

National Debate on Carbon Pricing

Brussel, 7 December 2017

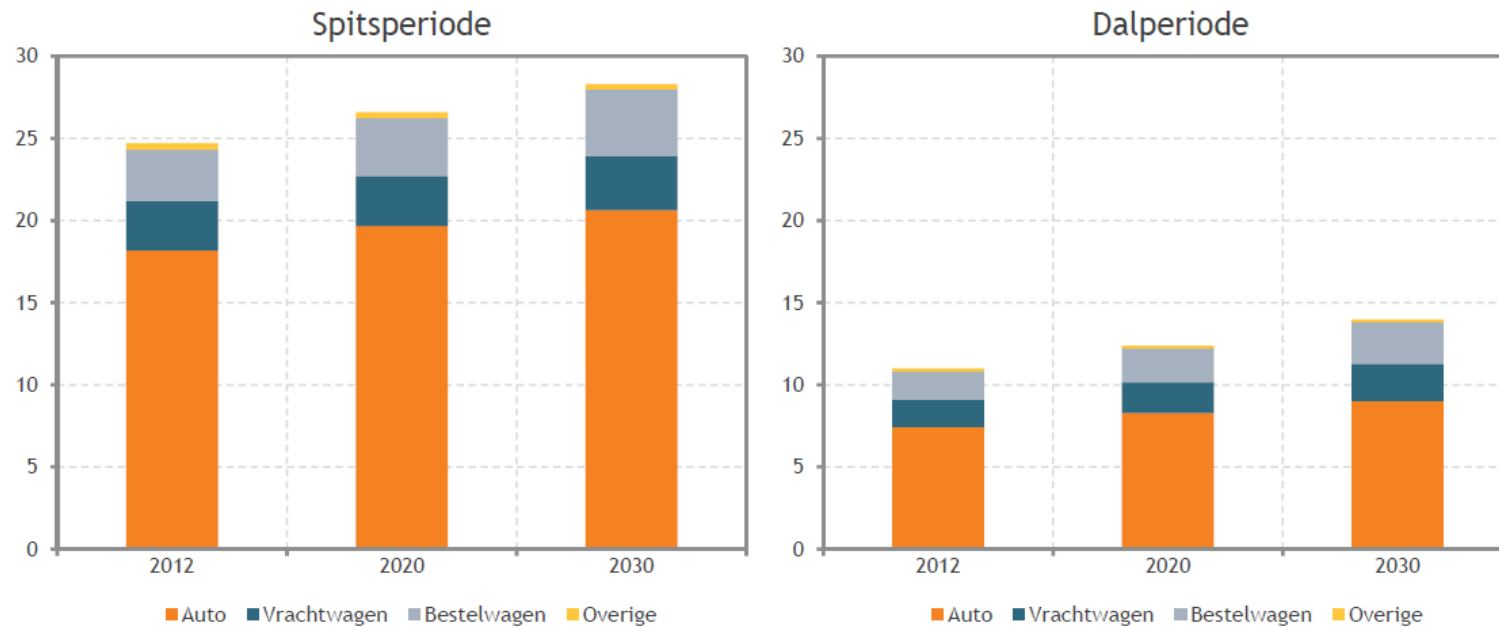
De federale transportfiscaliteit: aangepast aan de uitdaging?

Alex Van Steenbergem
Federaal Planbureau



De uitdaging

Figuur 27 Wegverkeer
Miljoen auto-equivalent-km per uur



Bron: PLANET v3.3
Noot: Overige: motor, bus, tram.

Fiscaal beleid in perspectief (2012)

	Federale overheid	Gewesten
<i>Belastingen</i>		
Accijnzen	4 012	
Verkeersbelasting + BIV		1 930
<i>Subsidies OV</i>		
Toelage NMBS	-881	
De Lijn/TEC/MIVB		-1 473
Derdebetaler NMBS	-27	
<i>Fiscale uitgaven (PB)</i>		
Salariswagens	-1 495	
Terugbetalingen woon-werkverkeer	-351	

- Kwantitatief belangrijke rol federale overheid
- Fiscale uitgaven - uitzonderingen op het normale belastingsysteem - niet verwaarloosbaar
- Accijnzen en pendelsubsidies

Vergelijking milieukosten en accijnzen

(eurocent/vkm - 2012)

	BKG	NBKG	Accijns	%BKG/Accijns
Diesel wagen	0.5	1.0	2.5	20%
Benzine wagen	0.6	0.4	4.6	13%
Vrachtwagen	2.3	4.6	9.2	25%
Bestelwagen	0.8	1.7	4.0	20%

- Accijnzen internaliseren zowel BKG als totale milieukost per kilometer
 - Gegeven een waarde van 31 euro per ton CO₂
 - Bij een waarde per ton CO₂ van 237 euro internaliseren de accijnzen voor benzine de schade van broeikasgassen
 - Kan gezien worden als opportuiniteitskost van marginale verhoging accijns
- 4 • Vergelijk met 9 - 10 euro in ETS!

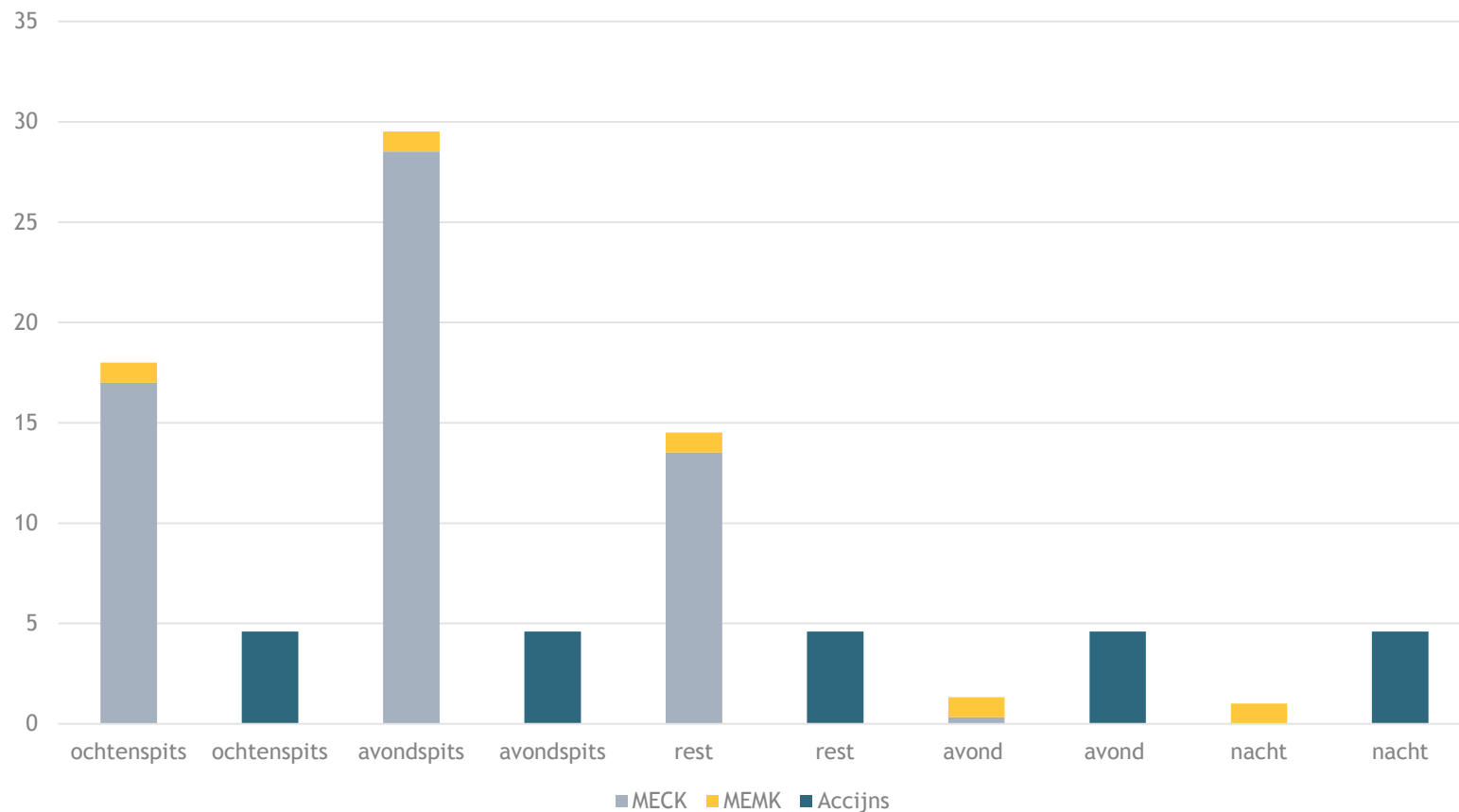
Implicaties

- Bijkomende CO₂ winsten in de transportsector zeer kostelijk
 - ✓ Bv bijkomende CO₂ standaarden op Europees niveau
 - ✓ Bv subsidies aan nieuwe technologieën
 - ✓ Bv subsidies die afhangen van CO₂ zoals aftrekbaarheid autokosten in de vennootschapsbelasting, VAA salariswagens
 - ✓ Zeer hoge kost per ton uitgespaarde CO₂
 - ✓ Andere sectoren?
- De andere functie van accijnzen: internaliseren van belangrijke andere externaliteiten

Congestiekosten!

Accijnzen versus congestiekosten (snelwegen)

(eurocent per vkm)



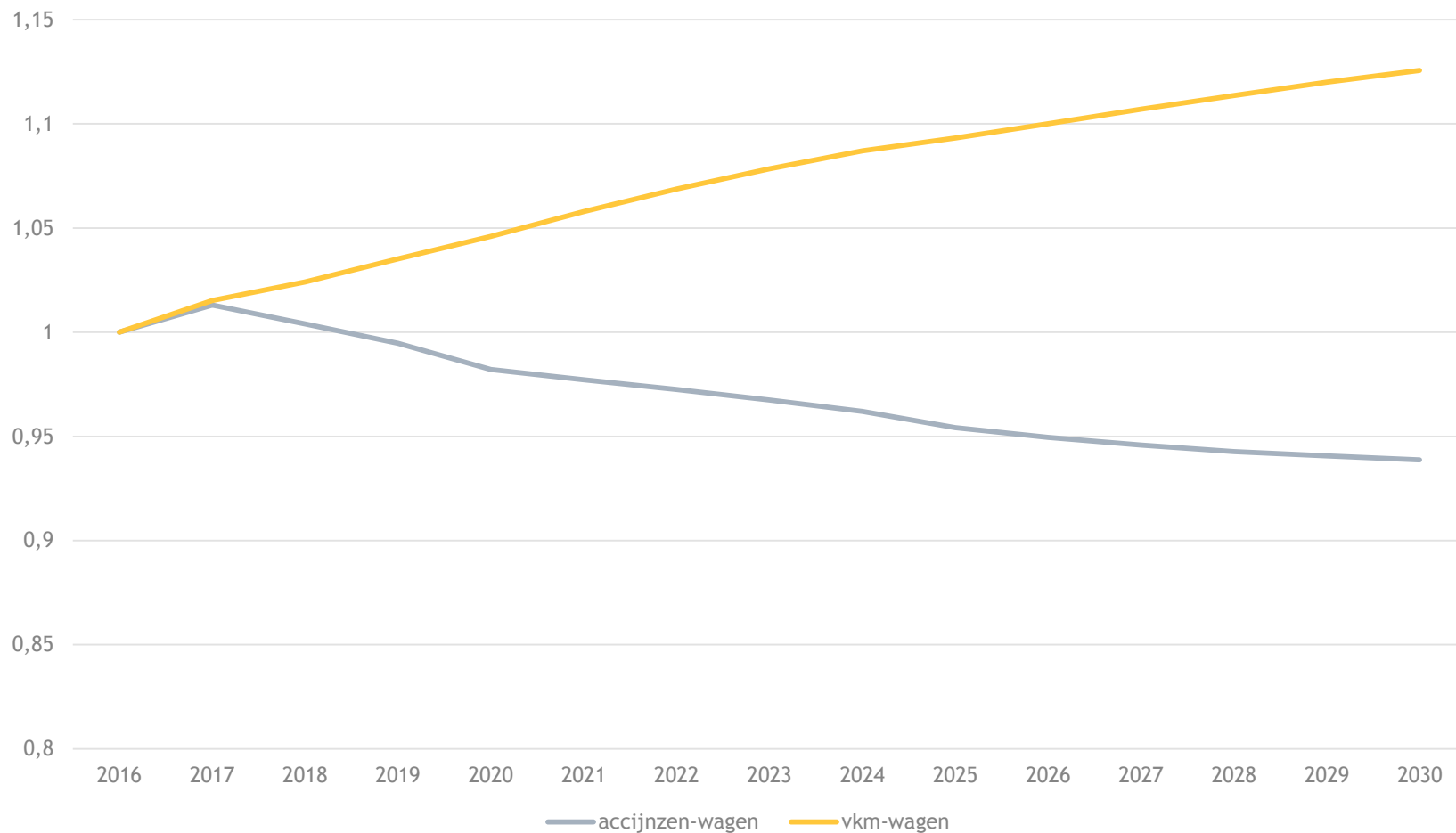
N.B. MECK = marginale externe congestiekost; MEMK = marginale externe milieukost

Accijnzen: de 'domme' kilometerheffing

- $MEMK < \text{accijnzen} < MECK$
- Gemiddeld genomen: gedeeltelijke internalisering van (hoge) congestiekosten
- Maar geen differentiatie: verder verhogen leidt tot inefficiënties
- Risico overcompensatie in dalperioden, rurale gebieden
- Is verbruiksbelasting, geen kilometerheffing: Elke verhoging wordt deels omgezet in lager verbruik per kilometer -> wordt minder efficiënt als proxy voor kilometerheffing
- En natuurlijk: opkomst nieuwe, brandstofvrije technologieën
- Als instrument lijken accijnzen hun limieten te hebben bereikt

Negatieve groei accijnsinkomsten verwacht

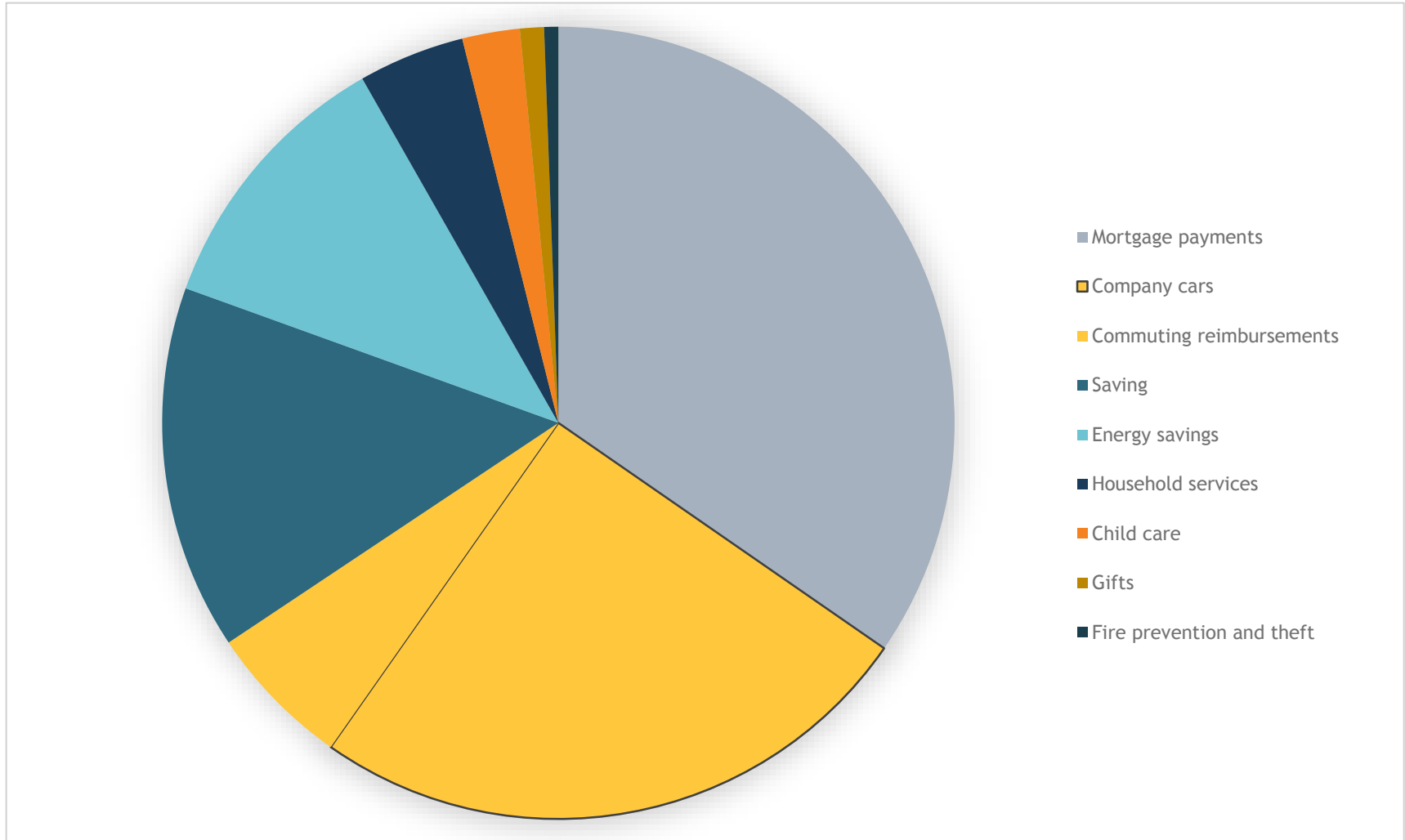
(1=2016)



De rol van fiscale uitgaven

- Regime salariswagens: VAA is kleiner dan werkelijke waarde
 - Kilometers: voor 100% vrijgesteld
 - Kapitaalkost wagen: voor 71% vrijgesteld
 - + vrijstelling van RSZ werknemers / CO₂-bijdrage werkgevers
- Maar ook vrijstelling terugbetalingen woon-werkverkeer
 - Zeer sterk afhankelijk van modus
 - Afhankelijk van al dan niet ontvangen terugbetaling (sectorgebonden)
- Waarom een subsidie - fiscale uitgave?
 - Besparen personenbelasting door aanpassen mobiliteitsgedrag
 - Shift naar gesubsidieerde modi
 - Of simpelweg meer mobiliteit consumeren (verder van werk wonen, etc.)

Fiscale uitgaven transport in perspectief



Subsidies woon-werkverkeer: op zoek naar logica

Table 12 Monetary costs and derived tax subsidy (2012)

	Monetary costs PLANET	Per km personal income tax subsidy	Per km subsidy (third payer)	Subsidy in % of costs	Percentage of commuters
Car - Driver / Own car (no reimbursement)	0.343	0.000	0.000	0.0%	19%
Car - Driver / Own car (conventional reimbursement)	0.343	0.013	0.000	3.8%	33%
Car - Driver / Company car	0.343	0.119	0.000	34.7%	10%
Train (third payer)	0.068	0.020	0.014	50.4%	6%
Train (conventional)	0.068	0.020	0.000	29.4%	
BTM (BXL region)	0.058	0.022	0.000	37.9%	5%
Moto	0.546	0.013	0.000	2.4%	1%
Bike	0.226	0.077	0.000	34.1%	7%

Source: PLANET and own calculations

- Openbaar vervoer en fiets sterk gesubsidieerd
- Bijkomende subsidie trein via derdebetalerregeling
- Salariswagens sterk gesubsidieerd
- 11 • Géén tot weinig subsidie eigen wagen

Mobiliteitseffecten (pendelverkeer)

	Pre 2009	RAIL	COCA	ABOLISH
<i>PKM (%)</i>				
Bus-Tram-Metro	1.0%	0.2%	10.6%	3.2%
Car – Driver	-0.6%	0.3%	-6.5 %	0.2%
Car – Passenger	3.4%	0.3%	38.8%	9.0%
Moto	-0.3%	0.4%	17.5%	0.9%
Slow	0.7%	0.4%	6.5%	-16.6%
Train	0.7%	-4.8%	6.6%	-8.4%
Total	-0.2%	-0.2%	-1.9%	-0.4%
<i>Market share (pp)</i>				
Bus-Tram-Metro	0.0%	0.0%	0.5%	0.1%
Car – Driver	-0.3%	0.5%	-3.7%	0.5%
Car – Passenger	0.2%	0.0%	1.9%	0.4%
Moto	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%
Slow	0.0%	0.0%	0.1%	-0.2%
Train	0.1%	-0.5%	1.0%	-0.9%
Speed peak period (%)	0.5%	-0.3%	4.7%	-0.2%
Change in total subsidies (million euro)	-116	-18	-1117	-363

N.B. RAIL, COCA, ABOLISH = afschaffen derde betalersysteem, speciaal regime salariswagens en fiscaliseren terugbetalingen woon-werkverkeer resp.

Pre 2009 = teruggaan naar maximum vrijstelling van 185 euro voor pendelen met de wagen

Fundamentele hervorming

- Zoek een andere belastingbasis dan accijnzen -> taak regio's
- Slimme(re) kilometerheffing: tijd/plaats/technologie ...
- Faseer voordeel salariswagens uit -> voor lagere marginale tarieven PB
- ALS vervoer op de weg correct beprijst: Minder subsidies OV nodig, direct of via pendelsubsidies ?
- “Si tu touches a rien, tu ne changes rien”

Obstakels voor fundamentele hervorming, en hoe ze te overkomen

- Ervaring buitenland: voor elke succesvolle hervorming is er een mislukking
- Geen te hoge complexiteit instrumenten
- Mensen redeneren vanuit ‘juste retour’, rechtvaardigheid, gelijke behandeling : Houd middelen in de transportsector, afwijkingen economische optimaliteit?
- Bv. recyclage via lagere (benzine) accijnzen/verkeersbelastingen of via prijs/aanbod OV
- Toon de winst van beter beleid (“show me the money”) -> taak onderzoekers
- Zet door!