0	1,1589	1,1589	1,4023	1,08	1,3072	0,0785	7%	0,0951
3. Gebruikt als verwarmingsbrandstof										
- totale jaarlijkse geleverde hoeveelheid per eindgebruiker $\geq 976,944$ MWh	0	0	0	0	0	0,54	0,6536	-0,5401	-100%	-0,6536
- totale jaarlijkse geleverde hoeveelheid per eindgebruiker $< 976,944$ MWh	0	0	1,1589	1,1589	1,4023	1,08	1,3072	0,0785	7%	0,0951
J. Kolen en cokes (EUR per 1.000 kg) (3)										
1. Zakelijk gebruik										
- energie-intensieve bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0
- bedrijven met overeenkomst of vergunning milieudoelstelling	0	4,3263	0	4,3263	5,2348	2,20	2,4618	2,1282	97%	2,7730
- andere bedrijven	0	8,6526	0	8,6526	10,4696	4,40	4,9237	4,2564	97%	5,5460
2. Niet-zakelijk gebruik	0	8,6526	0	8,6526	10,4696	8,79	9,8474	-0,1396	-2%	0,6223
K. Elektriciteit (EUR per MWh)										
1. Tarief hoogspanning	0	0	0	0	0	0,50	0,6050	-0,5	-100%	-0,6050
2. Tarief laagspanning	0	0	1,9088	1,9088	2,3096	1,00	1,2100	0,9088	91%	1,0996

(1) *Onder fiscale controle gebruikt aardgas voor bepaalde werkzaamheden in de landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouw, voor stationaire motoren, installaties en machines die worden gebruikt in de bouw, de weg- en waterbouw en voor openbare werken alsmede voor voertuigen bestemd om buiten de openbare weg te worden gebruikt of waarvoor geen vergunning is verleend voor overwegend gebruik op de openbare weg.*

(2) *De minima van de richtlijn werden als volgt omgerekend : 1 GJ = 0,2777 MWh*

(3) *Bij gebrek aan nauwkeuriger gegevens en alhoewel het om twee verschillende producten gaat, werden de minima van de richtlijn als volgt omgerekend 1 GJ = 0,0341 t.e.c.*

Uit deze tabel blijkt dat in de meeste gevallen de belasting hoger ligt, en soms zelfs veel hoger, dan de communautaire minimumtarieven. Voornamelijk dient de belasting van LPG en van aardgas nog te worden uitgebreid tot bepaalde vormen van gebruik, maar België geniet terzake nog een vrijstelling tot 31 december 2006. Ook de hoogspanningselektriciteit zou belast moeten worden.

2.3.2 *Op de sectoren van het bedrijfsleven*

In een in februari 2003 gepubliceerde studie (16) heeft het Federaal Planbureau de belangrijkste effecten van de verhoging van de energieheffingen op de Belgische economie berekend. In een van de scenario's werd het voorstel van Europese richtlijn in zijn versie van juni 2002 toegepast. Aangezien de minimumtarieven op dat ogenblik dezelfde waren als in de definitieve versie van de richtlijn en de verschillen op het vlak van de vrijstellingen en belastingverlagingen onbelangrijk schijnen, kan aangenomen worden dat de resultaten van deze berekeningen ook gelden voor de toepassing van de richtlijn in haar huidige vorm (17).

De besluittrekkingen van de studie omtrent de weerslag van de belastingverhogingen (bij ongewijzigd gedrag): « *Ex ante* blijven de extra inkomsten (zonder BTW) beperkt tot € 224 miljoen (0,07% van het BBP), met prijsstijgingen van 1,65% (elektriciteit onder hoogspanning) tot 4,4% (zware stookolie) (...) De bijkomende heffing zou, in dalende volgorde van belang, betrekking hebben op transport (36 %) (18), industrie (27 %), diensten (meer dan 23 %) en gezinnen (15%, betreft verwarming en verlichting). De ondernemingen zouden in totaal 170 miljoen aan bijkomende energieheffingen betalen (met inbegrip van de heffingen op diesel) en de gezinnen niet meer dan 53 miljoen. » (19).

2.4 **Beoordeling**

Aangezien de richtlijn de vrucht is van lange en moeizame onderhandelingen, zou het misplaatst zijn er lichtzinnig kritiek op te uiten. Toch dient toegegeven te worden dat de inhoud van deze richtlijn vanuit het standpunt van België en van de milieubescherming tegenvalt, evenwel met zekere nuances.

Zoals reeds gezegd heeft de toepassing van de minimumbelastingniveaus maar een betrekkelijk beperkte weerslag in België. Volgens de hierboven vermelde studie zou de CO₂-uitstoot in 2010 slechts 0,39 % of 0,47 % lager liggen (naar gelang van de recyclagemodaliteiten van de ontvangsten) dan wat zij zonder richtlijn was geweest (20). Hoe dan ook kunnen de tarieven worden bepaald boven de vastgestelde minima, zoals dat voor bepaalde producten reeds het geval is. De richtlijn is overigens vatbaar voor wijzigingen in de zin van een verhoging van de minimumtarieven.

16 BOSSIER, F., VANHOREBEEK, F., *De economische effecten van diverse modaliteiten van energieheffingen in België*, Federaal Planbureau, Working Paper 5-03, Februari 2003

17 Er valt te noteren dat de omzetting van de richtlijn er onder meer toe zal leiden dat sommige bedrijven, door toedoen van de vrijstellingen en belastingverlagingen, minder energiebelastingen zullen betalen dan in het verleden, wat in de studie van het Federaal Planbureau zeker niet overwogen was.

18 Het gaat over de transportfunctie voor rekening van derden en voor eigen rekening (gezinnen en bedrijven).

19 *Op cit.*, p. 6.

20 *Op cit.*, p. 72.

Anderzijds weerspiegelen deze minimumbelastingniveaus niet de vervuilende emissies (in het bijzonder inzake CO₂) van de verschillende energiedragers. Zij verschillen, voor een gegeven energiedrager, van het gebruik dat ervan wordt gemaakt: motorbrandstof of verwarmingsbrandstof, zakelijk gebruik of niet. Deze tekortkomingen houden natuurlijk niet in dat de richtlijn geen aanspraak kan maken op een invloed op het leefmilieu. Het is in dat opzicht niet onverschillig dat de minimumbelastingniveaus van toepassing zijn op fysieke eenheden van het product en niet op de waarde ervan.

Ten slotte gaan de minimumniveaus gepaard met belastingverminderingen en -vrijstellingen, onder meer ten gunste van de energie-intensieve bedrijven. Op deze wijze werd een evenwicht gezocht tussen enerzijds de leefmilieuoverwegingen en anderzijds het behoud van de competitiviteit van de ondernemingen. Men mag hierbij immers niet vergeten dat slechts een deel van de industrielanden momenteel Kyotoverplichtingen aangingen. Het heeft bovendien, gezien de impact van de uitstoot van broeikasgassen zich op wereldniveau situeert, weinig zin in de EU bedrijven te sluiten wanneer hun concurrenten elders in de wereld op een meer vervuilende wijze kunnen verder werken.

Herinneren wij er ook aan dat de richtlijn slechts een vrijstelling aan energie-intensieve bedrijven toestaat indien zij onderworpen zijn aan een stelsel van verhandelbare vergunningen of wanneer zij onderhandelde overeenkomsten sluiten met de overheid. Welnu, de ondernemingen van verschillende energie-intensieve industriële sectoren zullen vanaf 1 januari 2005 deelnemen aan de Europese markt van verhandelbare vergunningen, wat in een te onderzoeken mate de invloed van de vrijstellingen waarvan deze sectoren in de richtlijn genieten, zou moeten compenseren. De tweede voorwaarde, het sluiten van onderhandelde overeenkomsten, houdt ook een interessante tegenprestatie voor de vrijstelling in.

3. Milieuheffingen op federaal niveau

Verschillende belastingen die op federaal niveau geïnd worden, behoren tot de categorie van milieuheffingen, in de zin die Eurostat aan deze begrippen geeft. Zij worden hieronder uitvoeriger behandeld, op basis van de laatste versie van het Fiscaal Memento (21) dat door de FOD Financiën wordt gepubliceerd (met aanpassing van de bedragen teneinde de toestand per 1 juni 2004 te weerspiegelen).

Benevens deze belastingen zijn er uiteraard afwijkende bepalingen bij de personenbelasting en de vennootschapsbelasting die van aard zijn om een gunstige invloed uit te oefenen op het leefmilieu. Onder alle fiscale uitgaven die officieel geregistreerd zijn (22) hebben meerdere ervan dat kenmerk. De toepassingswijzen voor de investeringsaftrek voor energiebesparende investeringen, die zowel op particulieren als op vennootschappen betrekking hebben, zijn voldoende gekend zodat er hier niet op teruggekomen wordt. Het zou nochtans de moeite lonen te onderzoeken of deze bepalingen coherent zijn met de belastingverminderingen die door de richtlijn voorzien worden ten gunste van energie-intensieve bedrijven en in het geval van onderhandelde overeenkomsten (zie 2.2.3).

21 Kan worden geraadpleegd op de website www.docufin.fgov.be en gedownload als pdf-bestand.

22 KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS, Rijksmiddelenbegroting voor het begrotingsjaar 2002, *Bijlage, Inventaris 2001 van de vrijstellingen, aftrekken en verminderingen die de ontvangsten van de Staat beïnvloeden* DOC 50 1447/009, 31 maart 2004.

Vermelden wij tevens twee andere beschikkingen die werden goedgekeurd in het kader van de wet van 10 augustus 2001 houdende hervorming van de personenbelasting. In de eerste beschikking werden de aftrekbare beroepskosten voor het woon-werkverkeer forfaitair vastgelegd op € 0,15/km, zelfs indien de werkelijke kosten lager zijn, dit met de bedoeling de belastingplichtige aan te moedigen dergelijke verplaatsingen op een andere wijze te doen dan met de auto. Terwijl een dergelijke aftrek tot dan enkel betrekking had op de verplaatsingen met personenauto's, auto's voor dubbel gebruik of minibussen, is hij thans van toepassing op alle vervoerwijzen: te voet, per fiets, met het openbaar vervoer of zelfs met « carpooling ». De maximumafstand die thans in aanmerking wordt genomen, bedraagt 100 km heen/terug.

De andere beschikking beoogt de belastingplichtige die in zijn woonhuis een of meerdere nauwkeurig bepaalde werken heeft laten uitvoeren met het oog op energiebesparing. Hij geniet dan een belastingvermindering die, naar gelang van de aard van de uitgave, gelijk is aan 15 % of 40 % van het uitgegeven bedrag. De belastingvermindering mag niet meer bedragen dan € 500 per woonhuis. Dit bedrag kan worden verhoogd tot € 1.000 indien na een jaar van toepassing van de maatregel blijkt dat de budgettaire marge (van ongeveer € 40 miljoen) niet opgebruikt is. Deze maatregel is van toepassing vanaf aanslagjaar 2004.

Herinneren wij er overigens aan dat de geleidelijke afschaffing van de accijnscompenserende belasting besloten werd in het kader van de programmawet van 5 augustus 2003.

3.1 Accijnzen op energieproducten en elektriciteit

De accijnzen zijn indirecte belastingen op het verbruik of gebruik van bepaalde producten, zowel vervaardigd in het binnenland als afkomstig uit de Lidstaten van de Europese Unie of ingevoerd uit derde landen tot de Unie. Men onderscheidt (23) de accijnzen, die gemeenschappelijk zijn voor België en het Groothertogdom Luxemburg, de bijzondere accijnzen, die eigen zijn aan België, de controleretributie (enkel op huisbrandolie) en de bijdrage op de energie. De totale accijns is de som van deze categorieën.

De huidige tarieven werden reeds vermeld in tabel II, waar de lezer ze kan raadplegen.

Er zijn vrijstellingen (indien niet anders bepaald) voor :

- a. energieproducten die worden gebruikt voor andere doeleinden dan als motorbrandstof of verwarmingsbrandstof;
- b. het duaal gebruik van energieproducten (gebruik zowel als verwarmingsbrandstof als voor andere doeleinden dan als motor- of verwarmingsbrandstof, bv. het gebruik van energieproducten voor chemische reductie of elektrolytische en metallurgische procédés);
- c. elektriciteit die voornamelijk wordt gebruikt voor chemische reductie en elektrolytische en metallurgische procédés;
- d. gebruik van elektriciteit die meer dan 50% van de kosten van een product veroorzaakt;
- e. energieproducten en elektriciteit gebruikt voor mineralogische procédés;
- f. energieproducten en elektriciteit die worden gebruikt voor de productie van elektriciteit en elektriciteit die wordt gebruikt tot instandhouding van het vermogen elektriciteit te produceren;

23 Het koninklijk besluit van 29 februari 2004 tot wijziging van de wet van 22 oktober 1997 betreffende de structuur en de accijnstarieven inzake minerale olie (BS van 5 maart 2004) heeft immers de benaming “accijnzen” uitgebreid tot de controleretributie op huisbrandolie en de bijdrage op de energie.

- g. energieproducten die worden geleverd voor gebruik als motorbrandstof of verwarmingsbrandstof voor de luchtvaart, particuliere plezierluchtvaart daaronder begrepen (vrijstelling beperkt tot reactiemotorbrandstof) (24);
- h. energieproducten die worden geleverd voor gebruik als motorbrandstof of verwarmingsbrandstof voor de vaart op communautaire wateren (met inbegrip van de visserij), en aan boord van de vaartuigen opgewekte elektriciteit. Voor de particuliere pleziervaartuigen: enkel voor gasolie (25).

Tevens zijn er vrijstellingen voor minerale oliën gebruikt onder belastingcontrole (indien niet anders bepaald) :

- a. bij proefprojecten voor de technologische ontwikkeling van milieuvriendelijke producten (o.a. met betrekking tot brandstoffen uit hernieuwbare bronnen);
- b. bij de vervaardiging, de ontwikkeling, het testen en het onderhoud van luchtvaartuigen en schepen;
- c. voor de binnenvaart, met inbegrip van de particuliere pleziervaart (26);
- d. voor het personen- en goederenverkeer per spoor;
- e. uitsluitend voor land-, tuin- en bosbouwwerkzaamheden en in de zoetwatervisteelt;
- f. bij baggerwerken in bevaarbare waterlopen en in havens;
- g. als brandstof voor verwarming, voor zover het afgewerkte olie betreft die wordt hergebruikt, hetzij direct na terugwinning, hetzij na recycling, en waarvan op het hergebruik rechten worden geheven.

Voor c tot f hierboven is de vrijstelling beperkt tot leveringen van gasolie en kerosine. Voor e hierboven zijn er nog bijkomende voorwaarden en beperkingen inzake het gebruik.

3.2 Controleretributie op huisbrandolie

Het koninklijk besluit van 29 februari 2004 tot wijziging van de wet van 22 oktober 1997 betreffende de structuur en de accijnstarieven inzake minerale olie (BS van 5 maart 2004) heeft de benaming « accijnzen » uitgebreid tot de controleretributie op huisbrandolie. Zij werd hierboven samen met de accijnzen besproken (punt 3.1).

24 Hierbij dient vermeld te worden dat de vrijstelling ten behoeve van de particuliere plezierluchtvaart door de richtlijn niet vereist wordt (zie hierboven, 2.2.3).

25 De vrijstelling ten behoeve van de particuliere pleziervaartuigen wordt door de richtlijn niet vereist (zie hierboven, 2.2.3).

26 De vrijstelling ten behoeve van de particuliere pleziervaart wordt door de richtlijn niet vereist (zie hierboven, 2.2.3).

3.3 Bijdrage op de energie

Het koninklijk besluit van 29 februari 2004 tot wijziging van de wet van 22 oktober 1997 betreffende de structuur en de accijnstarieven inzake minerale olie (BS van 5 maart 2004) heeft de benaming « accijnzen » uitgebreid tot de bijdrage op de energie. Zij werd hierboven samen met de accijnzen besproken (punt 3.1).

3.4 Milieutaksen

Milieutaksen zijn met accijnzen gelijkgestelde taksen die bij het in het verbruik brengen van bepaalde producten worden geheven omwille van de schade die die producten aan het milieu worden geacht te berokkenen. Zij zijn erop gericht de relatieve prijzen te wijzigen teneinde de verbruikers ertoe aan te sporen op zoek te gaan naar minder vervuilende vervangproducten.

De in beginsel aan milieutaks onderworpen productgroepen zijn: verpakkingen van dranken, wegwerffototoestellen; batterijen en verpakkingen van een aantal beroepsmatige nijverheidsproducten (inkten, lijmen en oplosmiddelen).

3.4.1 Drankverpakkingen

Op 1 april 2004 werd de milieutaks op verpakkingen van dranken vervangen door een verpakkingsheffing geheven bij de inverbruikstelling van dranken verpakt in individuele verpakkingen voor eenmalig gebruik.

Bedrag: € 9,8537 per hectoliter product dat verpakt is in individuele verpakkingen.

Verpakkingen die hoofdzakelijk zijn vervaardigd uit hout, aardewerk, porselein of kristal zijn vrijgesteld.

Herbruikbare verpakkingen zijn niet onderworpen aan de verpakkingsheffing, mits de volgende voorwaarden in acht worden genomen. Zij moeten:

- minstens zevenmaal hervuld kunnen worden;
- worden opgehaald via een statiegeldstelsel (minimum € 0,16 voor verpakkingen van meer dan 0,5 l en € 0,08 voor verpakkingen van ten hoogste 0,5 l) ;
- daadwerkelijk worden hergebruikt.

3.4.2 Wegwerffototoestellen

Bedrag: € 7,44 per stuk

Vrijstelling: mits 80% van het gewicht van de bij de ontwikkelingslaboratoria ingezamelde toestellen wordt hergebruikt of gerecycled.

3.4.3 Batterijen

- Bedrag: € 0,50 per batterij
- Behalve: - batterijen en accu's specifiek ontworpen voor de actieve medische hulpmiddelen, waaronder de implanteerbare medische hulpmiddelen evenals batterijen en accu's die worden geleverd met deze actieve medische hulpmiddelen met het oog op het eerste gebruik;
- accu's bestemd voor de voortbeweging of de aandrijving van motorvoertuigen met uitzondering van die welke worden gebruikt in speelgoed.
- Vrijstellingen: - wanneer de batterijen worden onderworpen aan een systeem van statiegeld of retourpremie van minstens € 0,24/stuk en aan de koper een bewijs van aankoop in België wordt afgeleverd;
- of wanneer een ophaal- en recyclagesysteem wordt opgezet waardoor per jaar volgende hoeveelheden worden opgehaald (uitgedrukt in gewichtspercentage van de tijdens hetzelfde jaar op de Belgische markt gebrachte batterijen):
- | | | |
|------------------|---|-------|
| 2002 | : | 60% |
| 2003 | : | 62,5% |
| 2004 en volgende | : | 65% |
- en mits de opgehaalde batterijen vervolgens op een ecologisch verantwoorde en economisch haalbare wijze worden verwerkt.
- Batterijen die kwikoxide bevatten, kunnen deze vrijstellingen niet genieten.

3.4.4 Verpakkingen van sommige beroepsmatig gebruikte inkten, lijmen en oplosmiddelen

Om belastbaar te zijn moet het gaan om:

- verpakkingen van bepaalde door de wet vermelde producten;
- bovendien moet de inhoudsmaat van die verpakkingen groter zijn dan:
 - voor de beoogde oplosmiddelen: 5 liter;
 - voor de beoogde lijmen : 10 liter;
 - voor de beoogde inkten : 2,5 liter.

Tarief: voor de verpakkingen van de beoogde:

- oplosmiddelen : € 0,6197 per begonnen schijf van 5 liter;
- lijmen : € 0,6197 per begonnen schijf van 10 liter;
- inkten : € 0,6197 per begonnen schijf van 2,5 liter.

Evenwel is de taks in alle gevallen beperkt tot € 12,3947 per verpakking.

Vrijstelling: wanneer de verpakking wordt ingezameld via een aan de aard van het product aangepast stelsel van statiegeld, retourpremie, verpakkingskrediet of ophaling.

3.5 Accijnscompenserende belasting

Deze jaarlijkse belasting, waarvan de geleidelijke afschaffing werd voorzien door de programmawet van 5 augustus 2003, wordt geheven op de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen met gasolienmotor (dieselmotor).

De belasting wordt berekend in functie van het belastbaar vermogen in PK. De tarieven voor aanslagjaar 2004 zijn:

PK	Bedrag in €	PK	Bedrag in €	PK	Bedrag in €
4 en minder	11,28	10	84,72	16	623,88
5	17,40	11	113,88	17	774,48
6	30,96	12	142,92	18	924,96
7	44,28	13	264,24	19	1.075,44
8	57,84	14	415,08	20	1.226,28
9	71,40	15	473,16	per bijkomende PK	67,56

Ziekenauto's, voertuigen als persoonlijk vervoermiddel gebruikt door groot-oorlogsinvaliden of door gebrekkigen, autovoertuigen die uitsluitend worden aangewend, hetzij tot een taxidienst, hetzij tot verhuring met bestuurder, personenauto's en auto's voor dubbel gebruik van meer dan 25 jaar oud alsmede militaire voertuigen uit verzamelingen van meer dan 30 jaar oud die aan een forfaitaire belasting onderworpen zijn, zijn vrijgesteld van de accijnscompenserende belasting.

De accijnscompenserende belasting is niet onderhevig aan de jaarlijkse indexatie. Tevens wordt er geen opdecim ten behoeve van de gemeenten op geheven.

Het feit dat de tarieven van de ACOB variëren naargelang van het fiscale vermogen van het voertuig alsmede de toepassingswijzen van bepaalde vrijstellingen, wijzen op de afwezigheid van een milieuoogpunt. Hoe dan ook, in het kader van de programmawet van 5 augustus 2003 werd beslist de ACOB geleidelijk af te schaffen met het oog op een verschuiving van vaste kosten naar variabele kosten. Deze beslissing past volkomen in het kader van een leefmilieubeleid.

4. Milieuheffingen op gewestelijk niveau

De gewesten heffen belastingen op de waterwinning en -lozing, op afvalstoffen en op dierlijke mest.

Bovendien werden op 1 januari 2002 verschillende belastingen geregionaliseerd: de verkeersbelasting, de aanvullende verkeersbelasting, het eurovignet en de belasting op de inverkeerstelling. In sommige gevallen is nochtans een wijziging van deze belastingen onderworpen aan een voorafgaandelijk tussen de drie gewesten af te sluiten samenwerkingsakkoord (27). Tot op heden heeft nog geen enkele wijziging plaatsgevonden. De federale overheid blijft de inning van deze belastingen op zich nemen.

De inventaris hieronder beoogt slechts een samenvattend overzicht te geven van dikwijls complexe maatregelen. In voorkomend geval werd de gebruikelijke benaming « retributie », behouden, alhoewel het steeds over heffingen gaat.

27 Zie art. 4, § 3 en 4 van de Bijzondere Wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten, zoals gewijzigd door de Bijzondere Wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en tot uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten.

4.1 Verkeersbelasting (VB)

De belasting wordt jaarlijks geheven op stoom- of motorvoertuigen, alsmede op hun aanhangwagens en opleggers, die worden gebruikt voor het vervoer van personen of goederen over de weg.

De belastbare grondslag wordt, naargelang van het geval, bepaald in functie van het vermogen van de motor, van zijn cilinderinhoud, van de maximaal toegelaten massa van het voertuig, van het aantal assen of van de aard van de ophanging. Voor de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen welke niet uitgerust zijn met elektromotoren en die belastbaar zijn in de VB, is de belasting afhankelijk van het aantal PK, hetwelk wordt bepaald aan de hand van een formule waarvan alle elementen afhankelijk zijn van de cilinderinhoud in liter.

4.1.1 Tarieven

A. PERSONENAUTO'S, AUTO'S VOOR DUBBEL GEBRUIK EN MINIBUSSEN

PK	Belasting (in € - zonder opdecim)
4 en minder	55,56
5	69,48
6	100,44
7	131,28
8	162,36
9	193,44
10	224,04
11	290,76
12	357,48
13	424,08
14	490,80
15	557,52
16	730,20
17	903,00
18	1.075,80
19	1.248,24
20	1.421,04
per bijkomende PK boven 20 PK	77,52

B. MOTORVOERTUIGEN BESTEMD VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN MET EEN MAXIMAAL TOEGELATEN MASSA VAN MINDER DAN 3.500 KG

€ 19,32 per 500 kg maximaal toegelaten massa.

C. MOTORFIETSEN

Eenvormige belasting van € 39,36. Indien de cilinderinhoud maximaal 250 cm³ bedraagt, is er vrijstelling van VB, doch wordt er een geringe belasting door ondergeschikte besturen geheven.

D. AUTOBUSSEN EN AUTOCARS

- indien ≤ 10 PK : € 4,44 per PK, met een minimum van € 55,74 (28).
- indien > 10 PK: € 4,44 per PK + € 0,24 per PK boven 10 PK, met een maximum van € 12,48 per PK.

E. MOTORVOERTUIGEN OF SAMENGESTELDE VOERTUIGEN BESTEMD VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN

Indien de maximaal toegelaten massa (MTM) van deze voertuigen 3.500 kg overschrijdt, wordt de belasting vastgesteld op basis van belastingschalen die rekening houden met de MTM, het aantal assen en de aard van de ophanging (luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering van de aangedreven assen enerzijds of andere ophangingsystemen anderzijds).

Als het om een alleenrijdend voertuig gaat, is de in aanmerking te nemen MTM gelijk aan zijn eigen MTM; als het om een samengesteld voertuig gaat, is de in aanmerking te nemen MTM gelijk aan de som van de eigen MTM's van de voertuigen die deel uitmaken van het samenstel.

Er zijn in totaal 338 tariefklassen, verdeeld over 10 tabellen:

1. Alleenrijdende motorvoertuigen

- I. Motorvoertuig met hoogstens twee assen (30 klassen – tarieven tussen € 59,97 en € 337,04);
- II. Motorvoertuig met drie assen (22 klassen – tarieven tussen € 209,67 en € 448,59);
- III. Motorvoertuig met vier assen (18 klassen – tarieven tussen € 248,44 en € 552,11);
- IV. Motorvoertuig met meer dan vier assen (58 klassen – tarieven tussen € 59,97 en € 552,11);

2. Samengestelde voertuigen

- V. Motorvoertuig met hoogstens twee assen en aanhangwagen of oplegger met één enkele as (50 klassen – tarieven tussen € 59,97 en € 524,15);
- VI. Motorvoertuig met twee assen en aanhangwagen of oplegger met twee assen (30 klassen – tarieven tussen € 260,29 en € 705,98);
- VII. Motorvoertuig met twee assen en aanhangwagen of oplegger met drie assen (16 klassen - tarieven tussen € 471,00 en € 771,35);
- VIII. Motorvoertuig met drie assen en aanhangwagen of oplegger met hoogstens twee assen (16 klassen – tarieven tussen € 429,20 en € 844,70);
- IX. Motorvoertuig met drie assen en aanhangwagen of oplegger met drie assen (16 klassen – tarieven tussen € 286,07 en € 771,35);
- X. Samengestelde voertuigen met een andere dan de in tabellen V tot IX vermelde configuratie (82 klassen – tarieven tussen € 59,97 en € 808,01).

F. AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS MET EEN MAXIMAAL TOEGELATEN MASSA (MTM) VAN HOOGSTENS 3.500 KG

- € 25,92 indien de MTM hoogstens 500 kg bedraagt;
- € 54,00 indien de MTM minstens 501 kg en hoogstens 3.500 kg bedraagt.

G. VOERTUIGEN ONDERWORPEN AAN EEN FORFAITAIRE BELASTING

Deze belasting bedraagt € 25,19 en wordt geheven op:

- personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen van meer dan 25 jaar oud;
- kampeeraanhangwagens en aanhangwagens voor het vervoer van één boot;
- militaire voertuigen uit verzamelingen van meer dan 30 jaar oud.

De minimumbelasting op alle aan de VB onderworpen voertuigen bedraagt € 25,19.

4.1.2 *Vrijstellingen*

Wat betreft de motorvoertuigen en samengestelde voertuigen gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg met een maximaal toegelaten massa van minstens 12 ton, zijn o.a. de motorvoertuigen en samengestelde voertuigen uitsluitend bestemd voor de landsverdediging, voor de diensten van de burgerbescherming en de rampeninterventie, voor de brandweerdiensten en andere hulpdiensten, voor de diensten die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de openbare orde en voor de diensten voor onderhoud en beheer van de wegen alsmede enkele andere motorvoertuigen en samengestelde voertuigen van de belasting vrijgesteld.

Wat de overige belastbare voertuigen betreft, zijn o.a. voertuigen uitsluitend gebruikt voor een openbare dienst van de verschillende overheden, voertuigen uitsluitend gebruikt voor het openbaar vervoer, ziekenauto's en voertuigen als persoonlijk vervoermiddel gebruikt door groot-oorlogsinvaliden of door gebrekkigen, bepaalde landbouwvoertuigen en aanverwante, voertuigen uitsluitend gebruikt als taxi, bromfietsen en motorfietsen tot hoogstens 250 cm³ en enkele andere voertuigen van de belasting vrijgesteld.

4.1.3 *Belastingverminderingen*

In bepaalde gevallen en mits aan een aantal nader omschreven voorwaarden wordt voldaan, kunnen de volgende soorten belastingvermindering van toepassing zijn:

- a. de vermindering wegens ouderdom van het voertuig (enkel voor bepaalde voertuigen uitsluitend gebruikt voor het bezoldigd vervoer van personen);
- b. de vermindering wegens uitsluitend gebruik binnen de havenomheining (enkel voor bepaalde voertuigen die uitsluitend dienen voor het vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen);
- c. de vermindering voor wagenparken (enkel voor bepaalde voertuigen uitsluitend gebruikt voor het bezoldigd vervoer van personen).

4.1.4 *Opdecim ten behoeve van de gemeenten*

Deze opdecim is van toepassing op alle aan de VB onderworpen voertuigen, behalve:

- a. voertuigen uitsluitend gebruikt voor *personenvervoer tegen vergoeding* krachtens een vergunning voor de exploitatie van diensten voor ongeregeld vervoer (autocardiensten);
- b. voertuigen met vermindering van VB wegens uitsluitend gebruik binnen de *havenomheining*;
- c. voertuigen onderworpen aan de *dagelijkse* belasting (in België gebruikte voertuigen met buitenlandse nummerplaat).

4.1.5 Beoordeling

Globaal genomen houden de toepassingswijzen van de VB geen rekening met milieucriteria, noch via de kenmerken van het voertuig, noch via het aantal afgelegde kilometers. Voor de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen, varieert het tarief *in fine* naargelang van de cilinderinhoud, maar de vervuilende emissies, onder meer van CO₂, is niet evenredig met de cilinderinhoud. Wat de voertuigen van categorieën B, D en E betreft, zij zijn, vanuit een leefmilieustandpunt, veel minder belast dan die van categorie A. Dit verschil is zo groot dat het onder andere sommige automobilisten ertoe aanzet zich een voertuig van categorie B aan te schaffen (dat in het algemeen als meer vervuilend wordt beschouwd dan een gewone auto) zonder het daarom te gebruiken om goederen te vervoeren. De bekommernis voor het concurrentievermogen van de ondernemingen heeft hier voorrang op leefmilieuoverwegingen. Ten slotte behoren de voertuigen van categorie G (voertuigen onderworpen aan een forfaitaire belasting) a priori tot de meest vervuilende en hun belastingniveau lijkt overdreven laag. Het is echter waar dat zij zeer weinig rijden.

4.2 Aanvullende verkeersbelasting (AVB)

Deze belasting wordt jaarlijks geheven op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die uitgerust zijn met een LPG-installatie. De bedragen hangen af van het fiscale vermogen van het voertuig (PK).

-	max. 7 PK	:	€ 89,16
-	van 8 tot 13 PK		€ 148,68
-	meer dan 13 PK		€ 208,20

Indien het voertuig van VB is vrijgesteld, is het ook vrijgesteld van AVB, behalve in een aantal gevallen (bv. ziekenauto's, voertuigen als persoonlijk vervoermiddel gebruikt door groot-oorlogsinvaliden of door gebrekkigen, voertuigen uitsluitend gebruikt als taxi, ...). De jaarlijkse indexatie is niet van toepassing op de AVB. Tevens wordt er geen opdecim ten behoeve van de gemeenten op geheven.

De AVB beoogt de compensatie van de niet-belasting, om praktische redenen, van LPG gebruikt als motorbrandstof. De AVB houdt echter geen rekening met leefmilieucriteria, in tegenstelling op een belasting op LPG, die tenminste evenredig zou zijn geweest met de verbruikte hoeveelheden.

4.3 Eurovignet

Het eurovignet is een met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting die wordt geheven als recht voor het gebruik van het wegennet.

Aan het eurovignet zijn onderworpen de motorvoertuigen en de samengestelde voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer van goederen over de weg en waarvan de maximaal toegelaten massa ten minste 12 ton bedraagt.

Het eurovignet is verschuldigd:

- voor voertuigen die in België ingeschreven zijn of moeten zijn: vanaf het ogenblik waarop deze voertuigen op de openbare weg rijden;
- voor andere onderworpen voertuigen: van zodra zij rijden op het wegennet door de Koning aangeduid.

Tarieven in €

Land van inschrijving	Jaarlijks		Trimestrieel		Maandelijks		Wekelijks		Dagelijks
	<=3 assen	>=4 assen	<=3 assen	>=4 assen	<=3 assen	>=4 assen	<=3 assen	>=4 assen	
België									
- emissienorm niet-EURO	960	1.550	288	465	-	-	-	-	-
- emissienorm EURO I	850	1.400	255	420	-	-	-	-	-
- emissienorm EURO II en schoner	750	1.250	225	375	-	-	-	-	-
1. Alle andere landen									
2. Voertuigen gedekt door een Belgische handelaarsplaat of tijdelijke plaat									
- emissienorm niet-EURO	960	1.550	-	-	96	155	26	41	8
- emissienorm EURO I	850	1.400	-	-	85	140	23	37	8
- emissienorm EURO II en schoner	750	1.250	-	-	75	125	20	33	8

Zijn vrijgesteld:

- voertuigen uitsluitend bestemd voor landsverdediging, burgerbescherming, rampeninterventie, brandweer en andere hulpdiensten, diensten voor handhaving van de openbare orde en voor het onderhoud en het beheer van de wegen en die als zodanig geïdentificeerd zijn;
- in België ingeschreven voertuigen die slechts af en toe op de openbare weg in België rijden en die worden gebruikt door natuurlijke of rechtspersonen die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben, mits het vervoer dat met deze voertuigen plaatsvindt, niet leidt tot concurrentievervalsing.

Zoals men merkt, wordt bij de berekening van het eurovignet rekening gehouden met de mate van vervuiling die door het voertuig wordt veroorzaakt.

4.4 Belasting op de inverkeerstelling (BIV)

4.4.1 Belastbare voertuigen

De belasting op de inverkeerstelling wordt geheven op:

- a. personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen;
- b. vliegtuigen, watervliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen, luchtballons en bepaalde andere luchtvaartuigen;
- c. jachten en pleziervaartuigen langer dan 7,5 m, wanneer deze vaartuigen moeten voorzien zijn van een vlaggenbrief;

wanneer deze voer- of vaartuigen op de openbare weg in het verkeer worden gesteld of wanneer zij worden gebruikt in België. De belastingschuld ontstaat op het moment van inverkeerstelling dat op een verschillende wijze wordt vastgesteld naargelang het een wegvoertuig, dan wel een luchtvaartuig of een boot betreft (resp. inschrijving in het repertorium van de Dienst voor het Wegverkeer, inschrijving door het Bestuur van de Luchtvaart en uitreiking van de vlaggenbrief door het Bestuur van Maritieme Zaken en Scheepvaart).

De belasting is zowel verschuldigd bij de eerste inverkeerstelling als bij een volgende inverkeerstelling van hetzelfde voertuig of luchtvaartuig of dezelfde boot op naam van een andere persoon.

4.4.2 *Belastbare grondslag*

Voor de wegvoertuigen is de belasting verschuldigd op grond van het vermogen van hun motor, uitgedrukt hetzij in fiscale PK, hetzij in kilowatt (kW).

Voor de luchtvaartuigen en de boten is de belasting een forfaitair bedrag.

Voor al deze transportmiddelen is de belasting echter ook afhankelijk van de periode die verstreken is na de eerste inverkeerstelling.

4.4.3 *Tarieven*

A PERSONENAUTO'S, AUTO'S VOOR DUBBEL GEBRUIK, MINIBUSSEN EN MOTORFIETSEN

Aantal PK	Aantal kW	Belasting in €
van 0 tot 8	van 0 tot 70	61,50
9 en 10	van 71 tot 85	123,00
11	van 86 tot 100	495,00
van 12 tot 14	van 101 tot 110	867,00
15	van 111 tot 120	1.239,00
16 en 17	van 121 tot 155	2.478,00
meer dan 17	meer dan 155	4.957,00

Indien het vermogen van eenzelfde motor uitgedrukt in fiscale PK en in kW aanleiding geeft tot de heffing van een verschillend belastingbedrag, is de belasting voor het hoogste bedrag verschuldigd.

Er wordt voor deze voertuigen een belastingvermindering van € 298 toegekend indien zij op LPG rijden. Deze vermindering wordt in alle gevallen beperkt tot het bedrag van de verschuldigde belasting.

Indien deze voertuigen reeds vroeger ofwel in het binnenland ofwel in het buitenland vóór hun definitieve invoer ingeschreven zijn geweest gedurende minstens één jaar, wordt de belasting verminderd tot een percentage van het bedrag, al naar gelang van de periode die verlopen is tussen de eerste inschrijving en de nieuwe inschrijving.

Verlopen periode sinds eerste inschrijving	Belasting wordt verminderd tot het volgende percentage van het bedrag
1 jaar tot < 2 jaar	90%
2 jaar tot < 3 jaar	80%
3 jaar tot < 4 jaar	70%
4 jaar tot < 5 jaar	60%
5 jaar tot < 6 jaar	55%
6 jaar tot < 7 jaar	50%
7 jaar tot < 8 jaar	45%
8 jaar tot < 9 jaar	40%
9 jaar tot < 10 jaar	35%
10 jaar tot < 11 jaar	30%
11 jaar tot < 12 jaar	25%
12 jaar tot < 13 jaar	20%
13 jaar tot < 14 jaar	15%
14 jaar tot < 15 jaar	10%
15 jaar en meer	€ 61,50 (eenvormig bedrag)

De belasting mag, na toepassing van bovenstaande vermindering, echter niet minder dan € 61,50 bedragen.

B. LUCHTVAARTUIGEN

Forfaitair bedrag van € 619 voor ultralichte motorluchtvaartuigen en € 2.478 voor de andere.

Indien deze luchtvaartuigen reeds vroeger, ofwel in het binnenland, ofwel in het buitenland vóór hun definitieve invoer, ingeschreven geweest zijn gedurende minstens één jaar, worden de bedragen verminderd volgens het volgende schema:

Verlopen periode sinds eerste inschrijving	Belasting wordt verminderd tot het volgende percentage van het bedrag
1 jaar tot < 2 jaar	90%
2 jaar tot < 3 jaar	80%
3 jaar tot < 4 jaar	70%
4 jaar tot < 5 jaar	60%
5 jaar tot < 6 jaar	50%
6 jaar tot < 7 jaar	40%
7 jaar tot < 8 jaar	30%
8 jaar tot < 9 jaar	20%
9 jaar tot < 10 jaar	10%
10 jaar en meer	€ 61,50 (eenvormig bedrag)

C. BOTEN

Forfaitair bedrag van € 2.478.

Indien deze boten reeds vroeger, ofwel in het binnenland, ofwel in het buitenland vóór hun definitieve invoer, van een vlaggenbrief voorzien geweest zijn gedurende minstens 1 jaar, wordt het bedrag verminderd volgens hetzelfde schema als voor de luchtvaartuigen (zie B hierboven).

4.4.4 Vrijstellingen

Het betreft onder meer:

- a. luchtvaartuigen en boten, uitsluitend gebruikt voor een openbare dienst van de Staat;
- b. voertuigen uitsluitend gebruikt voor het vervoer van zieke of gewonde personen;
- c. voertuigen gebruikt door groot-oorlogsinvaliden en bepaalde personen met een handicap.

4.4.5 Beoordeling

De toepassingswijzen van de BIV gaan niet in de richting van een milieubeleid. De tarieven hangen immers niet af van het gebruik van het voertuig; zij variëren evenmin naargelang van de vervuiling die het veroorzaakt, maar wel naargelang van het vermogen van de motor. Bovendien zet de belastingvermindering naargelang van de leeftijd van het voertuig ertoe aan oudere en bijgevolg meer vervuilende voertuigen in het verkeer te brengen. Er dient nochtans de aandacht te worden gevestigd op de belastingvermindering voor voertuigen die op LPG rijden.

4.5 Heffing inzake de captatie van grondwater (Vlaams Gewest)

- grondwater bestemd voor de openbare drinkwatervoorziening: € 0,075 per m³ opgepompt water
- grondwater niet bestemd voor de openbare drinkwatervoorziening: tarief afhankelijk van diverse parameters
- bedrag geïndexeerd op de consumptieprijzen
- vrijstelling in meerdere gevallen, onder meer wanneer water uitsluitend opgepompt wordt voor huishoudelijke doeleinden
- opbrengst toegewezen aan het MINA-fonds (29).

4.6 Heffing inzake de captatie van oppervlaktewater (Vlaams Gewest)

- heffing verschuldigd voor het bekomen van een jaarlijkse captatievergunning,
- het bedrag ervan wordt berekend op basis van de totale hoeveelheid opgepompt water,
- het basistarief varieert van € 0,043381 per m³ tot € 0,002380 per m³ (degressief tarief), vermenigvuldigd met een jaarlijks aangepaste stijgingscoëfficiënt,
- opbrengst toegewezen aan het Vlaams infrastructuurfonds (30).

4.7 Heffing inzake de lozing van afvalwater (Vlaams Gewest)

- « bescheiden » afvalwaterlozers : belast op basis van hun waterverbruik;
- vrijstelling: personen die het bestaansminimum genieten, personen die het gewaarborgd inkomen voor bejaarden genieten en personen met een handicap die inkomensvervangende tegemoetkomingen genieten;
- « grote » afvalwaterlozers (diegenen met een gefactureerd leidingwaterverbruik van meer dan 500 m³ en/of een waterwinning met een capaciteit van meer dan 5 m³ per uur) : de vuilvracht wordt in principe berekend op de veroorzaakte vervuiling;
- uitbaters van collectieve zuiveringsinstallaties (in de praktijk is dat AQUAFIN) zijn vrijgesteld van de heffing;
- opbrengst toegewezen aan het MINA-fonds.

4.8 Heffingen en retributies op waterwinning (Waals Gewest)

- « retributie » van € 0,0744 per m³ tot drinkwater verwerkbaar grond- of oppervlaktewater dat bestemd is om te worden verdeeld en te worden gedronken;
- is onderworpen aan de heffing iedere exploitant van een winningsgebied van water dat tot drinkwater kan worden verwerkt, die het water volledig of gedeeltelijk verkoopt aan een watervoorzieningsmaatschappij die zelf het water verkoopt aan haar abonnees of het water in recipiënten opslaat;

29 Het MINA-fonds (Fonds voor Preventie en Sanering inzake Leefmilieu en Natuur) financiert de milieu-uitgaven van de Vlaamse regering.

30 Het Vlaams infrastructuurfonds werd opgericht voor de uitvoering van de investeringen in de wegen, de waterwegen, de havens, de waterbeheersing en de zeekering. Het fonds wordt gestijfd door eigen inkomsten en door een dotatie.

- de producent van drank op basis van water (bier, limonade, enz.) is ook heffingsplichtig;
- de winning dat grondwater dat **niet bestemd is om te worden gedronken** is onderworpen aan een « **winningsbelasting** », die varieert van € 0,0248 tot € 0,0744 per m³ (progressief tarief);
- diverse vrijstellingen, onder meer in geval van tijdelijke pompings;
- ontvangsten toegewezen aan het « Fonds pour la protection des eaux » (31).

4.9 Heffing op de lozing van industrieel of huishoudelijk afvalwater (Waals Gewest)

- **huishoudelijk afvalwater:**
 - grondslag: particulier waterverbruik
 - tarief: € 0,3966 per m³
 - terugbetaling van de heffing indien de particulier zelf zorgt voor de zuivering
- **industrieel afvalwater:**
 - grondslag: de hoeveelheid verontreinigende stoffen, die wordt bepaald door toepassing van een formule die meerdere parameters in rekening brengt
 - tarief: € 8,9242 per eenheid verontreinigende stoffen
- **landbouwafvalwater:**
 - gelijkgesteld met huishoudelijk afvalwater in zover de verspreidbare hoeveelheid verontreinigende stoffen in het afvalwater afkomstig van veeteelt niet groter is dan de vastgestelde 45 eenheden per hectare
 - in het andere geval wordt het belast als industrieel afvalwater
 - vrijstelling voor het met huishoudelijk afvalwater gelijkgesteld landbouwafvalwater, onder bepaalde voorwaarden (onder meer dat het afvalwater afkomstig van de veeteelt wordt verspreid over de akkergronden)
- de opbrengst van de heffing wordt toegewezen aan het « Fonds pour la protection des eaux »

4.10 Heffing op het afvalwater (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)

- **huishoudelijk afvalwater:**
 - de geloosde watermassa wordt geacht de watermassa te zijn die is geleverd door de waterdistributeur of door de winning van oppervlaktewater of grondwater
 - tarief: € 0,3471 per m³ geloosd water
 - het water dat wordt gebruikt in het kader van de verwezenlijking van bepaalde activiteiten door ondernemingen die minder dan 7 personen tewerkstellen, wordt gelijkgesteld met huishoudelijk water

31 Le « Fonds pour la protection des eaux » is bestemd voor de financiering van het waterbeleid van de Waalse regering.

- **niet-huishoudelijk afvalwater:**
 - de berekeningswijze voor de bepaling van het bedrag van de heffing is afhankelijk van de massa van het geloosde afvalwater en van de vuilvracht vastgesteld in het water
- de **heffingsplichtigen** die te laste zijn van het OCMW of wier inkomen voor de beschouwde periode lager is dan het bestaansminimum, zijn vrijgesteld van de heffing
- de opbrengst van de heffing is bestemd voor het Fonds voor het beheer van afval- en regenwater

4.11 Afvalstoffenheffing (Vlaams Gewest)

- zijn onderworpen aan de heffing:
- de uitbaters van inrichtingen voor het verwijderen van afvalstoffen
- de personen die in het Vlaams Gewest afvalstoffen afhalen met de bedoeling die te verwerken buiten het Vlaamse Gewest
- verschillende tarieven per ton, naar gelang van het soort afval, de behandeling die het zal ondergaan (storting, verbranding, ...) en van de soort stortplaats (met of zonder vergunning)
- bedragen geïndexeerd op de consumptieprijzen
- opbrengst toegewezen aan het MINA-fonds

4.12 Heffing op het huishoudelijk afval (Waals Gewest)

- **Stelsel van gemeen recht:**
 - tarief van € 24,79 per privé-woning
 - belastingvermindering indien de privé-woning minder dan vier bewoners telt
 - stelsel afgeschaft in oktober 2003
- **Stelsel van de sanctionerende heffing:**
 - heffing van € 35 per ton huisvuil opgehaald door of voor rekening van de gemeenten boven de jaarlijkse hoeveelheid van 240 kg per inwoner voor het jaar 2003 (32),
 - de heffing is verschuldigd door de gemeenten
- de opbrengst wordt toegewezen aan het « Fonds pour la gestion des déchets » (33)

4.13 Heffing op het niet-huishoudelijk afval (Waals Gewest)

- **Stelsel van gemeen recht:**
 - ontstaan van de heffingsplicht: de aanwezigheid, waar dan ook in het Waalse Gewest, van niet-huishoudelijke afvalstoffen
 - bedrag: € 25 per m³ afvalstoffen, beperkt tot € 248.000
 - vrijstelling in geval van gemachtigde activiteit of in geval er voor de plaats waar de afvalstoffen aanwezig zijn, een rehabilitatieplan bestaat (doel: bevordering van de sanering van clandestiene stortplaatsen)

32 Er dient te worden opgemerkt dat er hier een verband bestaat tussen het gewestelijke en het gemeentelijke beleid inzake huisvuil. Dat is niet verwonderlijk als men bedenkt dat de gewesten het administratief toezicht hebben op de gemeenten van hun ambtsgebied.

33 Organiek fonds, waarvan de inkomsten bestemd zijn voor de financiering van het « Office wallon des déchets ».

- **Stelsel van de gemachtigde exploitant:**
 - betroffen activiteit: storten van niet-huishoudelijk afval in de centra voor technische ingraving (centre d'enfouissement technique - CET)
 - bedrag: € 35 per ton, behalve als het gaat om afvalstoffen waarvoor een verminderd tarief geldt
 - sommige soorten afvalstoffen zijn vrijgesteld.

- **Stelsel van de erkende of geregistreerde ophaler of transporteur:**
 - ontstaan van de heffingsplicht: transport van afvalstoffen geproduceerd in maar beheerd buiten het Waalse Gewest
 - zelfde bedrag als voor afvalstoffen die naar een centrum voor technische ingraving worden gebracht, eventueel na aftrek van de soortgelijke heffing of retributie toegepast in het gewest of land van bestemming

- de opbrengst wordt toegewezen aan het « Fonds pour la gestion des déchets ».

4.14 Heffing op dierlijke mest (Vlaams Gewest)

- geheel van heffingen dat een verantwoorde afzet van dierlijke mest tot doel heeft
- opbrengst wordt toegewezen aan het MINA-fonds.

5. Opbrengst van de milieuheffingen

Tabel III geeft een overzicht van de fiscale ontvangsten uit milieuheffingen, uitgesplitst volgens de Eurostat-indeling in energieheffingen, transportheffingen, verontreinigingsheffingen en heffingen op natuurlijke hulpbronnen. (34). De cijfers wijken lichtjes af van die van de overeenkomstige rubrieken van de nationale rekeningen. Wij hebben immers uit de waterheffingen die heffingen gehaald waarvan de grondslag de vuilvracht van de afvalwaters is en hebben ze geklasseerd bij de verontreinigingsheffingen. Het Instituut voor de Nationale Rekeningen is zich reeds jaren bewust van dit probleem, maar zal om technische redenen de nodige wijzigingen slechts in 2005 aanbrenge. Wij hebben tevens de heffing op huishoudelijk afval bij de verontreinigingsheffingen geklasseerd hoewel het INR ze als een personele belasting beschouwt.

34 Het onderscheid tussen energieheffingen en transportheffingen is enigszins willekeurig, in die mate dat eerstgenoemde heffingen de belastingen bevatten op de brandstoffen voor het transport.

Tabel III
Opbrengst van de milieuheffingen (in miljoenen euro's)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Accijnzen op minerale oliën	2.920	3.102	3.239	3.337	3.360	3.392	3.396	3.444
Controlerereïtributie op huisbrandolie	35	40	36	37	34	29	35	29
Bijdrage op de energie	203	219	216	207	205	193	201	192
Plaatselijke energieheffingen (1)	103	111	126	103	144	142	148	156
Totaal van de energieheffingen	3.260	3.472	3.617	3.684	3.742	3.756	3.781	3.821
Verkeersbelasting (2)	896	980	1.046	999	1.201	1.132	1.156	1.187
Accijnscompenserende belasting	0	181	197	206	216	199	244	250
Belasting op de inverkeerstelling	184	212	195	214	235	209	268	252
Eurovignet	84	78	84	88	82	82	90	112
Totaal van de transportheffingen	1.164	1.451	1.522	1.507	1.734	1.622	1.758	1.801
Waterheffingen	119	183	261	277	271	263	244	242
Milieutaksen	0	0	0	1	3	2	2	1
Verontreinigingsheffingen	212	266	270	239	251	220	220	210
Plaatselijke verontreinigingsheffingen (1)	8	8	9	7	10	10	10	12
Totaal van de heffingen op verontreiniging en op natuurlijke hulpbronnen	339	456	540	524	535	495	476	464
TOTAAL VAN DE MILIEUHEFFINGEN	4.763	5.379	5.679	5.715	6.011	5.873	6.015	6.086

(1) niet behandeld in dit verslag

(2) aanvullende verkeersbelasting inbegrepen

Tabel IV maakt het mogelijk de ontvangsten uit milieuheffingen in de Europese Unie te vergelijken en België te situeren ten opzichte van de andere landen.

Tabel IV
Ontvangsten uit milieuheffingen per EU-Lidstaat in 2002

	EU	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK
<u>In procent van het BBP</u>																
Energieheffingen	2,0	1,5	2,6	2,2	1,6	1,7	1,6	1,3	2,4	2,8	2,0	1,8	2,2	2,0	2,5	2,2
Transportheffingen	0,5	0,7	1,9	0,4	1,0	0,5	0,3	1,1	0,6	0,1	1,3	0,8	1,0	1,1	0,3	0,5
Heffingen op verontr./hulpbron.	0,1	0,2	0,4	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Totaal van de milieuheffingen	2,6	2,3	4,8	2,6	2,6	2,2	2,0	2,3	2,9	2,9	3,6	2,6	3,2	3,1	3,0	2,8
<u>In procent van het totaal van belastingen en sociale bijdragen</u>																
Energieheffingen	5,0	3,2	5,4	5,5	4,4	4,7	3,7	4,4	5,6	6,7	4,9	3,9	6,0	4,4	5,0	6,2
Transportheffingen	1,3	1,5	3,8	0,9	2,8	1,3	0,6	3,7	1,3	0,3	3,2	1,9	2,8	2,3	0,6	1,4
Heffingen op verontr./hulpbronn.	0,2	0,4	0,7	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1	0,0	1,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,1
Totaal van de milieuheffingen	6,5	5,0	9,9	6,4	7,2	6,0	4,5	8,1	7,0	7,0	9,2	5,9	8,8	6,8	5,9	7,7

Bron: *EUROSTAT, Structures of the Taxation Systems in the European Union, 2004. Beschikbaar op de website europa.eu.int/comm/taxation_customs/publications/other/varia.htm*

Men stelt vast dat de energieheffingen (waartoe ook de heffingen op CO₂ behoren) in alle Lidstaten het grootste deel (77 %) van de ontvangsten uit milieuheffingen vertegenwoordigen en de heffingen op verontreiniging en natuurlijke hulpbronnen het kleinste (minder dan 3%). In sommige landen hebben de milieuheffingen evenwel een specifieke structuur. Terwijl bijvoorbeeld in de meeste landen de ontvangsten uit transportheffingen (35) minder dan de helft van de energieheffingen uitmaken, bedragen zij in Ierland, Nederland, Denemarken, Griekenland en Finland duidelijk meer. Anderzijds blijken de ontvangsten uit transportheffingen in Luxemburg, maar ook in Zweden en Frankrijk zeer laag.

De verontreinigingsheffingen spelen in het algemeen maar een marginale rol omdat in de meeste Lidstaten de behandeling van water en afvalstoffen ofwel gefinancierd wordt door retributies, ofwel gedeeltelijk of volledig geprivatiseerd is. België is een van de zeldzame Lidstaten waar de verontreinigingsheffingen een beduidende rol spelen. Wat de ontvangsten uit heffingen op de natuurlijke hulpbronnen betreft, dient te worden vermeld dat de heffingen op aardolie en gas niet in deze bedragen begrepen zijn. Andere belastbare grondslagen worden daarentegen wel in rekening gebracht en zij kunnen in sommige landen van belang zijn. Het betreft hier het verbruik van water (Denemarken, Frankrijk) en de ontginning van delfstoffen (Frankrijk).

Het is moeilijk nog verder te gaan bij de analyse van dit cijfermateriaal, want om relevante internationale vergelijkingen te kunnen maken, moeten ook de retributies en andere heffingen in rekening worden genomen. Hoe zou men bijvoorbeeld op het vlak van de transportheffingen de tolheffingen op de Franse, Italiaanse en Spaanse autowegen onvermeld kunnen laten?

Wat België betreft, kan toch het volgende worden vastgesteld: het is een van de landen waar de ontvangsten uit milieuheffingen, uitgedrukt in procent van het BBP, het laagst zijn. Dat is toe te schrijven aan het geringe belang van de energieheffingen waarvoor enkel Ierland een nog kleinere verhouding ten opzichte van het BBP heeft. Het relatief geringe belang van de ontvangsten uit milieuheffingen mag a priori niet worden geïnterpreteerd als een indicator van milieuonvriendelijk gedrag. Lage ontvangsten kunnen immers voortvloeien uit een laag belastingniveau op milieubelastende goederen (ongeacht de redenen die geleid hebben tot dat niveau), van een gering verbruik van dergelijke producten of nog van een combinatie van beide. We merken in dat verband op dat België in 2001 de laagste impliciete belastingvoet op energie van de EU had, met name € 102 per ton aardolie-equivalent, tegen € 187 gemiddeld voor de EU (36) (37).

35 Tot voor kort rekende Eurostat ten onrechte de bijkomende heffing op de autoverzekeringspremies bij de Belgische milieuheffingen op transport (€ 481 miljoen in 2002). Gelijkaardige heffingen in Frankrijk en Denemarken worden nog steeds als zodanig beschouwd, wat de vergelijking enigszins kan vertekenen.

36 Zie EUROSTAT, *Structures of the Taxation Systems in the European Union*, 2004.

37 Aangezien de impliciete belastingvoet echter de verhouding is ten opzichte van de het eindverbruik, lijkt het vanzelfsprekend dat het voor Luxemburg berekende tarief, namelijk € 164, overschat is door de verkoop van brandstoffen aan niet-inwoners op doorrit.

Eenzelfde vaststelling dringt zich op als men de verhouding bekijkt tussen de ontvangsten uit milieueffingen en de totale belastingen en sociale bijdragen: België heeft een van de laagste verhoudingen. Deze indicator wordt echter beïnvloed door het niveau van de fiscale en parafiscale druk. Bij hoge belastingen kan het zijn dat de milieueffingen, zelfs als zij hoog zijn, slechts een gering aandeel hebben in de totale fiscale ontvangsten, terwijl hun aandeel als percentage van het BBP hoog is (en omgekeerd).

Tabel V geeft ten slotte gedetailleerde cijfers weer inzake gewestelijke milieueffingen.

Tabel V
Gewestelijke milieuheffingen (in miljoenen euro's)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transportheffingen	1.164	1.270	1.325	1.301	1.518	1.424	1.514	1.551
Verkeersbelasting (1) (2)	896	980	1.046	999	1.201	1.132	1.156	1.187
Belasting op de inverkeerstelling (1)	184	212	195	214	235	209	268	252
Eurovignet (1)	84	78	84	88	82	82	90	112
Waterheffingen	119	183	261	277	271	263	244	242
Heffing inzake de lozing van afvalwater (VG)								
- « bescheiden » afvalwaterlozers (m ³)	61	100	144	146	153	148	147	157
Heffing inzake de captatie van grondwater (VG) (3)	0	0	11	25	13	13	14	4
Heffing op de lozing van industrieel of huishoudelijk afvalwater (WG)								
- huishoudelijk afvalwater (m ³)	31	38	54	56	54	52	57	58
Heffingen en retributies op waterwinning (WG)	27	41	34	31	33	30	7	4
- retributie (winning van tot drinkwater verwerkbaar water: m ³) (4)	27	40	30	29	30	27	3	1
- winningsbelasting (winning van niet tot drinkwater te verwerken water: m ³)	0	1	4	2	3	3	4	3
Heffing op het afvalwater (BHG)								
- huishoudelijk afvalwater (m ³)	0	4	18	19	19	19	19	20
Verontreinigingsheffingen	212	266	270	239	251	220	220	210
Heffing inzake de captatie van oppervlaktewater (VG)	8	9	15	15	19	15	29	27
Heffing inzake de lozing van afvalwater (VG)								
- « grote » afvalwaterlozers (vuilvracht)	78	106	93	93	93	90	78	83
Heffing op de lozing van industrieel of huishoudelijk afvalwater (WG)								
- industrieel afvalwater (vuilvracht)	11	12	14	9	11	10	3	9
Heffing op het afvalwater (BHG)								
- niet-huishoudelijk afvalwater (vuilvracht)	0	0	0	0	1	0	2	1
Afvalstoffenheffing (VG)	65	89	104	78	77	53	46	41
Heffing op het huishoudelijk afval (WG) (4)	22	33	17	24	25	20	31	15
Heffing op het niet-huishoudelijk afval (WG)	25	15	17	15	23	21	27	28
Heffing op dierlijke mest (VG)	4	1	9	5	2	11	5	6
TOTAAL VAN DE GEWESTELIJKE MILIEUHEFFINGEN	1.495	1.719	1.856	1.817	2.040	1.907	1.978	2.003

(1) geregionaliseerde belasting sinds 1 januari 2002

(2) met inbegrip van de aanvullende verkeersbelasting

(3) in feite werd er voor € 20 miljoen geïnd in aanslagjaar 2002, waarvan € 16 miljoen pas in januari 2003 werden gestort aan het MINA-fonds

(4) het stelsel van gemeen recht werd afgeschaft in oktober 2003.

Bron van de gegevens: Instituut voor de Nationale Rekeningen

Globaal gezien vertegenwoordigen de gewestelijke milieuheffingen maar een betrekkelijk klein deel van het geheel. In 2002, het jaar waarin meerdere met het transport verbonden belastingen werden geregionaliseerd, bedroeg dat aandeel 31%. Dat kan sommigen vreemd lijken, gezien de bevoegdheden inzake leefmilieu voornamelijk bij de gewesten liggen. Er dient echter aan te worden herinnerd dat meerdere hier als milieuheffingen beschouwde belastingen werden ingevoerd om de ontvangsten van de federale begroting te spijzen. Zij werden bij voorkeur gevestigd op goederen waarvan de vraag relatief inelastisch was, zodat het volume van de ontvangsten verzekerd was. Dat is vooral het geval bij de accijnzen. Aangezien « oude » belastingen beter aanvaard worden dan nieuwe, werden mettertijd andere motiveringen toegevoegd voor dezelfde belastingen, zoals de noodzaak om de infrastructuur te financieren of om aan bepaalde bekommernissen inzake leefmilieu het hoofd te bieden. Het is dus niet verwonderlijk dat de federaal gebleven accijnzen in 2002 meer dan de helft van de totale ontvangsten uit milieuheffingen vertegenwoordigden.

In 2002 was de totale opbrengst van de gewestelijke milieuheffingen als volgt verdeeld tussen de verschillende gewesten: 64 % voor het Vlaamse Gewest, 26% voor het Waalse Gewest en 10% voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het gemiddelde per inwoner was respectievelijk € 204, € 145 en € 187.

Afgezien van de met het transport verbonden belastingen, blijken de ontvangsten van de gewestelijke milieuheffingen in de loop van de tijd nogal aan schommelingen onderhevig. Die trend kan alleen het gevolg zijn van de gezamenlijke, maar voor ons verhoudingsgewijs onmogelijk te preciseren, invloed van wetswijzigingen en gedragsveranderingen bij de economische actoren. Uit Tabel V blijkt ook dat de opbrengst van de afvalwaterheffingen, zowel op basis van het waterverbruik als op basis van de vuilvracht, in Vlaanderen duidelijk hoger is dan in Wallonië.

Overzicht van de belasting op de verschillende soorten personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de uiteindelijke belasting (verkeersbelasting + aanvullende verkeersbelasting of accijnscompenserende belasting) op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen met benzinemotor, dieselmotor of uitgerust met een LPG-installatie en met een cilinderinhoud tot 6 liter. Er wordt verondersteld dat de opdecim ten behoeve van de gemeenten van toepassing is.

Cilinderinhoud in liter	PK	Benzine	Diesel	LPG
0,7 en minder	4	61,12	72,40	150,28
0,8 – 0,9	5	76,43	93,83	165,59
1,0 - 1,1	6	110,48	141,44	199,64
1,2- 1,3	7	144,41	188,69	233,57
1,4 - 1,5	8	178,60	236,44	327,28
1,6 - 1,7	9	212,78	284,18	361,46
1,8 - 1,9	10	246,44	331,16	395,12
2,0 - 2,1	11	319,84	433,72	468,52
2,2 - 2,3	12	393,23	536,15	541,91
2,4 - 2,5	13	466,49	730,73	615,17
2,6 - 2,7	14	539,88	954,96	748,08
2,8 - 3,0	15	613,27	1.086,43	821,47
3,1 - 3,2	16	803,22	1.427,10	1.011,42
3,3 - 3,4	17	993,30	1.767,78	1.201,50
3,5 - 3,6	18	1.183,38	2.108,34	1.391,58
3,7 - 3,9	19	1.373,06	2.448,50	1.581,26
4,0 - 4,1	20	1.563,14	2.789,42	1.771,34
4,2 - 4,3	21	1.648,42	2.942,26	1.856,62
4,4 - 4,6	22	1.733,69	3.095,09	1.941,89
4,7 - 4,8	23	1.818,96	3.247,92	2.027,16
4,9 - 5,0	24	1.904,23	3.400,75	2.112,43
5,1 - 5,2	25	1.989,50	3.553,58	2.197,70
5,3 - 5,5	26	2.074,78	3.706,42	2.282,98
5,6 - 5,7	27	2.160,05	3.859,25	2.368,25
5,8 - 5,9	28	2.245,32	4.012,08	2.453,52
6,0 - 6,1	29	2.330,59	4.164,91	2.538,79

Bedrag in €

De rechtstreekse subsidies

1. *Op Europees vlak*

Op het Europese vlak is het LIFE-programma een financieel hulpinstrument voor de ontwikkeling en de uitvoering van het communautaire milieubeleid, in het bijzonder op het gebied van de integratie in de andere beleidsmaatregelen en van de uitvoering en de bijwerking van de milieuwetgeving. Anderzijds vertegenwoordigen de Structuurfondsen thans de belangrijkste Europese financieringsbron inzake leefmilieu, hoewel ze geen specifieke milieubeleidsinstrumenten zijn zoals LIFE. Ten slotte is een deel van de subsidies die worden toegekend in het kader van onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie (OTO) voorbehouden aan de ondernemingen.

2. *Op federaal vlak*

Nihil

3. *Op gewestelijk vlak*

3.1. *Vlaams Gewest*

Het gaat hier in de eerste plaats om de investeringssubsidies en fiscale voordelen toegekend krachtens de economische expansiewetten. Deze steunregeling is van federale oorsprong, maar wordt ingevolge de staatshervorming door elk gewest met eigen accenten ingevuld. In het Vlaamse Gewest heeft zich dat onder meer vertaald in steunmaatregelen ten gunste van investeringen gericht op grondstoffenbesparing, energiebesparing en vermindering van milieubelastende effecten.

Andere subsidies worden toegekend aan zelfstandigen of KMO's om ze aan te sporen een beroep te doen op externe bedrijfsadviseurs, onder meer op het vlak van milieuadvies.

In het kader van het PRESTI-4-programma worden subsidies toegekend om plaatselijke initiatieven aan te moedigen die ervoor zorgen dat bedrijven op een meer gestructureerde manier een continue verbetering van hun milieuprestaties nastreven.

Het PRESTI-5-programma heeft tot doel afval- en emissievoorkoming te stimuleren door een grote verscheidenheid aan plaatselijke, gewestelijke en sectorale preventieprojecten te subsidiëren.

IWT-Vlaanderen ten slotte verleent steun aan onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten ingediend door de ondernemingen, onder meer inzake duurzame technologische ontwikkeling.

3.2. *Waals Gewest*

In Wallonië is het geheel van de wetgeving betreffende de economische expansie en de economische heroriëntering onlangs herzien. Investerings gericht op de vermindering van de milieuvervuiling en op energiebesparing krijgen thans ook steun. Het Waals Gewest had eerder al een specifiek premiestelsel ingevoerd ten gunste van ondernemingen die milieu-investeringen verrichten. Bovendien kunnen ondernemingen subsidies of terugvorderbare voorschotten ontvangen voor O&O-projecten inzake leefmilieutechnologie. Ook geeft het Waalse Gewest aan sommige KMO's premies voor milieuadvies. Er worden eveneens subsidies toegekend aan ondernemingen voor de verbetering van de energetische efficiëntie en de bevordering van een rationeler energieverbruik (AMURE).

Subsidies toegekend door het Gewest aan plaatselijke besturen met het oog op de bescherming of de verbetering van het leefmilieu zijn relatief talrijk, in het bijzonder met betrekking tot de afvalstoffen. Zij betreffen de aanwerving van een leefmilieuadviseur, de uitbating van containerparken, acties voor preventie, selectieve ophaling en communicatie inzake afvalstoffen, de verwerking van huishoudelijk en ander afval, de overname van de belasting inherent aan de vestiging van een centrum voor technische ingraving voor niet-gevaarlijke huishoudelijke en industriële afvalstoffen, de aankoop van geluidsmeters, de verwerving van groenzones, de aanleg van groenzones, sommige boswerken, ontwateringswerken, zuivering van afvalwater en algemene gemeentelijke afwateringsplannen.

3.3. *Brussels Hoofdstedelijk Gewest*

Ondernemingen die investeringen verrichten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen subsidies ontvangen in diverse vormen. Er worden onder meer subsidies toegekend voor investeringen die specifiek gericht zijn op het rationeel gebruik van energie, water of grondstoffen en op de bescherming van het leefmilieu. Ondernemingen kunnen ook tegemoetkomingen ontvangen voor consultancy en voor vorming.

De subsidies aan de gemeenten betreffen de openbare ruimten, gebouwen en sanering, afval en openbare nethed, inrichting van containerparken, stedenbouw, beheer van milieuvergunningen en werkingskosten van de overlegcommissies.