

Eindverslag

Taak 5 b

Beleidsmaatregelen – draagvlakonderzoek actoren

onderzoeksopdracht

“Bepalen van een Ecoscore voor voertuigen en toepassing van deze Ecoscore ter bevordering van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen”

uitgeschreven door

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap;
Departement Leefmilieu en Infrastructuur;
Administratie Milieu-, natuur-, land- en waterbeheer (AMINAL);
afdeling Algemeen milieu- en natuurbeleid.

Offerte voor bestek nr.: aminal/MNB/TVM/ECO

 <p>Vrije Universiteit Brussel</p>	 <p>Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek</p>	 <p>Centre d'Etudes Economiques et Sociales de l'Environnement</p>
<p>Vrije Universiteit Brussel Vakgroep ETEC</p>	<p>Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek</p>	<p>Université Libre de Bruxelles - CEESE</p>

Monday 13 June 2005

Auteurs:

Vrije Universiteit Brussel
Vakgroep Elektrotechniek en Energie technologie (ETEC)

J.-M. Timmermans

Prof. J. Van Mierlo

Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO)

L. Govaerts

J. Verlaak

D. De Keukeleere

Université Libre de Bruxelles
Centre d'Etudes Economiques et Sociales de l'Environnement (CEESE)

S. Meyer

Prof. W. Hecq

Inhoudsopgave

Eindverslag	1
Offerte voor bestek nr.: aminimal/MNB/TVM/ECO	1
1. Inleiding	1
2. Schriftelijk draagvlakonderzoek	2
2.a) Opzet en uitvoering	2
2.a.1) Vragenlijst	2
2.a.2) Steekproef en respons	3
2.b) Resultaten	4
2.b.1) Resultaten per maatregel	4
2.b.2) Prioritisering	24
2.c) Besluit schriftelijk draagvlakonderzoek	32
3. Ronde tafel gesprekken	33
3.a) Voorstellen beleidsinstrumenten	33
3.a.1) Certificatieregeling	33
3.a.2) Fiscaliteit	34
3.a.3) Subsidie-regeling	34
3.a.4) Publieke vloten	34
3.a.5) Private vloten	34
3.a.6) Informatie	34
3.a.7) Variabele tolheffingen / LEZ	34
3.a.8) Instrumenten auto-industrie	35
3.a.9) Prioritisering	35
3.b) Resultaten	35
3.b.1) Algemene resultaten	36
3.b.2) Autofiscaliteit	36
3.b.3) Premieregeling	38
3.b.4) Publieke vloten	38
3.b.5) Private vloten	39
3.b.6) Lage emissiezones en integratie met mobiliteitsmaatregelen	40
3.b.7) Importeurs en fabrikanten	40
3.b.8) Prioritisering	41
Bijlage 1 Vragenlijst schriftelijk draagvlakonderzoek	44
Bijlage 2 Respondenten schriftelijk draagvlakonderzoek	67
Bijlage 3 Kruistabellen resultaten schriftelijk onderzoek	69
a) Gemiddelde resultaten per maatregel	69
b) Resultaten prioriteiten	81
Bijlage 4: Antwoorden ‘geen mening’	89
Bijlage 5: verslag ronde tafel 1	93
a) Certificatie	93
b) Fiscaliteit	93
c) Subsidies	94
c) Publieke vloten	94
d) Private vloten	95
e) Lage emissiezones / tolheffingen	95
f) Importeurs / fabrikanten	96
g) Prioritisering	96
Bijlage 6: verslag ronde tafel 2	97
a) Deelnemers	97
h) Berekeningsresultaten methodologie	97
i) Certificatie	97
j) Fiscaliteit	98

<u>k)</u>	<u>Subsidies</u>	99
<u>l)</u>	<u>Publieke vloten</u>	99
<u>m)</u>	<u>Private vloten</u>	100
<u>n)</u>	<u>Lage emissiezones / tolheffingen</u>	100
<u>o)</u>	<u>Importeurs / fabrikanten</u>	101
<u>p)</u>	<u>Prioritisering</u>	101
	<u>Bijlage 7: verslag ronde tafel 3</u>	103
<u>a)</u>	<u>Deelnemers</u>	103
<u>q)</u>	<u>Certificatie</u>	103
<u>r)</u>	<u>Fiscaliteit</u>	103
<u>s)</u>	<u>Subsidies</u>	104
<u>t)</u>	<u>Publieke vloten</u>	104
<u>u)</u>	<u>Private vloten</u>	105
<u>v)</u>	<u>Lage emissiezones / tolheffingen</u>	106
<u>w)</u>	<u>Importeurs / fabrikanten</u>	106
<u>x)</u>	<u>Prioritisering</u>	106
	<u>Bijlage 8: verslag ronde tafel 4</u>	108
<u>a)</u>	<u>Deelnemers</u>	108
<u>y)</u>	<u>Certificatie</u>	108
<u>z)</u>	<u>Fiscaliteit</u>	108
<u>aa)</u>	<u>Subsidies</u>	108
<u>bb)</u>	<u>Publieke vloten</u>	109
<u>cc)</u>	<u>Private vloten</u>	109
<u>dd)</u>	<u>Lage emissiezones / tolheffingen</u>	109
<u>ee)</u>	<u>Importeurs / fabrikanten</u>	110
<u>ff)</u>	<u>Prioritisering</u>	110

Lijst der tabellen

Tabel 1: overzicht instrumenten en doelgroepen	3
Tabel 2: steekproef en respons schriftelijke enquête	4
Tabel 3 : codering antwoorden	4
Tabel 4 : maximale haalbaarheid en effectiviteit per maatregel particulieren	25
Tabel 5 : rangschikking prioriteiten particulieren	25
Tabel 6 : maximale haalbaarheid en effectiviteit per maatregel ondernemingen	27
Tabel 7 : rangschikking prioriteiten ondernemingen	27
Tabel 8 : maximale haalbaarheid en effectiviteit per maatregel publieke vloten	28
Tabel 9 : rangschikking prioriteiten publieke vloten	29
Tabel 10 : maximale haalbaarheid en effectiviteit per maatregel automobielandustrie	29
Tabel 11 : rangschikking prioriteiten automobielandustrie	30
Tabel 12 : prioritering doelgroepen alle respondenten	30
Tabel 13 : prioritering doelgroepen automobielandustrie	31
Tabel 14 : prioritering doelgroepen beleidsmakers	31
Tabel 15 : prioritering doelgroepen experts	31
Tabel 16 : prioritering doelgroepen particulieren	31
Tabel 17 : prioritering doelgroepen steden & gemeenten	31
Tabel 18 : prioritering doelgroepen vloothouders	32
Tabel 19 : prioriteiten per doelgroep uit schriftelijke enquête	42
Tabel 20 : prioritering doelgroepen per groep respondenten	43

Lijst der figuren

Figuur 1 : waardering instrumenten ‘informatieverstrekking’	5
Figuur 2 : waardering instrumenten groene autofiscaliteit	7
Figuur 3 : waardering instrumenten belastingaftrek	8
Figuur 4 : waardering integratie milieu in mobiliteitsmaatregelen	9
Figuur 5 : waardering instrumenten ‘lage emissiezones’	11
Figuur 6 : waardering types variabele verzekeringspremies	12
Figuur 7 : waardering types variabele bedrijfsvoertuigenbelasting	13
Figuur 8 : waardering types premies voor particulieren	14
Figuur 9 : waardering types premieregeling ondernemingen	15
Figuur 10 : waardering instrumenten integratie mobiliteit ondernemingen	16
Figuur 11 : waardering vlootquota ondernemingen	17
Figuur 12 : waardering instrumenten automobielandustrie	18
Figuur 13 : waardering bijzondere afschrijvingsregels	19
Figuur 14 : waardering instrumenten lokale overheden	20
Figuur 15 : waardering vlootquota publieke vloten	21
Figuur 16 : waardering vlootquota openbaar vervoer	22
Figuur 17 : waardering instrumenten autoindustrie	23
Figuur 18 : waardering vlootquota auto-industrie	24
Figuur 19 : prioriteit maatregelen particulieren	26
Figuur 20 : prioritisering maatregelen ondernemingen	28
Figuur 21 : prioritisering maatregelen publieke vloten	29
Figuur 22 : prioritisering maatregelen auto-industrie	30

1. Inleiding

Binnen de onderzoeksoopdracht ‘Bepalen van een Ecoscore voor voertuigen en toepassing van deze Ecoscore ter bevordering van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen’ wordt er naast de ontwikkeling van de methodologie en de toepassing ervan in de website

www.milieuvriendelijkvoertuig.be, een rekenmodule en gebruikersgidsen, een belangrijk werkpakket (Taak 5) ingevuld over de toepassing van de Ecoscore in beleidsinstrumenten ter ondersteuning van milieuvriendelijke voertuigen. De basis van dit werkpakket wordt gevormd door een inventarisatie van instrumenten uit binnen- en buitenland die is opgenomen in deelrapport ‘Taak 5 a) Inventarisatie buiten- en binnenlandse ervaringen’.

Na de inventarisatie van mogelijke maatregelen, werd een draagvlakonderzoek opgezet om de haalbaarheid en effectiviteit van beleidsinstrumenten in Vlaanderen en België te onderzoeken. Hiertoe werd in een eerste fase een schriftelijke enquête verzonden naar een uitgebreide groep van actoren uit Vlaanderen en België van verschillende doelgroepen (beleidsmakers, experts, particulieren, industrie, vloothouders). In een tweede fase werden per doelgroep ronde tafel gesprekken georganiseerd die meer in de diepte ingaan op mogelijke beleidsinstrumenten. De resultaten van het draagvlakonderzoek geven input naar de uit te werken implementatiepaden voor een beleid ter ondersteuning van milieuvriendelijke voertuigen in België en Vlaanderen. (Zie Taak 5 c en d)

Onderliggend deelrapport bevat de resultaten van de twee fasen van het draagvlakonderzoek.

2. Schriftelijk draagvlakonderzoek

De doelstelling van het draagvlakonderzoek was het peilen naar de haalbaarheid en de effectiviteit van mogelijke maatregelen om de aankoop en het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen te ondersteunen in Vlaanderen en België. Het onderzoek bestond uit twee fasen: een schriftelijk draagvlakonderzoek naar een uitgebreide steekproef actoren en ronde tafelgesprekken. In dit hoofdstuk worden het opzet, de uitvoering en de resultaten van het schriftelijk draagvlakonderzoek toegelicht.

2.a) Opzet en uitvoering

2.a.1) Vragenlijst

De vragenlijst [Zie Bijlage 1] die werd opgesteld bevat een uitgebreide lijst van beleidsinstrumenten waarvan de respondent telkens moest beantwoorden in welke mate de introductie van het instrument haalbaar is in Vlaanderen en, in veronderstelling dat de maatregel geïmplementeerd wordt, in welke mate de maatregel effectief zou zijn. Voor instrumenten die vandaag reeds geïmplementeerd zijn (bijvoorbeeld website met databank milieuvriendelijke voertuigen) werd niet naar de haalbaarheid dan wel naar de bruikbaarheid van de maatregel gepolst.

De mogelijke maatregelen werden opgesteld op basis van de resultaten van de inventarisatie (zie rapportering taak 5a) en een aantal bijkomende mogelijke maatregelen gesuggereerd door de opdrachtgever.

De haalbaarheid/bruikbaarheid en effectiviteit van de verschillende maatregelen moesten beoordeeld worden op een schaal van zeer hoog, hoog, laag of zeer laag. Er werd tevens een mogelijkheid 'geen mening voorzien'.

Maatregelen waren gegroepeerd volgens doelgroep, op dewelke ze van toepassing zijn. In Tabel 1: overzicht instrumenten en doelgroepen

wordt een overzicht gegeven van de geselecteerde maatregelen en de doelgroepen.

Informatie en sensibilisatie	Alle doelgroepen
Groene autofiscaliteit	Alle doelgroepen
Belastingaftrek milieuinvestering	Particulieren en ondernemingen
Variabele tolheffingen	Alle doelgroepen
Lage emissiezones	Alle doelgroepen
Variabele verzekeringspremies	Alle doelgroepen
Variabele bedrijfsvoertuigenbelasting	Particulieren
Premieregeling particulieren	Particulieren
Premieregeling ondernemingen	Ondernemingen
Milieu in mobiliteitsmaatregelen	Ondernemingen
Vlootquota private ondernemingen	Ondernemingen
Emissiekredieten	Ondernemingen
Variabele afschrijvingsregels	Ondernemingen
Convenants publieke vloten	Steden en Gemeenten
Vlootquota	Steden en Gemeenten
Vlootquota openbaar vervoer	Openbaar vervoersmaatschappijen
Convenants industrie	Auto industrie
Vlootquota industrie	Auto industrie

Tabel 1: overzicht instrumenten en doelgroepen

Binnen elke maatregel werd gedifferentieerd aan de hand van verschillende definities voor de milieuvriendelijkheid van het voertuig indien dit relevant was. Volgende definities worden onderscheiden:

- Op basis van een Ecoscore: eenduidige score zoals in dit project ontwikkeld, die de verschillende milieu-impacts (geluid, luchtkwaliteit, broeikaseffect) in de levenscyclus van een voertuig (brandstofproductie en gebruik voertuig) vertaald in één score. Voertuigen worden ingedeeld in klassen op basis van de Ecoscore, waarbij een ‘groene klasse’ (de meest milieuvriendelijke voertuigen) kan bevoordeeld worden of een ‘rode klasse’ (de meest milieuonvriendelijke voertuigen) zal benadeeld worden.
- Op basis van emissiestandaard: voertuigen worden onderworpen aan homologatietesten waarbij de uitstoot van gereguleerde schadelijke emissies (CO, Koolwaterstoffen, roetdeeltjes, stikstofoxiden) onder een bepaalde limietwaarde moet liggen, de zogenaamde euronormen. Indien maatregelen enkel op de emissiestandaard gebaseerd worden, wordt met andere milieu-impacts (geluid, broeikaseffect) geen rekening gehouden.
- Op basis van verbruik en CO₂-uitstoot: het verbruik en daarmee rechtstreeks verbonden de CO₂-uitstoot (voornaamste broeikasgas) wordt gemeten bij de homologatie doch hiervoor is geen limietwaarde opgesteld. Indien maatregelen enkel op het verbruik/CO₂ uitstoot gebaseerd worden, wordt met andere milieu-impacts (geluid, luchtverontreiniging, gezondheid) geen rekening gehouden.
- Op basis van brandstof- en/of aandrijf- of retrofittechnologie: bepaalde voordelen kunnen worden toegekend aan voertuigen die gebruik maken van een (alternatieve) brandstof en/of aandrijftechnologie, zoals LPG-voertuigen, hybride of elektrische voertuigen, biobrandstoffen, roetfilters,... Deze brandstoffen of technologieën hebben het potentieel om milieuvriendelijker te zijn dan voertuigen met conventionele brandstof en aandrijving (benzine- of dieselvoertuigen), doch zijn dit niet noodzakelijk. Bij maatregelen op technologiebasis is certificatie belangrijk.

Na het inschatten van de effectiviteit en de haalbaarheid van de verschillende instrumenten werd per doelgroep gevraagd de maatregelen te prioriteren. Afsluitend werd gevraagd de verschillende doelgroepen te prioriteren.

In Bijlage 1 is de volledige vragenlijst opgenomen.

2.a.2) Steekproef en resp

De enquête werd per email verstuurd naar een uitgebreide lijst van actoren die actief zijn in het veld van milieuvriendelijke voertuigen. In Tabel 2: steekproef en respons schriftelijke enquête

wordt een overzicht gegeven per doelgroep van het aantal verzonden enquêtes en de ontvangen respons van ingevulde enquêtes.

Doelgroep	Verzonden	Respons
Steden en gemeenten	400	21
Private vloten	16	3
Publieke vloten	15	3
Belangenorganisaties / particulieren / experten	20	8
Beleidsmakers	115	24
Automotive industrie	31	6
Totaal	597	65

Tabel 2: steekproef en respons schriftelijke enquête

Bij de respons van de automobielenindustrie, dient opgemerkt dat Febiac via een werkgroep een gecoördineerd antwoord terugstuurde dat in samenspraak van verschillende leden van de werkgroep was opgesteld.

Aangezien de respons van sommige doelgroepen beperkt is, is voorzichtigheid geboden bij een veralgemening van de resultaten. Verdere verfijning van de opinie van de verschillende groepen actoren werd voorzien in de ronde tafelgesprekken die de tweede fase van het draagvlakonderzoek uitmaken.

Een volledige lijst van de respondenten is opgenomen in bijlage 2.

2.b) Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de schriftelijke enquête besproken. Volledige resultaten kunnen worden teruggevonden in de kruistabellen in bijlage 3. De codering van de resultaten voor de effectiviteit en haalbaarheid verliep als volgt:

1	Zeër laag
2	Laag
3	Hoog
4	Zeër hoog

Tabel 3 : codering antwoorden

Bij de verwerking van de resultaten is er geen weging opgenomen om de onder- of oververtegenwoordiging van bepaalde actoren in de totaal ontvangen respons in rekening te brengen. Naast de gemiddelden zullen de resultaten per groep afzonderlijk worden toegelicht indien ze in zekere mate afwijken van het gemiddelde. Afwijkend van gemiddeld betekent dat de waardering 0.5 punt lager of hoger ligt dan gemiddeld.

In bijlage 4 is de lijst opgenomen van het aantal respondenten per maatregel die geen mening invulde of de vraag blanco liet. Voor sommige maatregelen ligt dit aantal behoorlijk hoog, uit de reacties bleek dat dit vaak veroorzaakt werd door de uitgebreidheid van de enquête.

2.b.1) Resultaten per maatregel

2.b.1.1) Algemene opmerkingen

De respondenten hadden de mogelijkheid om opmerkingen of randvoorwaarden te formuleren bij de verschillende maatregelen. Deze zijn opgenomen per maatregel. Er is geopteerd voor een loutere weergave van de opmerkingen en geen oordeel geveld over het al dan niet 'correct' zijn van bepaalde opmerkingen.

Een aantal opmerkingen zijn algemeen en betreffen verschillende maatregelen:

- Belang technologieneutrale maatregelen die vertrekken vanuit een technologieneutrale definitie van de milieuvriendelijkheid van voertuigen;
- Een hoge score op effectiviteit betekent niet dat de maatregel op zichzelf staande voldoende is maar mogelijk in combinatie met andere maatregelen moet genomen worden, dit wordt dan meestal aangehaald onder de randvoorwaarden;
- De haalbaarheid van de maatregelen is volledig afhankelijk van politiek engagement; indien dit er is worden de maatregelen sterk haalbaar;

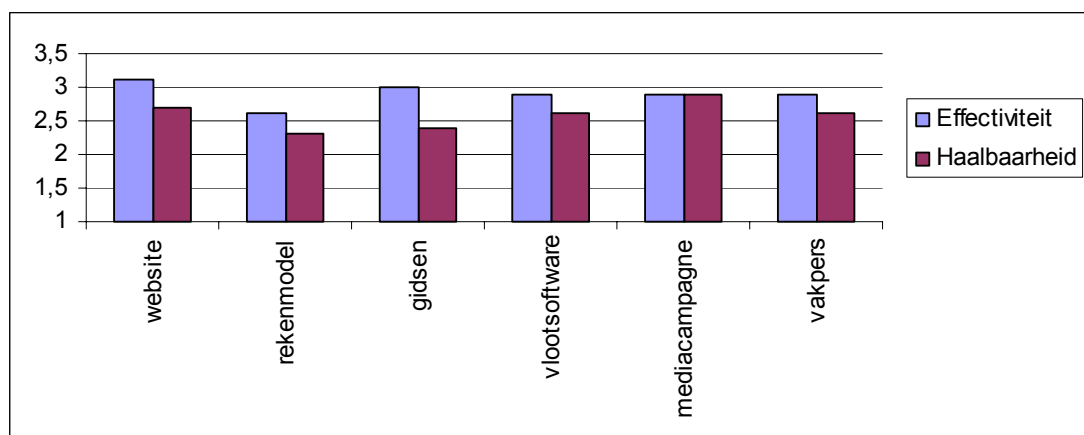
- De Ecoscore als basis voor de maatregelen bevat steeds een subjectieve weging zodat autofabrikanten die bij bepaalde maatregelen net buiten de boot vallen altijd gaan protesteren, waardoor de haalbaarheid van de invoering van de maatregelen verlaagt;
- Effectiviteit hangt volledig af van de hoogte van het financieel voordeel. Er is meer studiewerk nodig om de hoogte van steunmaatregelen te bepalen in functie van de kosteneffectiviteit.

2.b.1.2) Informatieverstrekking (A1)

Met informatieverstrekking worden instrumenten bedoeld gericht naar de gebruiker van voertuigen die de gebruiker informeren over de milieuvriendelijkheid van voertuigen. De meeste van de instrumenten bestaan reeds en zullen worden aangepast aan de in deze opdracht ontwikkelde Ecoscore voor voertuigen. Er werd bijgevolg niet gepeild naar de haalbaarheid van de implementatie van deze instrumenten doch naar de bruikbaarheid ervan. Zes verschillende instrumenten werden voorgesteld:

1. De internetdatabank www.milieuvriendelijkvoertuig.be waarop alle voertuigen via verschillende ingangen kunnen opgezocht en geconsulteerd worden;
2. Een software rekenmodel dat binnen deze opdracht ontwikkeld zal worden waarin de gebruiker aan de hand van een aantal inputparameters (voertuigemissies) de Ecoscore van een voertuig kan berekenen;
3. Gebruikersgidsen met aanbevelingen voor de aankoop en gebruik van milieuvriendelijke voertuigen, inclusief alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen die eveneens binnen deze opdracht ontwikkeld zullen worden;
4. Een software rekenmodel geschikt voor inventarisatie en screening van de milieuperformantie van vloten;
5. Grootschalige mediacampagne om het bestaan en het gebruik van de Ecoscore bekend te maken aan een breed publiek;
6. Integratie van de Ecoscore binnen bestaande informatiekanalen (vakpers, bestaande websites,...).

Globaal werd de bruikbaarheid van de zes instrumenten hoog ingeschat, waarvan de bruikbaarheid van de website en databank www.milieuvriendelijkvoertuig.be het hoogst. Het rekenmodel voor de berekening van de Ecoscore werd gemiddeld bruikbaar gewaardeerd. De effectiviteit van de verschillende instrumenten volgt dezelfde lijn. Een brede mediacampagne om de Ecoscore en de verschillende instrumenten bekend te maken wordt als meest effectief beschouwd. In Figuur 1 worden de gemiddelde resultaten grafisch weergegeven.



Figuur 1 : waardering instrumenten 'informatieverstrekking'

Wanneer we de resultaten differentiëren naar de verschillende actoren, kunnen volgende afwijkingen van de gemiddelde resultaten vastgesteld worden:

- De autoindustrie schat bruikbaarheid en effectiviteit van de instrumenten globaal lager in, met een opvallend lagere effectiviteit (weinig haalbaar) van de softwaretools voor de berekening van de Ecoscore en de vlootscreening;
- Voor beleidsmakers ligt de bruikbaarheid en effectiviteit iets hoger dan gemiddeld voor alle informatieve instrumenten. De effectiviteit van de softwaretool voor vlootscreening wordt bijzonder effectief gewaardeerd;
- Experts en belangenorganisaties achten een grootschalige mediacampagne minder bruikbaar en minder effectief dan gemiddeld, een zeer lage effectiviteit wordt ingeschat aan het rekenmodel voor de berekening van de Ecoscore;
- Voor particulieren heeft ook de website www.milieuvriendelijkvoertuig.be een hoge bruikbaarheid en effectiviteit, zij schatten eveneens het belang van mediacampagnes en integratie in andere mediakanalen hoog in;
- Resultaten van steden en gemeenten liggen volledig in lijn met de gemiddelde resultaten;
- De bruikbaarheid van de verschillende instrumenten volgens vloothouders ligt in lijn met het gemiddelde, doch de effectiviteit van softwaretool voor vlootinventarisatie en – screening ligt bijzonder laag.

Volgende specifieke opmerkingen bij informatieve instrumenten werden gemaakt:

- “Er is nood aan bijkomende infocampagnes om beschikbare informatie (website, rekenmodel) bekend te maken”;
- “Het verstrekken van informatie over de Ecoscore is essentieel indien andere maatregelen op basis van de Ecoscore gedefinieerd worden”;
- “Informatie is weinig zinvol als die op zichzelf staat los van andere maatregelen”;
- “Voortdurende actualisering van de gegevens is noodzakelijk”;
- “Milieu informatie krijgt een meerwaarde door koppeling met andere informatiebronnen (milieu niet prioritair in aankoopbeslissing)”.

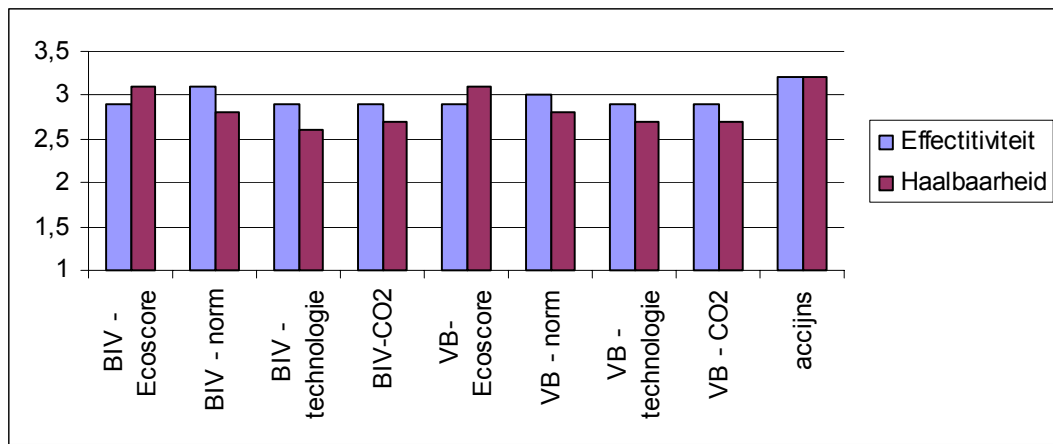
2.b.1.3) Groene autofiscaliteit (A2)

Met een groene autofiscaliteit wordt bedoeld het differentiëren van de voertuigbelasting (registratiebelasting of belasting in verkeersstelling (BIV) en eigendomsbelasting of verkeersbelasting (VB)) op basis van de milieuperformantie van het voertuig en de variabilisering van de brandstofbelasting (accijnsen) voor milieuperformante brandstoffen. Wat betreft de milieuperformantie van een voertuig aan de basis van differentiëring van BIV of verkeersbelasting werden vier definities gebruikt:

- op basis van de Ecoscore,
- op basis van de emissiestandaard,
- op basis van verbruik / CO₂-uitstoot
- of op basis van brandstof / aandrijftechnologie.

Gemiddeld wordt de haalbaarheid van de vergroening van de autofiscaliteit hoog ingeschat, vooral de variabilisering van de accijnsen aan de hand van milieuperformantie van een brandstof. Wat betreft de basis voor de differentiëring van BIV en VB wordt de emissiestandaard als meest haalbaar ingeschat, doch dit verschilt niet hard van de andere grondslagen voor differentiatie (Ecoscore, CO₂-uitstoot, technologie).

De effectiviteit van de maatregel volgt dezelfde lijn als de haalbaarheid, met die uitzondering dat de Ecoscore als basis voor belastingsdifferentiatie als het meest effectief wordt ingeschat. De gemiddelde resultaten worden weergegeven in Figuur 2.



Figuur 2 : waardering instrumenten groene autofiscaliteit

De mening van de verschillende actoren wijkt af van de gemiddelden op volgende vlakken:

- De autoindustrie heeft een zeer uitgesproken voorkeur voor emissiestandaard als basis voor differentiatie van BIV en VB. De Ecoscore scoort zeer laag wat betreft haalbaarheid en ook maar gemiddeld wat betreft effectiviteit. Ook een variabelisatie van de accijnsen scoort lager dan gemiddeld zowel voor haalbaarheid als effectiviteit;
- Voor beleidsmakers hebben alle mogelijkheden van een groene autofiscaliteit een hogere haalbaarheid en effectiviteit dan de gemiddelde respondent. Vooral de differentiatie van de VB op basis van de Ecoscore wordt als een zeer effectieve maatregel beschouwd;
- Experten beschouwen de differentiatie van de VB op basis van de emissiestandaard iets minder haalbaar als de gemiddelde respondent. Ook achten zij alle maatregelen m.b.t. groene autofiscaliteit minder effectief dan door de gemiddelde respondent ingeschat;
- De opinie van particulieren wijkt weinig af van het gemiddelde, de differentiatie van de VB op basis van de CO₂-uitstoot wordt wel zeer effectief geacht;
- Vloothouders zijn de enige groep die de effectiviteit van variabele accijnsen slechts gemiddeld inschat, voor de overige maatregelen volgen ze het gemiddelde.

Volgende bijkomende opmerkingen werden bij deze maatregel geformuleerd:

- Er moet nagegaan worden in welke mate de verkeersbelasting mee in aanmerking wordt genomen bij aankoopbeslissing, indien dit geen rol speelt blijft de registratietaks het meest geschikte instrument;
- Accijnsverlaging zou enkel voor echte alternatieve brandstoffen mogen toegepast worden, niet voor brandstoffen met marginale verbetering;
- Emissienormen zijn geobjectiviseerd, de Ecoscore niet en is een moeilijk politiek haalbare basis belastingdifferentiatie;
- Er zijn juridische problemen met de Ecoscore als basis voor differentiatie;
- Plannen voor verschuiving van belastingen van vaste naar variabele kost bestaan al lang, doch er is nog weinig gebeurd, weinig vertrouwen in huidige of nieuwe plannen.

2.b.1.4) Belastingaftrek (A3)

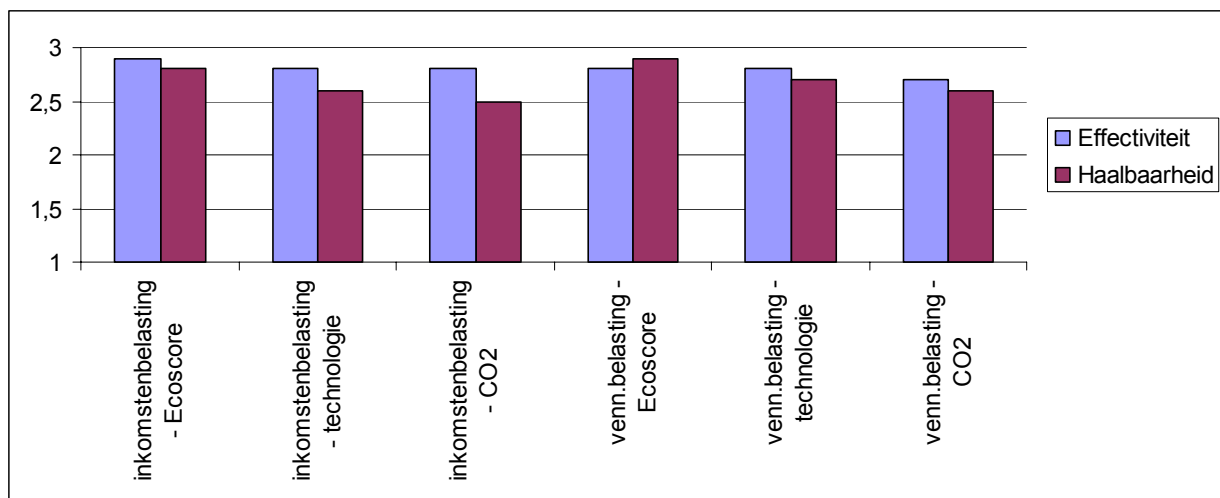
Bij belastingaftrek kan de aankoper (particulier of bedrijf) van een voertuig een deel van de aankoopwaarde in mindering brengen van zijn belastbaar inkomen of bedrijfsresultaat (netto voordeel = marginale belastingvoet). Het voordeel wordt dan geïnd 1 tot 2 jaar na de aankoop (bij afrekening belastingen inkomstenjaar aankoop).

De federale regering nam de beslissing om vanaf 2005 de belastingaftrek voor voertuigen met een zeer lage CO₂-uitstoot in te voeren voor particulieren.

In de enquête werd een onderscheid gemaakt naar belastingaftrek voor particulieren (inkomstenbelasting) en ondernemingen (vennootschapsbelasting) en eveneens een onderscheid naar de verschillende grondslagen voor het bepalen van de definitie van ‘milieuvriendelijk voertuig’: Ecoscore, technologie (brandstof- of aandrijftechnologie) of CO₂-uitstoot.

Globaal gezien ligt de haalbaarheid en de effectiviteit gemiddeld tot hoog. Er is geen onderscheid indien de maatregel geldt voor particulieren of voor ondernemingen. Wat betreft de haalbaarheid is er geen onderscheid tussen de verschillende grondslagen, wat betreft de effectiviteit scoort de Ecoscore wel het hoogst vergeleken met de technologie en de CO₂-uitstoot (laagste effectiviteit).

De gemiddelde resultaten worden weergegeven in Figuur 3.



Figuur 3 : waardering instrumenten belastingaftrek

Voor het onderscheid van de resultaten voor de verschillende groepen respondenten kunnen volgende conclusies vermeld worden:

- De auto-industrie beoordeelt maatregelen omtrent belastingaftrek voor milieuvriendelijke investeringen in voertuigen eveneens minder haalbaar en minder effectief dan gemiddeld. Vooral de aftrekbaarheid van de vennootschapsbelasting wordt als weinig haalbaar gezien, de effectiviteit scoort voor alle mogelijke manieren laag;
- Experts achten vooral de haalbaarheid en effectiviteit van dit instrument lager in dan gemiddeld;
- Particulieren geven daarentegen wel een hogere haalbaarheid en een zeer hoge effectiviteit van deze maatregel specifiek voor vennootschappen en gemiddeld voor particulieren;
- Vloothouders hebben gemiddeld dezelfde mening, doch de haalbaarheid van belastingaftrek voor milieuvriendelijke voertuigen voor vennootschappen wordt lager ingeschat. Dit zou mogelijk beïnvloed kunnen zijn door de beslissing van de federale regering in het voorjaar van 2004 om deze maatregel inderdaad enkel voor particulieren (inkomstenbelasting) te implementeren.

Bijkomende opmerkingen bij deze maatregel zijn:

- Het vertragingseffect van de belastingaftrek (2 jaar na aankoop) heeft tot gevolg dat de link met het aankoopmoment weg is;
- Het effect van een belastingaftrek is afhankelijk van inkomen, creëert bijgevolg sociale ongelijkheid.
- Administratief complex en bijgevolg kostelijke maatregel.

2.b.1.5 Variabele tolheffingen (A4)

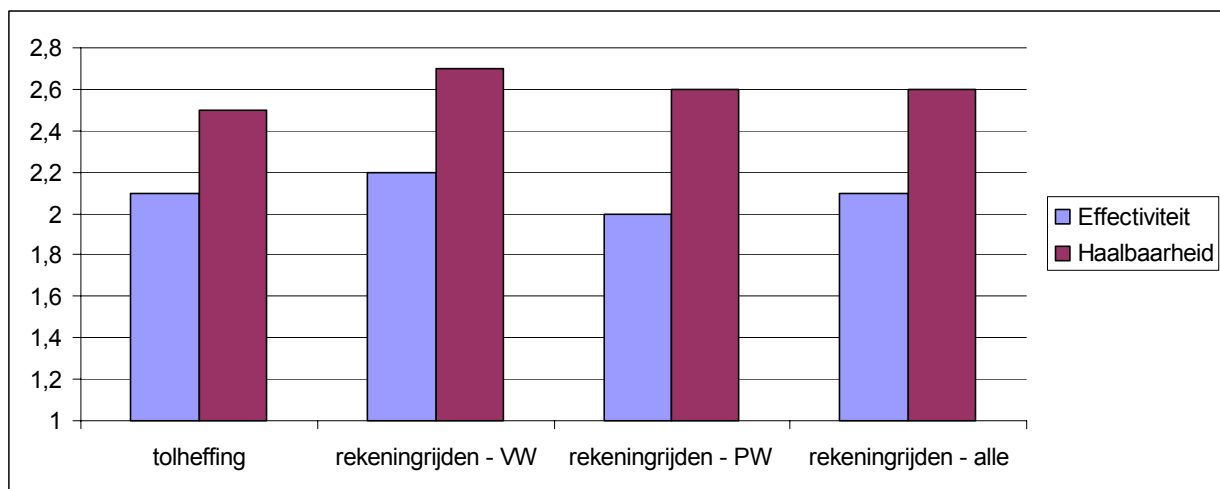
Tolheffingen en rekeningrijden zijn instrumenten die gebruikt worden om kosten van wegeninfrastructuur te recupereren en als mobiliteitssturende maatregelen. Rekeningrijden is het instellen van een elektronisch betalingssysteem waarbij afhankelijk van plaats en tijdstip een voertuig betaalt. Variabele tolheffingen in functie van de milieuproductie van voertuigen geeft een financieel voordeel aan milieuvriendelijke voertuigen. In de vraagstelling van de enquête werd specifiek gesteld dat er niet gepeild werd naar de haalbaarheid of effectiviteit van tolheffingen zelf, doch naar de variabelisatie op basis van de Ecoscore in de veronderstelling dat tolheffingen ingevoerd zouden worden.

Er werd enkel gepeild naar de haalbaarheid op basis van de Ecoscore en niet op basis van andere indicatoren van de milieuproductie. De vraagstelling werd opgesplitst in rekeningrijden voor alle voertuigen, enkel zwaar vervoer of enkel personenwagens. Een aparte maatregel (tolheffing op drukke verkeersassen met vrijstelling voor ‘groene voertuigen’) werd eveneens gedefinieerd.

Gemiddeld gezien wordt de haalbaarheid van de voorgestelde maatregelen laag gewaardeerd, de effectiviteit ervan gemiddeld. Meest effectief is het rekeningrijden voor zwaar vervoer.

Mogelijk beoordeelden de respondenten toch de haalbaarheid en effectiviteit van het rekeningrijden zelf en niet zozeer de variabelisering op basis van milieucriteria ervan. Dit werd onderzocht aan de hand van de ronde tafel gesprekken (zie bijlage 5-8).

De resultaten voor de waardering van deze instrumenten worden weergegeven in Figuur 4.



Figuur 4 : waardering integratie milieu in mobiliteitsmaatregelen

- Automobiellindustrie beoordeelt de variabelisering van tolheffingen nog lager haalbaar, doch vinden wel dat de maatregelen meer effectief zijn vergeleken met de opinie van de gemiddelde respondent;
- Experten achten vooral de effectiviteit van variabele tolheffingen op belangrijke verkeersaders hoog in;
- Particulieren achten een variabelisering van het rekeningrijden voor alle voertuigen meer haalbaar, ook alle maatregelen met uitzondering van de variabele tolheffing op belangrijke verkeersassen, worden effectief ingeschat.

De respondenten formuleerden volgende bijkomende opmerkingen bij deze maatregel:

- Tolheffingen en rekeningrijden zijn haalbaar op lange termijn maar zijn onrealiseerbaar op korte termijn;

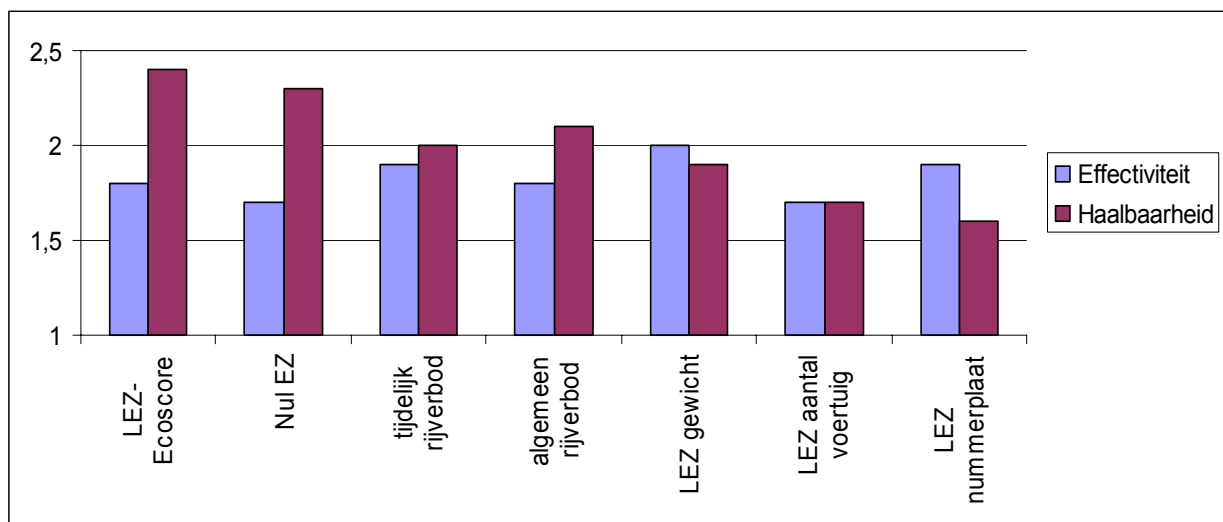
- Europese harmonisatie nodig;
- Indien eenzijdig in België ingevoerd is dit slecht voor de concurrentievermogen van de Belgische ondernemingen;
- Men geeft een verkeerde boodschap door te suggereren dat rijden met een milieuvriendelijke wagen milieuvriendelijk zou zijn. Tolheffingen / rekeningrijden moeten voor alle wagens hetzelfde zijn, namelijk een ontmoediging om de wagen te gebruiken (onafhankelijk van de milieuvriendelijkheid);
- Politiek niet haalbaar;
- Opletten voor sluipverkeer bij tolheffing op belangrijke verkeersassen;
- Spitsuurheffingen zijn effectief;
- Grondig studiewerk nodig over hoe deze maatregel te implementeren omdat hier zeer veel aspecten bij betrokken zijn.

2.b.1.6) Lage emissiezones (A5)

Een lage emissiezone in stedelijke context zijn zones die enkel toegankelijk zijn voor milieuvriendelijke voertuigen of zones waarin geen toegang verleend wordt aan voertuigen die niet aan bepaalde milieucriteria voldoen. Er werden in de vraagstelling zeven types van lage emissiezones voorgesteld:

- Permanente lage emissiezone in binnenstedelijke context op basis van Ecoscore, dwz toegang beperkt tot 'groene voertuigen';
- Permanente nulemissiezones in stadskern/historisch centrum met toegang enkel voor emissieloze voertuigen;
- Tijdelijke lage emissiezone in binnenstedelijke context waarbij een rijverbod geldt voor voertuigen die niet aan emissiestandaard (pre-euro voertuigen, eerste inschrijving voor 1992) voldoen op dagen waarop luchtkwaliteitsnorm niet gehaald wordt;
- Tijdelijk algemeen rijverbod voor voertuigen die niet aan emissiestandaard (pre-euro voertuigen, eerste inschrijving voor 1992) voldoen op dagen waarop luchtkwaliteitsnorm niet gehaald wordt;
- Permanente lage emissiezone waarbij rijverbod geldt voor vrachtwagens boven een bepaalde gewichtsklasse;
- Permanente lage emissiezone waarbij restricties worden opgelegd op het aantal toegelaten voertuigen (absoluut aantal, onafhankelijk van Ecoscore);
- Permanente zone waarbij alternerend even en oneven nummerplaten worden toegelaten.

Gemiddeld scoren alle types van lage emissiezones een zeer lage tot lage haalbaarheid, de effectiviteit ligt gemiddeld. Het meest effectief worden een permanente lage emissiezone op basis van de Ecoscore en een nulemissiezone genoemd. De gemiddelde resultaten worden weergegeven in Figuur 5.



Figuur 5 : waardering instrumenten 'lage emissiezones'

Het is evenwel niet duidelijk of de respondenten de lage emissiezone dan wel de integratie van milieuaspecten in de lage emissiezone beoordeelden.

Volgende belangrijke verschillen tussen de actoren kunnen als volgt samengevat worden:

- De automobielenindustrie acht de invoering van nul emissiezones zeer laag haalbaar. De effectiviteit van een lage emissiezone met beperkte toegankelijkheid van groene voertuigen wordt daarentegen hoger dan gemiddeld ingeschat;
- Experts schatten emissiezones op basis van gewichtsklassen voor zware voertuigen, beperking van absoluut aantal voertuigen onafhankelijk van milieuprestatie en alternerende lage emissiezones op basis van nummerplaten zeer weinig effectief;
- Particulieren achten de lage emissiezones en een permanent rijverbod, voor de voertuigen die niet aan een bepaalde emissiestandaard voldoen, zeer weinig effectief; even zo voor een lage emissiezone die een restrictie aan het totaal aantal voertuigen oplegt;
- Vloothouders zien een lage emissiezone met beperking van het aantal voertuigen en alternerend op basis van nummerplaten weinig haalbaar vergeleken met de gemiddelde respondent, een lagere effectiviteit wordt door hen ingeschat voor de lage emissiezone op basis van de Ecoscore en de nul emissiezone.

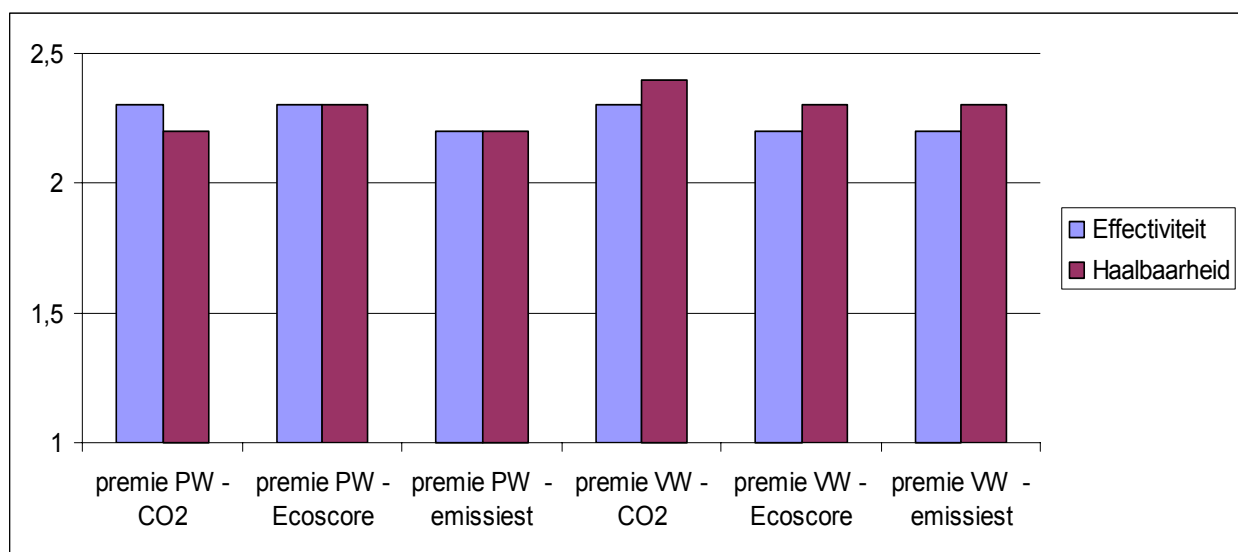
Volgende bijkomende opmerkingen rond LEZ werden nog geformuleerd:

- "De invoering van LEZ is complex (congestion charge) maar wel effectief";
- "Tijdelijke rijverboden zijn zinloos vanuit oogpunt verbetering luchtkwaliteit, deze maatregel komt toch te laat om de luchtkwaliteit te verbeteren";
- "Het milieuvoordeel is geografisch beperkt";
- "Bij een LEZ op basis van alternerende nummerplaten is er een reëel nefast effect (zie ervaringen Mexico City) dat gebruikers een oudere tweedehandswagen aanschaffen met andere nummerplaat om toch maar steeds de stad te kunnen bereiken, dit is een grote achteruitgang";
- "Opletten voor sociale onrechtvaardigheid bij LEZ waarbij zones zijn afgesloten voor oudere wagens, minder welvarende mensen kunnen zich vaak geen nieuwe wagen permitteren";
- "Men geeft een verkeerde boodschap door te suggereren dat rijden met een milieuvriendelijke wagen milieuvriendelijk zou zijn. Men moet alle wagens uit de stad vermijden onafhankelijk van de milieuvriendelijkheid";
- "Controle en handhaving moeilijk en kostelijk";
- "Bij invoering van LEZ, niet toegankelijk voor oude voertuigen, is er een herkenning van het voertuig nodig (bv. vignet cf. Frankrijk)";

2.b.1.7) Variabele verzekeringspremie (A6)

Bij een variabilisering van verzekeringspremie wordt de te betalen premie afhankelijk gemaakt van de milieuvriendelijkheid van het voertuig. Er werd gepolst naar variabele verzekeringspremies voor vrachtwagens en/of personenwagens, telkens op basis van de Ecoscore, CO₂-uitstoot of emissiestandaard van het voertuig.

De haalbaarheid van dergelijke variabele verzekeringspremies wordt laag tot gemiddeld ingeschat, de effectiviteit volgt deze lijn helemaal. Er is weinig onderscheid naar zwaar of licht vervoer en eveneens weinig onderscheid naar basis voor het bepalen van de milieuvriendelijkheid van het voertuig. Een lichte voorkeur voor de effectiviteit gaat naar variabele verzekeringspremies voor zware voertuigen op basis van de Ecoscore. Deze gemiddelde resultaten worden weergegeven in Figuur 6.



Figuur 6 : waardering types variabele verzekeringspremies

Volgende afwijkingen van deze gemiddelden kunnen als volgt worden samengevat:

- De automobiellindustrie acht de haalbaarheid en de effectiviteit van een dergelijke maatregel globaal lager dan gemiddeld;
- Experten hebben een gelijkaardige mening over de haalbaarheid (zelfs iets hoger dan gemiddeld) doch de effectiviteit wordt voor de meeste types van variabele verzekeringspremies veel lager ingeschat, met uitzondering van een variabele verzekeringspremie die gebaseerd is op de Ecoscore zowel voor zwaar als licht vervoer;
- Particulieren zien de haalbaarheid van variabele verzekeringspremies gemiddeld tot hoog, zeker voor vrachtwagens; de effectiviteit voor variabele verzekeringspremies voor zwaar vervoer op basis van Ecoscore en emissiestandaard wordt ook een stuk hoger gewaardeerd.

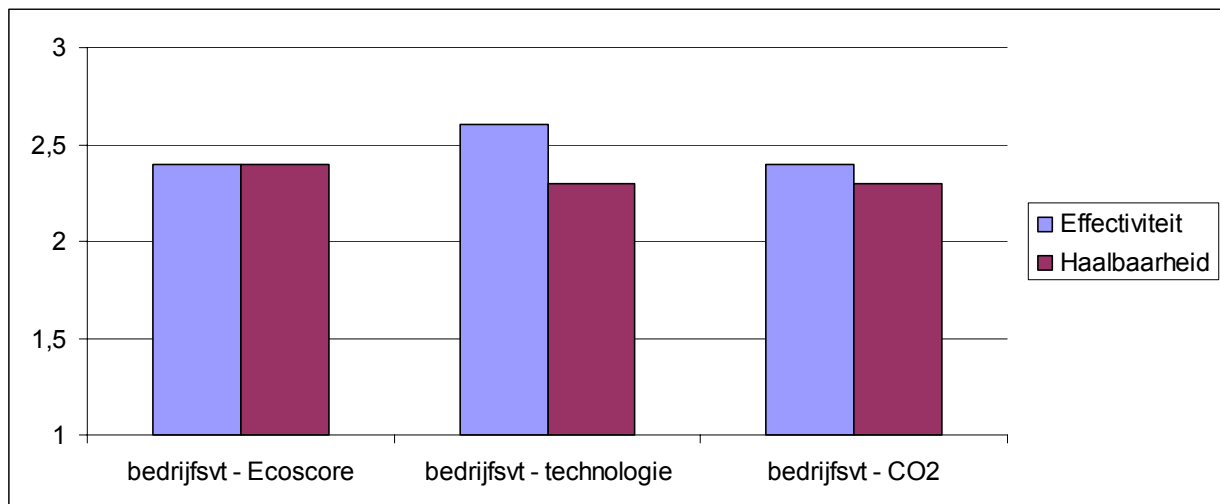
Volgende opmerkingen werden bijkomend geformuleerd:

- “Wat is het belang voor verzekeringsmaatschappijen om dit stelsel toe te passen? Er is geen verband tussen risico en emissies”;
- “Premie wordt niet in rekening gebracht bij aankoopbeslissing omdat ze slechts later betaald wordt”.

2.b.1.8) Variabilisatie bedrijfsvoertuigenbelasting (B1)

Een werknemer die van de werkgever een bedrijfsvoertuig ontvangt, moet dit in natura inkomen voor het aandeel privé afgelegde kilometers aangeven bij de berekening van het belastbaar inkomen. Het in te brengen bedrag per kilometer kan afhankelijk gemaakt worden van de milieuprestatie van het bedrijfsvoertuig. In de vraagstelling werd er een onderscheid gemaakt naar een variabilisatie op basis van Ecoscore, technologie of CO₂-uitstoot.

Deze maatregel scoort gemiddeld naar haalbaarheid en effectiviteit; het meest haalbaar wordt een variabilisatie op basis van technologie geacht; het meest effectief op basis van Ecoscore maar de verschillen zijn minimaal. De gemiddelde resultaten van deze maatregel worden weergegeven in Figuur 7.



Figuur 7 : waardering types variabele bedrijfsvoertuigenbelasting

Volgende afwijkingen van deze gemiddelden kunnen als volgt worden samengevat:

- Automobiellindustrie volgt in hoge mate de gemiddelde opinie, doch met een iets lager haalbaarheid voor een variabilisatie op basis van Ecoscore;
- Experts waarderen de effectiviteit laag in, vooral voor een variabilisatie op basis van technologie. De haalbaarheid voor een variabilisatie op basis van de CO₂-uitstoot scoort eveneens lager dan de gemiddelde opinie;
- Vloothouders achten de maatregel opvallend meer haalbaar (hoge haalbaarheid).

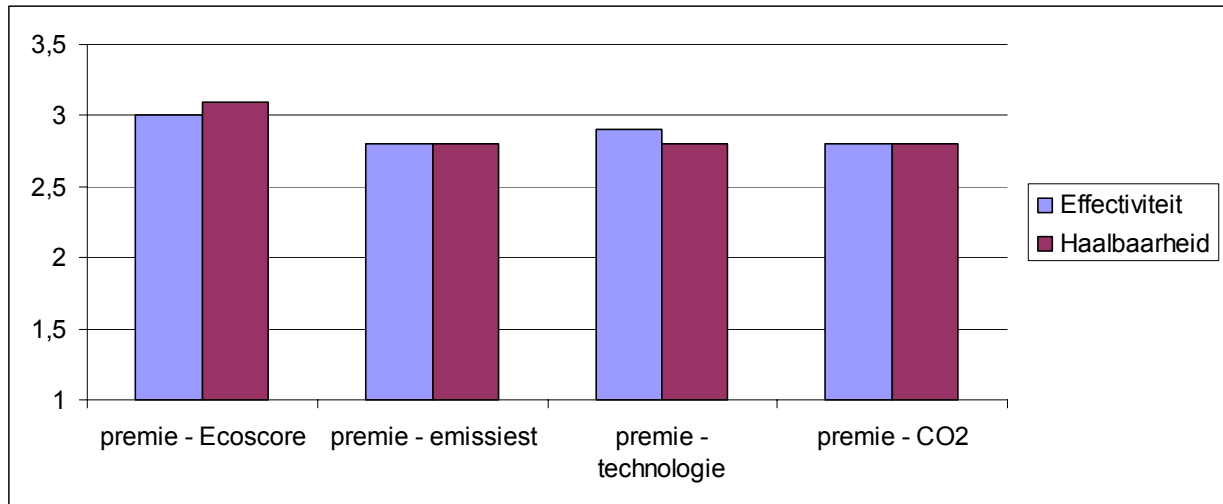
Bijkomende opmerkingen:

- “Werknemer mag niet gestraft worden voor de keuze van de werkgever, dus indien de werknemer geen invloed heeft op de keuze van de bedrijfswagen is dit geen billijk systeem”;
- “Fraudegevoelig systeem”;
- “Prioritaire maatregel wegens groot aandeel bedrijfswagens in de totale voertuigenvloot”.

2.b.1.9) Premieregeling voor particulieren (B2)

Bij een premieregeling voor particulieren wordt een dossier ingediend dat de aankoop van het voertuig of van een retrofitinstallatie (LPG, roetfilter,...) staft, eventueel verbonden aan een aantal extra voorwaarden. De premie wordt dan teruggestort aan de aankoper van het voertuig. Een onderscheid werd gemaakt naar een premie voor milieuvriendelijke voertuigen op basis van Ecoscore, emissiestandaard, technologie of CO₂-uitstoot.

Globaal scoort deze maatregel een goede haalbaarheid en effectiviteit. De hoogste haalbaarheid en effectiviteit scoort een premieregeling op basis van de Ecoscore doch de verschillen met de andere criteria voor het bepalen van de milieuvriendelijkheid zijn laag. De gemiddelde resultaten worden weergegeven in Figuur 8.



Figuur 8 : waardering types premies voor particulieren

Er zijn weinig afwijkingen per actor van deze gemiddelde opinie:

- De automobiellindustrie schat de haalbaarheid en effectiviteit van een premieregeling op basis van Ecoscore laag in, voor de overige types premies is er geen onderscheid met de gemiddelde opinie;
- Particulieren geven deze maatregel een hoge tot zeer hoge effectiviteit, vooral voor een premieregeling op basis van CO₂-uitstoot.

Bijkomende randvoorwaarden of opmerkingen werden bij deze maatregel vernoemd:

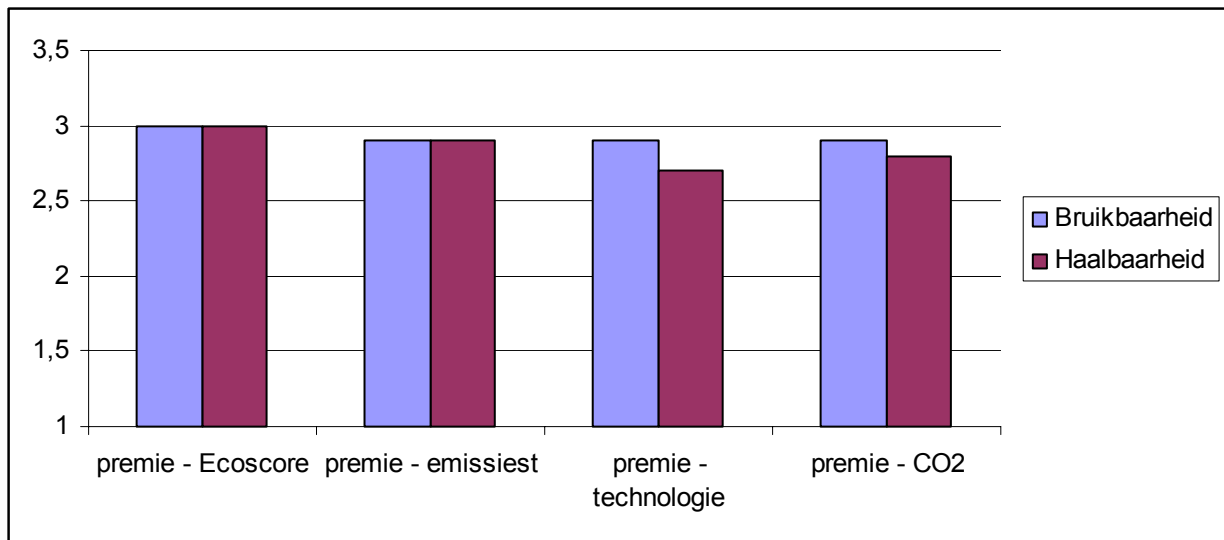
- Bij subsidiëring retrofit installaties moet het gaan over een bewezen verbetering tav origineel;
- Een subsidieregeling vraagt een uitgebreide administratie en is bijgevolg een dure maatregel;
- Subsidies hebben een grotere impact op aankoop dan differentiatie belastingen (meer zichtbaar);
- Premies toekennen voor de aankoop van een wagen geeft een foute boodschap: men moet consumenten niet ondersteunen om een wagen te kopen. Men zou in tegenstelling de aankoop van fietsen ed. moeten subsidiëren;
- Premies moeten in verhouding staan tot de meerkost die nodig is om de standaard te bereiken
- Bij aankondiging premies mag er niet te veel tijd gelaten worden tussen de aankondiging en de implementatie ervan, anders werkt dit marktverstorend.

2.b.1.10) Premieregeling voor ondernemingen (C1)

De vraagstelling voor de premieregeling voor ondernemingen gebeurde volledig gelijklopend aan de premieregeling voor particulieren.

De gemiddelde respondent vindt een premieregeling voor ondernemingen erg haalbaar en effectief. De hoogste haalbaarheid en effectiviteit scoort een premieregeling op basis van de

Ecoscore, doch de verschillen met de andere criteria voor het bepalen van de milieuvriendelijkheid zijn klein. Dit is volledig in lijn met de premiereregeling voor particulieren. De gemiddelde resultaten zijn samengevat in Figuur 9.



Figuur 9 : waardering types premiereregeling ondernemingen

Volgende afwijkingen van deze gemiddelden kunnen als volgt worden samengevat:

- De automobiellindustrie waardeert de haalbaarheid van een premiereregeling lager dan gemiddeld. De effectiviteit ligt in dezelfde lijn als de gemiddelde respons met uitzondering van een premiereregeling op basis van emissiestandaard die erg effectief wordt ingeschat, een premiereregeling op basis van Ecoscore wordt weinig effectief ingeschat;
- Experts zien de invoering van de premiereregeling globaal zeer haalbaar. De effectiviteit op basis van Ecoscore ligt hoog, de effectiviteit op basis van technologie daarentegen scoort laag bij experts;
- Particulieren hechten aan deze premiereregeling voor ondernemingen een zeer hoge haalbaarheid en effectiviteit, zonder onderscheid van de basis.

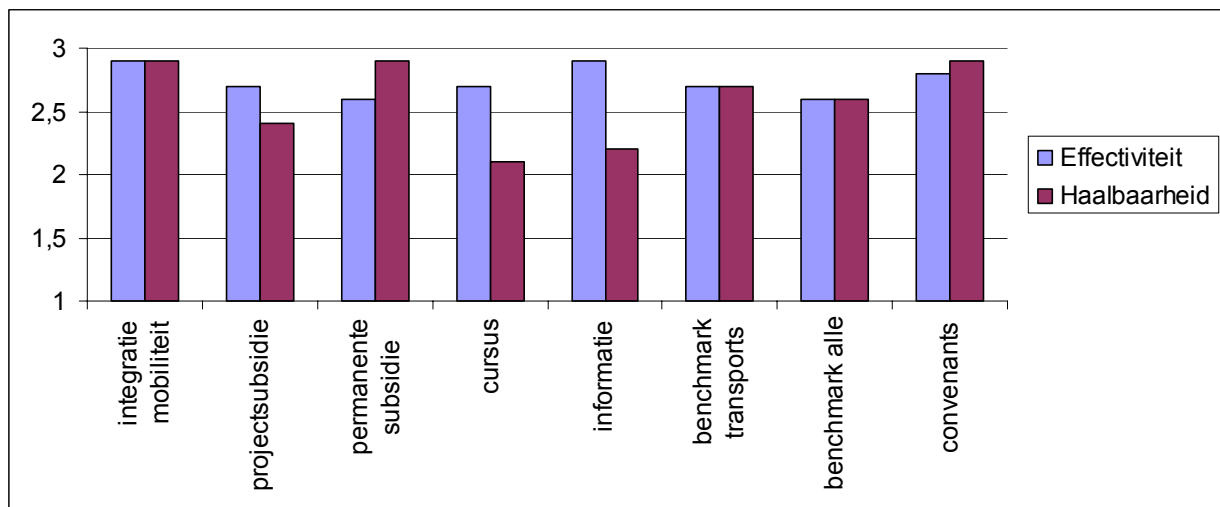
2.b.1.11) Milieu integreren in mobiliteitsmaatregelen voor bedrijven (C2)

Binnen bestaande of nieuwe initiatieven waarbij bedrijven worden ondersteund om mobiliteitsmaatregelen te nemen, kunnen maatregelen worden geïntegreerd rond milieuvriendelijk vlootbeheer. Het is ook mogelijk dat de Vlaamse overheid een aparte convenant afsluit waarbij de onderneming zich engageert om de milieuproductie van de vloot te verbeteren. Subsidies aan ondernemingen kunnen eveneens op projectbasis worden toegekend waarbij een onderneming een subsidie ontvangt voor de vergroening van de vloot waarbij een bevoegde instantie nagaat of de milieuproductie van de vloot beter is vergeleken met de benchmark. Een benchmark is een standaard die per sector wordt gedefinieerd als realistisch streefdoel voor de globale milieuproductie van het voertuigenpark.

Concreet werden volgende instrumenten in de vraagstelling meegenomen:

- De uitbouw van een milieuvriendelijke vloot wordt gesteund als onderdeel van mobiliteitsmaatregelen waarvoor een bedrijf reeds steun ontvangt (bv via een mobiliteit binnen sectorconvenants);
- De vergroening van de vloot wordt gesteund via een eenmalige financiële tussenkomst (vb. cheque);
- De vergroening van de vloot wordt gesteund via een permanente financiële tussenkomst;
- Er worden cursussen aangeboden aan bedrijven rond vergroening van de vloot (technieken, maar ook rijgedrag bv);
- Er wordt informatie gegeven aan bedrijven rond de vergroening van de vloot langs dezelfde kanalen met informatie over mobiliteitsaspecten;
- Benchmarking voor transportsector. Er wordt een benchmark op basis van de Ecoscore opgesteld voor de milieuperformantie van de vloot van een transporteur;
- Benchmarking voor alle ondernemingen. Er wordt een benchmark van de Ecoscore opgesteld voor vloten per voertuigtype;
- Subsidieregeling op basis van milieuconvenants waarbij een onderneming subsidie kan ontvangen voor het vergroenen van de vloot (betere milieuperformantie dan de benchmark voor de sector per voertuigtype).

Gemiddeld wordt de haalbaarheid en effectiviteit van dit type maatregelen voor bedrijven gemiddeld tot hoog gewaardeerd. Het meest effectief is de permanente ondersteuning van bedrijven die aan de vergroening van de vloot werken, al dan niet geïntegreerd met financieringskanalen rond mobiliteit. Het minst effectief is het aanbieden van cursussen hoe de vloot vergroenen. De gemiddelde resultaten worden weergegeven in Figuur 10.



Figuur 10 : waardering instrumenten integratie mobiliteit ondernemingen

Ook de invoering van dit type maatregelen wordt door de automobielenindustrie lager ingeschat dan gemiddeld. Wat betreft de effectiviteit is het vooral de integratie van steunmaatregelen voor mobiliteitsmaatregelen en de ondersteuning van milieuconvenants die lager scoren dan gemiddeld;

Particulieren zien de haalbaarheid van een permanente financiële tussenkomst en een subsidieregeling hoger dan gemiddeld, de effectiviteit van de permanente financiële tussenkomst eveneens. Eenmalige financiële tussenkomst is minder effectief volgens particulieren. Experts beoordelen de haalbaarheid zoals de gemiddelde respondent, doch de effectiviteit van eenmalige financiële tussenkomst en van informatieverstrekking ligt erg laag.

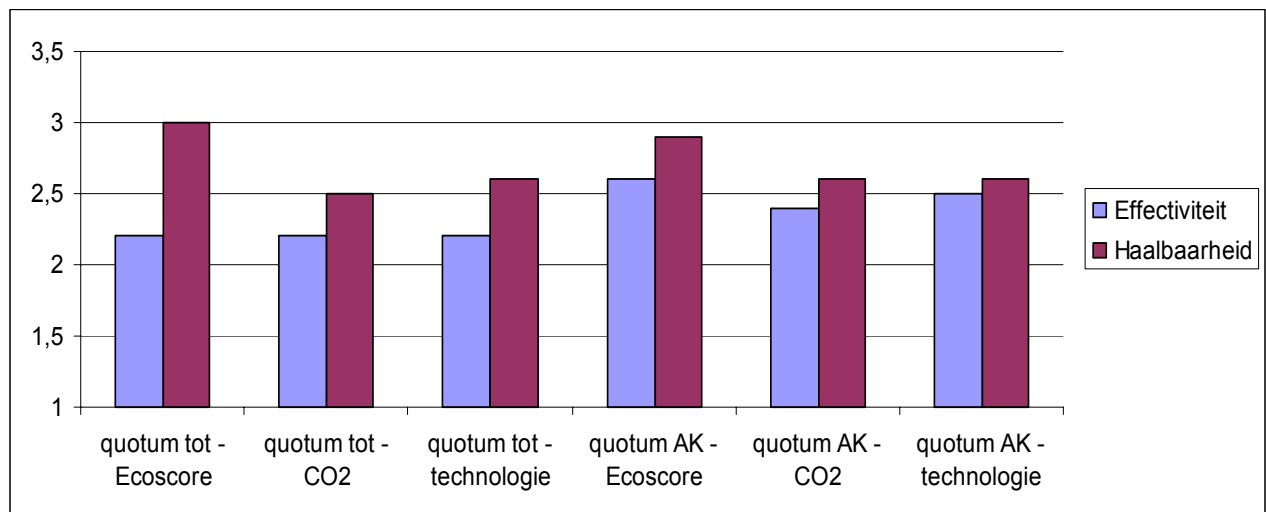
Twee opmerkingen werden bij deze maatregel geformuleerd:

- “Belang betrokkenheid leasingfirma’s omdat zij de aankoop voor ondernemingen in grote mate bepalen”;
- “Kost van alle acties zal niet opwegen tegen de baten”.

2.b.1.12) Vlootquota voor private ondernemingen (C3)

Een vlootquotum is het opleggen van een verplicht percentage voertuigen van een vloot die aan de definitie van milieuvriendelijk voertuig moeten voldoen. Een vlootquotum kan ook opgelegd worden als een bepaald percentage van de nieuwe aankopen die aan de definitie van milieuvriendelijkheid moeten voldoen (vernieuwingsgraad). De bepaling van een milieuvriendelijk voertuig kan gebaseerd zijn op: EcoScore, CO₂-uitstoot en brandstofverbruik, technologie/brandstof.

De haalbaarheid van een invoering van de maatregel scoort laag tot gemiddeld, de effectiviteit gemiddeld tot hoog. Hoogste haalbaarheid en effectiviteit wordt opgetekend voor een quotum van de nieuwe aankopen op basis van de Ecoscore. De gemiddelde resultaten worden samengevat in Figuur 11.



Figuur 11 : waardering vlootquota ondernemingen

Volgende afwijkingen per groep actoren wordt genoteerd:

- Effectiviteit wordt door de automobiellindustrie lager ingeschat voor alle types van vlootquota.
- Experts hechten vooral een hoge effectiviteit aan een vlootquotum voor de volledige vloot op basis van de Ecoscore. Vlootquota op basis van technologie (volledige vloot of nieuwe aankopen) zijn weinig effectief volgens experts.
- Vloothouders achten de invoering van vlootquota, ook voor nieuwe aankopen, weinig haalbaar. Ook de effectiviteit wordt lager ingeschat dan gemiddeld. Het meest effectief volgens vloothouders is een vlootquotum op basis van technologie.

Bijkomende opmerkingen werden aangehaald:

- “Verplichtingen opleggen aan ondernemingen is moeilijk, vrijwillige systemen genieten daarom de voorkeur maar zijn minder effectief”;
- “Vlootquota op nieuwe aankopen hebben het risico dat de vernieuwingsgraad vertraagd wordt dus bijgevolg een veroudering wagenpark”;
- “Opletten voor economisch nefaste effecten voor de concurrentiepositie van ondernemingen”;

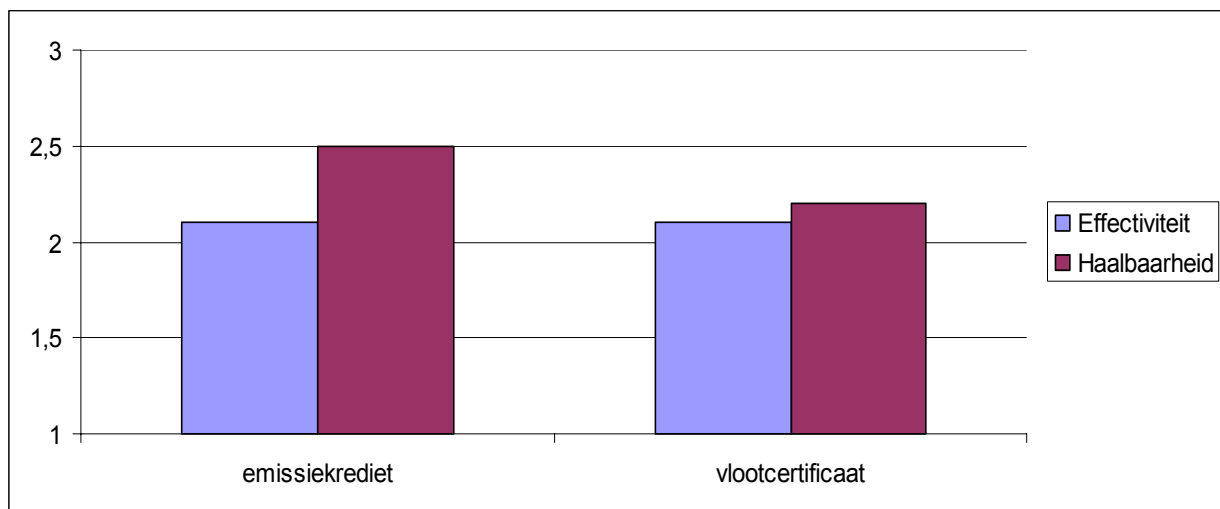
- “Het systeem van bedrijfsvoertuigen waarbij de gebruiker niet meer beslist over de aankoop van de wagen en de kosten ervan draagt zou moeten afgeschaft worden”.

2.b.1.13) Emissiekredieten en groene vlootcertificaten (C4)

Emissiekredieten slaan niet op het voertuigenpark als dusdanig maar wel op de hoeveelheid emissies geproduceerd door het voertuigenpark. Hierbij worden vlooteigenaars gestimuleerd om de jaarlijkse emissies van hun vloot te reduceren. Dit instrument maakt het mogelijk dat de eigenaar volgens zijn best vermogen een aantal stappen zet om deze emissies te reduceren.

Indien een systeem van convenants of quota wordt ingesteld, waarbij een onderneming vrijwillig of verplicht aan een bepaalde benchmark wat betreft de milieuperformantie van de vloot voldoet, kan aanvullend een systeem van verhandelbare vlootcertificaten worden ingesteld. Een onderneming krijgt certificaten voor milieuvriendelijke voertuigen en indien de onderneming beter doet dan de gestelde benchmark (minimum aantal certificaten) dan kan het surplus aan certificaten verhandeld worden met andere ondernemingen.

Deze maatregelen scoren gemiddeld een lage haalbaarheid en een lage tot gemiddelde effectiviteit. Emissiekredieten zouden meer effectief zijn dan groene vlootcertificaten. De resultaten zijn weergegeven in Figuur 12.



Figuur 12 : waardering instrumenten automobiellindustrie

De opinie van de meeste actoren verloopt in lijn met het gemiddelde.

- Particulieren zijn uitzonderlijk positief over deze maatregelen: een hoge tot zeer hoge haalbaarheid en effectiviteit.
- Vloothouders achten deze maatregelen gemiddeld negatiever, zowel naar haalbaarheid en vooral naar effectiviteit van emissiekredieten.

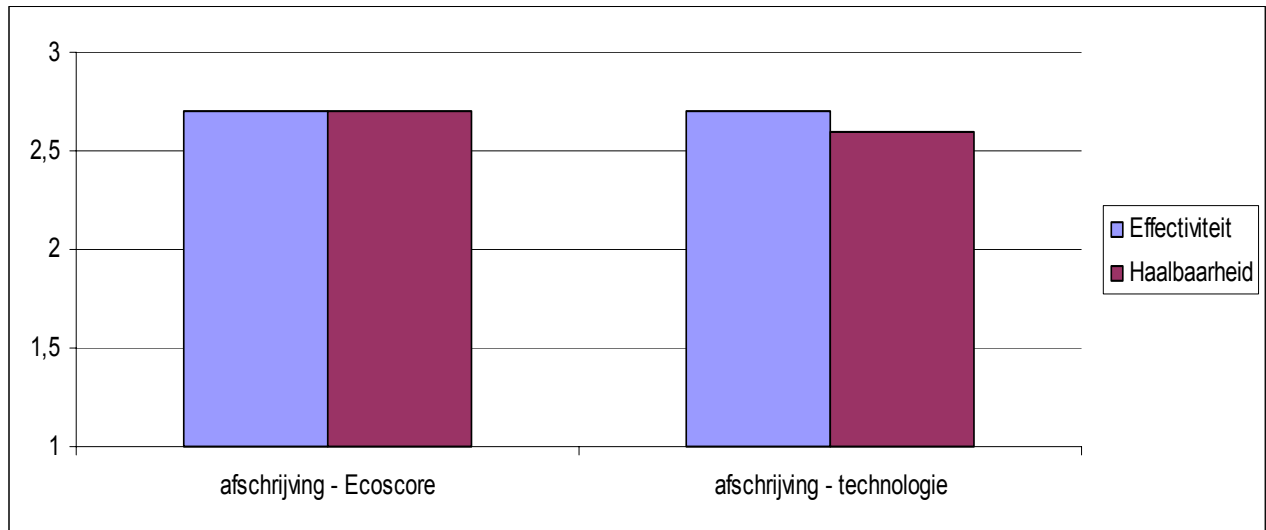
Een bijkomende opmerking werd geformuleerd:

“Dit is een administratief zeer zware procedure, er bestaat vandaag geen instantie die in staat is een dergelijk stelsel te beheren”.

2.b.1.14) Bijzondere afschrijvingsregels voor bedrijven (C5)

Bijzondere afschrijvingsregels voor bedrijven zijn bijvoorbeeld het ten laste nemen van de investeringskost van de aankoop van milieuvriendelijke voertuigen in één boekjaar. Er wordt een onderscheid gemaakt in de vraagstelling of deze bijzondere regel van toepassing is op basis van de technologie of de Ecoscore.

Deze maatregel scoort gemiddeld zowel voor haalbaarheid als effectiviteit, zonder onderscheid naar Ecoscore of technologie.



Figuur 13 : waardering bijzondere afschrijvingsregels

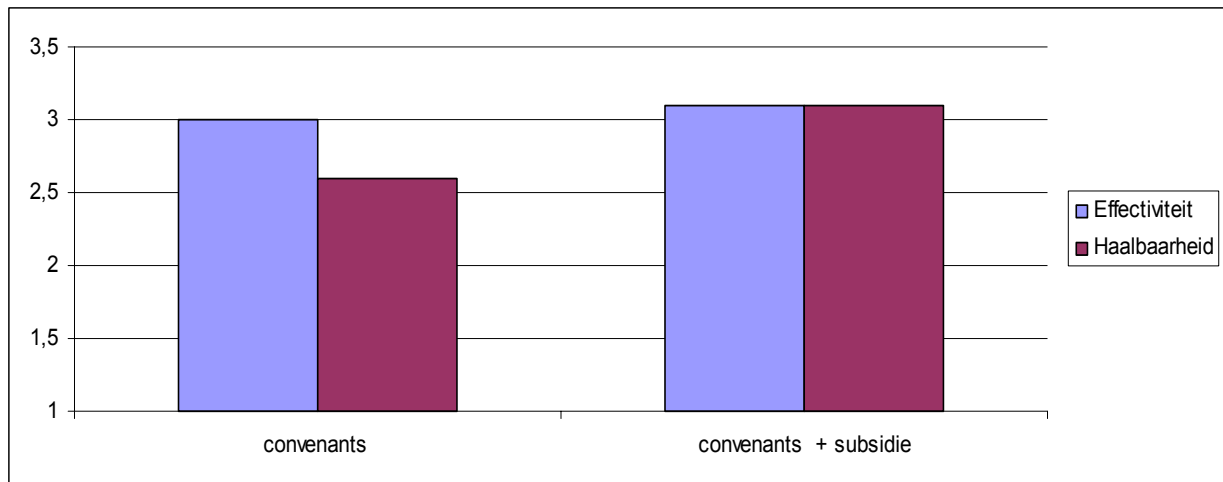
Volgende afwijkingen van deze gemiddelden kunnen als volgt worden samengevat:

- Automobiellindustrie geeft deze maatregel wederom een lagere haalbaarheid en effectiviteit vergeleken met de gemiddelde respondent
- Experten geven de maatregel een hoge haalbaarheid doch een lage effectiviteit vergeleken met de gemiddelde opinie.

2.b.1.15) Convenants met steden en gemeenten (D1)

Het Vlaamse Gewest kan convenants afsluiten met steden en gemeenten waarbij een publieke overheid zich engageert om acties te ondernemen naar vergroening van de vloot die onder zijn bevoegdheid vallen (politievoertuigen, brandweer, groendienst, ...). In uitbreiding kunnen subsidies aan steden en gemeenten worden toegekend om acties daaromtrent te ondernemen.

Deze maatregel (zowel vrijwillig als financieel ondersteund) wordt gemiddeld een hoge haalbaarheid en gemiddeld (vrijwillig) tot hoge effectiviteit (gesubsidieerd) gewaardeerd. De resultaten worden weergegeven in Figuur 14.



Figuur 14 : waardering instrumenten lokale overheden

Naar onderscheid van de verschillende actoren zien we dat:

- De automobielandustrie deze maatregel minder haalbaar acht;
- Expert en een subsidieregeling gecombineerd met convenants zeer effectief inschatten;
- Vloothouders de maatregelen erg haalbaar en effectief inschatten.

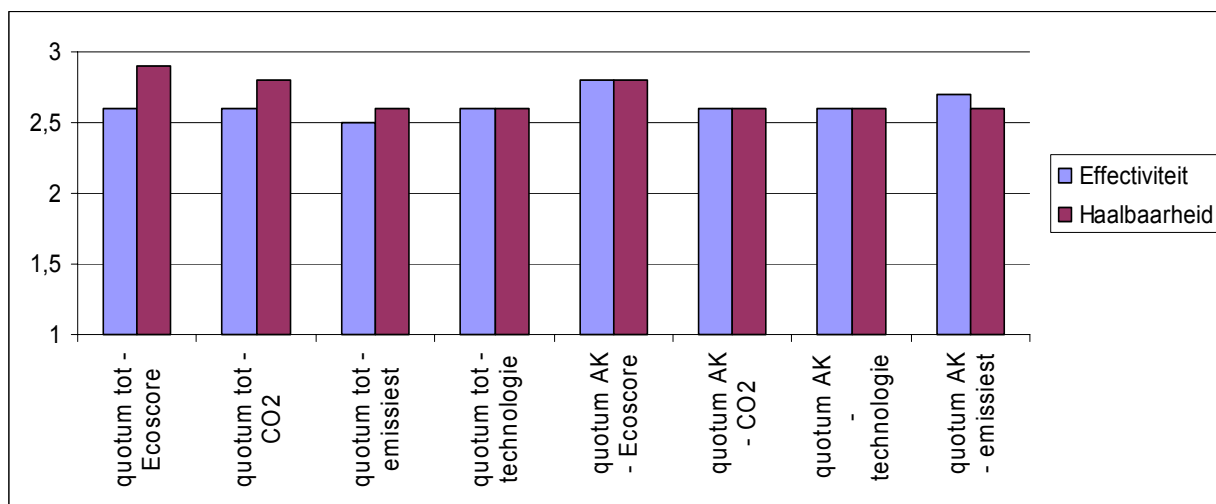
Volgende opmerkingen werden geformuleerd:

- “De vloot van steden en gemeenten zijn klein dus dit heeft een marginaal effect op de totale vloot”;
- “Vrijwillige systemen zijn weinig effectief als er geen middelen tegenover staan”;
- “Inspanning van de stad/gemeente is niet evenredig met de vergoeding (naar analogie huidige convenants)”;
- “Voorbeeldfunctie van publieke instanties is belangrijk”;
- “Eenduidige hantering definitie milieuvriendelijk voertuig voor alle publieke vloten is nodig vergeleken met de verschillende systemen die vandaag gehanteerd worden”.

2.b.1.16) Vlootquota voor publieke vloten (D2)

Een vlootquotum is het opleggen van een verplicht percentage voertuigen van een vloot die aan de definitie van milieuvriendelijk voertuig moet voldoen. Een vlootquotum kan ook opgelegd worden als een bepaald percentage van de nieuwe aankopen die aan de definitie van milieuvriendelijkheid moeten voldoen. De bepaling van een milieuvriendelijk voertuig kan gebaseerd zijn op: EcoScore, emissiestandaard, CO₂-uitstoot / brandstofverbruik, brandstof- of technologiebasis.

Vlootquota voor publieke vloten zijn volgens de gemiddelde respondenten een gemiddeld haalbare en gemiddeld tot hoge effectieve maatregel. Er is weinig onderscheid naar de verschillende types vlootquota (volledige vloot of nieuwe aankopen) en basis voor het quotum (Ecoscore, emissiestandaard, technologie, CO₂-uitstoot). Het meest effectief is een vlootquotum voor de ganse vloot op basis van de Ecoscore. De gemiddelde resultaten zijn samengevat in Figuur 15.



Figuur 15 : waardering vlootquota publieke vloten

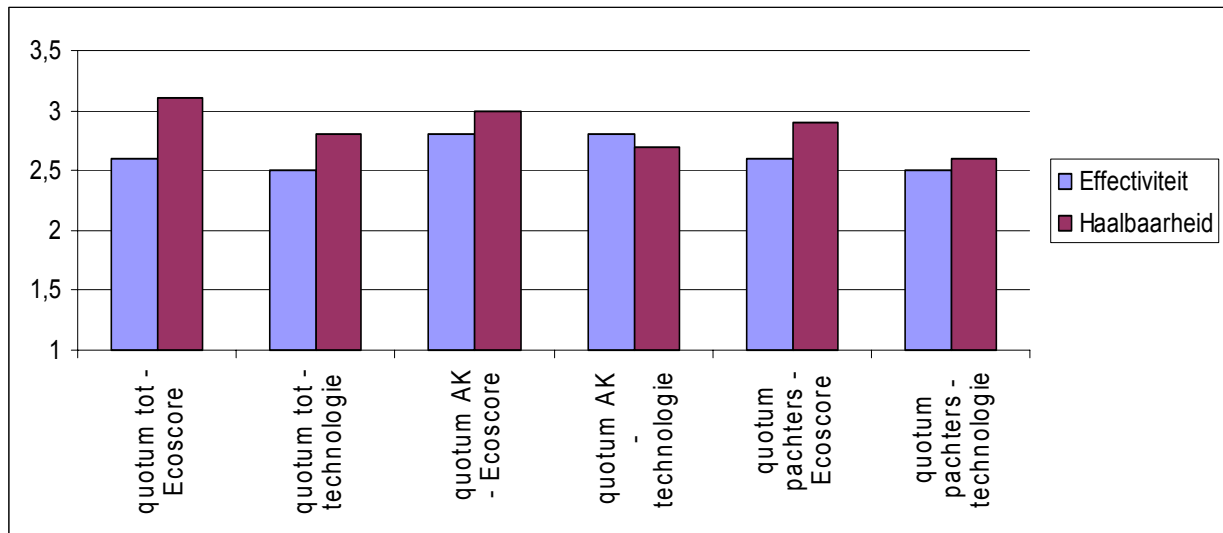
De verschillen in de mening van de verschillende actoren ligt vooral bij de basis voor het vlootquotum:

- De automobielandustrie acht de invoering van vlootquota voor publieke vloten voor alle types minder haalbaar vergeleken met de gemiddelde respondent, uitgezonderd voor een vlootquotum op basis van emissiestandaard voor nieuwe aankopen. Ook de effectiviteit wordt laag ingeschat, met uitzondering van vlootquotum op basis van CO₂-uitstoot voor de volledige vloot en een vlootquotum voor nieuwe aankopen op basis van emissiestandaard;
- Beleidsmakers zien een hogere haalbaarheid en effectiviteit in een vlootquotum voor de hele vloot op basis van de Ecoscore;
- Experten evalueren de haalbaarheid van de implementatie van alle types vlootquota hoger dan gemiddeld, doch met een lagere effectiviteit. De effectiviteit van een vlootquotum op basis van Ecoscore hebben wel een gemiddeld tot hoge effectiviteit zoals de gemiddelde respondent;
- De mening van particulieren wijkt niet af van de mening van de gemiddelde respondent, met uitzondering van een bijzonder effectiviteit van een vlootquotum op basis van CO₂-uitstoot van de volledige vloot;
- Vloothouders achten de haalbaarheid van de invoering van vlootquota gemiddeld lager in voor alle types, het meest haalbaar zijn een vlootquotum op basis van emissiestandaard van de volledige vloot en een vlootquotum op basis van de Ecoscore voor nieuwe aankopen. De effectiviteit ligt in de lijn van het antwoord van de gemiddelde respondent (gemiddeld tot hoog).

2.b.1.17) Vlootquota voor openbaar vervoer (D3)

Een specifiek vlootquotum kan worden ingesteld voor de openbare vervoersmaatschappijen voor de voertuigen die zij in eigen beheer hebben. In het verlengde daarvan kunnen vlootquota worden ingesteld voor de voertuigen die worden ingezet door de pachters van lijnen van openbaar vervoer. Er wordt een onderscheid gemaakt naar vlootquota op basis van de volledige vloot of nieuwe aankopen voor de voertuigen die de openbare vervoersmaatschappij in eigen beheer heeft.

De haalbaarheid van vlootquota voor openbaar vervoer wordt gemiddeld tot hoog gewaardeerd, meest haalbaar zijn vlootquota voor nieuwe aankopen van de voertuigen in eigen beheer. Meest effectief zijn de vlootquota die vertrekken van de Ecoscore, zowel voor de voertuigen in eigen beheer als de voertuigen ingezet door pachters. De gemiddelde resultaten zijn samengevat in Figuur 16.



Figuur 16 : waardering vlootquota openbaar vervoer

Volgende afwijkingen van deze gemiddelden kunnen als volgt worden samengevat:

- Automobiellindustrie waardeert zowel de haalbaarheid als de effectiviteit van deze maatregel zeer laag tot laag in. Vooral de vlootquota op basis van Ecoscore (eigen voertuigen en pachters) scoren een lage haalbaarheid;
- Beleidsmakers volgen de gemiddelde respons, een vlootquotum op basis van Ecoscore voor nieuwe aankopen wordt als erg effectief gewaardeerd;
- Experten zien in dit type vlootquotum ook de meest haalbare maatregel. De effectiviteit van maatregelen op basis van technologie ligt laag.
- Particulieren zien vlootquota voor gepachte voertuigen weinig haalbaar, doch geven dit ook een gemiddeld tot hoge effectiviteit;
- Vloothouders geven een hogere haalbaarheid en effectiviteit aan een vlootquotum voor nieuwe aankopen op basis van technologie.

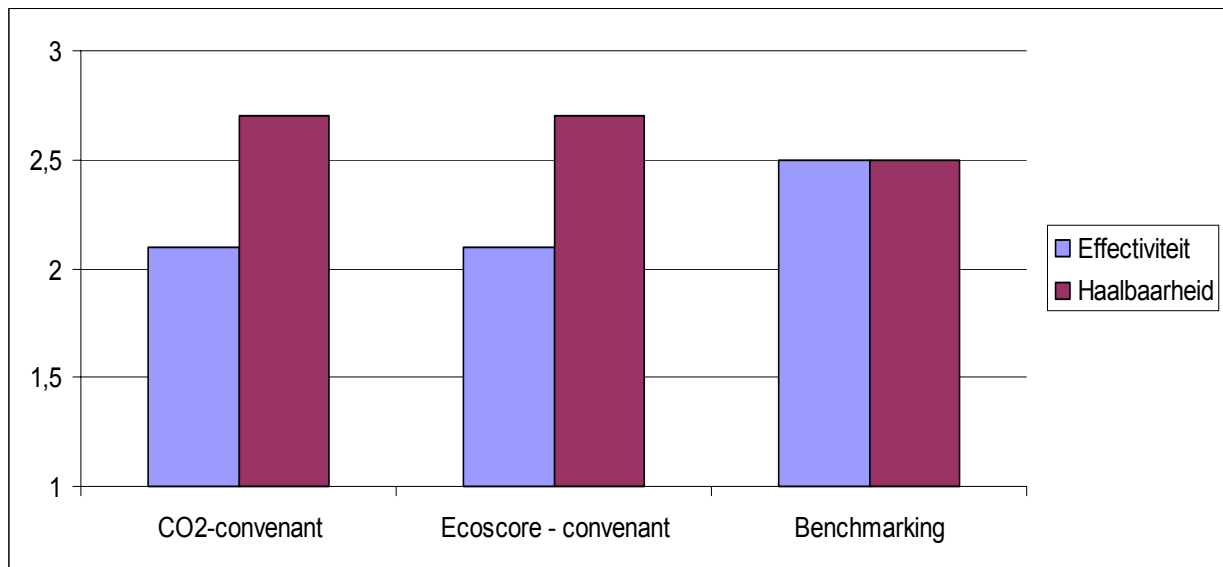
Bijkomende opmerkingen:

- “Pachters doen enkel mee als hun contract met de Openbare vervoersmaatschappij onder druk komt te staan”;
- “Vlootquota moeten geïmplementeerd worden via voorwaarden in lastenboeken aankoop en pachters”.

2.b.1.18) Convenants met automobiellindustrie (E1)

Bij een convenant met de automobiellindustrie bestaat er een vrijwillige overeenkomst dat de voertuigen die door een importeur verkocht worden aan een gemiddelde milieuperformantie voldoet. Een convenant kan opgemaakt worden op basis van de gemiddelde CO₂-uitstoot of Ecoscore. Een systeem van benchmarking kan opgezet worden waarbij een gemiddelde benchmark wordt gesteld en indien de importeur beter doet dan de benchmark worden er voordelen toegekend.

Gemiddeld scoren dit type van maatregelen een lage tot gemiddelde haalbaarheid en een gemiddelde tot hoge effectiviteit (Figuur 17). Minst haalbaar en effectief wordt een benchmarking systeem gezien.



Figuur 17 : waardering instrumenten autoindustrie

Volgende afwijkingen van deze gemiddelden kunnen als volgt worden samengevat:

- De automobielenindustrie ziet in dit type van maatregel een zeer lage haalbaarheid en lage effectiviteit. De voorkeur gaat wel uit naar een benchmarking systeem.
- Experts beoordelen de haalbaarheid van deze maatregel ook lager dan gemiddeld, met uitzondering van een convenant op basis van de CO₂-uitstoot. Ook de effectiviteit van een benchmarking systeem wordt laag gewaardeerd.
- Vloothouders zien een convenant op basis van CO₂-uitstoot weinig haalbaar, de effectiviteit van een convenant op basis van de Ecoscore ligt lager dan gemiddeld.

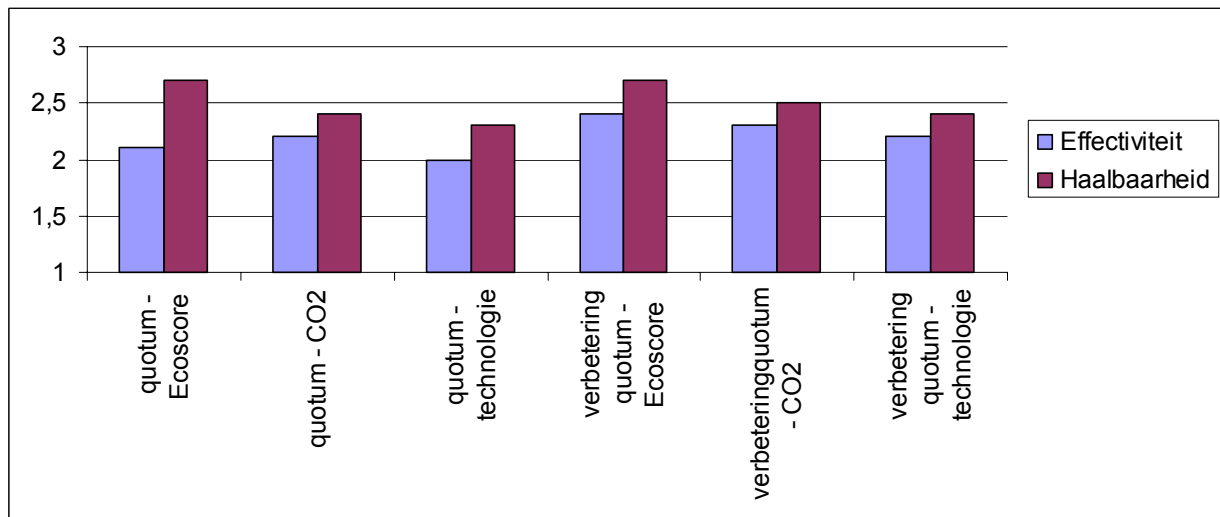
Bijkomende opmerking:

- “Europese automobielenmarkt vraagt Europese maatregelen. Weinig haalbaar in Vlaams verband. Bovendien is de invoering van een dergelijk systeem in Vlaanderen / België een inbreuk op vrij verkeer van goederen in de EU”.

2.b.1.19) Vlootquota invoerders en fabrikanten (E2)

Voor voertuiginvoerders wordt een quotum vastgelegd: een bepaald percentage van de voertuigen die gedurende een periode van het jaar verkocht worden, zijn milieuvriendelijke voertuigen. Indien het percentage niet gehaald wordt, worden er sancties genomen naar de invoerder. De bepaling van een milieuvriendelijk voertuig kan gebaseerd zijn op de Ecoscore of CO₂-uitstoot / brandstofverbruik (vastleggen limietwaarde) of brandstof/technologiebasis. Een andere mogelijkheid is om jaarlijks een verbetering vast te leggen voor het quotum milieuvriendelijke voertuigen (verhoogd percentage).

De haalbaarheid van vlootquota voor importeurs en fabrikanten ligt laag tot gemiddeld, meest haalbaar is een vlootquotum op basis van de Ecoscore dat jaarlijks verbetert. De effectiviteit ligt gemiddeld, meest effectief zijn vlootquota op basis van de Ecoscore. De waardering van deze types instrumenten is weergegeven in Figuur 18.



Figuur 18 : waardering vlootquota auto-industrie

Volgende afwijkingen van deze gemiddelden kunnen als volgt worden samengevat:

- De automobiellindustrie vindt deze maatregelen zeer laag haalbaar en weinig effectief voor alle types van vlootquota;
- Experten zien eveneens een lagere haalbaarheid en effectiviteit voor alle types vlootquota, vooral deze op basis van technologie;
- Vloothouders volgen de mening van de automobiellindustrie: een erg lage haalbaarheid en effectiviteit.

2.b.2) Prioritisering

De maatregelen in de enquête zijn gerangschikt per doelgroep op de welke ze gericht zijn. Na de evaluatie van de individuele maatregelen werd de respondenten gevraagd de maatregelen per doelgroep te prioriteren.

In wat volgt zal per doelgroep aangegeven worden welke maatregelen de hoogste haalbaarheid en de hoogste effectiviteit scores (hoogste haalbaarheid en effectiviteit submaatregel) en hoe deze prioriteiten door de respondenten gegeven zijn, eventueel opgesplitst per actorengroep respondenten indien de mening afwijkend is van de gemiddelde respondent.

2.b.2.1) Maatregelen voor particulieren

Maatregelen die voor particulieren van toepassing zijn, bestaan uit een aantal algemene en een aantal specifieke maatregelen:

- Informatieverstrekking – sensibilisatie
- Groene autofiscaliteit
- Belastingaftrek
- Variabele tolheffingen
- Lage emissiezones
- Variabele verzekeringspremie
- Variabele bedrijfsvoertuigenbelasting
- Premiereregeling voor particulieren

In Tabel 4 wordt de hoogste haalbaarheid en effectiviteit per maatregel weergegeven, gerangschikt naar dalende effectiviteit.

	Haalbaarheid	Effectiviteit
Groene autofiscaliteit	3.1	3.2
Premieregeling particulieren	3.0	3.1
Informatieverstrekking	3.1	2.9
Belastingaftrek	2.9	2.9
Variabele tolheffingen	2.2	2.7
Variabele bedrijfsvoertuigenbelasting	2.6	2.4
Variabele verzekeringspremies	2.3	2.4
Lage emissiezones	2.0	2.4

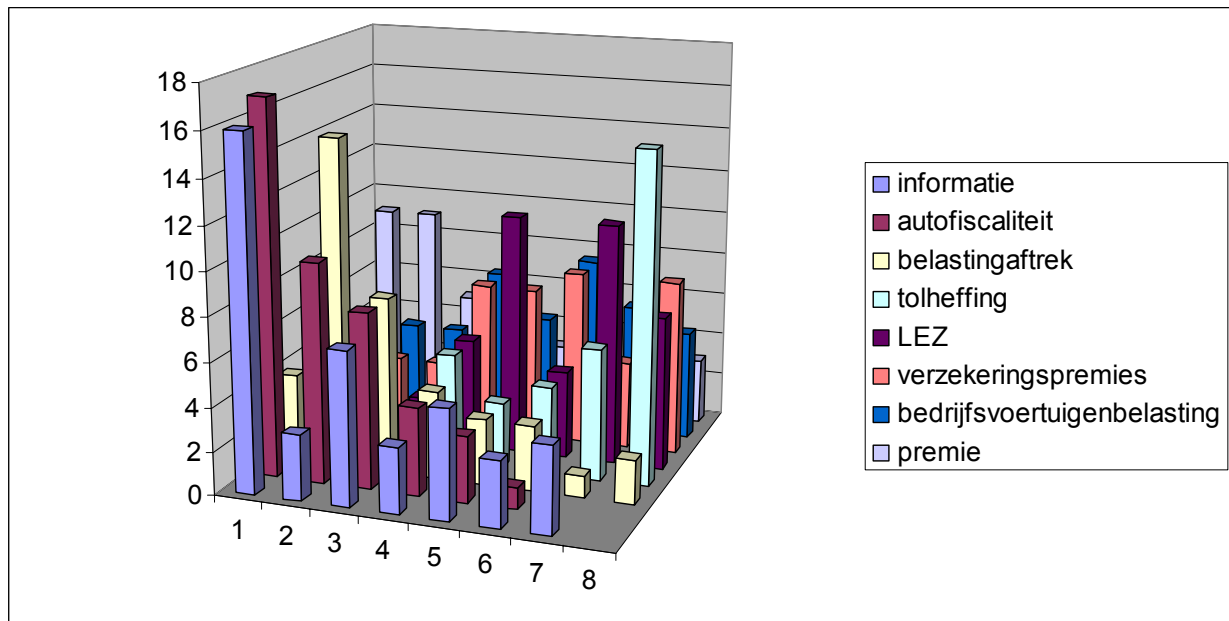
Tabel 4 : maximale haalbaarheid en effectiviteit per maatregel particulieren

In Tabel 5 vinden we de resultaten bij de rangschikking per prioriteit. In de eerste kolom wordt aangeduid hoeveel respondenten de maatregel een eerste prioriteit gaven, in de tweede kolom wordt aangeduid hoeveel respondenten de maatregel bij de 3 hoogste prioriteiten aanduiden, in de derde kolom wordt aangeduid hoeveel respondenten de maatregel in de 3 laagste prioriteiten aanduiden.

	Aantal prioriteit 1	Aantal prioriteit 1,2,3	Aantal laagste prioriteit
Groene autofiscaliteit	17	35	8
Informatie	16	26	12
Premieregeling	9	23	10
Belastingaftrek	4	27	6
Variabele bedrijfsvoertuigenbelasting	1	9	19
Lage emissiezones	1	8	22
Variabele tolheffingen	1	7	25
Variabele verzekeringspremie	1	7	20

Tabel 5 : rangschikking prioriteiten particulieren

In Figuur 19 wordt weergegeven welke de scores zijn voor de prioriteiten van de verschillende instrumenten naar particulieren. 1 geeft het aantal keer weer dat een maatregel de hoogste prioriteit heeft gekregen, 8 het aantal maal dat de maatregel op de laatste plaats is gezet. Zo is informatie 16 keer op de hoogste prioriteit geplaatst en geen enkele maal op de laagste.



Figuur 19 : prioriteit maatregelen particulieren

De belangrijkste verschillen tussen de verschillende actoren in deze prioritisering zijn de volgende:

- Beleidsmakers hechten de hoogste prioriteit aan informatieverstrekking; een vergroening van de autofiscaliteit komt op de tweede plaats.
- Variabele tolheffing en verzekeringspremies hebben de laagste prioriteit.

2.b.2.2) Maatregelen voor ondernemingen

Maatregelen voor ondernemingen zijn de algemene maatregelen aangevuld met een aantal specifieke maatregelen:

- Informatieverstrekking – sensibilisatie
- Groene autofiscaliteit
- Belastingaftrek
- Variabele tolheffingen
- Lage emissiezones
- Variabele verzekeringspremie
- Premiereregeling voor ondernemingen
- Integratie mobiliteitsmaatregelen
- Vlootquota ondernemingen
- Emissiekredieten en groene vlootcertificaten
- Bijzondere afschrijvingsregels

De rangschikking van deze maatregelen per hoogste effectiviteit is opgenomen in Tabel 6

	Haalbaarheid	Effectiviteit
Groene autofiscaliteit	3.1	3.2
Premieregeling ondernemingen	3.0	3.0
Vlootquota	2.6	3.0
Informatieverstrekking	3.1	2.9
Integratie mobiliteitsmaatregelen	2.9	2.9
Belastingaftrek	2.9	2.9
Bijzondere afschrijvingsregels	2.5	2.7
Variabele tolheffingen	2.2	2.7
Emissiekredieten / groene vlootcertificaten	2.1	2.5
Variabele bedrijfsvoertuigenbelasting	2.6	2.4
Variabele verzekeringspremies	2.3	2.4
Lage emissiezones	2.0	2.4

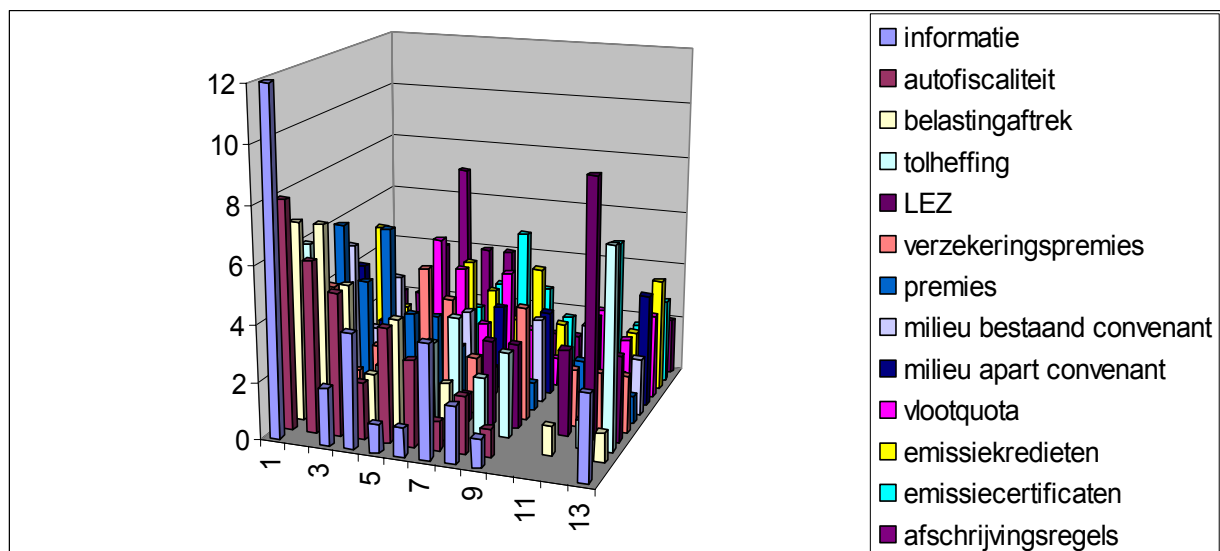
Tabel 6 : maximale haalbaarheid en effectiviteit per maatregel ondernemingen

De rangschikking van de prioriteiten voor de ondernemingen is opgenomen in Tabel 7.

	Aantal prioriteit 1	Aantal prioriteit 1,2,3	Aantal laagste prioriteit
Informatie	12	18	6
Groene autofiscaliteit	8	19	4
Belastingaftrek	7	19	4
Premieregeling ondernemingen	6	16	4
Variabele tolheffingen	6	8	11
Milieu in mobiliteitsconvenants	5	11	6
Vlootquota	5	8	7
Emissiekredieten	5	8	7
Milieu in aparte convenants	4	8	8
Variabele verzekeringspremie	4	7	6
Lage emissiezones	3	5	15
Bijzondere afschrijvingsregels	2	6	5
Groene vlootcertificaten	2	4	10

Tabel 7 : rangschikking prioriteiten ondernemingen

In onderstaande Figuur 20 worden de resultaten van de prioritisering van alle maatregelen gericht naar ondernemingen weergegeven.



Figuur 20 : prioritisering maatregelen ondernemingen

Informatie als ook autofiscaliteit gevolgd door belastingaftrek worden als de hoogst prioritaire maatregelen voor ondernemingen gezien. Lage emissiezones en tolheffingen zijn de laagst prioritaire.

2.b.2.3) Maatregelen voor publieke vloten

De maatregelen voor publieke vloten zijn de algemene maatregelen aangevuld met een aantal specifieke maatregelen :

- Informatieverstrekking – sensibilisatie
- Groene autofiscaliteit
- Variabele tolheffingen
- Lage emissiezones
- Variabele verzekeringspremie
- Convenants publieke vloten
- Vlootquota administraties
- Vlootquota openbaar vervoer

De rangschikking van deze maatregelen per hoogste effectiviteit is opgenomen in Tabel 8.

	Haalbaarheid	Effectiviteit
Groene autofiscaliteit	3.1	3.2
Convenants publieke vloten	3.0	3.1
Vlootquota openbaar vervoer	2.8	3.1
Informatieverstrekking	3.1	2.9
Vlootquota administraties	2.8	2.9
Variabele tolheffingen	2.2	2.7
Variabele verzekeringspremies	2.3	2.4
Lage emissiezones	2.0	2.4

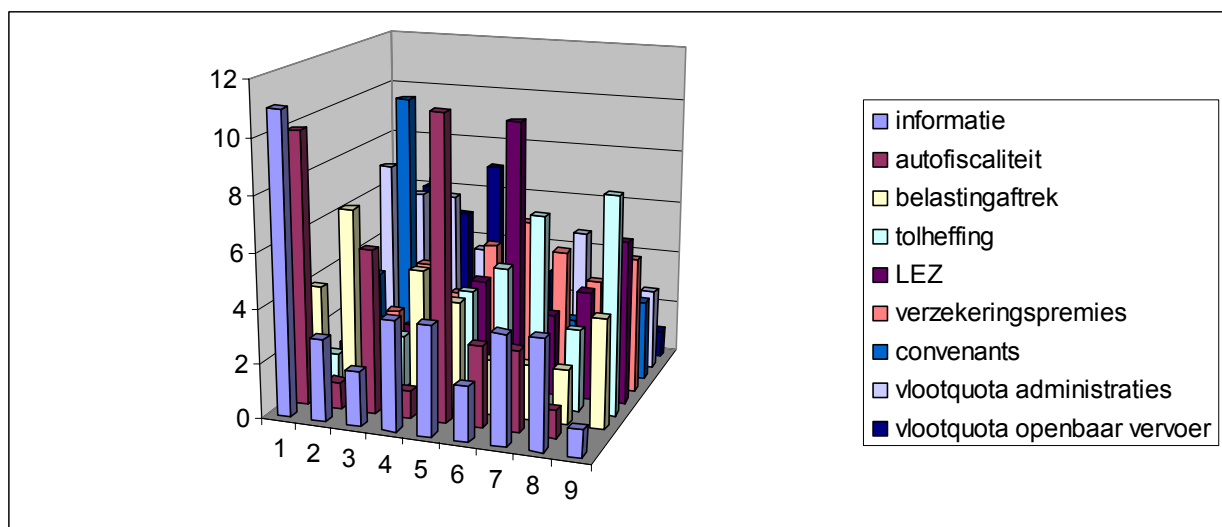
Tabel 8 : maximale haalbaarheid en effectiviteit per maatregel publieke vloten

De rangschikking van de prioriteiten voor de publieke vloten is opgenomen in Tabel 9.

	Aantal prioriteit 1	Aantal prioriteit 1,2,3	Aantal laagste prioriteit
Informatie	11	16	9
Groene autofiscaliteit	10	17	5
Vlootquota administraties	7	19	10
Vlootquota openbaar vervoer	5	16	5
Convenants publieke vloten	3	20	6
Variabele verzekeringspremie	2	9	14
Variabele tolheffingen	1	7	18
Lage emissiezones	1	4	13

Tabel 9 : rangschikking prioriteiten publieke vloten

De prioritisering voor alle maatregelen is grafisch weergegeven in Figuur 21.



Figuur 21 : prioritisering maatregelen publieke vloten

Informatie en autofiscaliteit zijn de prioritaire maatregelen, gevolgd door convenants en vlootquota. Tolheffing daarentegen heeft de minste prioriteit.

2.b.2.4) **Maatregelen voor automobielandustrie**

De maatregelen voor de automobielandustrie bestaan uit een beperkt aantal specifieke maatregelen:

- Convenants
- Vlootquota

De rangschikking van deze maatregelen per hoogste effectiviteit is opgenomen in Tabel 10

	Haalbaarheid	Effectiviteit
Convenants	2.5	2.7
Vlootquota	2.4	2.7

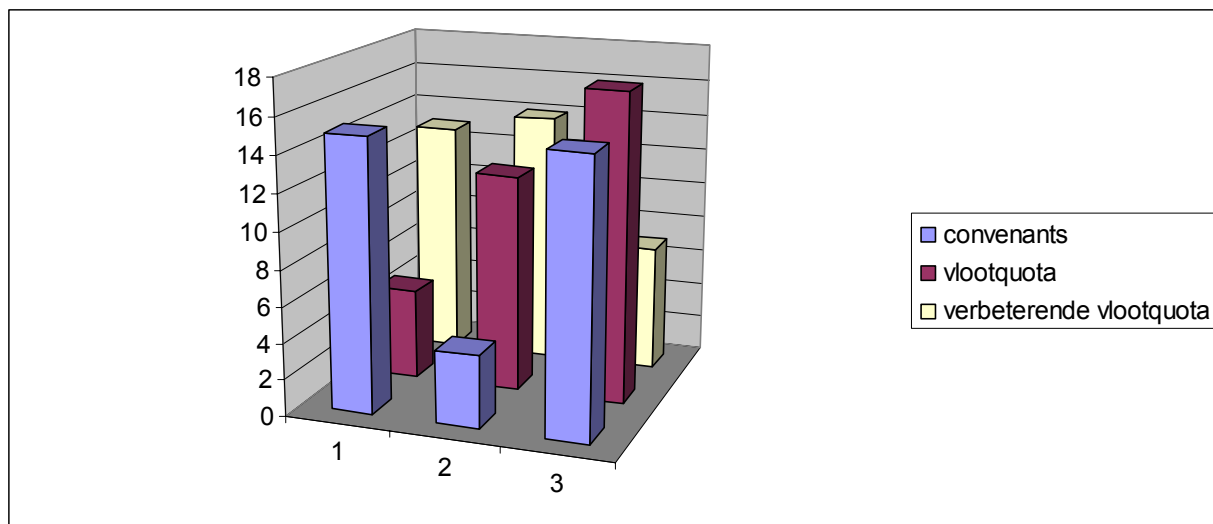
Tabel 10 : maximale haalbaarheid en effectiviteit per maatregel automobielandustrie

De rangschikking van de prioriteiten voor de automobielandustrie is opgenomen in Tabel 11.

	Aantal prioriteit 1	Aantal prioriteit 1,2	Aantal laagste prioriteit
Convenants	15	19	15
Jaarlijks verbetering vlootquota	13	27	7
Vlootquota	5	17	17

Tabel 11 : rangschikking prioriteiten automobielmobilindustrie

De resultaten worden in onderstaande Figuur 22 weergegeven.



Figuur 22 : prioritisering maatregelen auto-industrie

Verbeterde vlootquota lijkt de hoogste prioriteit te hebben, daar convenants een tegenstrijdig beeld geeft. Gewone vlootquota komen op de laatste plaats.

2.b.2.5) Prioritisering doelgroepen

In laatste instantie werd gevraagd aan de respondenten in te vullen welke groep van maatregelen (per doelgroep) prioritair zou moeten geïmplementeerd worden. De resultaten van deze prioritisering zijn samengevat in Tabel 12.

	Aantal prioriteit 1	Aantal prioriteit 1,2	Aantal laagste prioriteit
Publieke vloten	20	33	2
Automobiellndustrie	13	17	13
Ondernemingen	10	28	11
Particulieren	9	17	11

Tabel 12 : prioritisering doelgroepen alle respondenten

Deze prioritisering hebben we opgesplitst per actorengroep van de respondenten :

	Aantal prioriteit 1	Aantal prioriteit 1,2	Aantal laagste prioriteit
Particulieren	4	5	0
Publieke vloten	2	4	0
Ondernemingen	0	3	2
Automobielandustrie	0	0	4

Tabel 13 : prioritisering doelgroepen automobielandustrie

	Aantal prioriteit 1	Aantal prioriteit 1,2	Aantal laagste prioriteit
Publieke vloten	10	12	1
Automobielandustrie	6	9	3
Ondernemingen	4	13	2
Particulieren	1	6	4

Tabel 14 : prioritisering doelgroepen beleidsmakers

	Aantal prioriteit 1	Aantal prioriteit 1,2	Aantal laagste prioriteit
Particulieren	2	2	0
Automobielandustrie	1	0	1
Publieke vloten	0	2	0
Ondernemingen	0	0	2

Tabel 15 : prioritisering doelgroepen experten

	Aantal prioriteit 1	Aantal prioriteit 1,2	Aantal laagste prioriteit
Publieke vloten	2	4	0
Ondernemingen	2	2	2
Automobielandustrie	0	1	1
Particulieren	0	2	2

Tabel 16 : prioritisering doelgroepen particulieren

	Aantal prioriteit 1	Aantal prioriteit 1,2	Aantal laagste prioriteit
Automobielandustrie	6	6	2
Publieke vloten	4	9	1
Ondernemingen	3	8	2
Particulieren	1	4	4

Tabel 17 : prioritisering doelgroepen steden & gemeenten

	Aantal prioriteit 1	Aantal prioriteit 1,2	Aantal laagste prioriteit
Publieke vloten	2	2	0
Ondernemingen	1	2	1
Particulieren	1	2	1
Automobielandustrie	0	0	2

Tabel 18 : prioritisering doelgroepen vloothouders

2.c) Besluit schriftelijk draagvlakonderzoek

De respons op het de opgestuurde enquête was behoorlijk, ongeveer 11% van de aangeschreven respondenten stuurde de enquête terug zodat er 65 goede enquêteformulieren verwerkt konden worden. Voornamelijk lokale overheden en beleidsverantwoordelijken stuurden een ingevulde enquête terug, er was een ondervertegenwoordiging van private vloten (ondernemingen). De auto-industrie werkte samen en vatte de resultaten in één formulier samen.

De resultaten per maatregel geven een hoge haalbaarheid en effectiviteit voor informatieverstrekking en sensibilisering, een groene autofiscaliteit, een premieregeling. Integratie van milieu in mobiliteitsmaatregelen (vb tolheffing) scoort laag, uitgezonderd voor ondernemingen waar een integratie in mobiliteitsmaatregelen voor bedrijven het meest effectief wordt gewaardeerd. Het is evenwel niet steeds duidelijk of de respondenten de mobiliteitsmaatregel dan wel de integratie van vlootvergroening beoordeelden. Vlootquota voor publieke vloten, en zeker voor de openbare vervoersvloot zijn een haalbaar en effectief instrument. Convenants kunnen ook effectief zijn indien gekoppeld aan een projectsubsidie. Naar de auto-industrie toe zijn vooral convenants het aangewezen instrument.

Het is moeilijk een algemene trend aan te duiden in de houding door de verschillende groepen respondenten voor de verschillende instrumenten. Beleidsmakers en particulieren zijn over de meeste maatregelen positiever ingesteld dan gemiddeld. De auto-industrie daarentegen is meestal negatiever ingesteld over haalbaarheid en effectiviteit.

De Ecoscore blijkt globaal gezien een zeer effectieve basis om te hanteren in de diverse maatregelen. De haalbaarheid ervan wordt wel voor specifieke maatregelen, zoals fiscaliteit, in vraag gesteld.

Voor de prioritisering van de maatregelen per doelgroep scoren de instrumenten informatie, autofiscaliteit en premieregeling telkens hoog als algemene instrumenten, die per doelgroep bij voorkeur worden aangevuld met een aantal specifieke instrumenten: convenants voor ondernemingen, vlootquota voor publieke vloten en convenants voor de auto-industrie. De prioritisering van de doelgroepen vertoont op het eerste zicht een 'niet in mijn achtertuin syndroom': afhankelijk van de groep respondenten is een andere doelgroep prioritair. De resultaten van deze prioritisering worden bijgevolg sterk vertekend door het aandeel respondenten van een bepaalde doelgroep in het totaal ontvangen enquêtes.

3. Ronde tafel gesprekken

De tweede fase van het draagvlakonderzoek bestaat uit de organisatie van vier ronde tafelgesprekken met vertegenwoordigers van de verschillende actoren die bij het opstellen en de implementatie van het beleid ter ondersteuning van milieuvriendelijke voertuigen en brandstoffen betrokken zijn. De selectie van de deelnemers gebeurde via respondenten van het schriftelijk draagvlakonderzoek die wensten mee te werken aan de ronde tafels aangevuld met vertegenwoordigers van de stuurgroep.

Vier ronde tafelgesprekken werden georganiseerd:

- Vloothouders private ondernemingen, vloothouders steden/gemeenten/provincie, openbare vervoersmaatschappijen
- Experts, NGO's, belangenorganisaties particulieren
- Industrie (importeurs, constructeurs, toeleveringsindustrie)
- Beleidsmakers (administraties / kabinetten van gewestelijk / federaal niveau studiediensten politieke partijen)

Een volledig verslag inclusief deelnemerslijst van de vier ronde tafelgesprekken is opgenomen in bijlagen 5 tot en met 8.

3.a) Voorstellen beleidsinstrumenten

Om de discussie te leiden werden in voorbereiding van de ronde tafels een aantal concrete voorstellen geformuleerd van mogelijke beleidsinstrumenten die kunnen geïmplementeerd worden. De voorstellen werden opgesteld op basis van de inventarisatie van buiten- en binnenlandse instrumenten (zie taak 5a) en de resultaten van het schriftelijk draagvlakonderzoek. Deze voorstellen waren echter nog niet de definitieve aanbevelingen van het onderzoeksteam. Zij dienden om de discussies te leiden. Op de ronde tafels werden de maatregelen bediscussieerd en de randvoorwaarden onder de welke deze geïmplementeerd zouden moeten worden besproken.

3.a.1) Certificatieregeling

Een globaal beleid ter ondersteuning van milieuvriendelijke voertuigen steunt op een eenduidige definitie van de milieuvriendelijkheid van een voertuig en een systeem van certificatie dat door een bevoegde instantie beheerd wordt.

De voornaamste taak van een certificatie regeling en de instantie die dit beheert betreft dus

- Het vastleggen van basisgegevens (voertuigemissies) voor berekening Ecoscore:
 - Conventionele voertuigen: homologatie
 - Alternatieve voertuigen: certificering of homologatie indien beschikbaar.
 - Retrofit: certificering. Fabrikanten moeten certificaat aanvragen met per technologie te bewijzen emissiereductie.
- Bepalen definitie extra milieuvriendelijk voertuig: een voertuig dat op basis van gecertificeerde emissies een Ecoscore haalt van 80 of hoger.
- Aanleggen van een publiek register 'milieuvriendelijke voertuigen'. Fabrikanten zijn verantwoordelijk voor registratie van retrofit.
- Systeem van erkenning van installateurs voor retrofitinstallaties.

Op langere termijn is het onderhoud van de methodologische onderbouwing berekening Ecoscore (nieuwe basisgegevens betreffende indirecte emissies) noodzakelijk.

3.a.2) Fiscaliteit

Voorstel 1 : Variabilisering belasting in verkeersstelling, verkeersbelasting, bedrijfsvoertuigenbelasting op basis Ecoscore-klassen, met toepassing verkeersbelasting voor oude voertuigen

Voorstel 2 : vrijstelling BIV personenwagens die min. 1 jaar vooraf aan emissiestandaard voldoen

Voorstel 3 : aanpassing belasting in verkeersstelling, verkeersbelasting, bedrijfsvoertuigenbelasting op basis CO₂-klasse, met aparte klassen voor benzine- en dieselveertuigen en een koppeling etiket brandstofverbruik.

3.a.3) Subsidie-regeling

Voorstel 1: Subsidies mogelijk voor particulieren, bedrijven, steden en gemeenten voor 'milieuvriendelijke voertuigen' (A-label, extra milieuvriendelijk voertuig, met Ecoscore > 80). Voorwaarde is het operationeel zijn van de certificatieregeling (zie hierboven).

3.a.4) Publieke vloten

Voorstel 1: convenanten met steden en gemeenten: projectsubsidies voor steden/gemeenten die gemiddelde Ecoscore per gereden kilometer verbeteren, gecombineerd met software module voor vlootinventarisatie, -screening op basis van Ecoscore

Voorstel 2 : vlootquota publieke vloten: Van toepassing op alle gewestelijke en federale overheid met inbegrip VOI's, steden/gemeenten), aankoopquotum 20% milieuvriendelijk voertuigen (A-label), gecombineerd met een vlootquotum voor binnen bepaalde termijn vervanging alle milieu-onvriendelijke voertuigen

Voorstel 3: vlootquota openbare vervoersvloot, op basis van Ecoscore (A-label), 20% totale vloot te realiseren door nieuwe aankopen of retrofit, gecombineerd met de integratie Ecoscore in toekenning openbare vervoersdiensten aan pachters.

3.a.5) Private vloten

Voorstel 1 : Integratie vlootvergroening in mobiliteitsconvenanten met ondernemingen (mobiliteitslogo) als noodzakelijke voorwaarde voor het verkrijgen van de bedrijfsvoertuigencheque:

- Ter beschikking stellen softwaremodel voor vlootscreening en –inventarisatie
- Vlootquotum van 20% milieuvriendelijke kilometers met bedrijfsvoertuigenpark (A+B-label)

Voorstel 2 : Integratie vlootquotum in milieucertificatie voor ondernemingen (EMAS, ISO-)

Voorstel 3 : Systeem benchmarking, vlootquota, groene vlootcertificaten op basis van vloottype

3.a.6) Informatie

Binnen de ronde tafel gesprekken werden instrumenten met betrekking op informatieverstrekking en sensibilisering niet meegenomen omwille van het zeer uitgebreide luik te bespreken instrumenten en omwille van het algemene hoge draagvlak dat uit de schriftelijke enquëtering naar boven kwam.

3.a.7) Variabele tolheffing LEZ

Voorstel 1 : implementatie Eurovignet zwaar vervoer op basis van emissienormering in Europese context

Voorstel 2 : Implementatie ‘blauwe sticker’ in Brussel ism Brussels Gewest op basis van Ecoscore (verboden toegang in de stad voor voertuigen G-label)

Voorstel 3 : Uitwerken infopakket naar lokale overheden om mogelijkheden aan te duiden van LEZ met een variabelisering in functie van Ecoscore, het verplicht gebruik van Ecoscore bij implementatie variabele tolheffingen (vrijstelling milieuvriendelijke voertuigen) en het verplicht gebruik van Ecoscore bij implementatie LEZ (verboden toegang milieuvriendelijke voertuigen of beperkte toegang milieuvriendelijke voertuigen)

Voorstel 4 : Slimme kilometerheffing (vanaf ronde tafel 2)

Voorstel 5 : Opvolging Europese ontwikkelingen inzake variabele tolheffingen (plaats, tijd, voertuigtype), cofinanciering haalbaarheidsstudies geïnitieerd door lokale overheden, cofinanciering demonstratieprojecten ‘groene mobiliteit’. Voorstel 5 werd enkel besproken tijdens ronde tafel 1.

3.a.8) Instrumenten industrie

Voorstel 1 : vrijwillig convenant met importeurs / fabrikanten met doelstellingen voor gemiddelde waarde Ecoscore.

Voorstel 2: vlootquotum en emissiekredieten: vastleggen benchmark voor gemiddelde Ecoscore voertuigen, certificatenstelsel waarbij importeur certificaten ontvangt voor aandeel voertuigen dat wordt verkocht dat beter scoort dan de benchmark, mogelijkheid tot certificatenhandel.

3.a.9) Prioritisering

Tot slot van de ronde tafel gesprekken werd een voorstel tot prioritisering gedaan. Deze prioritisering betrof het vastleggen van de prioriteiten van de beleidsmakers die dergelijke maatregelen moeten concreet implementeren en zijn niet noodzakelijk een voorstel tot timing, aangezien sommige maatregelen een langere implementatieperiode vereisen of nog uitgebreid bijkomend onderzoek vereist is.

Voorgestelde prioritisering:

1. Autofiscaliteit (BIV, VB, accijns)
2. Bedrijfsvoertuigenbelasting
3. Subsidieregeling
4. Vlootquota publieke vloten
5. Convenants private vloten
6. Slimme kilometerheffing (vanaf ronde tafel 2)
7. Integratie in mobiliteitsmaatregelen
8. Emissiekredieten importeurs

3.b) Resultaten

Voor een volledige rapportering van de ronde tafelgesprekken en een lijst van de deelnemers wordt verwezen naar de bijlagen 6,7,8,9. In de resultaten die in dit hoofdstuk aan bod komen zijn een samenvatting van de bedenkingen die bij de verschillende ronde tafel gesprekken naar boven zijn gekomen. Indien de mening van een bepaalde stakeholdergroep sterk verschilt van die van een andere dan wordt hiervan melding gemaakt en nagekeken in hoeverre deze afwijking ook naar boven kwam bij de schriftelijke enquêtering. Voor de mate waarin de opmerkingen en resultaten van het draagvlakonderzoek worden meegenomen in de implementatiepaden en aanbevelingen, wordt verwezen naar het rapport van Taak 5c,d ‘implementatiepaden’ waarbij de resultaten van het draagvlakonderzoek bij de motivering vermeld wordt.

3.b.1) Algemene resultaten

- Intrinsiek werd de Ecoscore erkend als de meest correcte basis voor de meeste maatregelen en instrumenten omdat dit de meest correcte relatieve indicator is voor de milieuvriendelijkheid van voertuigen en ook toelaat maatregelen te definiëren op basis van een continue in plaats van een discontinue schaal (denk bijvoorbeeld aan de klassen op basis van cilinderinhoud bij de autofiscaliteit). Maatregelen die specifiek gericht zijn op een verbetering van luchtkwaliteit (bijvoorbeeld lage emissiezones) moeten wel vertrekken van een definitie gebaseerd op directe luchtkwaliteitsemissies.
- Maatregelen die een versnelde vervanging van het wagenpark beogen zijn niet noodzakelijk optimaal: het omslagpunt waarbij de toename van de globale milieu-impact (niet enkel op luchtkwaliteit, broeikaseffect) door de versnelde vervanging (afvalproblematiek, gebruik grondstoffen, ...) hoger wordt de vermindering van de impact door de milieu-onvriendelijke voertuigen te vervangen, zou berekend moeten worden.
- Bij de bespreking van milieu in mobiliteitsmaatregelen werd door verschillende deelnemers het principe van het bevorderen van de aankoop en het gebruik van milieuvriendelijke wegvoertuigen in vraag gesteld. Het optimale beleid om de impact van het wegvervoer op mens en milieu te verminderen moet gericht zijn op het verminderen van het aantal voertuigkilometers om zo de mobiliteit te verbeteren en de totale emissies te doen dalen. Een verkeerd signaal kan gegeven worden naar de gebruikers als de overheid vertrekt van het basisprincipe dat de rol van wegvoertuigen in de toekomst niet drastisch zal verminderen en daarom een beleid uitstippelt om de impact van de voertuigenvloot te verminderen.

3.b.2) Autofiscaliteit

3.b.2.1) Resultaten ronde tafels

- Het vergroenen van de autofiscaliteit waarbij alle types autofiscaliteit volgens dezelfde logica herzien worden, wordt algemeen aanvaard als een effectieve en noodzakelijke maatregel om milieuvriendelijke wagens te promoten.
- Budgetneutraliteit is bij elke aanpassing van de autofiscaliteit een noodzakelijke voorwaarde.
- Tussen de verschillende gewesten is in een principiële akkoord vastgelegd om aanpassingen van de autofiscaliteit in de drie gewesten toe te passen. Hierdoor ontstaan er geen verschillen tussen de gewesten. Alle wijzigingen die door het Vlaamse gewest worden voorgesteld, vragen dus een akkoord van de andere gewesten.
- Wat betreft de basis voor de vergroening is de Ecoscore intrinsiek het meest geschikt en ook het meest effectief, dit werd ook bevestigd in de schriftelijke enquête. De Ecoscore laat ook toe om een continue schaal te ontwikkelen waarbij het nadeel van een beperkt aantal klassen (voertuigen kunnen fiscaal in twee stelsels vallen die veel van elkaar verschillen hoewel de milieuvriendelijkheid ervan niet erg verschilt) niet meer bestaat.
- Juridisch is het gebruik van de Ecoscore als basis voor de autofiscaliteit waarschijnlijk niet haalbaar, ook organisatorisch is dit niet eenvoudig, een goede certificatieregeling is hiervoor een minimum voorwaarde.
- Indien de Ecoscore als basis voor de groene autofiscaliteit juridisch niet haalbaar is, is een systeem op basis van CO₂-uitstoot (met aparte behandeling diesel/benzine en andere brandstoffen) gecombineerd met de emissiestandaard de beste basis voor differentiatie.
- Wat betreft de verschillende onderdelen van de autofiscaliteit is de algemene mening dat de logica over alle onderdelen moet worden doorgetrokken waarbij rekening moet worden gehouden welke onderdelen (BIV, VB, bedrijfsvoertuigenbelasting, belastingaftrek, accijns) het meeste effect hebben op de aankoopbeslissing.

- Voor de bedrijfsvoertuigenfiscaliteit moet het wel gaan over de variabilisering van de kosten die gedragen worden door degene die de aankoopbeslissing neemt, met name de werkgever. Het ‘straffen’ van de werknemer voor de keuze door de werkgever is geen incentief voor degene die de aankoopbeslissing neemt.
- Over de differentiëring van de verkeersbelasting met terugwerkende kracht naar oude voertuigen zijn de meningen verdeeld. Een onderzoek naar de sociale impact is hier noodzakelijk, een onderzoek dat gebeurde in opdracht van Febiac concludeerde wel dat de meeste oudere wagens wagens zijn van gezinnen met een gemiddeld inkomen waar ze als tweede wagen gebruikt worden voor kortere afstanden, en bijgevolg sociale ongewenste effecten te verwaarlozen zouden zijn. Ook het Onderzoekverplaatsingsgedrag Vlaanderen geeft aan dat oude voertuig vooral tweede gezinswagens zijn. Een belangrijke voorwaarde is wel dat het opnemen van oude voertuigen organisatorisch haalbaar is (navraag bij DIV leerde dat de gegevens van verbruik en CO₂-uitstoot slechts vanaf 2001 geregistreerd worden, voor de emissiestandaard is dit enkele jaren voordien ingevoerd). Bijkomend wordt de effectiviteit van het toepassen van een groene autofiscaliteit voor oude voertuigen ook in vraag gesteld aangezien de fiscaliteit in eerste instantie gericht is naar het sturen van het aankoopgedrag en dus voor deze wagens dit niet meer van toepassing is. Een voordeel is dat een toepassing van de groene autofiscaliteit met terugwerkende kracht voor oudere voertuigen één van de weinige maatregelen is die gericht is op een verbetering van het bestaande park en niet enkel nieuwe voertuigen.
- Variabele accijnzen voor milieuvriendelijke brandstoffen zijn noodzakelijk om de markt voor deze brandstoffen te openen (biobrandstoffen, aardgas, zwavelarme brandstoffen). Over de mate waarin een CO₂-gebaseerde autofiscaliteit (BIV, VB, bedrijfsvoertuigenbelasting) hetzelfde effect heeft als de brandstofaccijnzen en bijgevolg onnodig zijn, zijn de meningen verdeeld.
- Een variabilisering van de klassieke bestaande elementen is een effectieve maatregel, doch op lange termijn kan er gestreefd naar een geïntegreerde slimme kilometerheffing waarbij alle voertuigen (ook van buitenlandse oorsprong) belast worden op de impact van het gebruik van het voertuig, dus afhankelijk van tijdstip, plaats en milieuvriendelijkheid van het voertuig. Dergelijke slimme kilometerheffing moet dan de klassieke autofiscaliteit vervangen. De implementatieperiode voor een dergelijk systeem is lang (minimum 8 jaar), voor zware voertuigen kan dit eerst ingevoerd worden. Onderzoek naar alle mogelijke impacten (budgettair, sociaal, mobiliteitseffecten) is noodzakelijk. Eerste stappen die een dergelijk systeem op lange termijn haalbaar maken moeten op korte termijn genomen worden (bijvoorbeeld digitalisering wegennetwerk).
- Bij een groene autofiscaliteit mag niet enkel gewerkt worden naar voertuigenfiscaliteit, doch ook het bevorderen van milieuvriendelijke vervoersmodi of autogebruik (fiscale stimuli fiets, te voet, carpooling, ...).

3.b.2.2) Toetsing aan resultaten enquête

De globale mening dat de variabilisering van de autofiscaliteit een erg kosteneffectieve maatregel is, is een bevestiging van de globale resultaten van de schriftelijke enquête.

Daar waar de auto-industrie weigerachtig bleek uit de schriftelijke enquête naar de effectiviteit van de Ecoscore als basis voor een differentiatie, bleek uit de ronde tafel net de intrinsieke meerwaarde van de Ecoscore naar een continue schaal belangrijk.

Een systeem van slimme kilometerheffing werd niet in de schriftelijke enquête meegenomen.

Vanaf de suggestie van het systeem op de eerste ronde tafel werd het meegenomen in de andere ronde tafelgesprekken.

Daar waar experts negatief waren over de effectiviteit van een differentiatie van de bedrijfsvoertuigenbelasting (terwijl ze gemiddeld erg positief waren ten opzichte van de

effectiviteit van een groene autofiscaliteit in het algemeen), blijkt dit niet uit de ronde tafels. Er heerst een consensus dat ook de kosten voor bedrijfsvoertuigen (in eerste instantie gedragen door de werkgever) afhankelijk gemaakt moet worden van de milieuvriendelijkheid van het voertuig, naar analogie van de volledige autofiscaliteit.

3.b.3) Premiereregeling

3.b.3.1) Resultaten ronde tafels

De meningen over het al dan niet kosteneffectief zijn van een premiereregeling zoals besproken tijdens de ronde tafelgesprekken zijn verdeeld. Volgende voor- en nadelen werden aangehaald:

- Grootste voordeel is het directe effect op de aankoopbeslissing van de private gebruiker. Dit direct effect kan evenwel ook door fiscale voordelen (BIV, VB, belastingaftrek) gerealiseerd worden, er is geen uitgesproken mening welke regeling het grootste effect heeft. Voorwaarde is nodige communicatie.
- Een premiereregeling is wel de meest aangewezen manier om het retrofitten van oude voertuigen te stimuleren. Ook de berekening van de premie (30% op de meerkost van de milieuvriendelijke technologie, d.i. het retrofitsysteem met installatie zelf) is eenvoudiger dan met nieuwe geïntegreerde milieuvriendelijke voertuigen.
- Een premiereregeling geldt enkel voor de meest milieuvriendelijke voertuigen en laat niet toe om het globale aanbod op de markt te differentiëren.
- Belangrijk nadeel van een premiereregeling is de hoge implementatiekost. Voorwaarde voor een premiereregeling om voldoende effectief te zijn is een goede organisatie / beheer en communicatie wat bijkomende kosten met zich meebrengt. Ook voor de gebruiker brengt het extra kosten met zich mee.
- Bijkomend nadeel is dat een premiereregeling geen garantie geeft op een lange termijn beleid naar milieuvriendelijke voertuigen omdat wanneer er budgettair gesnoeid moet worden dergelijke regelingen het meest eenvoudig af te schaffen zijn.
- Voor publieke vloten zijn premies die achteraf kunnen worden gerecupereerd momenteel niet recupereerbaar op de gemaakte kosten voor de dienst / afdeling die het voertuig aanschaft en hebben bijgevolg geen impact op de aankoopbeslissing. Een interne regeling binnen administraties die dergelijke inkomsten ook op de budgetten van de verantwoordelijke dienst schrijft moet hiervoor gedefinieerd worden.

Bij het instellen van een premiereregeling is de beste basis de Ecoscore van het voertuig.

3.b.3.2) Toetsing resultaten schriftelijke enquête

Wat betreft de effectiviteit van een premiereregeling scoorde deze even hoog dan een groene autofiscaliteit dus het genuanceerd beeld dat bleek bij de ronde tafels bleek niet uit de resultaten van de enquête. Bij de respondenten van de auto-industrie bleek deze mening ook al uit de schriftelijke enquête. Er werd wel niet gepeild naar de kosteneffectiviteit van de maatregelen. Bij de opmerkingen in de enquête werden de hoge implementatiekosten wel vermeld.

3.b.4) Publieke vloten

3.b.4.1) Resultaten ronde tafels

- De effectiviteit van de vergroening van publieke vloten zit vooral in de voorbeeldfunctie en niet zozeer in de vermindering van globale emissies van transport gezien het gering aantal voertuigen van voertuigvloten die door administraties beheerd worden.

- Ecoscore als basis voor convenants of vlootquota werd bevestigd als intrinsiek beste maar ook organisatorisch haalbare basis.
- Vrijwillige convenants waarbij administraties (steden en gemeenten) zich engageren om de vloot te vergroenen moeten verder gezet worden met de nodige financiële en logistieke ondersteuning om een goed vlootbeheer gericht op vlootvergroening te doen. De benadering om niet enkel het voertuigenpark op zich te vergroenen doch een globale vergroening van het gebruik van het voertuigenpark te ondersteunen (verlaging Ecoscore per gereden kilometer) is een goede benadering, ook gezien de beperkte budgetten om voertuigen te vervangen.
- Vlootquota zijn intrinsiek een effectieve maatregel.
- De impact op de totale emissies van transport zou stijgen indien vlootquota niet enkel van toepassing zijn op publieke vloten maar ook op private vloten van instellingen die een publiek karakter hebben (nutsmaatschappijen zoals De Post, Belgacom,...) en waarbij een beheersovereenkomst bestaat van de overheid met de instellingen zodat rond vlootquota voorwaarden kunnen worden vastgelegd.
- Publieke vloten hebben mogelijk een aantal voertuigen die aan specifieke gebruikseisen moeten voldoen en waarvoor geen milieuvriendelijk alternatief bestaat. Het bepalen van percentages van vlootquota moeten in dit kader bekeken worden en het aanvragen van een gemotiveerde afwijking van het vlootquotum moet mogelijk blijven (voor bepaalde diensten en/of voertuigcategorieën).
- Vlootquota voor administraties voor de totale vloot zouden (onder de huidige financieringsomstandigheden) budgettair niet haalbaar zijn wegens een te lage vervangingsgraad, een aankoopquotum is hier meer geschikt.
- Belangrijk aandachtspunt bij vlootquota voor openbare vervoersmaatschappijen is dat de eisen naar milieuvriendelijkheid en bijhorende budgettaire impact geen negatieve invloed hebben op de andere doelstellingen van de openbare vervoersmaatschappijen (kwaliteit dienstverlening).

3.b.4.2) Toetsing aan resultaten enquête

Om voldoende effectief te zijn werd in de enquête ook vermeld dat convenanten pas effectief zijn op voorwaarde dat de financiële ondersteuning voldoende is, omdat het anders enkel gaat over bijkomende kosten voor de administratie zonder financieel voordeel.

Vloothouders bleken niet erg positief over de haalbaarheid en effectiviteit van vlootquota, bij de ronde tafels waren echter geen vloothouders aanwezig zodat dit resultaat niet verder genuanceerd kan worden.

3.b.5) Private vloten

3.b.5.1) Resultaten ronde tafels

De meningen over de haalbaarheid en effectiviteit van convenanten naar private vloten werd door meerdere deelnemers aan de ronde tafels in vraag gesteld, ook indien deze convenanten worden geïntegreerd in mobiliteitsconvenanten.

- Indien geen financiële ondersteuning wordt geboden naar het beheer van dergelijk systeem betekent dit enkel een kostenfactor voor het bedrijf.
- Voordeel van de integratie met mobiliteitsmaatregelen (binnen sectorconvenants) is dat voor dit type maatregelen wel interesse is vanuit bedrijven vanwege de kostenbesparingen die met een goed mobiliteitsbeleid te realiseren zijn, mogelijk nadeel is dat het verstrengen van de mobiliteitsmaatregelen door de integratie van vlootvergroening ook de interesse van bedrijven voor het mobiliteit binnen de sectorconvenants daalt wat naar mobiliteit toe een zeer ongewenst effect is.

- Integratie in milieucertificatie (ISO, EMAS) is niet haalbaar: deze certificering is procesgericht en niet resultaatgericht. Bovendien worden de voorwaarden voor de certificering internationaal of Europees vastgelegd en kan er dus per land geen strengere eisen gesteld worden.
- Vlootquota naar private vloten hebben een nefast effect naar de concurrentiepositie van de ondernemingen en zijn bijgevolg niet haalbaar.
- Systemen van benchmarking en groene vlootcertificaten lijken interessant omdat het marktinstrumenten zijn (in plaats van command & control maatregelen), doch de implementatie hiervan vraagt zeer veel bijkomend studiewerk en zal voor beide partijen (controlerende overheid en ondernemingen) een hoge implementatiekost hebben.

3.b.5.2) Toetsing aan resultaten enquête

Resultaten van de ronde tafel liggen in lijn van de resultaten uit de enquête.

3.b.6) Lage emissiezones en integratie met mobiliteitsmaatregelen

3.b.6.1) Resultaten ronde tafels

- De opvolging van Europese reglementering (Eurovignet) en onderzoek en demonstratie zijn acties die door het Vlaams beleid ondersteund moeten worden.
- Lage emissiezones zijn gericht op een verbetering van de lokale luchtkwaliteit (en niet op broeikas effect), een LEZ op basis van de Ecoscore (waarin wel het broeikas effect zit) is daarom minder opportuun.
- Integratie met mobiliteitsmaatregelen geeft een fout signaal naar de gebruiker: mobiliteitsmaatregelen hebben tot doel de mobiliteit te verbeteren. Het gevaar bestaat dat door het vrijstellen van bepaalde categorieën van (milieuvriendelijke) voertuigen, de mobiliteitsmaatregel zelf ondermijnd wordt, namelijk dat er dermate veel milieuvriendelijke voertuigen de stad binnenrijden dat de mobiliteit verslechtert in plaats van verbetert.
- Controle en handhaving zijn noodzakelijk en ook kostelijk. De Duitse ervaring van de elektronische tolheffing voor zwaar vervoer leert dat er nog technische verbeteringen nodig zijn om een dergelijk systeem operationeel te krijgen.
- Op langere termijn is het systeem van de 'slimme km-heffing' een goed systeem op voorwaarde dat dit voldoende bestudeerd is op welke manier dit te implementeren rekening houdend met neveneffecten. Een start kan gemaakt worden voor zwaar vervoer.

3.b.6.2) Toetsing aan resultaten enquête

Ook uit de enquête kwam een eerder negatief beeld naar voor voor LEZ en integratie milieucriteria in mobiliteitsmaatregelen, zowel wat betreft de haalbaarheid als de effectiviteit. Daar waar de Ecoscore nog als goede basis werd gezien bij de schriftelijke enquête blijkt dit ook niet meer uit de ronde tafelgesprekken.

3.b.7) Importeurs en fabrikanten

3.b.7.1) Resultaten ronde tafels

- Convenants en mogelijke quota en eventueel systemen van certificatie en emissiehandel zijn Europees op te volgen. Een uitbreiding van het bestaande CO₂-convenant naar een Ecoscore convenant zou een mogelijkheid zijn doch dit is enkel in Europese context te realiseren en het zou ook beter zijn om eerst de effectiviteit van het CO₂-convenant te evalueren. Het aanbod van de voertuigmarkt is te Europees georiënteerd om dit enkel vanuit Vlaanderen / België proberen te beïnvloeden.
- Er moet niet enkel op de aanbodzijde gewerkt worden maar zeker ook naar de vraagzijde. Als de consument milieuvriendelijke voertuigen vraagt, dan worden die uiteindelijk door de fabrikanten / importeurs op de markt aangeboden als zij hier voordeel uithalen. Vanuit dit perspectief zou de mix van vraaggerichte instrumenten moeten volstaan opdat milieuvriendelijke voertuigen door de autofabrikanten zullen worden op de markt gebracht.

3.b.7.2) Toetsing resultaten enquête

Het Europees karakter van de voertuigmarkt werd ook in de enquête door de meerderheid van de respondenten benadrukt. De automobielsector en experts waren in de enquête ook overwegend negatief over de haalbaarheid van dergelijke maatregelen, terwijl de vloothouders en beleidsmakers hier een positievere kijk op hadden, die evenwel niet bevestigd wordt in de ronde tafels waarbij alle stakeholdergroepen bedenkingen formuleerden bij de haalbaarheid van de invoering van dergelijke instrumenten.

3.b.8) Prioritisering

3.b.8.1) Resultaten ronde tafels

Om de discussie te starten werd volgende prioritisering werd voorgesteld op de ronde tafels:

1. Autofiscaliteit (BIV, VB, accijns)
2. Bedrijfsvoertuigenbelasting
3. Subsidieregeling
4. Vlootquota publieke vloten
5. Convenants private vloten
6. Slimme kilometerheffing (vanaf ronde tafel 2)
7. Integratie in mobiliteitsmaatregelen
8. Emissiekredieten importeurs

Er werd tijdens de ronde tafels niet getracht om een consensus rond de voorgestelde prioritisering te bereiken, bijgevolg waren er soms verschillende meningen onder de deelnemers van de ronde tafel onderling en voor de verschillende ronde tafels. Een globale conclusie kan wel getrokken worden. Globaal werden volgende meningen omtrent de voorgestelde prioritisering meegegeven:

- Maatregelen 1, 2, 6 zijn gekoppeld en hebben een hoge prioriteit: aanpassing van de klassieke autofiscaliteit (over alle types heen) volgens dezelfde logica en het onderzoeken van de mogelijke invoering van een slimme kilometerheffing en het opstellen van een stappenplan hiervoor.
- De prioritisering van de andere maatregelen volgt de globale opinie, doch de meningen zijn verdeeld over volgende maatregelen:
 - i. Premiereregeling: hoge prioriteit omwille van rechtstreekse impact op aankoopgedrag, maar lage prioriteit omwille van hoge implementatiekost;

- ii. Integratie met mobiliteitsmaatregelen: hoge prioriteit wegens het draagvlak voor mobiliteitsmaatregelen en het creëren van een gebruiksvoordeel voor milieuvriendelijke voertuigen, maar een lage prioriteit vanwege het principe van mobiliteitsmaatregelen die het gebruik van alle private wegvoertuigen moeten verminderen, inclusief de milieuvriendelijke.

3.b.8.2) Toetsing aan resultaten enquête

De vraagstelling binnen de enquête naar prioritisering van maatregelen werd op een andere manier geformuleerd als tijdens de ronde tafels. Bij de enquête werd gevraagd binnen elk type maatregel de verschillende instrumenten te rangschikken en globaal werd gevraagd de prioriteiten weer te geven per groep instrumenten en vervolgens per doelgroep. Een samenvatting van de prioriteiten per doelgroep wordt weergegeven in Tabel 19.

	Particulieren	Ondernemingen	Publieke vloten	Industrie
Groene autofiscaliteit	1	2	2	Nvt
Informatie	2	1	1	Nvt
Premieregeling	3	4	Nvt	Nvt
Belastingaftrek	4	3	Nvt	Nvt
Variabele bedrijfsvoertuigenbelasting	5	Nvt	Nvt	Nvt
Lage emissiezones	6	11	8	Nvt
Milieu in mobiliteitsmaatregelen voor bedrijven	Nvt	6	Nvt	Nvt
Variabele tolheffingen	7	5	7	Nvt
Vlootquota	Nvt	7	3	2
Vlootquota openbaar vervoer	Nvt	Nvt	4	Nvt
Emissiekredieten private vloten	Nvt	8	Nvt	Nvt
Variabele verzekeringspremie	8	10	6	Nvt
Milieu-convenants	Nvt	9	5	1
Bijzondere afschrijvingsregels	Nvt	12	Nvt	Nvt
Groene vlootcertificaten	Nvt	13	Nvt	Nvt

Tabel 19 : prioriteiten per doelgroep uit schriftelijke enquête

Vervolgens werd gevraagd om de doelgroepen te rangschikken volgens prioriteit. De resultaten hiervan zijn samengevat in Tabel 20. In de eerste rij staan de globale resultaten voor alle enquêtes, in de volgende rijen worden de antwoorden per groep respondenten weergegeven.

	1	2	3	4
	Publieke VI	Industrie	Private vl	Particulieren
Industrie	Particulieren	Publieke VI	Private vl	Industrie
Beleid	Publieke VI	Industrie	Private vl	Particulieren
Expert	Particulieren	Industrie	Publieke VI	Private vl
Particulier	Publieke VI	Private vl	Industrie	Particulieren
St&Gem	Industrie	Publieke VI	Private vl	Particulieren
Vloten	Publieke VI	Private vl	Particulieren	Industrie

Tabel 20 : prioritisering doelgroepen per groep respondenten

Wanneer deze resultaten vergeleken worden met de resultaten van de ronde tafels, blijft het belang van de vergroening van de autofiscaliteit dat in de enquête naar voor kwam behouden tijdens de ronde tafel gesprekken. De premiereregeling scoorde duidelijk beter in de schriftelijke enquête dan tijdens de ronde tafels. De lage prioriteit naar lage emissiezones (omwille van lage haalbaarheid en effectiviteit) en integratie met mobiliteitsmaatregelen (omwille van verlies aan focus: verlaging mobiliteit) blijft ook behouden tijdens de ronde tafels. Specifiek naar publieke vloten blijkt uit beide bevestigingen het belang van vlootquota die een gemiddelde prioriteit krijgen, ook de houding ten opzichte van vlootquota voor private vloten of convenants blijft behouden bij de ronde tafels, met name een eerder negatieve houding.

Bij de vergelijking van de rangschikking per doelgroep blijkt uit de conclusies van de ronde tafels een ander beeld dan bij de schriftelijke enquête. Maatregelen met een belangrijke impact op particulieren (vooral autofiscaliteit) scoort bij alle ronde tafels een hoge prioriteit, doch uit de schriftelijke enquête kreeg deze doelgroep de laagste prioriteit. Een zeer hoge prioriteit werd gegeven aan maatregelen gericht naar de industrie, daar waar tijdens de ronde tafels er een duidelijke consensus bij alle stakeholders was dat deze maatregelen een lage prioriteit krijgen. De relatief lage prioriteit van maatregelen gericht naar private vloten werd zowel in de schriftelijke als tijdens de ronde tafels bevestigd. Publieke vloten blijken daarentegen een doelgroep te zijn uit beide bevestigingen die een relatief hoge prioriteit krijgen.

Bijlage 1 Vragenlijst schriftelijk draagvlakonderzoek

Beste,

In het kader van het actieplan Milieuvriendelijke Voertuigen van het Vlaamse Gewest heeft AMINAL, sectie Lucht, een studie uitbesteed aan VUB, VITO en ULB die de basis moet vormen voor het toekomstige Vlaamse beleid ter ondersteuning van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen.

In de studie wordt een eenduidige methodologie uitgewerkt voor het bepalen van de milieuproductie van wegvoertuigen die vertaald wordt in een Ecoscore. Meer informatie over de methodologie vindt u in bijlage.

Een belangrijke taak in de studie betreft het uitwerken van de implementatiepaden van maatregelen die op Vlaams en Belgisch niveau kunnen genomen worden om de aankoop en het gebruik milieuvriendelijke voertuigen te ondersteunen. Daartoe wordt een draagvlakonderzoek georganiseerd om de haalbaarheid van de implementatie van maatregelen te onderzoeken. In het eerste deel van het draagvlakonderzoek zouden wij graag uw medewerking vragen door het invullen van bijgevoegde vragenlijst waarin gepeild wordt naar uw mening omtrent de verschillende beleidsinstrumenten die ingezet kunnen worden om milieuvriendelijke voertuigen te ondersteunen.

Wij wensen u alvast te danken voor uw inzet en uw positieve bijdrage voor de uitwerking van effectieve instrumenten met voldoende draagvlak. Wij bezorgen graag iedereen die meewerkt aan het onderzoek een kleine attentie als dank voor hun bijdrage.

Indien u de vragenlijst hebt ingevuld, kan u deze elektronisch (leen.govaerts@vito.be), per post (VITO, Leen Govaerts, Boeretang 200, 2400 Mol) of per fax (014/32.11.85) versturen, graag ten laatste op vrijdag 11 juni 2004.

Hartelijk dank voor uw medewerking,

Tania Van Mierlo Beleidsmedewerker milieu en mobiliteit Aminal	
----------------------------------------------------------------------	--

Werkwijze draagvlakonderzoek

Op basis van een inventarisatie van beleidsinstrumenten uit het verleden en/of het buitenland werden een aantal mogelijke instrumenten per doelgroep uitgewerkt die de aankoop en het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen ten nadele van minder milieuproductieve voertuigen moeten ondersteunen. Instrumenten die worden uitgewerkt zijn prijsmaatregelen (autofiscaliteit, fiscaliteit bedrijfsvoertuigen, variabele tolheffingen), subsidieregelingen, vlootquota, convenants en lage emissiezones. U zal merken dat de verschillende instrumenten gegroepeerd zijn volgens de doelgroep waarvoor ze van toepassing zijn.

In het draagvlakonderzoek worden verschillende actoren gevraagd naar hun mening omtrent de voorgestelde instrumenten. Actoren van volgende groepen worden betrokken bij de bevraging: industrie (fabrikanten, dealers, transporteurs, ...), private vloothouders, publieke vloothouders (steden en gemeenten, openbaar vervoer), particulieren, beleidsmakers en -uitvoerders (administraties, kabinetten, politieke partijen, andere).

Na de verwerking van de schriftelijke bevraging zal per groep een ronde tafel gesprek van een halve dag worden georganiseerd waarin op een meer kwalitatieve wijze op de

verschillende instrumenten kan worden ingegaan alsook op de ontwikkelde methodologie voor het bepalen van de milieuvriendelijkheid van voertuigen. Deze ronde tafel gesprekken zullen doorgaan in de loop van de maand september in Brussel. Gelieve aan te duiden (door aankruisen of via muisklik op betreffende vakje) of u geïnteresseerd bent hieraan mee te werken:

- Ja, ik ben bereid mee te werken aan de ronde tafel
- Nee, ik kan me niet vrijmaken om uitgenodigd te worden voor de ronde tafel

Gelieve hieronder aan te duiden tot welke sector uw organisatie behoort:

- Belangenorganisatie particulieren
- Automobielandustrie (verdelers of importeurs of fabrikanten)
- Transportsector
- Onderneming – vloothouder
- Stad of Gemeente
- Beleidsmaker uitvoerend (administratie)
- Beleidsmaker wetgevend (kabinet – politieke partij)
- Onderzoeker – expert
- Andere:

Graag kennen wij uw mening over alle instrumenten die gericht zijn naar alle doelgroepen en nodigen wij u dus uit om de **volledige lijst** in te vullen. Indien u slechts een **beperkte tijd** kan vrijmaken, kan u zich beperken tot de maatregelen die **enkel op uw doelgroep** van toepassing zijn.

Verduidelijking bij de vragenlijst

Per doelgroep worden een aantal instrumenten uitgewerkt waarover uw mening gevraagd wordt op basis van 2 criteria:

- **Haalbaarheid:** het instrument heeft voldoende draagvlak om concreet geïmplementeerd te worden op korte termijn indien nog enkele technische details worden uitgewerkt of aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan;
- **Effectiviteit:** het instrument zal een belangrijk effect hebben op de verhoogde aankoop en/of gebruik van milieuvriendelijke voertuigen ten nadele van minder milieuperformante voertuigen.

Per pakket instrumenten gericht naar een specifieke doelgroep wordt gepeild naar de voorkeuren voor de verschillende instrumenten rekening houdend met zowel haalbaarheid als effectiviteit.

De instrumenten die uitgewerkt zijn betreffen de invoering van een aantal voordelen (prijs- of gebruiksvoordelen) bij aankoop en gebruik van milieuvriendelijke voertuigen. Het bepalen van de definitie van milieuvriendelijkheid van een voertuig kan op verschillende manieren gebeuren:

- **Op basis van een Ecoscore:** eenduidige score zoals in dit project ontwikkeld (zie bijlage) die de verschillende milieu-impacts (geluid, luchtkwaliteit, broeikaseffect) in de levenscyclus van een voertuig (brandstofproductie en gebruik voertuig) vertaald in één score. Voertuigen worden ingedeeld in klassen op basis van de Ecoscore, waarbij een 'groene klasse' (de meest milieuvriendelijke voertuigen) kan bevoordeeld worden of een 'rode klasse' (de meest milieuonvriendelijke voertuigen) zal benadeeld worden.
- **Op basis van emissiestandaard:** voertuigen worden onderworpen aan homologatietesten waarbij de uitstoot van gereguleerde schadelijke emissies (CO, Koolwaterstoffen, roetdeeltjes, stikstofoxiden) onder een bepaalde limietwaarde moet liggen, de zogenaamde euronormen. Indien maatregelen enkel op de emissiestandaard gebaseerd worden, wordt met andere milieu-impacts (geluid, broeikaseffect) geen rekening gehouden.
- **Op basis van verbruik en CO₂-uitstoot:** het verbruik en daarmee rechtstreeks verbonden de CO₂-uitstoot (voornaamste broeikasgas) wordt gemeten bij de homologatie doch hiervoor is geen limietwaarde opgesteld. Indien maatregelen enkel op het verbruik/CO₂ uitstoot gebaseerd worden, wordt met andere milieu-impacts (geluid, luchtverontreiniging, gezondheid) geen rekening gehouden.
- **Op basis van brandstof- en/of aandrijf- of retrofittechnologie:** bepaalde voordelen kunnen worden toegekend aan voertuigen die gebruik maken van een (alternatieve) brandstof en/of aandrijftechnologie, zoals LPG-voertuigen, hybride of elektrische voertuigen, biobrandstoffen, roetfilters,... Deze brandstoffen of technologieën hebben het potentieel om milieuvriendelijker te zijn dan voertuigen met conventionele brandstof en aandrijving (benzine- of dieservoertuigen), doch zijn dit niet noodzakelijk. Bij maatregelen op technologiebasis is certificatie belangrijk. Deze maatregel draagt mogelijk ook bij tot een versnelde introductie van alternatieve voertuigen op de markt.

Vragenlijst

Uw coördinaten

Naam

Organisatie

Adres

E-mail

Telefoon

A. Algemene instrumenten (voor alle doelgroepen)**A.1. Informatieverstrekking – sensibilisatie**

	Gelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u het instrument kan/zal gebruiken.		Zeer hoog	Hoog	Laag	Zeer laag	Geen mening
A.1.1	Via de website www.milieuvriendelijkvoertuig.be wordt informatie over de Ecoscore aangeboden in de vorm van een databank waarin de Ecoscore voor elk in België beschikbaar voertuig wordt uitgerekend	Bruikbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.1.2	Een rekenmodel dat toelaat de inputparameters door de gebruiker te laten ingeven (emissies) waardoor de Ecoscore kan berekend worden zal kunnen gedownload worden via de website.	Bruikbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.1.3	Gebruikersgidsen met daarin informatie over de verschillende brandstof- en aandrijfopties voor de verschillende voertuigklassen met hun milieuperformantie, technische informatie en marktbeschikbaarheid die kunnen gedownload via de website.	Bruikbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.1.4	Een softwaretool om de inventarisatie van een voertuigvloot te doen en de milieuperformantie per voertuigklasse te screenen. Deze software tool geeft aanbevelingen voor vervanging van de minst milieuperformante voertuigen.	Bruikbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.1.5	De Ecoscore en de toepassing ervan in het beleid worden gecommuniceerd via een brede mediacampagne (brochures/ advertenties in autotijdschriften/ radio- en TV)	Bruikbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.1.6	Informatie over milieuperformantie van voertuigen wordt niet afzonderlijk gecommuniceerd, maar wel maximaal geïntegreerd in de bestaande kanalen (autotijdschriften, bestaande websites, ...)	Bruikbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

• Opmerkingen of randvoorwaarden

Indien u bij bovenstaande acties opmerkingen heeft of randvoorwaarden wenst aan te duiden waaronder de acties beter bruikbaar of effectiever zouden zijn, mag u deze hieronder aanduiden. Indien u een opmerking heeft bij een specifieke actie, gelieve het nr. te vermelden van de desbetreffende actie. In het bijzonder zijn aanvullingen welkom voor die maatregelen die minder bruikbaar of eerder bruikbaar zijn.

A.2 Groene autofiscaliteit**Differentiatie belasting in verkeerstelling (BIV, aankoopbelasting)**

	Gelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.		Zeer hoog	Hoog	Laag	Zeer laag		Geen mening
A.2.1	In functie van de Ecoscore van het voertuig, d.w.z. vrijstelling (beperkt tot bepaald plafond) voor 'groene' voertuigen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.2.2	in functie van de emissiestandaard van een voertuig, d.w.z. een vrijstelling (beperkt tot bepaald plafond) voor voertuigen die vervroegd aan een toekomstige emissiestandaard voldoen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.2.3	in functie van de brandstof of aandrijftechnologie van het voertuig, d.w.z. een vrijstelling voor voertuigen met alternatieve brandstof (aardgas, LPG, waterstof, biobrandstof) of aandrijving (hybride, batterij-elektrisch, brandstofcel-elektrisch).	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.2.4	in functie van het verbruik en CO₂-uitstoot van het voertuig, vrijstelling (beperkt tot bepaald plafond) voor voertuigen met laag verbruik	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Differentiatie verkeersbelasting (VB, jaarlijkse belasting)

A.2.5	In functie van de Ecoscore van het voertuig, d.w.z. vrijstelling (beperkt tot bepaald plafond) voor 'groene' voertuigen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.2.6	in functie van de emissiestandaard van een voertuig, d.w.z. een vrijstelling (beperkt tot bepaald plafond) voor voertuigen die vervroegd aan een toekomstige emissiestandaard voldoen, variabel in de tijd.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.2.7	in functie van de brandstof of aandrijftechnologie van het voertuig, d.w.z. een vrijstelling voor voertuigen met alternatieve brandstof (aardgas, LPG, waterstof, biobrandstof) of aandrijving (hybride, batterij-elektrisch, brandstofcel-elektrisch).	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.2.8	in functie van het verbruik en CO₂-uitstoot van het voertuig, vrijstelling (beperkt tot bepaald plafond) voor voertuigen met laag verbruik	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Variabilisatie accijnzen (brandstofbelasting)

A.2.9	Variabilisatie accijnstarieven op brandstoffen, d.w.z. accijnsverlaging voor alternatieve of verbeterde brandstoffen ten opzichte van fossiele brandstoffen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

• **Opmerkingen of randvoorwaarden**

A.3 Belastingaftrek voor milieuvriendelijke voertuigen

Bij belastingaftrek kan de aankoper (particulier of bedrijf) van een voertuig een deel van de aankoopwaarde in mindering brengen van zijn belastbaar inkomen of bedrijfsresultaat (netto voordeel = marginale belastingvoet). Het voordeel wordt dan geïnd 1 tot 2 jaar na de aankoop (bij afrekening belastingen inkomstenjaar aankoop). Maatregel A.3.3 (belastingaftrek gebaseerd op CO₂-klasse) zal van kracht zijn in België vanaf januari 2005.

	Gelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.		Ze er hoog	Hoog	Laag	Ze er laag	Geen mening
A.3.1	Aftrek van inkomstenbelastingen van percentage van investeringskost van nieuw voertuig in functie van Ecoscore , d.w.z. investeringsaftrek voor 'groene' voertuigen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.3.2	Aftrek van inkomstenbelastingen van percentage van investeringskost van nieuw voertuig in functie van technologie , d.w.z. investeringsaftrek voor voertuigen met alternatieve brandstof en/of aandrijftechnologie.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.3.3	Aftrek van inkomstenbelastingen van percentage van investeringskost van nieuw voertuig in functie van verbruik en CO₂-uitstoot , d.w.z. investeringsaftrek voor voertuigen met laag verbruik en CO ₂ -uitstoot.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.3.4	Aftrek van vennootschapsbelasting van percentage van investeringskost van nieuw voertuig in functie van Ecoscore , d.w.z. investeringsaftrek voor 'groene' voertuigen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.3.5	Aftrek van vennootschapsbelasting van percentage van investeringskost van nieuw voertuig in functie van technologie , d.w.z. investeringsaftrek voor voertuigen met alternatieve brandstof en/of aandrijftechnologie.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.3.6	Aftrek van vennootschapsbelasting van percentage van investeringskost van nieuw voertuig in functie van verbruik en CO₂-uitstoot , d.w.z. investeringsaftrek voor voertuigen met laag verbruik en CO ₂ -uitstoot.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

• **Opmerkingen of randvoorwaarden**

A.4 Variabele tolheffingen

Tolheffingen en rekeningrijden zijn instrumenten die gebruikt worden om kosten van wegeninfrastructuur te recupereren en als mobiliteitssturende maatregelen. Rekeningrijden is het instellen van een elektronisch betalingssysteem waarbij afhankelijk van plaats en tijdstip een voertuig betaalt. Variabele tolheffingen in functie van de milieuperformantie van voertuigen geeft een financieel voordeel aan milieuvriendelijke voertuigen. De vraag stelt zich hier niet of tolheffing/rekeningrijden haalbaar en/of effectief is, de vraag stelt zich of bij invoering van tolheffing/rekeningrijden een variabilisatie volgens de milieuperformantie van het voertuig haalbaar en effectief is voor het bevorderen van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen.

	Gelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.		Ze er hoog	Hoog	Laag	Ze er laag		Geen mening
A.4.1	Tolheffing op belangrijke verkeersassen: vrijstelling in functie van Ecoscore van een voertuig, d.w.z. vrijstelling van tolheffing voor groene voertuigen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.4.2	Rekeningrijden voor vrachtwagens met variabele tarieven in functie van de Ecoscore van een voertuig.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.4.3	Rekeningrijden voor personenwagens met variabele tarieven in functie van de Ecoscore van een voertuig.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.4.4	Rekeningrijden voor alle voertuigen met variabele tarieven in functie van de Ecoscore van een voertuig.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

- **Opmerkingen of randvoorwaarden**

A.5 Lage emissiezones (LEZ)

In stedelijke context kunnen zones worden ingesteld waarbinnen enkel milieuvriendelijke voertuigen worden toegelaten of waarbinnen geen toegang wordt verleend aan voertuigen die niet aan bepaalde milieucriteria voldoen.

	Geelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.		Zeer hoog	Hoog	Laag	Zeer laag		Geen mening
A.5.1	Permanente lage emissiezone in binnenstedelijke context op basis van Ecoscore , dwz toegang beperkt tot 'groene voertuigen'	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.5.2	Permanente nulemissiezones in stadskern/historisch centrum met toegang enkel voor emissieloze voertuigen	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.5.3	Tijdelijke lage emissiezone in binnenstedelijke context waarbij een rijverbod geldt voor voertuigen die niet aan emissiestandaard (pre-euro voertuigen, eerste inschrijving voor 1992) voldoen op dagen waarop luchtkwaliteitsnorm niet gehaald wordt.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.5.4	Tijdelijk algemeen rijverbod voor voertuigen die niet aan emissiestandaard (pre-euro voertuigen, eerste inschrijving voor 1992) voldoen op dagen waarop luchtkwaliteitsnorm niet gehaald wordt.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.5.5	Permanente lage emissiezone waarbij rijverbod geldt voor vrachtwagens boven een bepaalde gewichtsklasse .	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.5.6	Permanente lage emissiezone waarbij restricties worden opgelegd op het aantal toegelaten voertuigen (absoluut aantal, onafhankelijk van Ecoscore)	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.5.7	Permanente zone waarbij alternerend even en oneven nummerplaten worden toegelaten	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

• Opmerkingen of randvoorwaarden

A.6. Variabele verzekeringspremie

De verzekeringspremie is afhankelijk van de milieuvriendelijkheid van het voertuig.

Gelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.			Zeer hoog	Hoog	Laag	Zeer laag		Geen mening
A.6.1	Verzekeringspremie voor personenwagens is afhankelijk van de CO₂ uitstoot van het voertuig	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.6.2	Verzekeringspremie voor personenwagens is afhankelijk van de Ecoscore van het voertuig	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.6.3	Verzekeringspremie voor personenwagens is afhankelijk van de emissiestandaard van het voertuig	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.6.4	Verzekeringspremie voor vrachtwagens is afhankelijk van de Ecoscore van het voertuig	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.6.5	Verzekeringspremie voor vrachtwagens is afhankelijk van de CO₂ uitstoot van het voertuig	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
A.6.6	Verzekeringspremie voor vrachtwagens is afhankelijk van de emissiestandaard van het voertuig	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

• **Opmerkingen of randvoorwaarden**

B. Instrumenten specifiek voor particulieren

B.1 Variabilisatie bedrijfsvoertuigenbelasting

Een werknemer die van de werkgever een bedrijfsvoertuig ontvangt, moet dit in natura inkomen voor het aandeel privé afgelegde kilometers aangeven bij de berekening van het belastbaar inkomen. Het in te brengen bedrag per kilometer kan afhankelijk gemaakt worden van de milieuperformantie van een voertuig.

	Gelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.		Zeer hoog	Hoog	Laag	Zeer laag	Geen mening
B.1.1	Variabilisatie bedrijfsvoertuigen-belasting in functie van Ecoscore , d.w.z. kostprijs per km lager voor groene voertuigen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B.1.2	Variabilisatie bedrijfsvoertuigen-belasting in functie van technologie , d.w.z. kostprijs per km lager voor voertuigen met alternatieve brandstof of aandrijftechnologie.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B.1.3	Variabilisatie bedrijfsvoertuigen-belasting in functie van verbruik en CO₂-uitstoot , d.w.z. kostprijs per km lager voor voertuigen met lage CO ₂ -uitstoot en verbruik.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

• **Opmerkingen of randvoorwaarden**

B.2 Premieregeling voor particulieren

Bij een premieregeling voor particulieren wordt een dossier ingediend dat de aankoop van het voertuig of van een retrofitinstallatie (LPG, roetfilter,...) staft, eventueel verbonden aan een aantal extra voorwaarden. De premie wordt dan teruggestort aan de aankoper van het voertuig.

	Gelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.		Zeer hoog	Hoog	Laag	Zeer laag		Geen mening
B.2.1	Premie bij aankoop van een voertuig in functie van de EcoScore van het voertuig (subsidie afhankelijk van Score, of klassen die door EcoScore gedefinieerd worden)	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
B.2.2	Premie bij aankoop van een voertuig in functie van emissiestandaard .	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
B.2.3	Premie bij aankoop van een voertuig in functie van brandstof of aandrijf- of retrofittechnologie	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
B.2.4	Premie bij aankoop van een voertuig in functie van verbruik en CO₂-uitstoot in de homologatietest (verdeling in klassen die samenhangen met een CO ₂ -range)	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

• Opmerkingen of randvoorwaarden

• Prioriteiten alle maatregelen voor particulieren

Gelieve hieronder aan te duiden welke prioriteit u toekent aan de instrumenten die gericht zijn naar particulieren (1 = hoogste prioriteit, 8 = laagste prioriteit). Indien kan verschillende instrumenten een gelijke prioriteit toekennen.

		Prioriteit (1-8)
A.1	Informatie	
A.2	Groene autofiscaliteit	
A.3	Belastingaftrek	
A.4	Variabele tolheffing	
A.5	Lage emissiezones	
A.6	Groene verzekering	
B.1	Bedrijfsvoertuigenbelasting	
B.2	Subsidies	

C. Instrumenten specifiek voor ondernemingen

C.1 Premieregeling voor ondernemingen

Indien een premieregeling wordt ingesteld voor particulieren, zal deze regeling ook van toepassing zijn op bedrijven en worden bijgevolg de premies op eenzelfde manier toegekend.

	Gelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.		Zeer hoog	Hoog	Laag	Zeer laag		Geen mening
C.1.1	Premie bij aankoop van een voertuig in functie van EcoScore van voertuig (subsidie afhankelijk van Score, of klassen die door EcoScore gedefinieerd worden)	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.1.2	Premie bij aankoop van een voertuig in functie van emissiestandaard .	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.1.3	Premie bij aankoop van een voertuig in functie van brandstof of aandrijftechnologie	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.1.4	Premie bij aankoop van een voertuig in functie van verbruik en CO₂-uitstoot in de homologatietest (verdeling in klassen die samenhangen met een CO ₂ -range)	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

• Opmerkingen of randvoorwaarden

C.2 Milieu integreren in mobiliteitsmaatregelen voor bedrijven

Binnen bestaande of nieuwe initiatieven waarbij bedrijven worden ondersteund om mobiliteitsmaatregelen te nemen, kunnen maatregelen worden geïntegreerd rond milieuvriendelijk vlootbeheer. Het is ook mogelijk dat de Vlaamse overheid een aparte convenant afsluit waarbij de onderneming zich engageert om de milieuperformantie van de vloot te verbeteren. Subsidies aan ondernemingen kunnen eveneens op projectbasis worden toegekend waarbij een onderneming een subsidie ontvangt voor de vergroening van de vloot waarbij een bevoegde instantie nagaat of de milieuperformantie van de vloot beter is vergeleken met de benchmark. Een benchmark is een standaard die per sector wordt gedefinieerd als realistisch streefdoel voor de globale milieuperformantie van het voertuigenpark.

	Geelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie ervan haalbaar acht in huidige context.		Zeer hoog	Hoog	Laag	Zeer laag		Geen mening
C.2.1	De uitbouw van een milieuvriendelijke vloot wordt gesteund als onderdeel van mobiliteitsmaatregelen waarvoor een bedrijf reeds steun ontvangt (bv via een mobiliteitsconvenant)	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.2.2	De vergroening van de vloot wordt gesteund via een eenmalige financiële tussenkomst (vb. cheque)	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.2.3	De vergroening van de vloot wordt gesteund via een permanente financiële tussenkomst	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.2.4	Er worden cursussen aangeboden aan bedrijven rond vergroening van de vloot (technieken, maar ook rijgedrag bv)	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.2.5	Er wordt informatie gegeven aan bedrijven rond de vergroening van de vloot langs dezelfde kanalen met informatie over mobiliteitsaspecten	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.2.6	Benchmarking voor transportsector . Er wordt een benchmark op basis van de Ecoscore opgesteld voor de milieuperformantie van de vloot van een transporteur.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.2.7	Benchmarking voor alle ondernemingen . Er wordt een benchmark van de Ecoscore opgesteld voor vloten per voertuigtype.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.2.8	Subsidierегeling op basis van milieuconvenants waarbij een onderneming subsidie kan ontvangen voor het vergroenen van de vloot (betere milieuperformantie dan de benchmark voor de sector / voertuigtype).	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

• **Opmerkingen of randvoorwaarden**

C.3 Vlootquota voor private ondernemingen

Een vlootquotum is het opleggen van een verplicht percentage voertuigen van een vloot die aan de definitie van milieuvriendelijk voertuig moeten voldoen. Een vlootquotum kan ook opgelegd worden als een bepaald percentage van de nieuwe aankopen die aan de definitie van milieuvriendelijkheid moeten voldoen (vernieuwingsgraad). De bepaling van een

milieuvriendelijk voertuig kan gebaseerd zijn op: EcoScore, CO₂-uitstoot en brandstofverbruik, technologie/brandstof.

	Geelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.		Ze er hoog	Hoog	Laag	Ze er laag		Geen mening
C.3.1	Vlootquotum op basis van Ecoscore voor volledige vloot.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.3.2	Vlootquotum op basis van gemiddeld verbruik / CO ₂ -uitstoot per voertuigklasse voor volledige vloot.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.3.3	Vlootquotum op basis van technologie/brandstof voor volledige vloot.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.3.4	Vlootquotum op basis van Ecoscore voor nieuwe aankopen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.3.5	Vlootquotum op basis van gemiddeld verbruik / CO ₂ -uitstoot per voertuigklasse voor nieuwe aankopen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.3.6	Vlootquotum op basis van technologie/brandstof voor nieuwe aankopen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

• **Opmerkingen of randvoorwaarden**

C.4 Emissiekredieten en groene vlootcertificaten

Emissiekredieten slaan niet op het voertuigenpark als dusdanig maar wel op de hoeveelheid emissies geproduceerd door het voertuigenpark. Hierbij worden vlooteigenaars gestimuleerd om de jaarlijkse emissies van hun vloot te reduceren. Dit instrument maakt het mogelijk dat de eigenaar volgens zijn best vermogen een aantal stappen zet om deze emissies te reduceren.

Indien een systeem van convenants of quota wordt ingesteld, waarbij een onderneming vrijwillig of verplicht een bepaalde benchmark wat betreft de milieuperformantie van de vloot voldoet, kan aanvullend een systeem van verhandelbare vlootcertificaten worden ingesteld. Een onderneming krijgt certificaten voor milieuvriendelijke voertuigen en indien de onderneming beter doet dan de gestelde benchmark (minimum aantal certificaten) dan kan het surplus aan certificaten verhandeld worden met andere ondernemingen.

	Geelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.		Zeer hoog	Hoog	Laag	Zeer laag		Geen mening
C.4.1	Vloothouders krijgen een bepaald emissiekrediet toegewezen. Zij zijn vrij zelf te bepalen met welke maatregelen ze dit emissiekrediet halen. Ecoscore wordt gebruikt om te berekenen of het park aan het krediet voldoet en om realistische kredieten toe te kennen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.4.2	Het toekennen van een groene vloot certificaat indien de gemiddelde EcoScore van de vloot boven een afgesproken waarde ligt. Dit certificaat kan dan verhandeld worden met andere ondernemingen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

• **Opmerkingen of randvoorwaarden**

C.5. Bijzondere afschrijvingsregels

Bijzondere afschrijvingsregels zijn bijvoorbeeld het ten laste nemen van de investeringskost van de aankoop van milieuvriendelijke voertuigen in één boekjaar.

	Geelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.		Zeer hoog	Hoog	Laag	Zeer laag		Geen mening
C.5.1	Het toelaten de aankoop van milieuvriendelijke voertuigen sneller af te schrijven o.b.v. de Ecoscore van het voertuig	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
C.5.2	Het toelaten de aankoop van milieuvriendelijke voertuigen sneller af te schrijven o.b.v. de technologie/brandstof van het voertuig	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

• **Prioriteiten alle maatregelen voor ondernemingen**

		Prioriteit (1-13)
A.1	informatie	
A.2	Groene autofiscaliteit	
A.3	belastingaftrek	
A.4	Variabele tolheffing	
A.5	lage emissiezones	

A.6	groene verzekering	
C.1	Subsidies	
C.2.1-6	milieu in bestaande convenants	
C.2.7-8	milieu in apart convenant	
C.3	vlootquota	
C.4.1	emissiekredieten	
C.4.2	certificaten	
C.5	Bijzondere afschrijvingsregels	

D. Instrumenten specifiek voor publieke vloten

D.1 Convenants met steden en gemeenten

Het Vlaams Gewest kan convenants afsluiten met steden en gemeenten waarbij een publieke overheid zich engageert om acties te ondernemen naar vergroening van de vloot die onder zijn bevoegdheid vallen (politievoertuigen, brandweer, groendienst, ...). In uitbreiding kunnen subsidies aan steden en gemeenten worden toegekend om acties daaromtrent te ondernemen.

	Gelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.		Ze er hoog	Hoog	Laag	Ze er laag		Geen mening
D.1.1	Convenant waarbij gemeente/stad zich vrijwillig engageert om acties te ondernemen naar vergroening van de vloot.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
D.1.2	Subsidieregeling op basis van convenants waarbij stad of gemeente subsidie kunnen ontvangen voor het vergroenen van de vloot (betere milieuperformantie dan de benchmark).	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

• Opmerkingen of randvoorwaarden

D.2 Vlootquota voor publieke vloten

Een vlootquotum is het opleggen van een verplicht percentage voertuigen van een vloot die aan de definitie van milieuvriendelijk voertuig moet voldoen. Een vlootquotum kan ook opgelegd worden als een bepaald percentage van de nieuwe aankopen die aan de definitie van milieuvriendelijkheid moeten voldoen. De bepaling van een milieuvriendelijk voertuig kan gebaseerd zijn op: EcoScore, emissiestandaard, CO₂-uitstoot / brandstofverbruik, brandstof- of technologiebasis. In het Brussels gewest is een vlootquotum vastgelegd voor de volledige vloot op brandstof-/ technologiebasis.

	Gelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.		Ze er hoog	Hoog	Laag	Ze er laag		Geen mening
D.2.1	Vlootquotum op basis van Ecoscore voor volledige vloot van de federale, gewestelijke en lokale administraties	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
D.2.2	Vlootquotum op basis van gemiddeld verbruik / CO ₂ -uitstoot per voertuigklasse voor volledige vloot van de federale, gewestelijke en lokale administraties	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

D.2.3	Vlootquotum op basis van brandstof/technologie voor volledige vloot van de federale, gewestelijke en lokale administraties.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D.2.4	Vlootquotum op basis van emissiestandaard voor volledige vloot van de federale, gewestelijke en lokale administraties.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D.2.5	Vlootquotum op basis van Ecoscore voor nieuwe aankopen vloot van de federale, gewestelijke en lokale administraties	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.1.6	Vlootquotum op basis van gemiddeld verbruik / CO ₂ -uitstoot per voertuigklasse voor nieuwe aankopen vloot van de federale, gewestelijke en lokale administraties	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D.2.7	Vlootquotum op basis van brandstof/technologie voor nieuwe aankopen vloot van de federale, gewestelijke en lokale administraties	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D.2.8	Vlootquotum op basis van emissiestandaard voor volledige vloot van de federale, gewestelijke en lokale administraties.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

• **Opmerkingen of randvoorwaarden**

Indien u bij bovenstaande maatregelen opmerkingen heeft of randvoorwaarden wenst aan te duiden waaronder de maatregelen haalbaarder of effectiever zouden zijn, mag u die hieronder aanduiden. Indien u een opmerking heeft bij een specifieke maatregel, gelieve het nr. te vermelden van de desbetreffende maatregel.

D.3 Vlootquota voor openbaar vervoer

Een specifiek vlootquotum kan worden ingesteld voor de openbare vervoersmaatschappijen voor de voertuigen die zij in eigen beheer hebben. In het verlengde daarvan kunnen vlootquota worden ingesteld voor de voertuigen die worden ingezet door de pachters van lijnen van openbaar vervoer.

	Gelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.		Ze er hoog	Hoog	Laag	Ze er laag	Geen mening
D.3.1	Vlootquotum op basis van Ecoscore voor volledige vloot openbare vervoersmaatschappij.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D.3.2	Vlootquotum op basis van brandstof / technologie voor volledige vloot openbare vervoersmaatschappij.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D.3.3	Vlootquotum op basis van Ecoscore voor nieuwe aankopen openbare vervoersmaatschappij.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D.3.4	Vlootquotum op basis van brandstof/technologie voor nieuwe aankopen openbare vervoersmaatschappij.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D.3.5	Vlootquotum op basis van Ecoscore voor ingezette vloot door pachters voor openbaar vervoer.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.3.6	Vlootquotum op basis van brandstof/technologie voor ingezette vloot door pachters voor openbare vervoer.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

• **Opmerkingen of randvoorwaarden**

• **Prioriteiten voor publieke vloten**

		Prioriteit (1-9)
A.1	Informatie	
A.2	Groene autofiscaliteit	
A.3	belastingaftrek	
A.4	Variabele Tolheffing	
A.5	lage emissiezones	
A.6	groene verzekering	
D.1	Convenants	
D.2	Vlootquota administraties	
D.3	Vlootquota openbaar vervoer	

E. Instrumenten specifiek voor automobiellindustrie

E.1 Convenants

	Gelieve per instrument aan te duiden of u deze actie effectief acht en of u de implementatie haalbaar acht in huidige context.					
		Ze er hoog	Hoog	Laag	Ze er laag	Geen mening

E.1.1	Overeenkomst met de invoerder dat de gemiddelde CO ₂ -uitstoot per voertuig van de over een periode van een jaar ingeschreven voertuigen, een vooraf afgesproken waarde niet overschrijdt.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E.1.2	Overeenkomst met de invoerder dat de gemiddelde Ecoscore per voertuig van de over een periode van een jaar ingeschreven voertuigen, een vooraf afgesproken waarde niet overschrijdt.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E.1.3	Benchmarking van alle voertuiginvoerders op basis van de EcoScore van al de ingeschreven voertuigen.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

• **Opmerkingen of randvoorwaarden**

E.2 vlotquota invoerders en fabrikanten

Voor voertuiginvoerders wordt een quotum vastgelegd: een bepaald percentage van de voertuigen die gedurende een periode van een jaar verkocht worden, zijn milieuvriendelijke voertuigen. Indien het percentage niet gehaald wordt, worden er sancties genomen naar de invoerder. De bepaling van een milieuvriendelijk voertuig kan gebaseerd zijn op de Ecoscore of CO₂-uitstoot / brandstofverbruik (vastleggen limietwaarde) of brandstof/technologiebasis. Een andere mogelijkheid is om jaarlijks een verbetering vast te leggen voor het quotum milieuvriendelijke voertuigen (verhoogd percentage).

			Ze er h o o g	H o o g	L a a g	Z e e r l a a g		G e e n m e n i n g
E.2.1	Vlootquotum op basis van Ecoscore.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E.2.2	Vlootquotum op basis van CO ₂ -klasse	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E.2.3	Vlootquotum op basis van brandstof / technologie	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E.	Jaarlijkse verbetering vlootquotum op basis van Ecoscore.	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E.2.5	Jaarlijkse verbetering vlootquotum op basis van CO ₂ -klasse	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E.2.6	Jaarlijkse verbetering vlootquotum op basis van brandstof / technologie	Haalbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Effectiviteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

• **Opmerkingen of randvoorwaarden**

• **Prioriteiten maatregelen automobielandustrie**

		Prioriteit (1-3)
E.1	Convenants	
E.2.1-2	Vlootquota	
E.2.2-3	Jaarlijks verbeterde vlootquota	

• **Prioriteiten maatregelen naar doelgroepen**

Gelieve aan te duiden naar welke doelgroepen het beleid prioriteiten moet stellen. Het is mogelijk dezelfde prioriteit aan verschillende doelgroepen toe te kennen.

		Prioriteit (1-4)
A+B	Maatregelen mbt particulieren	
A+C	Maatregelen mbt ondernemingen	
A+D	Maatregelen mbt publieke vloten	
E	Maatregelen mbt automobielandustrie	

Wij danken u hartelijk voor uw volgehouden inspanning die beloond zal worden met een kleine attentie.

Gelieve de vragenlijst ten laatste vrijdag 11/06 te bezorgen aan:

VITO, Leen Govaerts
Boeretang 200, 2400 Mol
Tel 014/33.58.21
Fax 014/32.11.85
leen.govaerts@vito.be

Bijlage 2 Respondenten schriftelijk draagvlakonderzoek

ID	Naam	Organisatie	sector
1	Vastmans Veronique	Stadbestuur Dilsen-Stokkem	stad
2	Bosteels Dirk	AECC	auto
3	Billen Daniël	Gemeente Liedekerke	stad
4	Deboeure Jan	Kanselary	beleid
5	Beyst Veerle	Langzaam verkeer vzw	expert
6	Goor Griet	Gemeentebestuur Herenthout	stad
7	Van Aperen Kathy	Provincie Limburg sectie mobiliteit	stad
8	De Geyter Ward	Stad Antwerpen voertuigen centrum	stad
9	Van Staeyen Björn	Aminal DTG	beleid
1	Verhelle Tony	Autogids	particulier
11	Van Laer Greet	Ministerie van de vlaamse gemeenschap, Aminal, sectie lucht	beleid
12	Schaut Christa	sp.a-studiedienst	beleid
13	Ochelen Sara	Europese commissie DG Leefmilieu	beleid
14	milieudienst zemst	milieudienst zemst	stad
15	Debaene Rudy	Ministerie van Defensie	vloot
16	Neyens Bart	sp.a	beleid
17	Verheyen Margaretha	gemeentebestuur dienst leefmilieu en groen	stad
18	Bogaert Stephan	VLD studiedienst	beleid
19	Van Mierlo Tania	Aminal DTG	beleid
2	Van Craeynest Kurt	Stadsbestuur	stad
21	Vandermaesen Guy	gemeente Baarle-Hertog	stad
22	De clercq Werner	Belgische transportarbeidersbond ABVV	particulier
23	Van Steenkiste Rolf	Gemeente Sint-Genesius Rode	stad
24	Mampaey Maja	Aminal directoraat Generaal - cel milieu en gezondheid	beleid
25	Vermeulen Steven	Beleidscel minister van Mobiliteit	beleid
26	Florizoone Wouter	Aminal-CCM	beleid
27	Frenssen Leen	gemeente Olen	stad
28	Dermul Luc	Volvo bus Benelux	auto
29	Hoskens Elly	Provinciaal instituut voor Hygiene	beleid
3	De Fraine Stefan	ministerie van de vlaamse gemeenschap: Aloma	vloot
31	Roobrouck Nele	Diensten eerste minister	beleid
32	Van Snick Els	Porvinciebestuur Oost-Vlaanderen- mobiliteitscel dienst 32 wegen	beleid
33	Debruyne Erwin	VVSG	stad
34	Muysshondt Leo	Verbruikersunie - test aankoop	particulier
35	Claeys Bram	Bond beter leefmilieu	particulier
36	Meersmans Wannes	Gemeente Schoten	beleid
37	De Caevel Bernard	RDC-Environment	expert
38	Verlinden Lies	OVAM	beleid
39	Janssens Gudrun	OVAM	beleid
4	Verlinden Johan	OVAM	beleid
41	Bormans Raf	Aminal DG subcel milieueconomie	beleid
42	Ulburghs Wouter	OVAM	beleid
43	Bruggeman Urbain	FOD personeel en organisatie	beleid
44	Van den Berge Geert	Gemeente Wuustwezel	stad
45	Vande Putte Hans	Intergemeentelooke milieudienst IDM	stad
46	Lesy Jan	Ingenieursbureau Soresma	vloot
47	Gelders Heidi	gemeente Wellen	stad
48	Vervliet Luc	Federale overheidsdienst personeel en organisatie	beleid
49	Schoeters Helena	gemeentebestuur Kapellen	stad
5	Wauters Sofie	Stad Zottegem	stad

51	De Keukeleere Dirk	Vito	expert
52	Vaes Trudo	Gemeentebestuur	stad
53	Plessers Roel	stadsbestuur Beringen	stad
54	Tobback Marc	milieuraad Mortsel	vloot
55	Vermeulen Caroline	Ministerie van de vlaamse gemeenschap ANRE	beleid
56	Huysmans André	stad Genk hfd adm. Stedelijke werkplaatsen	stad
57	Grossard Herman	Stad Genk - dienst mobiliteit	stad
58	Boterdaele Rafaël	Daimlerchrysler Belux NV	auto
59	Aldorfer Francis	Econotec	expert
60	Vandeputte Jacques	ministerie van de vlaamse gemeenschap -AWV- afdeling verkeerskunde	beleid
61	Van Steenberghe Freddy	Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn	vloot
62	Van Assche Ben	Honda motor Europe - Aalst office	auto
63	Decrock Wim	Touring	vloot
64	Peelman Michel	Febiac	auto
65	Peelman Michel	Toyota	auto

Bijlage 3 Kruistabellen resultaten schriftelijk onderzoek

a) Gemiddelde resultaten per maatregel

(codering maatregelen: zie bijlage 1 vragenlijst draagvlakonderzoek)

B : Bruikbaarheid

H : Haalbaarheid

E : Effectiviteit

1 = zeer laag, 2 = laag, 3 = hoog, 4 = zeer hoog

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of A.1.1.B	2,7	Average of A.1.1.E	2,3
	Average of A.1.2.B	2,3	Average of A.1.2.E	1,7
	Average of A.1.3.B	2,5	Average of A.1.3.E	1,8
	Average of A.1.4.B	2,2	Average of A.1.4.E	1,7
	Average of A.1.5.B	2,5	Average of A.1.5.E	2,8
	Average of A.1.6.B	2,2	Average of A.1.6.E	2,2
beleid	Average of A.1.1.B	3,3	Average of A.1.1.E	2,8
	Average of A.1.2.B	2,5	Average of A.1.2.E	2,3
	Average of A.1.3.B	3,1	Average of A.1.3.E	2,5
	Average of A.1.4.B	3,0	Average of A.1.4.E	3,0
	Average of A.1.5.B	3,1	Average of A.1.5.E	3,0
	Average of A.1.6.B	3,2	Average of A.1.6.E	2,8
expert	Average of A.1.1.B	3,3	Average of A.1.1.E	2,0
	Average of A.1.2.B	2,3	Average of A.1.2.E	1,3
	Average of A.1.3.B	2,8	Average of A.1.3.E	1,5
	Average of A.1.4.B	3,0	Average of A.1.4.E	2,3
	Average of A.1.5.B	2,5	Average of A.1.5.E	2,3
	Average of A.1.6.B	2,8	Average of A.1.6.E	2,3
particulier	Average of A.1.1.B	3,5	Average of A.1.1.E	2,8
	Average of A.1.2.B	2,8	Average of A.1.2.E	2,8
	Average of A.1.3.B	3,0	Average of A.1.3.E	2,8
	Average of A.1.4.B	3,0	Average of A.1.4.E	2,5
	Average of A.1.5.B	2,8	Average of A.1.5.E	3,3
	Average of A.1.6.B	3,3	Average of A.1.6.E	2,8
stad	Average of A.1.1.B	3,0	Average of A.1.1.E	2,6
	Average of A.1.2.B	2,8	Average of A.1.2.E	2,5
	Average of A.1.3.B	3,1	Average of A.1.3.E	2,5
	Average of A.1.4.B	2,8	Average of A.1.4.E	2,6
	Average of A.1.5.B	3,2	Average of A.1.5.E	2,9
	Average of A.1.6.B	2,7	Average of A.1.6.E	2,6
vloot	Average of A.1.1.B	3,4	Average of A.1.1.E	2,8
	Average of A.1.2.B	2,4	Average of A.1.2.E	2,4
	Average of A.1.3.B	2,8	Average of A.1.3.E	2,8
	Average of A.1.4.B	2,8	Average of A.1.4.E	2,0
	Average of A.1.5.B	2,2	Average of A.1.5.E	2,6
	Average of A.1.6.B	2,6	Average of A.1.6.E	2,6
Total Average of A.1.1.B		3,1	Total Average of A.1.1.E	2,7
Total Average of A.1.2.B		2,6	Total Average of A.1.2.E	2,3
Total Average of A.1.3.B		3,0	Total Average of A.1.3.E	2,4
Total Average of A.1.4.B		2,9	Total Average of A.1.4.E	2,6
Total Average of A.1.5.B		2,9	Total Average of A.1.5.E	2,9
Total Average of A.1.6.B		2,9	Total Average of A.1.6.E	2,6

sector	Data	Total	Data	Total
--------	------	-------	------	-------

Eindverslag Ecoscore

auto	Average of A.2.1.H	1,8	Average of A.2.1.E	2,3
	Average of A.2.2.H	3,8	Average of A.2.2.E	3,7
	Average of A.2.3.H	3,0	Average of A.2.3.E	2,5
	Average of A.2.4.H	3,0	Average of A.2.4.E	2,7
	Average of A.2.5.H	2,0	Average of A.2.5.E	2,3
	Average of A.2.6.H	4,0	Average of A.2.6.E	3,7
	Average of A.2.7.H	3,2	Average of A.2.7.E	2,5
	Average of A.2.8.H	3,0	Average of A.2.8.E	2,7
	Average of A.2.9.H	2,4	Average of A.2.9.E	2,8
beleid	Average of A.2.1.H	3,1	Average of A.2.1.E	3,3
	Average of A.2.2.H	3,2	Average of A.2.2.E	3,1
	Average of A.2.3.H	3,2	Average of A.2.3.E	2,9
	Average of A.2.4.H	3,0	Average of A.2.4.E	2,8
	Average of A.2.5.H	3,2	Average of A.2.5.E	3,5
	Average of A.2.6.H	3,2	Average of A.2.6.E	3,0
	Average of A.2.7.H	3,1	Average of A.2.7.E	3,1
	Average of A.2.8.H	3,0	Average of A.2.8.E	3,0
	Average of A.2.9.H	3,6	Average of A.2.9.E	3,6
expert	Average of A.2.1.H	2,8	Average of A.2.1.E	3,0
	Average of A.2.2.H	3,0	Average of A.2.2.E	2,3
	Average of A.2.3.H	3,0	Average of A.2.3.E	1,8
	Average of A.2.4.H	3,0	Average of A.2.4.E	2,3
	Average of A.2.5.H	2,8	Average of A.2.5.E	2,5
	Average of A.2.6.H	2,5	Average of A.2.6.E	1,8
	Average of A.2.7.H	3,0	Average of A.2.7.E	2,0
	Average of A.2.8.H	3,0	Average of A.2.8.E	1,5
	Average of A.2.9.H	3,8	Average of A.2.9.E	3,3
particulier	Average of A.2.1.H	2,5	Average of A.2.1.E	3,0
	Average of A.2.2.H	2,8	Average of A.2.2.E	2,8
	Average of A.2.3.H	2,8	Average of A.2.3.E	2,3
	Average of A.2.4.H	3,0	Average of A.2.4.E	3,5
	Average of A.2.5.H	2,5	Average of A.2.5.E	3,0
	Average of A.2.6.H	2,8	Average of A.2.6.E	3,0
	Average of A.2.7.H	3,0	Average of A.2.7.E	2,8
	Average of A.2.8.H	3,0	Average of A.2.8.E	3,5
	Average of A.2.9.H	3,3	Average of A.2.9.E	3,3
stad	Average of A.2.1.H	3,0	Average of A.2.1.E	3,1
	Average of A.2.2.H	2,8	Average of A.2.2.E	2,4
	Average of A.2.3.H	2,5	Average of A.2.3.E	2,4
	Average of A.2.4.H	2,8	Average of A.2.4.E	2,5
	Average of A.2.5.H	2,9	Average of A.2.5.E	3,1
	Average of A.2.6.H	2,6	Average of A.2.6.E	2,4
	Average of A.2.7.H	2,6	Average of A.2.7.E	2,5
	Average of A.2.8.H	2,7	Average of A.2.8.E	2,4
	Average of A.2.9.H	2,9	Average of A.2.9.E	3,1
vloot	Average of A.2.1.H	3,0	Average of A.2.1.E	3,0
	Average of A.2.2.H	3,0	Average of A.2.2.E	2,6
	Average of A.2.3.H	2,8	Average of A.2.3.E	2,6
	Average of A.2.4.H	2,8	Average of A.2.4.E	2,6
	Average of A.2.5.H	3,0	Average of A.2.5.E	3,0
	Average of A.2.6.H	3,0	Average of A.2.6.E	2,6
	Average of A.2.7.H	2,8	Average of A.2.7.E	2,6
	Average of A.2.8.H	2,8	Average of A.2.8.E	2,6
	Average of A.2.9.H	2,8	Average of A.2.9.E	2,6
Total Average of A.2.1.H		2,9	Total Average of A.2.1.E	3,1
Total Average of A.2.2.H		3,1	Total Average of A.2.2.E	2,8

Eindverslag Ecoscore

Total Average of A.2.3.H	2,9	Total Average of A.2.3.E	2,6
Total Average of A.2.4.H	2,9	Total Average of A.2.4.E	2,7
Total Average of A.2.5.H	2,9	Total Average of A.2.5.E	3,1
Total Average of A.2.6.H	3,0	Total Average of A.2.6.E	2,8
Total Average of A.2.7.H	2,9	Total Average of A.2.7.E	2,7
Total Average of A.2.8.H	2,9	Total Average of A.2.8.E	2,7
Total Average of A.2.9.H	3,2	Total Average of A.2.9.E	3,2

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of A.3.1.H	2,0	Average of A.3.1.E	2,0
	Average of A.3.2.H	2,4	Average of A.3.2.E	2,0
	Average of A.3.3.H	2,4	Average of A.3.3.E	2,0
	Average of A.3.4.H	2,2	Average of A.3.4.E	2,0
	Average of A.3.5.H	2,2	Average of A.3.5.E	2,0
	Average of A.3.6.H	2,0	Average of A.3.6.E	2,0
beleid	Average of A.3.1.H	3,0	Average of A.3.1.E	3,0
	Average of A.3.2.H	2,9	Average of A.3.2.E	2,8
	Average of A.3.3.H	2,9	Average of A.3.3.E	2,7
	Average of A.3.4.H	3,1	Average of A.3.4.E	3,1
	Average of A.3.5.H	3,0	Average of A.3.5.E	2,9
	Average of A.3.6.H	2,9	Average of A.3.6.E	2,8
expert	Average of A.3.1.H	3,3	Average of A.3.1.E	3,0
	Average of A.3.2.H	2,8	Average of A.3.2.E	2,3
	Average of A.3.3.H	2,5	Average of A.3.3.E	2,3
	Average of A.3.4.H	2,0	Average of A.3.4.E	1,8
	Average of A.3.5.H	2,3	Average of A.3.5.E	1,7
	Average of A.3.6.H	2,0	Average of A.3.6.E	1,8
particulier	Average of A.3.1.H	2,5	Average of A.3.1.E	2,5
	Average of A.3.2.H	2,8	Average of A.3.2.E	2,5
	Average of A.3.3.H	3,0	Average of A.3.3.E	2,5
	Average of A.3.4.H	2,8	Average of A.3.4.E	3,3
	Average of A.3.5.H	3,3	Average of A.3.5.E	3,3
	Average of A.3.6.H	3,3	Average of A.3.6.E	3,3
stad	Average of A.3.1.H	2,9	Average of A.3.1.E	2,9
	Average of A.3.2.H	2,8	Average of A.3.2.E	2,6
	Average of A.3.3.H	2,9	Average of A.3.3.E	2,6
	Average of A.3.4.H	2,9	Average of A.3.4.E	2,9
	Average of A.3.5.H	2,8	Average of A.3.5.E	2,6
	Average of A.3.6.H	2,8	Average of A.3.6.E	2,7
vloot	Average of A.3.1.H	2,8	Average of A.3.1.E	2,8
	Average of A.3.2.H	2,8	Average of A.3.2.E	2,2
	Average of A.3.3.H	2,6	Average of A.3.3.E	2,0
	Average of A.3.4.H	2,4	Average of A.3.4.E	3,0
	Average of A.3.5.H	2,6	Average of A.3.5.E	2,8
	Average of A.3.6.H	2,2	Average of A.3.6.E	2,4
Total Average of A.3.1.H		2,9	Total Average of A.3.1.E	2,8
Total Average of A.3.2.H		2,8	Total Average of A.3.2.E	2,6
Total Average of A.3.3.H		2,8	Total Average of A.3.3.E	2,5
Total Average of A.3.4.H		2,8	Total Average of A.3.4.E	2,9
Total Average of A.3.5.H		2,8	Total Average of A.3.5.E	2,7
Total Average of A.3.6.H		2,7	Total Average of A.3.6.E	2,6

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of A.4.1.H	1,6	Average of A.4.1.E	2,8
	Average of A.4.2.H	1,6	Average of A.4.2.E	2,8

Eindverslag Ecoscore

	Average of A.4.3.H	1,6	Average of A.4.3.E	2,8
	Average of A.4.4.H	1,6	Average of A.4.4.E	2,8
beleid	Average of A.4.1.H	2,1	Average of A.4.1.E	2,6
	Average of A.4.2.H	2,3	Average of A.4.2.E	2,8
	Average of A.4.3.H	2,1	Average of A.4.3.E	2,6
	Average of A.4.4.H	2,2	Average of A.4.4.E	2,6
expert	Average of A.4.1.H	2,3	Average of A.4.1.E	3,0
	Average of A.4.2.H	2,3	Average of A.4.2.E	2,5
	Average of A.4.3.H	2,3	Average of A.4.3.E	2,8
	Average of A.4.4.H	2,3	Average of A.4.4.E	2,8
particulier	Average of A.4.1.H	2,5	Average of A.4.1.E	2,5
	Average of A.4.2.H	2,5	Average of A.4.2.E	3,8
	Average of A.4.3.H	2,3	Average of A.4.3.E	3,0
	Average of A.4.4.H	2,8	Average of A.4.4.E	3,3
stad	Average of A.4.1.H	2,1	Average of A.4.1.E	2,3
	Average of A.4.2.H	2,2	Average of A.4.2.E	2,7
	Average of A.4.3.H	1,9	Average of A.4.3.E	2,5
	Average of A.4.4.H	1,9	Average of A.4.4.E	2,5
vloot	Average of A.4.1.H	2,0	Average of A.4.1.E	2,2
	Average of A.4.2.H	2,0	Average of A.4.2.E	2,0
	Average of A.4.3.H	2,0	Average of A.4.3.E	2,0
	Average of A.4.4.H	2,0	Average of A.4.4.E	2,0
Total Average of A.4.1.H		2,1	Total Average of A.4.1.E	2,5
Total Average of A.4.2.H		2,2	Total Average of A.4.2.E	2,7
Total Average of A.4.3.H		2,0	Total Average of A.4.3.E	2,6
Total Average of A.4.4.H		2,1	Total Average of A.4.4.E	2,6

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of A.5.1.H	2,2	Average of A.5.1.E	2,8
	Average of A.5.2.H	1,2	Average of A.5.2.E	2,0
	Average of A.5.3.H	2,0	Average of A.5.3.E	1,8
	Average of A.5.4.H	1,7	Average of A.5.4.E	1,8
	Average of A.5.5.H	1,7	Average of A.5.5.E	1,3
	Average of A.5.6.H	1,8	Average of A.5.6.E	1,7
	Average of A.5.7.H	1,7	Average of A.5.7.E	1,7
beleid	Average of A.5.1.H	1,8	Average of A.5.1.E	2,3
	Average of A.5.2.H	1,9	Average of A.5.2.E	2,4
	Average of A.5.3.H	1,8	Average of A.5.3.E	2,0
	Average of A.5.4.H	1,8	Average of A.5.4.E	2,3
	Average of A.5.5.H	2,2	Average of A.5.5.E	2,3
	Average of A.5.6.H	1,7	Average of A.5.6.E	1,7
	Average of A.5.7.H	2,1	Average of A.5.7.E	1,6
expert	Average of A.5.1.H	1,7	Average of A.5.1.E	2,3
	Average of A.5.2.H	2,0	Average of A.5.2.E	2,3
	Average of A.5.3.H	2,0	Average of A.5.3.E	2,0
	Average of A.5.4.H	1,8	Average of A.5.4.E	1,8
	Average of A.5.5.H	2,0	Average of A.5.5.E	1,3
	Average of A.5.6.H	1,8	Average of A.5.6.E	1,3
	Average of A.5.7.H	2,3	Average of A.5.7.E	1,3
particulier	Average of A.5.1.H	1,8	Average of A.5.1.E	2,5
	Average of A.5.2.H	1,8	Average of A.5.2.E	2,5
	Average of A.5.3.H	2,3	Average of A.5.3.E	1,3
	Average of A.5.4.H	2,0	Average of A.5.4.E	1,5
	Average of A.5.5.H	2,0	Average of A.5.5.E	2,3
	Average of A.5.6.H	1,8	Average of A.5.6.E	1,3
	Average of A.5.7.H	2,3	Average of A.5.7.E	2,0

stad	Average of A.5.1.H	1,7	Average of A.5.1.E	2,6
	Average of A.5.2.H	1,7	Average of A.5.2.E	2,4
	Average of A.5.3.H	1,8	Average of A.5.3.E	2,1
	Average of A.5.4.H	1,9	Average of A.5.4.E	2,1
	Average of A.5.5.H	2,1	Average of A.5.5.E	1,8
	Average of A.5.6.H	1,6	Average of A.5.6.E	1,8
	Average of A.5.7.H	1,7	Average of A.5.7.E	1,6
vloot	Average of A.5.1.H	2,0	Average of A.5.1.E	1,8
	Average of A.5.2.H	1,4	Average of A.5.2.E	1,8
	Average of A.5.3.H	1,8	Average of A.5.3.E	2,0
	Average of A.5.4.H	1,4	Average of A.5.4.E	1,8
	Average of A.5.5.H	1,4	Average of A.5.5.E	2,0
	Average of A.5.6.H	1,2	Average of A.5.6.E	1,6
	Average of A.5.7.H	1,2	Average of A.5.7.E	1,4
Total Average of A.5.1.H		1,8	Total Average of A.5.1.E	2,4
Total Average of A.5.2.H		1,7	Total Average of A.5.2.E	2,3
Total Average of A.5.3.H		1,9	Total Average of A.5.3.E	2,0
Total Average of A.5.4.H		1,8	Total Average of A.5.4.E	2,1
Total Average of A.5.5.H		2,0	Total Average of A.5.5.E	1,9
Total Average of A.5.6.H		1,7	Total Average of A.5.6.E	1,7
Total Average of A.5.7.H		1,9	Total Average of A.5.7.E	1,6

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of A.6.1.H	1,8	Average of A.6.1.E	2,0
	Average of A.6.2.H	1,8	Average of A.6.2.E	2,0
	Average of A.6.3.H	1,8	Average of A.6.3.E	2,0
	Average of A.6.4.H	1,6	Average of A.6.4.E	2,0
	Average of A.6.5.H	1,8	Average of A.6.5.E	2,0
	Average of A.6.6.H	1,8	Average of A.6.6.E	2,0
beleid	Average of A.6.1.H	2,3	Average of A.6.1.E	2,5
	Average of A.6.2.H	2,3	Average of A.6.2.E	2,6
	Average of A.6.3.H	2,2	Average of A.6.3.E	2,5
	Average of A.6.4.H	2,3	Average of A.6.4.E	2,6
	Average of A.6.5.H	2,2	Average of A.6.5.E	2,5
	Average of A.6.6.H	2,3	Average of A.6.6.E	2,5
expert	Average of A.6.1.H	2,5	Average of A.6.1.E	1,5
	Average of A.6.2.H	2,5	Average of A.6.2.E	2,0
	Average of A.6.3.H	2,3	Average of A.6.3.E	1,5
	Average of A.6.4.H	2,3	Average of A.6.4.E	2,0
	Average of A.6.5.H	2,3	Average of A.6.5.E	1,5
	Average of A.6.6.H	2,0	Average of A.6.6.E	1,5
particulier	Average of A.6.1.H	2,8	Average of A.6.1.E	2,5
	Average of A.6.2.H	2,8	Average of A.6.2.E	2,5
	Average of A.6.3.H	2,8	Average of A.6.3.E	2,5
	Average of A.6.4.H	3,3	Average of A.6.4.E	2,8
	Average of A.6.5.H	3,3	Average of A.6.5.E	3,0
	Average of A.6.6.H	3,3	Average of A.6.6.E	3,0
stad	Average of A.6.1.H	2,2	Average of A.6.1.E	2,1
	Average of A.6.2.H	2,2	Average of A.6.2.E	2,2
	Average of A.6.3.H	2,1	Average of A.6.3.E	2,0
	Average of A.6.4.H	2,2	Average of A.6.4.E	2,3
	Average of A.6.5.H	2,2	Average of A.6.5.E	2,1
	Average of A.6.6.H	2,1	Average of A.6.6.E	2,2
vloot	Average of A.6.1.H	2,4	Average of A.6.1.E	2,0
	Average of A.6.2.H	2,4	Average of A.6.2.E	2,2
	Average of A.6.3.H	2,4	Average of A.6.3.E	1,8

	Average of A.6.4.H	2,4	Average of A.6.4.E	2,4
	Average of A.6.5.H	2,2	Average of A.6.5.E	2,0
	Average of A.6.6.H	2,4	Average of A.6.6.E	2,2
Total Average of A.6.1.H		2,3	Total Average of A.6.1.E	2,2
Total Average of A.6.2.H		2,3	Total Average of A.6.2.E	2,3
Total Average of A.6.3.H		2,2	Total Average of A.6.3.E	2,2
Total Average of A.6.4.H		2,3	Total Average of A.6.4.E	2,4
Total Average of A.6.5.H		2,2	Total Average of A.6.5.E	2,3
Total Average of A.6.6.H		2,2	Total Average of A.6.6.E	2,3

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of B.1.1.H	1,8	Average of B.1.1.E	2,3
	Average of B.1.2.H	2,4	Average of B.1.2.E	2,2
	Average of B.1.3.H	2,0	Average of B.1.3.E	2,3
beleid	Average of B.1.1.H	2,8	Average of B.1.1.E	2,7
	Average of B.1.2.H	3,0	Average of B.1.2.E	2,6
	Average of B.1.3.H	2,9	Average of B.1.3.E	2,5
expert	Average of B.1.1.H	2,0	Average of B.1.1.E	1,5
	Average of B.1.2.H	2,3	Average of B.1.2.E	1,3
	Average of B.1.3.H	1,8	Average of B.1.3.E	1,5
particulier	Average of B.1.1.H	2,0	Average of B.1.1.E	1,7
	Average of B.1.2.H	2,0	Average of B.1.2.E	1,7
	Average of B.1.3.H	2,0	Average of B.1.3.E	1,7
stad	Average of B.1.1.H	2,3	Average of B.1.1.E	2,4
	Average of B.1.2.H	2,2	Average of B.1.2.E	2,2
	Average of B.1.3.H	2,2	Average of B.1.3.E	2,2
vloot	Average of B.1.1.H	3,0	Average of B.1.1.E	2,7
	Average of B.1.2.H	3,0	Average of B.1.2.E	2,7
	Average of B.1.3.H	2,3	Average of B.1.3.E	2,0
Total Average of B.1.1.H		2,4	Total Average of B.1.1.E	2,4
Total Average of B.1.2.H		2,6	Total Average of B.1.2.E	2,3
Total Average of B.1.3.H		2,4	Total Average of B.1.3.E	2,3

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of B.2.1.H	2,0	Average of B.2.1.E	2,2
	Average of B.2.2.H	3,0	Average of B.2.2.E	3,0
	Average of B.2.3.H	2,6	Average of B.2.3.E	2,3
	Average of B.2.4.H	2,4	Average of B.2.4.E	2,5
beleid	Average of B.2.1.H	3,1	Average of B.2.1.E	3,3
	Average of B.2.2.H	2,8	Average of B.2.2.E	2,9
	Average of B.2.3.H	3,1	Average of B.2.3.E	3,0
	Average of B.2.4.H	2,8	Average of B.2.4.E	2,8
expert	Average of B.2.1.H	3,0	Average of B.2.1.E	3,3
	Average of B.2.2.H	3,0	Average of B.2.2.E	2,5
	Average of B.2.3.H	3,0	Average of B.2.3.E	2,5
	Average of B.2.4.H	2,8	Average of B.2.4.E	2,5
particulier	Average of B.2.1.H	2,8	Average of B.2.1.E	3,3
	Average of B.2.2.H	2,8	Average of B.2.2.E	3,3
	Average of B.2.3.H	2,8	Average of B.2.3.E	3,3
	Average of B.2.4.H	2,8	Average of B.2.4.E	3,5
stad	Average of B.2.1.H	3,1	Average of B.2.1.E	3,1
	Average of B.2.2.H	2,8	Average of B.2.2.E	2,6
	Average of B.2.3.H	2,8	Average of B.2.3.E	2,6
	Average of B.2.4.H	2,9	Average of B.2.4.E	2,6
vloot	Average of B.2.1.H	3,0	Average of B.2.1.E	3,3

Eindverslag Ecoscore

	Average of B.2.2.H	3,0	Average of B.2.2.E	3,0
	Average of B.2.3.H	3,3	Average of B.2.3.E	3,3
	Average of B.2.4.H	3,0	Average of B.2.4.E	3,0
Total Average of B.2.1.H		3,0	Total Average of B.2.1.E	3,1
Total Average of B.2.2.H		2,8	Total Average of B.2.2.E	2,8
Total Average of B.2.3.H		2,9	Total Average of B.2.3.E	2,8
Total Average of B.2.4.H		2,8	Total Average of B.2.4.E	2,8

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of C.1.1.H	2,0	Average of C.1.1.E	2,3
	Average of C.1.2.H	3,0	Average of C.1.2.E	3,2
	Average of C.1.3.H	2,2	Average of C.1.3.E	2,3
	Average of C.1.4.H	2,4	Average of C.1.4.E	2,7
beleid	Average of C.1.1.H	3,1	Average of C.1.1.E	3,2
	Average of C.1.2.H	2,9	Average of C.1.2.E	3,0
	Average of C.1.3.H	3,2	Average of C.1.3.E	3,0
	Average of C.1.4.H	2,9	Average of C.1.4.E	2,9
expert	Average of C.1.1.H	3,5	Average of C.1.1.E	3,5
	Average of C.1.2.H	3,5	Average of C.1.2.E	3,0
	Average of C.1.3.H	3,5	Average of C.1.3.E	2,0
	Average of C.1.4.H	3,0	Average of C.1.4.E	2,5
particulier	Average of C.1.1.H	3,3	Average of C.1.1.E	3,3
	Average of C.1.2.H	3,3	Average of C.1.2.E	3,3
	Average of C.1.3.H	3,3	Average of C.1.3.E	3,3
	Average of C.1.4.H	3,3	Average of C.1.4.E	3,7
stad	Average of C.1.1.H	3,1	Average of C.1.1.E	2,9
	Average of C.1.2.H	2,8	Average of C.1.2.E	2,5
	Average of C.1.3.H	2,8	Average of C.1.3.E	2,4
	Average of C.1.4.H	3,0	Average of C.1.4.E	2,5
vloot	Average of C.1.1.H	3,0	Average of C.1.1.E	3,3
	Average of C.1.2.H	2,7	Average of C.1.2.E	2,5
	Average of C.1.3.H	3,0	Average of C.1.3.E	3,0
	Average of C.1.4.H	2,7	Average of C.1.4.E	2,7
Total Average of C.1.1.H		3,0	Total Average of C.1.1.E	3,0
Total Average of C.1.2.H		2,9	Total Average of C.1.2.E	2,9
Total Average of C.1.3.H		2,9	Total Average of C.1.3.E	2,7
Total Average of C.1.4.H		2,9	Total Average of C.1.4.E	2,8

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of C.2.1.H	2,2	Average of C.2.1.E	2,3
	Average of C.2.2.H	2,2	Average of C.2.2.E	2,0
	Average of C.2.3.H	2,0	Average of C.2.3.E	2,5
	Average of C.2.4.H	2,0	Average of C.2.4.E	1,7
	Average of C.2.5.H	2,3	Average of C.2.5.E	1,7
	Average of C.2.6.H	2,0	Average of C.2.6.E	2,2
	Average of C.2.7.H	2,0	Average of C.2.7.E	2,2
	Average of C.2.8.H	2,4	Average of C.2.8.E	2,2
beleid	Average of C.2.1.H	3,1	Average of C.2.1.E	3,2
	Average of C.2.2.H	2,8	Average of C.2.2.E	2,6
	Average of C.2.3.H	2,5	Average of C.2.3.E	2,9
	Average of C.2.4.H	2,9	Average of C.2.4.E	2,3
	Average of C.2.5.H	3,2	Average of C.2.5.E	2,6
	Average of C.2.6.H	2,9	Average of C.2.6.E	3,0
	Average of C.2.7.H	2,7	Average of C.2.7.E	2,9
	Average of C.2.8.H	2,8	Average of C.2.8.E	2,9

Eindverslag Ecoscore

expert	Average of C.2.1.H	3,0	Average of C.2.1.E	3,0
	Average of C.2.2.H	3,0	Average of C.2.2.E	1,5
	Average of C.2.3.H	2,5	Average of C.2.3.E	2,5
	Average of C.2.4.H	3,0	Average of C.2.4.E	2,0
	Average of C.2.5.H	3,0	Average of C.2.5.E	1,0
	Average of C.2.6.H	2,5	Average of C.2.6.E	2,5
	Average of C.2.7.H	2,5	Average of C.2.7.E	2,5
	Average of C.2.8.H	3,0	Average of C.2.8.E	3,0
particulier	Average of C.2.1.H	3,0	Average of C.2.1.E	3,0
	Average of C.2.2.H	2,5	Average of C.2.2.E	1,5
	Average of C.2.3.H	3,5	Average of C.2.3.E	3,5
	Average of C.2.4.H	2,0	Average of C.2.4.E	2,0
	Average of C.2.5.H	2,5	Average of C.2.5.E	1,5
	Average of C.2.6.H	3,0	Average of C.2.6.E	2,0
	Average of C.2.7.H	3,0	Average of C.2.7.E	2,0
	Average of C.2.8.H	3,5	Average of C.2.8.E	3,5
stad	Average of C.2.1.H	2,8	Average of C.2.1.E	2,8
	Average of C.2.2.H	2,8	Average of C.2.2.E	2,6
	Average of C.2.3.H	2,9	Average of C.2.3.E	2,9
	Average of C.2.4.H	2,8	Average of C.2.4.E	2,1
	Average of C.2.5.H	2,9	Average of C.2.5.E	2,1
	Average of C.2.6.H	2,8	Average of C.2.6.E	2,5
	Average of C.2.7.H	2,7	Average of C.2.7.E	2,3
	Average of C.2.8.H	2,9	Average of C.2.8.E	2,9
vloot	Average of C.2.1.H	3,0	Average of C.2.1.E	2,7
	Average of C.2.2.H	1,7	Average of C.2.2.E	1,7
	Average of C.2.3.H	2,3	Average of C.2.3.E	3,0
	Average of C.2.4.H	2,3	Average of C.2.4.E	2,0
	Average of C.2.5.H	2,7	Average of C.2.5.E	2,3
	Average of C.2.6.H	2,3	Average of C.2.6.E	3,0
	Average of C.2.7.H	2,3	Average of C.2.7.E	3,0
	Average of C.2.8.H	2,7	Average of C.2.8.E	3,0
Total Average of C.2.1.H		2,9	Total Average of C.2.1.E	2,9
Total Average of C.2.2.H		2,7	Total Average of C.2.2.E	2,4
Total Average of C.2.3.H		2,6	Total Average of C.2.3.E	2,9
Total Average of C.2.4.H		2,7	Total Average of C.2.4.E	2,1
Total Average of C.2.5.H		2,9	Total Average of C.2.5.E	2,2
Total Average of C.2.6.H		2,7	Total Average of C.2.6.E	2,7
Total Average of C.2.7.H		2,6	Total Average of C.2.7.E	2,6
Total Average of C.2.8.H		2,8	Total Average of C.2.8.E	2,9

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of C.3.1.H	2,0	Average of C.3.1.E	2,2
	Average of C.3.2.H	2,0	Average of C.3.2.E	2,0
	Average of C.3.3.H	2,0	Average of C.3.3.E	2,0
	Average of C.3.4.H	2,3	Average of C.3.4.E	2,2
	Average of C.3.5.H	2,0	Average of C.3.5.E	2,0
	Average of C.3.6.H	2,0	Average of C.3.6.E	2,0
beleid	Average of C.3.1.H	2,3	Average of C.3.1.E	3,2
	Average of C.3.2.H	2,3	Average of C.3.2.E	2,8
	Average of C.3.3.H	2,4	Average of C.3.3.E	3,1
	Average of C.3.4.H	2,7	Average of C.3.4.E	3,2
	Average of C.3.5.H	2,6	Average of C.3.5.E	3,0
	Average of C.3.6.H	2,6	Average of C.3.6.E	3,1
expert	Average of C.3.1.H	2,5	Average of C.3.1.E	3,5
	Average of C.3.2.H	2,5	Average of C.3.2.E	2,0

	Average of C.3.3.H	2,5	Average of C.3.3.E	1,5
	Average of C.3.4.H	2,5	Average of C.3.4.E	3,0
	Average of C.3.5.H	2,5	Average of C.3.5.E	2,0
	Average of C.3.6.H	2,5	Average of C.3.6.E	1,5
particulier	Average of C.3.1.H	2,0	Average of C.3.1.E	3,3
	Average of C.3.2.H	2,0	Average of C.3.2.E	3,0
	Average of C.3.3.H	2,0	Average of C.3.3.E	2,7
	Average of C.3.4.H	2,7	Average of C.3.4.E	3,3
	Average of C.3.5.H	2,3	Average of C.3.5.E	3,0
	Average of C.3.6.H	2,7	Average of C.3.6.E	3,0
stad	Average of C.3.1.H	2,2	Average of C.3.1.E	2,8
	Average of C.3.2.H	2,1	Average of C.3.2.E	2,3
	Average of C.3.3.H	2,1	Average of C.3.3.E	2,2
	Average of C.3.4.H	2,6	Average of C.3.4.E	2,7
	Average of C.3.5.H	2,5	Average of C.3.5.E	2,4
	Average of C.3.6.H	2,4	Average of C.3.6.E	2,3
vloot	Average of C.3.1.H	2,0	Average of C.3.1.E	2,3
	Average of C.3.2.H	2,0	Average of C.3.2.E	2,0
	Average of C.3.3.H	2,0	Average of C.3.3.E	2,7
	Average of C.3.4.H	2,0	Average of C.3.4.E	2,3
	Average of C.3.5.H	2,0	Average of C.3.5.E	2,0
	Average of C.3.6.H	2,0	Average of C.3.6.E	2,3
Total Average of C.3.1.H		2,2	Total Average of C.3.1.E	3,0
Total Average of C.3.2.H		2,2	Total Average of C.3.2.E	2,5
Total Average of C.3.3.H		2,2	Total Average of C.3.3.E	2,6
Total Average of C.3.4.H		2,6	Total Average of C.3.4.E	2,9
Total Average of C.3.5.H		2,4	Total Average of C.3.5.E	2,6
Total Average of C.3.6.H		2,5	Total Average of C.3.6.E	2,6

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of C.4.1.H	1,6	Average of C.4.1.E	1,8
	Average of C.4.2.H	1,8	Average of C.4.2.E	1,8
beleid	Average of C.4.1.H	2,3	Average of C.4.1.E	2,8
	Average of C.4.2.H	2,3	Average of C.4.2.E	2,5
expert	Average of C.4.1.H	2,0	Average of C.4.1.E	2,5
	Average of C.4.2.H	2,0	Average of C.4.2.E	2,0
particulier	Average of C.4.1.H	3,0	Average of C.4.1.E	3,5
	Average of C.4.2.H	3,5	Average of C.4.2.E	3,5
stad	Average of C.4.1.H	2,0	Average of C.4.1.E	2,3
	Average of C.4.2.H	1,9	Average of C.4.2.E	1,8
vloot	Average of C.4.1.H	1,7	Average of C.4.1.E	2,0
	Average of C.4.2.H	1,7	Average of C.4.2.E	2,0
Total Average of C.4.1.H		2,1	Total Average of C.4.1.E	2,5
Total Average of C.4.2.H		2,1	Total Average of C.4.2.E	2,2

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of C.5.1.H	2,0	Average of C.5.1.E	1,8
	Average of C.5.2.H	2,0	Average of C.5.2.E	1,4
beleid	Average of C.5.1.H	2,8	Average of C.5.1.E	3,1
	Average of C.5.2.H	2,7	Average of C.5.2.E	3,0
expert	Average of C.5.1.H	3,5	Average of C.5.1.E	2,0
	Average of C.5.2.H	3,5	Average of C.5.2.E	1,5
particulier	Average of C.5.1.H	2,5	Average of C.5.1.E	3,0
	Average of C.5.2.H	3,0	Average of C.5.2.E	3,0

Eindverslag Ecoscore

stad	Average of C.5.1.H	2,6	Average of C.5.1.E	2,6
	Average of C.5.2.H	2,7	Average of C.5.2.E	2,7
vloot	Average of C.5.1.H	2,7	Average of C.5.1.E	2,3
	Average of C.5.2.H	2,7	Average of C.5.2.E	2,3
Total Average of C.5.1.H		2,7	Total Average of C.5.1.E	2,7
Total Average of C.5.2.H		2,7	Total Average of C.5.2.E	2,6

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of D.1.1.H	2,0	Average of D.1.1.E	2,2
	Average of D.1.2.H	2,4	Average of D.1.2.E	2,4
beleid	Average of D.1.1.H	3,3	Average of D.1.1.E	2,7
	Average of D.1.2.H	3,4	Average of D.1.2.E	3,4
expert	Average of D.1.1.H	3,3	Average of D.1.1.E	2,3
	Average of D.1.2.H	3,0	Average of D.1.2.E	3,7
particulier	Average of D.1.1.H	2,3	Average of D.1.1.E	2,7
	Average of D.1.2.H	3,0	Average of D.1.2.E	3,0
stad	Average of D.1.1.H	2,9	Average of D.1.1.E	2,6
	Average of D.1.2.H	3,1	Average of D.1.2.E	3,0
vloot	Average of D.1.1.H	3,5	Average of D.1.1.E	3,5
	Average of D.1.2.H	3,5	Average of D.1.2.E	3,5
Total Average of D.1.1.H		3,0	Total Average of D.1.1.E	2,6
Total Average of D.1.2.H		3,1	Total Average of D.1.2.E	3,1

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of D.2.1.H	1,8	Average of D.2.1.E	2,0
	Average of D.2.2.H	2,3	Average of D.2.2.E	2,4
	Average of D.2.3.H	2,3	Average of D.2.3.E	1,8
	Average of D.2.4.H	2,8	Average of D.2.4.E	2,6
	Average of D.2.5.H	1,8	Average of D.2.5.E	1,6
	Average of D.2.6.H	1,8	Average of D.2.6.E	1,6
	Average of D.2.7.H	1,8	Average of D.2.7.E	1,6
	Average of D.2.8.H	2,8	Average of D.2.8.E	2,4
beleid	Average of D.2.1.H	3,1	Average of D.2.1.E	3,4
	Average of D.2.2.H	3,0	Average of D.2.2.E	3,2
	Average of D.2.3.H	2,8	Average of D.2.3.E	3,1
	Average of D.2.4.H	3,0	Average of D.2.4.E	3,0
	Average of D.2.5.H	3,1	Average of D.2.5.E	3,3
	Average of D.2.6.H	3,0	Average of D.2.6.E	3,0
	Average of D.2.7.H	3,0	Average of D.2.7.E	3,0
	Average of D.2.8.H	3,1	Average of D.2.8.E	3,2
expert	Average of D.2.1.H	3,3	Average of D.2.1.E	2,7
	Average of D.2.2.H	3,3	Average of D.2.2.E	1,7
	Average of D.2.3.H	3,3	Average of D.2.3.E	2,3
	Average of D.2.4.H	3,3	Average of D.2.4.E	2,0
	Average of D.2.5.H	3,3	Average of D.2.5.E	2,7
	Average of D.2.6.H	3,3	Average of D.2.6.E	1,7
	Average of D.2.7.H	3,3	Average of D.2.7.E	2,3
	Average of D.2.8.H	3,3	Average of D.2.8.E	1,7
particulier	Average of D.2.1.H	2,5	Average of D.2.1.E	3,0
	Average of D.2.2.H	2,5	Average of D.2.2.E	3,5
	Average of D.2.3.H	2,5	Average of D.2.3.E	2,5
	Average of D.2.4.H	2,5	Average of D.2.4.E	2,5
	Average of D.2.5.H	2,5	Average of D.2.5.E	2,5
	Average of D.2.6.H	2,5	Average of D.2.6.E	3,0
	Average of D.2.7.H	3,0	Average of D.2.7.E	2,5

Eindverslag Ecoscore

	Average of D.2.8.H	3,0	Average of D.2.8.E	2,5
stad	Average of D.2.1.H	2,4	Average of D.2.1.E	2,9
	Average of D.2.2.H	2,5	Average of D.2.2.E	2,6
	Average of D.2.3.H	2,2	Average of D.2.3.E	2,4
	Average of D.2.4.H	2,2	Average of D.2.4.E	2,3
	Average of D.2.5.H	2,8	Average of D.2.5.E	2,8
	Average of D.2.6.H	2,6	Average of D.2.6.E	2,5
	Average of D.2.7.H	2,3	Average of D.2.7.E	2,4
	Average of D.2.8.H	2,4	Average of D.2.8.E	2,2
vloot	Average of D.2.1.H	2,0	Average of D.2.1.E	2,8
	Average of D.2.2.H	2,0	Average of D.2.2.E	2,5
	Average of D.2.3.H	2,0	Average of D.2.3.E	2,5
	Average of D.2.4.H	2,3	Average of D.2.4.E	2,5
	Average of D.2.5.H	2,3	Average of D.2.5.E	3,0
	Average of D.2.6.H	2,0	Average of D.2.6.E	2,5
	Average of D.2.7.H	2,0	Average of D.2.7.E	2,5
	Average of D.2.8.H	2,0	Average of D.2.8.E	2,3
Total Average of D.2.1.H		2,6	Total Average of D.2.1.E	2,9
Total Average of D.2.2.H		2,6	Total Average of D.2.2.E	2,8
Total Average of D.2.3.H		2,5	Total Average of D.2.3.E	2,6
Total Average of D.2.4.H		2,6	Total Average of D.2.4.E	2,6
Total Average of D.2.5.H		2,8	Total Average of D.2.5.E	2,8
Total Average of D.2.6.H		2,6	Total Average of D.2.6.E	2,6
Total Average of D.2.7.H		2,6	Total Average of D.2.7.E	2,6
Total Average of D.2.8.H		2,7	Total Average of D.2.8.E	2,6

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of D.3.1.H	1,5	Average of D.3.1.E	2,0
	Average of D.3.2.H	1,8	Average of D.3.2.E	1,6
	Average of D.3.3.H	1,8	Average of D.3.3.E	2,0
	Average of D.3.4.H	1,8	Average of D.3.4.E	1,8
	Average of D.3.5.H	1,3	Average of D.3.5.E	1,8
	Average of D.3.6.H	1,5	Average of D.3.6.E	1,6
beleid	Average of D.3.1.H	2,9	Average of D.3.1.E	3,4
	Average of D.3.2.H	2,8	Average of D.3.2.E	3,2
	Average of D.3.3.H	3,1	Average of D.3.3.E	3,3
	Average of D.3.4.H	3,1	Average of D.3.4.E	3,2
	Average of D.3.5.H	2,8	Average of D.3.5.E	3,4
	Average of D.3.6.H	2,8	Average of D.3.6.E	3,2
expert	Average of D.3.1.H	3,0	Average of D.3.1.E	3,0
	Average of D.3.2.H	3,0	Average of D.3.2.E	2,3
	Average of D.3.3.H	3,0	Average of D.3.3.E	2,7
	Average of D.3.4.H	3,0	Average of D.3.4.E	2,0
	Average of D.3.5.H	3,0	Average of D.3.5.E	3,0
	Average of D.3.6.H	2,7	Average of D.3.6.E	2,0
particulier	Average of D.3.1.H	2,3	Average of D.3.1.E	3,0
	Average of D.3.2.H	2,0	Average of D.3.2.E	2,7
	Average of D.3.3.H	3,3	Average of D.3.3.E	3,0
	Average of D.3.4.H	3,0	Average of D.3.4.E	2,7
	Average of D.3.5.H	2,0	Average of D.3.5.E	2,7
	Average of D.3.6.H	2,0	Average of D.3.6.E	2,7
stad	Average of D.3.1.H	2,5	Average of D.3.1.E	3,2
	Average of D.3.2.H	2,2	Average of D.3.2.E	2,8
	Average of D.3.3.H	2,7	Average of D.3.3.E	2,9
	Average of D.3.4.H	2,5	Average of D.3.4.E	2,6
	Average of D.3.5.H	2,6	Average of D.3.5.E	2,9

Eindverslag Ecoscore

	Average of D.3.6.H	2,3	Average of D.3.6.E	2,4
vloot	Average of D.3.1.H	2,5	Average of D.3.1.E	2,5
	Average of D.3.2.H	3,0	Average of D.3.2.E	3,0
	Average of D.3.3.H	3,0	Average of D.3.3.E	3,0
	Average of D.3.4.H	3,5	Average of D.3.4.E	3,5
	Average of D.3.5.H	2,5	Average of D.3.5.E	2,0
	Average of D.3.6.H	3,0	Average of D.3.6.E	2,5
Total Average of D.3.1.H		2,6	Total Average of D.3.1.E	3,1
Total Average of D.3.2.H		2,5	Total Average of D.3.2.E	2,8
Total Average of D.3.3.H		2,8	Total Average of D.3.3.E	3,0
Total Average of D.3.4.H		2,8	Total Average of D.3.4.E	2,7
Total Average of D.3.5.H		2,6	Total Average of D.3.5.E	2,9
Total Average of D.3.6.H		2,5	Total Average of D.3.6.E	2,6

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of E.1.1.H	1,2	Average of E.1.1.E	1,5
	Average of E.1.2.H	1,2	Average of E.1.2.E	1,5
	Average of E.1.3.H	1,5	Average of E.1.3.E	1,6
beleid	Average of E.1.1.H	2,5	Average of E.1.1.E	3,0
	Average of E.1.2.H	2,4	Average of E.1.2.E	2,9
	Average of E.1.3.H	2,9	Average of E.1.3.E	2,9
expert	Average of E.1.1.H	1,7	Average of E.1.1.E	2,7
	Average of E.1.2.H	1,3	Average of E.1.2.E	3,0
	Average of E.1.3.H	2,0	Average of E.1.3.E	1,7
particulier	Average of E.1.1.H	2,3	Average of E.1.1.E	2,7
	Average of E.1.2.H	2,3	Average of E.1.2.E	2,7
	Average of E.1.3.H	3,0	Average of E.1.3.E	2,7
stad	Average of E.1.1.H	2,1	Average of E.1.1.E	2,7
	Average of E.1.2.H	2,2	Average of E.1.2.E	2,8
	Average of E.1.3.H	2,0	Average of E.1.3.E	2,5
vloot	Average of E.1.1.H	1,3	Average of E.1.1.E	2,0
	Average of E.1.2.H	1,7	Average of E.1.2.E	1,7
	Average of E.1.3.H	2,3	Average of E.1.3.E	2,3
Total Average of E.1.1.H		2,1	Total Average of E.1.1.E	2,7
Total Average of E.1.2.H		2,1	Total Average of E.1.2.E	2,7
Total Average of E.1.3.H		2,5	Total Average of E.1.3.E	2,5

sector	Data	Total	Data	Total
auto	Average of E.2.1.H	1,3	Average of E.2.1.E	1,6
	Average of E.2.2.H	1,3	Average of E.2.2.E	1,6
	Average of E.2.3.H	1,5	Average of E.2.3.E	1,4
	Average of E.2.4.H	1,3	Average of E.2.4.E	1,6
	Average of E.2.5.H	1,5	Average of E.2.5.E	1,8
	Average of E.2.6.H	1,3	Average of E.2.6.E	1,4
beleid	Average of E.2.1.H	2,4	Average of E.2.1.E	2,9
	Average of E.2.2.H	2,5	Average of E.2.2.E	2,7
	Average of E.2.3.H	2,2	Average of E.2.3.E	2,6
	Average of E.2.4.H	2,7	Average of E.2.4.E	2,9
	Average of E.2.5.H	2,6	Average of E.2.5.E	2,8
	Average of E.2.6.H	2,5	Average of E.2.6.E	2,7
expert	Average of E.2.1.H	1,7	Average of E.2.1.E	2,3
	Average of E.2.2.H	1,7	Average of E.2.2.E	2,0
	Average of E.2.3.H	1,3	Average of E.2.3.E	1,7
	Average of E.2.4.H	2,0	Average of E.2.4.E	2,0
	Average of E.2.5.H	2,0	Average of E.2.5.E	2,0

	Average of E.2.6.H	1,7	Average of E.2.6.E	2,0
particulier	Average of E.2.1.H	2,3	Average of E.2.1.E	3,0
	Average of E.2.2.H	2,0	Average of E.2.2.E	2,7
	Average of E.2.3.H	2,3	Average of E.2.3.E	2,7
	Average of E.2.4.H	2,0	Average of E.2.4.E	2,7
	Average of E.2.5.H	2,0	Average of E.2.5.E	2,7
	Average of E.2.6.H	2,3	Average of E.2.6.E	2,7
stad	Average of E.2.1.H	2,3	Average of E.2.1.E	2,9
	Average of E.2.2.H	2,3	Average of E.2.2.E	2,5
	Average of E.2.3.H	2,1	Average of E.2.3.E	2,5
	Average of E.2.4.H	2,6	Average of E.2.4.E	2,9
	Average of E.2.5.H	2,5	Average of E.2.5.E	2,6
	Average of E.2.6.H	2,4	Average of E.2.6.E	2,6
vloot	Average of E.2.1.H	1,3	Average of E.2.1.E	1,3
	Average of E.2.2.H	1,7	Average of E.2.2.E	1,7
	Average of E.2.3.H	1,7	Average of E.2.3.E	1,7
	Average of E.2.4.H	1,7	Average of E.2.4.E	1,7
	Average of E.2.5.H	1,7	Average of E.2.5.E	1,7
	Average of E.2.6.H	1,7	Average of E.2.6.E	1,7
Total Average of E.2.1.H		2,1	Total Average of E.2.1.E	2,7
Total Average of E.2.2.H		2,2	Total Average of E.2.2.E	2,4
Total Average of E.2.3.H		2,0	Total Average of E.2.3.E	2,3
Total Average of E.2.4.H		2,4	Total Average of E.2.4.E	2,7
Total Average of E.2.5.H		2,3	Total Average of E.2.5.E	2,5
Total Average of E.2.6.H		2,2	Total Average of E.2.6.E	2,4

b) Resultaten prioriteiten

Prioriteiten maatregelen particulieren

Count of A.1	A.1						
sector	1	2	3	4	5	6	7 (blank)
auto	2		1				1
beleid	8	1	2	1	2		2
expert	1					1	1
particulier	3	1					
stad	2	1	3		3	2	
vloot			1	2			
Grand Total	16	3	7	3	5	3	4

Count of A.2	A.2					
sector	1	2	3	4	5	6 (blank)
auto	3	2	1			
beleid	5	5	2	3	1	
expert	1	1	1			
particulier	1	1	1		1	
stad	6	1	2	1	1	
vloot	1		1			1
Grand Total	17	10	8	4	3	1

Count of A.3	A.3							
sector	1	2	3	4	5	6	7	8 (blank)
auto		1			1			1
beleid	2	3	5	2	2	1		1
expert		2				1		
particulier		1	1			1	1	
stad	1	6	2	2				

Eindverslag Ecoscore

vloot	1	2							
Grand Total	4	15	8	4	3	3	1	2	

Count of A.4	A.4								
sector	1	2	3	4	5	6	7	8	(blank)
auto			1	2					
beleid		2		2	2	3	1	6	
expert		1		1				1	
particulier		1			1			2	
stad	1		1			1	3	5	
vloot							2	1	
Grand Total	1	4	2	5	3	4	6	15	

Count of A.5	A.5							
sector	1	3	4	5	6	7	8	(blank)
auto			1	2			1	
beleid	1	1	3	2	2	5	2	
expert				2		1		
particulier			1	1	1		1	
stad		1		3	1	5	1	
vloot				1			2	
Grand Total	1	2	5	11	4	11	7	

Count of A.6	A.6							
sector	1	2	3	4	5	6	7	8 (blank)
auto						2		2
beleid	1	2		3	3	3	2	2
expert			1		1			1
particulier			1	1	1	1		
stad		1	1	2	2		2	3
vloot				1		2		
Grand Total	1	3	3	7	7	8	4	8

Count of B.1	B.1							
sector	1	2	3	4	5	6	7	8 (blank)
auto				1		1	1	
beleid	1	2	3	1	2	2	2	3
expert			1			1	1	
particulier				1	1		1	1
stad		2		4		4		1
vloot					2		1	
Grand Total	1	4	4	7	5	8	6	5

Count of B.2	B.2							
sector	1	2	3	4	5	6	7	8 (blank)
auto	1	1	1				1	
beleid	4	2	1	2	1	3	1	2
expert	1			2				
particulier		1	1	1			1	
stad	2	4	1		2	1		1
vloot	1	1	1					
Grand Total	9	9	5	5	3	4	3	3

Prioriteiten maatregelen voor ondernemingen

Count of A.1	A.1									
sector	1	3	4	5	6	7	8	9	13	(blank)

Eindverslag Ecoscore

auto	2		1							
beleid	8	1	1			3			1	
expert									1	
particulier						1			1	1
stad	2	1	2	1				1	1	
vloot						1		1		
Grand Total	12	2	4	1	1	4	2	1	3	1

Count of A.2	A.2									
sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	(blank)
auto	3	2								
beleid	1	3	2	1	1	3		2	1	
expert	1			1						
particulier			1				1			1
stad	2	1	1		3					
vloot	1		1							
Grand Total	8	6	5	2	4	3	1	2	1	1

Count of A.3	A.3									
sector	1	2	3	4	5	6	7	11	13	(blank)
auto		1	1				1			
beleid	3	1	4		3	1		1	1	
expert	1									
particulier	1	1								1
stad	2	2		2	1		1			
vloot		2								
Grand Total	7	7	5	2	4	1	2	1	1	1

Count of A.4	A.4									
sector	1	2	3	4	6	7	8	9	12	13 (blank)
auto				1				1		1
beleid	3	1		1	2	2			1	4
expert			1							
particulier	1						1			
stad	2				1	1	1	1		2
vloot							1	1		
Grand Total	6	1	1	2	3	4	2	3	1	7

Count of A.5	A.5									
sector	1	3	4	6	7	8	9	11	12	13 (blank)
auto							1		1	
beleid	1		1	1	1	3	1	2	3	1
expert									1	
particulier								1	1	
stad	1	1					1		2	2
vloot	1								1	
Grand Total	3	1	1	1	1	3	3	3	9	3

Count of A.6	A.6										
sector	1	2	3	4	5	6	7	9	11	12	13 (blank)
auto	1					1					
beleid	3	1		1	2	1	1	3	1	1	
expert						1					
particulier			1							1	
stad					3	1		1	1		2
vloot			1				1				
Grand Total	4	1	2	1	5	4	2	4	2	2	2

Count of C.1	C.1										
sector	1	2	3	4	5	6	8	9	11	13	(blank)
auto			2				1				
beleid	5	1	2	1	1	1		1	2		
expert					1						
particulier		1					1				
stad	1	2	2		1	1				1	
vloot				2							
Grand Total	6	4	6	3	3	2	2	1	2	1	

Count of C.2.1-6	C.2.1-6												
sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11	12	13	(blank)
auto	1					1							
beleid	2	1	3	1	1	2	1		1	1	1		
expert	1												
particulier				1					1				
stad	1	1	1						1	1		2	
vloot								1			1		
Grand Total	5	2	4	2	1	3	1	1	3	3	1	2	

Count of C.2.7-8	C.2.7-8											
sector	1	2	3	5	6	7	8	9	11	12	13	(blank)
auto				1				1				
beleid	1	2	1	1	1	1	2	1	1		3	
expert							1					
particulier	1								1			
stad	1		1			2			1	1	1	
vloot	1							1				
Grand Total	4	2	2	2	1	3	3	3	3	1	4	

Count of C.3	C.3												
sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	11	12	13	(blank)
auto								1	1		1		
beleid		1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1
expert								1					
particulier				1	1								
stad	1		1		2	1	1				1		1
vloot											1		1
Grand Total	1	1	2	5	4	2	4	2	1	3	2	3	

Count of C.4.1	C.4.1												
sector	1	2	3	5	6	7	8	9	11	12	13	(blank)	
auto				1			1			1			
beleid	3	1	1	1	1	2		1		1	3		
expert								1					
particulier				1	1								
stad	2	1			1		3				1		
vloot				1					1				
Grand Total	5	2	1	4	3	2	4	2	1	2	4		

Count of C.4.2	C.4.2												
sector	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12		13	(blank)
auto					1	1			1				
beleid		1		1	2	3	2	1	2			1	1

Eindverslag Ecoscore

expert										1		
particulier	1			1								
stad			1			1	1	1	1		1	1
vloot	1											1
Grand Total	2	1	1	2	3	5	3	2	5		2	3

Count of C.5	C.5										
sector	1	2	3	4	5	6	8	9	12	13	(blank)
auto				1	1						1
beleid		1	3	4	2	2	1		1		
expert		1									
particulier								1		1	
stad	2		1	2		1			1		
vloot					1	1					
Grand Total	2	2	4	7	4	4	1	1	2	2	

Prioriteiten maatregelen voor publieke vloten

Count of A.1	A.1									
sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	(blank)
auto	1		1							
beleid	5	2		1		2	1	2	1	
expert							2			
particulier				1				1		
stad	4	1	1	1	3		1	1		
vloot	1			1	1					
Grand Total	11	3	2	4	4	2	4	4	1	

Count of A.2	A.2									
sector	1	2	3	4	5	6	7	8		(blank)
auto	3									
beleid	2		2	1	6	1	1	1		
expert	2									
particulier						1	1		1	
stad	2		4		5		1			
vloot	1	1				1				
Grand Total	10	1	6	1	11	3	3	1	1	

Count of A.3	A.3									
sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	(blank)
auto		1								
beleid	1	2	1	4	3		1	1	1	
expert	1	1								
particulier			1			1				1
stad	2	2	1	1	1	1	1	1	2	
vloot		1							1	
Grand Total	4	7	3	5	4	2	2	2	4	1

Count of A.4	A.4								
sector	1	3	4	5	6	7	8	9	(blank)
auto				1					
beleid	1	1	1		3	2	2	4	
expert				1				1	
particulier			1		1				
stad		1	2		1	4	1	3	
vloot				2		1			
Grand Total	1	2	4	4	5	7	3	8	

Count of A.5	A.5								
sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9 (blank)
auto							1		
beleid		1		1	2	3	1	3	3
expert						1			1
particulier					1	1			
stad			2	1	1	5	1	1	1
vloot	1			1					1
Grand Total	1	1	2	3	4	10	3	4	6

Count of A.6	A.6								
sector	2	3	4	5	6	7	8	9 (blank)	
auto					1				
beleid	1	3	1	3		4	1	1	
expert	1	1							
particulier				1	1				
stad			2	1	2	1	2	4	
vloot					2		1		
Grand Total	2	4	3	5	6	5	4	5	

Count of D.1	D.1								
sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9 (blank)
auto									1
beleid	2	3	3	1	1	1	1	1	1
expert			1			1			
particulier	1	1							
stad		5	2	1	2		1		1
vloot		1	1						
Grand Total	3	10	7	2	3	2	2	1	3

Count of D.2	D.2								
sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9 (blank)
auto		1						1	
beleid	4	3	3	1			3		
expert				2					
particulier		1							1
stad	3	1	2		1	1	1	1	2
vloot			1	1			1		
Grand Total	7	6	6	4	1	1	5	2	3

Count of D.3	D.3								
sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9 (blank)
auto			1	1					
beleid	2	4	1	3	2	2			
expert				1	1				
particulier	1		1						
stad	2	2	1	2		1	1	2	1
vloot			1					1	
Grand Total	5	6	5	7	3	3	1	3	1

Prioriteiten maatregelen voor automobielsector

Count of E.1	E.1		
sector	1	2	3 (blank)
auto	2		1
beleid	6	3	5

expert	1		1
particulier	2		1
stad	2	1	7
vloot	2		
Grand Total	15	4	15

Count of E.2.1-2	E.2.1-2		
sector	1	2	3 (blank)
auto			3
beleid	2	5	7
expert		1	1
particulier		2	1
stad	3	3	4
vloot		1	1
Grand Total	5	12	17

Count of E.2.2.2-3	E.2.2.2-3		
sector	1	2	3 (blank)
auto		2	1
beleid	6	6	2
expert	1		1
particulier	1	1	1
stad	5	4	1
vloot		1	1
Grand Total	13	14	7

Prioriteiten maatregelen doelgroepen

Count of A + B	A + B			
sector	1	2	3	4 (blank)
auto	4	1		
beleid	1	5	5	4
expert	2			
particulier		2		2
stad	1	3	2	4
vloot	1	1		1
Grand Total	9	12	7	11

Count of A + C	A + C		
sector	1	2	3 (blank)
auto		3	2
beleid	4	9	2
expert			2
particulier	2		2
stad	3	5	2
vloot	1	1	1
Grand Total	10	18	11

Count of A + D	A + D			
sector	1	2	3	4 (blank)
auto	2	2	1	
beleid	10	2	2	1
expert		2		
particulier	2	2		
stad	4	5		1
vloot	2		1	
Grand Total	20	13	4	2

Count of E	E			
sector	1	2	3	4 (blank)
auto			1	4
beleid	6	3	3	3
expert	1			1
particulier		1	2	1
stad	6		2	2
vloot			1	2
Grand Total	13	4	9	13

Bijlage 4: Antwoorden ‘geen mening’

A.1.1.B	3
A.1.1.E	5
A.1.2.B	6
A.1.2.E	6
A.1.3.B	2
A.1.3.E	3
A.1.4.B	3
A.1.4.E	4
A.1.5.B	4
A.1.5.E	3
A.1.6.B	3
A.1.6.E	3
A.2.1.H	3
A.2.1.E	3
A.2.2.H	5
A.2.2.E	4
A.2.3.H	4
A.2.3.E	4
A.2.4.H	4
A.2.4.E	5
A.2.5.H	3
A.2.5.E	2
A.2.6.H	4
A.2.6.E	4
A.2.7.H	4
A.2.7.E	4
A.2.8.H	4
A.2.8.E	4
A.2.9.H	3
A.2.9.E	3
A.3.1.H	5
A.3.1.E	5
A.3.2.H	5
A.3.2.E	4
A.3.3.H	5
A.3.3.E	5
A.3.4.H	8
A.3.4.E	7
A.3.5.H	9
A.3.5.E	9
A.3.6.H	8
A.3.6.E	7
A.4.1.H	4
A.4.1.E	4
A.4.2.H	4
A.4.2.E	3
A.4.3.H	4
A.4.3.E	3
A.4.4.H	4
A.4.4.E	3
A.5.1.H	3

A.5.1.E	2
A.5.2.H	3
A.5.2.E	2
A.5.3.H	2
A.5.3.E	3
A.5.4.H	2
A.5.4.E	2
A.5.5.H	2
A.5.5.E	3
A.5.6.H	3
A.5.6.E	4
A.5.7.H	2
A.5.7.E	2
A.6.1.H	4
A.6.1.E	6
A.6.2.H	4
A.6.2.E	5
A.6.3.H	4
A.6.3.E	5
A.6.4.H	4
A.6.4.E	5
A.6.5.H	4
A.6.5.E	5
A.6.6.H	4
A.6.6.E	5
B.1.1.H	10
B.1.1.E	9
B.1.2.H	9
B.1.2.E	7
B.1.3.H	9
B.1.3.E	7
B.2.1.H	7
B.2.1.E	6
B.2.2.H	6
B.2.2.E	5
B.2.3.H	5
B.2.3.E	4
B.2.4.H	5
B.2.4.E	4
C.1.1.H	16
C.1.1.E	16
C.1.2.H	16
C.1.2.E	18
C.1.3.H	15
C.1.3.E	15
C.1.4.H	16
C.1.4.E	17
C.2.1.H	19
C.2.1.E	19
C.2.2.H	18
C.2.2.E	18
C.2.3.H	18
C.2.3.E	18
C.2.4.H	17

C.2.4.E	18
C.2.5.H	17
C.2.5.E	18
C.2.6.H	20
C.2.6.E	20
C.2.7.H	22
C.2.7.E	21
C.2.8.H	18
C.2.8.E	18
C.3.1.H	19
C.3.1.E	19
C.3.2.H	18
C.3.2.E	18
C.3.3.H	19
C.3.3.E	19
C.3.4.H	18
C.3.4.E	18
C.3.5.H	18
C.3.5.E	18
C.3.6.H	19
C.3.6.E	17
C.4.1.H	20
C.4.1.E	20
C.4.2.H	19
C.4.2.E	19
C.5.1.H	24
C.5.1.E	24
C.5.2.H	24
C.5.2.E	24
D.1.1.H	11
D.1.1.E	11
D.1.2.H	11
D.1.2.E	12
D.2.1.H	12
D.2.1.E	11
D.2.2.H	12
D.2.2.E	11
D.2.3.H	13
D.2.3.E	12
D.2.4.H	12
D.2.4.E	11
D.2.5.H	11
D.2.5.E	10
D.2.6.H	12
D.2.6.E	11
D.2.7.H	12
D.2.7.E	11
D.2.8.H	13
D.2.8.E	12
D.3.1.H	17
D.3.1.E	16
D.3.2.H	17
D.3.2.E	16
D.3.3.H	18

D.3.3.E	17
D.3.4.H	16
D.3.4.E	15
D.3.5.H	19
D.3.5.E	18
D.3.6.H	19
D.3.6.E	18
E.1.1.H	18
E.1.1.E	19
E.1.2.H	18
E.1.2.E	19
E.1.3.H	21
E.1.3.E	19
E.2.1.H	17
E.2.1.E	16
E.2.2.H	17
E.2.2.E	16
E.2.3.H	17
E.2.3.E	16
E.2.4.H	17
E.2.4.E	17
E.2.5.H	17
E.2.5.E	18
E.2.6.H	17
E.2.6.E	17

Bijlage 5: verslag ronde tafel 1

Deelnemers

Peter Degraer	Ministerie Defensie	Milieuraadgever DG materieel
Stefan De Fraine	Ministerie Vlaamse Gemeenschap	Verantwoordelijke vloot
Ilse Vleugels	Langzaam Verkeer	Expert
Filip Vanhove	Transport & Mobility	Expert
Bram Claeys	Bond Beter Leefmilieu	NGO, expert
Bernard De Caevel	RDC	Expert
Tania Van Mierlo	Aminal	Opdrachtgever (observator - toelichting)
Jean-Marc Timmermans	VUB	Onderzoeksteam (observator – toelichting)
Joeri Van Mierlo	VUB	Onderzoeksteam (observator – toelichting)
Leen Govaerts	VITO	Onderzoeksteam (moderator)

In de inleiding werd een toelichting gegeven over de doelstelling en werkwijze van het ronde tafel gesprek.

a) Certificatie

Een dergelijk systeem zou Europees moeten worden opgezet, doch het ontbreken hiervan op Europees niveau mag inderdaad geen uitstel betekenen om dit in België / Vlaanderen te organiseren.

b) Fiscaliteit

Voorstel 1 : Variabilisering BIV, VB, bedrijfsvoertuigenbelasting op basis Ecoscore-klassen
Toepassing VB oude voertuigen

Voorstel 2 : vrijstelling BIV personenwagens die min. 1 jaar vooraf aan emissiestandaard voldoen

Voorstel 3 : aanpassing VB, BIV, bedrijfsvoertuigenbelasting op basis CO2-klasse
(apart benzine / diesel, koppeling etiket brandstofverbruik)

Discussie

- Fiscaliteit zou ook meest milieuvriendelijke vervoersmodi moeten bevorderen (fiets, te voet)
- Voorkeur voor fiscaliteit gebaseerd op ‘absolute milieuvriendelijkheid’ (dus absolute Ecoscore, niet enkel CO2), maar juridische haalbaarheid wordt opnieuw in vraag gesteld. Er is wel draagvlak bij particulieren voor voorstel 1 op voorwaarde dat het duidelijk is wat de Ecoscore inhoudt. Voorstel 1 is intrinsiek beter maar voorstel 3 is haalbarer. (bij voorstel 3: als je apart klassen moet definiëren voor verschillende brandstoftypen impliceert dit dat het geen optimale basis is)
- Bedrijfsvoertuigenbelasting: moet niet via de werknemer geregeld worden, maar wel via de werkgever (bijvoorbeeld verminderde aftrek voor milieu onvriendelijke voertuigen). In eerste instantie zou het systeem van bedrijfsvoertuigenbelasting moeten verdwijnen, doch op KT is een aanpassing van het systeem haalbarer dan het af te schaffen.
- CO2 als basis voor fiscaliteit is in feite hetzelfde als de brandstofbelasting (accijnsen). Bovendien geeft dit het idee dat diesels bevoordeeld worden (ook al worden de tarieven afhankelijk diesel/benzine opgesteld).
- Variabilisering accijnsen mag zeker niet vergeten worden.

- Maatregelen ter bevordering van een versnelde vernieuwing van het wagenpark: waar ligt het omslagpunt dat dit werkelijk milieuvriendelijker is rekening houdend met de totale milieu-impact (o.a materialenverbruik, afvalproblematiek, ...)
- Suggestie voor nieuw voorstel (BBL): vervanging traditionele autofiscaliteit door systeem van slimme kilometerheffing (elektronisch tolheffingsysteem afhankelijk van plaats, tijd, milieuvriendelijkheid voertuig) (vervanging vaste kosten door variabele kosten). Op KT zou het systeem voor vrachtwagens kunnen geïmplementeerd worden (hoge haalbaarheid, hoewel voor personenwagens de impact hoger is). Men rekent met een implementatieperiode van minimum 8 jaar.
- Aanpassingen aan verkeersbelasting voor toepassing op oude wagens heeft weinig zin: deze wagens zijn toch reeds aangekocht. Bekijken BIV / verkeersbelasting tweedehandswagens ook belangrijk. Voor bestaande wagens zijn de accijnsen voldoende fiscaal incentief (wordt niet door de volledige groep beaamd).
- Bedrijfsvoertuigenbelasting: niet van toepassing op publieke vloten (enkel dienstwagens)

c) **Subsidies**

Voorstel 1: Subsidies mogelijk voor particulieren, bedrijven, steden en gemeenten voor 'milieuvriendelijke voertuigen' (A-label)

Discussie

- Een systeem dat enkel van toepassing is voor nieuwe wagens is beter dan fiscaliteit
- Subsidies moeten rechtstreeks aftrekbaar zijn van de aankoopkost om mogelijk inbaar te maken voor administraties. Indien ze achteraf gerecupereerd worden (vergelijk LPG-premie België) dan komt dit niet ten goede van het budget van de aankopende dienst.
- Regelgeving dat maximaal 30% van de meerkost subsidieerbaar is moet verder bekeken worden. Deze regel wordt blijkbaar niet in acht genomen bij de belastingaftrek.
- Subsidieregeling heeft waarschijnlijk meeste impact op aankoopbeslissing (zeker vergeleken met een systeem van belastingaftrek) en is vanuit dat oogpunt een goede maatregel, afhankelijk van hoe de maatregel wordt ingevoerd.

c) **Publieke vloten**

Voorstel 1: convenanten met steden en gemeenten:

projectsubsidies voor steden/gemeenten die gemiddelde Ecoscore per gereden kilometer verbeteren, gecombineerd met software module voor vlootinventarisatie, -screening op basis van Ecoscore

Voorstel 2 : vlootquota publieke vloten

gewestelijke en federale overheid met inbegrip VOI's, steden/gemeenten)

Aankoopquotum 20% milieuvriendelijk voertuigen (A-label)

Vlootquotum: binnen bepaalde termijn vervanging alle milieu-onvriendelijke voertuigen

Voorstel 3: vlootquota openbare vervoersvloot

op basis van Ecoscore (A-label)

20% totale vloot te realiseren door nieuwe aankopen of retrofit

Integratie Ecoscore in toekenning openbare vervoersdiensten aan pachters

Discussie

- Vraag naar stand van zaken vlootquotum federale administratie: document met leidraad voor federale administraties (= implementatie van deze beslissing op de ministerraad) wordt aangereikt.

- Bedenkingen worden geformuleerd of beschikbare budgetten bij openbare vervoersvloot niet eerder moeten gaan naar verhoging van de kwaliteit van het openbaar vervoer en niet de vergroening van de vloot, doch niet iedereen deelt deze mening.
- Voor de vloot van de Vlaamse Gemeenschap stelt zich geen probleem met de invoering van vlootquota, doch meer studie is noodzakelijk (categorieën voertuigen, percentage, budgettaire impact, comfort). Vandaag wordt een indicator ‘comfortstandaard’ gehanteerd die bepaald welk type wagen voor welke gebruiker in aanmerking komt, dit zou evt. kunnen gecombineerd worden met een indicator voor de milieuvriendelijkheid zodat de gebruikers een comfortpunt kunnen stijgen op voorwaarde voor een minimum Ecoscore. Interne communicatie hieromtrent is zeker belangrijk.
- Voor de praktische haalbaarheid moet ook het gebruik van voertuigen in acht worden genomen (bijvoorbeeld vrachtwagens die moeten tanken in landen waar geen S-arme brandstof is). Ander voorbeeld van ministerie van defensie: voor missies in het buitenland dient soms gebruik te kunnen worden gemaakt van niet aangepaste brandstoffen. Ook is er op internationaal niveau een harmonisatie in aanmaak (‘Single Fuel’) om met één enkele brandstof, alle voertuigen van de verschillende krijgsmachten te laten werken. Hierdoor is het voor een deel van het wagenpark van het ministerie van defensie moeilijk om te voldoen aan de vigerende euronomen.
- Een quotum voor de volledige vloot (vervanging milieu-onvriendelijke voertuigen) is niet haalbaar wegens budgettaire redenen.
- Instellen vlootquota voor nu private, vroeger publieke vloten (De Post, Belgacom,...) moet overwogen worden.

d) Private vloten

Voorstel 1 : Integratie vlootvergroening in mobiliteitsconvenanten met ondernemingen (mobiliteitslogo)

Ter beschikking stellen softwaremodel voor vlootscreening en –inventarisatie
Vlootquotum van 20% milieuvriendelijke kilometers met bedrijfsvoertuigenpark (A+B-label)

Voorstel 2 : Integratie vlootquotum in milieucertificatie voor ondernemingen (EMAS, ISO-)

Voorstel 3 : Systeem benchmarking, vlootquota, groene vlootcertificaten op basis van vloottype

Discussie

- ISO / EMAS: Internationaal / Europees geregeld, weinig impact vanuit 1 land. Ook weinig ondernemingen die dergelijk certificaat aanvragen dus ook marginale impact.
Voornamelijk procedurele standaard, geen concrete resultaatverbintenis. Opletten voor nefast effect dat het verstrengen van het systeem het systeem zelf niet ondermijnt.
- Voorstel 3 ziet er goed uit omdat hier de markt kan spelen maar de haalbaarheid is laag.

e) Lage emissiezones / tolheffingen

Voorstel 1 : implementatie Eurovignet zwaar vervoer op basis van emissienormering in Europese context

Voorstel 2 : Implementatie ‘blauwe sticker’ in Brussel ism Brussels Gewest op basis van Ecoscore (verboden toegang in de stad voor voertuigen G-label)

Voorstel 3 :

Uitwerken infopakket naar lokale overheden om mogelijkheden aan te duiden
variabilisering in functie van Ecoscore

Verplicht gebruik van Ecoscore bij implementatie variabele tolheffingen (vrijstelling milieuvriendelijke voertuigen)

Verplicht gebruik van Ecoscore bij implementatie LEZ (verboden toegang milieu-onvriendelijke voertuigen of beperkte toegang milieuvriendelijke voertuigen)

Voorstel 4 :

- Opvolging Europese ontwikkelingen inzake variabele tolheffingen (plaats, tijd, voertuigtype)
- Cofinanciering haalbaarheidsstudies geïnitieerd door lokale overheden
- Cofinanciering demonstratieprojecten 'groene mobiliteit'

Discussie

- Ecoscore kan niet van toepassing zijn in een LEZ omdat deze enkel vanuit oogpunt luchtkwaliteit wordt ingesteld (en in Ecoscore ook CO2 is berekend die lokaal onbelangrijk is)
- Voorstel 1 en 4 zijn acties die het beleid sowieso moet doen.
- Suggestie voor nieuw voorstel zijn de slimme km-heffing (zie hierboven). Uit een NL studie blijkt dat de invoering van een dergelijk systeem een haalbare kostprijs heeft. Bemerkingen / randvoorwaarden die bij een dergelijk systeem nog geformuleerd worden: maatschappelijke haalbaarheid zou laag kunnen zijn, systeem is geschikt om volledige externe kost te internaliseren, handhaving en controle is belangrijk en moet betaalbaar en niet te ontwijken zijn (sluipverkeer), informatieverstrekking noodzakelijk.
- Er worden bedenkingen geformuleerd in hoeverre mobiliteitsmaatregelen geschikt zijn om het gebruik naar meer milieuvriendelijke voertuigen te sturen.
- De vrijstelling voor MVV binnen mobiliteitsmaatregelen zou op termijn de mobiliteitsmaatregel zelf kunnen ondermijnen (dermate veel MVV dat een stijging van de mobiliteit wordt vastgesteld)
- Het herzien van de berekening van de Ecoscore en bijgevolg de definitie van MVV (aan te passen aan evolutie technologie) zou sociaal onrechtvaardig zijn en niet haalbaar

f) Importeurs / fabrikanten

Voorstel 1 : vrijwillig convenant met importeurs / fabrikanten
gemiddelde waarde Ecoscore niet wordt overschreden

Voorstel 2: vlootquotum en emissiekredieten

Vastleggen benchmark voor gemiddelde Ecoscore voertuigen

Certificatensysteem waarbij importeur certificaten ontvangt voor aandeel voertuigen dat wordt verkocht dat beter scoort dan de benchmark

Discussie

- De voertuigenmarkt is Europees georganiseerd dus stelt zich de vraag of dergelijke systemen nationaal te implementeren zijn. Er bestaan echter toch verschillende wagens die per land worden aangeboden dus dit Europese karakter moet niet overdreven worden.
- Suggestie ander voorstel: verhinderen dat bepaalde voertuigcategorieën niet op de volledige markt kunnen worden aangeboden (bv. alle terreinwagens aan private gebruikers), waarschijnlijk is dit wel in strijd met de vrije markt reglementering.

g) Prioritisering

- Het prioriseren van de 'groepen' instrumenten is te moeilijk omdat meer details van de invulling (bijvoorbeeld 'fiscaliteit') bekend zouden moeten zijn.
- De slimme km-heffing zou hierbij toegevoegd moeten worden (met hoge prioriteit), vooral voor zware voertuigen.
- Het aanpassen van de bedrijfsvoertuigenbelasting krijgt naar aanvoelen een hoge prioriteit.
- Voor het overige zijn de aanwezigen akkoord met de gesuggereerde prioritisering.

Bijlage 6: verslag ronde tafel 2

a) Deelnemers

Huib Crauwels (HC)	Ford	
Ben Van Assche (BVA)	Honda	
Jeran-Marc Ponteville (JMP)	D' Ieteren	
Gilbert Verboomen (GV)	Toyota Belgium	
Luc Vinckx (LV)	General Motors	
Michel Peelman (MP)	Febiac	
Tania Van Mierlo (TVM)	Aminal	Opdrachtgever
Jean-Marc Timmermans (JMT)	VUB	Onderzoeksteam
Joeri Van Mierlo (JVM)	VUB	Onderzoeksteam
Leen Govaerts (LG)	VITO	Onderzoeksteam (moderator)
Johan Verlaak (JV)	VITO	Onderzoeksteam (verslag)

h) Berekeningsresultaten methodologie

De resultaten van de berekening van de EcoScore van een aantal voertuigen werden gepresenteerd. Op vraag van MP zal de formule voor het berekenen van de EcoScore ter beschikking worden gesteld aan de automobielfabrikanten in de vorm van een rekenblad in Excel, zodat ook zij berekeningen van de EcoScore kunnen uitvoeren en de gevoeligheid van de score voor bepaalde parameters kunnen bepalen..

Uit de resultaten blijkt dat een aantal Euro4 voertuigen niet de 'milieuvriendelijke score' van 70 halen. MP stelt dat dit een verkeerd signaal is naar de beleidsmakers en de gebruikers. Deze zullen een score van 70 eerder als matig catalogeren. In werkelijkheid gaat het hier om voertuigen die op milieuvlak goed presteren.

JVM stelt dat wel degelijk een groter aantal voertuigen hoger scoort dan 70, maar dat in de gepresenteerde berekeningsresultaten maar enkele voertuigen zijn meegenomen.

LV stelt voor om de best beschikbare technologie in 2004 als referentie te nemen en de afwijking hiervan in getalwaarden weer te geven.

i) Certificatie

Het invoeren van een classificatie (A t/m G) krijgt zeker niet de voorkeur van de automobielinindustrie. Door het invoeren van klassen zullen er steeds voertuigen zijn die zich op de rand van een klasse bevinden. Hierdoor zullen gelijkaardige voertuigen verschillend beoordeeld worden. De automobielinindustrie verkiest daarom een traploos / continu systeem wat net door de Ecoscore mogelijk wordt gemaakt.

Het invoeren van een afzonderlijk register voor het beheer van EcoScore wordt niet zinvol geacht. Beter is hiervoor bestaande kanalen te gebruiken, bijvoorbeeld de instanties die nu de CO₂-lijst beheren.

Men dient ook te vermijden dat er per voertuig 2 labels komen: een CO₂-label op Europees niveau en een EcoScore label op Belgisch niveau. Dit is erg verwarrend voor de gebruiker. Een advertentie mag niet overladen worden met milieu-informatie, waarin de koper niet geïnteresseerd is. Een mogelijkheid is om het CO₂-label te gebruiken in de publiciteit en het EcoScore label enkel als achtergrondinformatie te geven. HL stelt dat een veelheid van systemen voor de verschillende overheden (Vlaams, Waals, Brussels, Europees...) niet mag worden

nagestreefd. Indien EcoScore een ruimere (vb. verplicht te gebruiken in publiciteit) betekenis zal krijgen, dan dient ze andere systemen (CO₂ label) te vervangen, zoniet zal moeilijk medewerking worden verkregen van de automobiellindustrie.

Voor de berekening van de EcoScore van een voertuig dat op twee brandstoffen kan rijden dient men uit te gaan van de goedkoopste brandstof. LV stelt dat bij LPG-voertuigen (vb. Opel Zafira) een benzinetank van 14 l is voorzien voor noodgevallen, en hier dus niet benzine als brandstof voor de EcoScore gebruikt moet worden.

j) Fiscaliteit

Voorstel 1	Variabilisering BIV, VB, bedrijfsvoertuigenbelasting op basis Ecoscore-klasse
Voorstel 2	vrijstelling BIV personenwagens die min. 1 jaar vooraf aan emissiestandaard voldoen
Voorstel 3	Aanpassing VB, BIV, bedrijfsvoertuigenbelasting op basis CO ₂ -klassen

Discussie

Naar aanleiding van het voorbeeld in Denemarken (verkeersbelasting op basis van CO₂-uitstoot, 4 % vermindering uitstoot) stelt MP dat de autoverkoop daar zeer laag is en dat er een zeer hoge autofiscaliteit van kracht is. Het effect in Denemarken is hierdoor niet noodzakelijk hetzelfde als in België.

De meest haalbare maatregel, zijnde de variabilisering van VB/BIV op basis van de emissiestandaard komt niet in het lijstje van voorstellen voor.

Febiac is voorstander van het afschaffen van de BIV. De inkomsten die hierdoor komen te vervallen dienen gecompenseerd te worden via VB of vignet. De VB moet men laten afhangen van de emissie-standaard waaraan een voertuig voldoet.

Een belasting op basis van de CO₂-uitstoot bij aankoop wordt in vraag gesteld, vermits de accijnzen op de brandstof belastingen zijn die gekoppeld zijn aan het verbruik. Bij de aankoop van een voertuig zal een eenmalige kost minder effect hebben.

MP vraagt zich af of het onderzocht is dat het feit, dat jaarlijks bepaalde kosten betaald dienen te worden, effect heeft op de aankoop van een voertuig.

JMP stelt dat veel mensen niet op de hoogte zijn van hoeveel hun auto in werkelijkheid kost per jaar. Bij de aankoop worden echter wel prijsvergelijken gemaakt. Bij een voertuigbelasting op basis van CO₂ dient er een onderscheid te worden gemaakt tussen benzine en diesel.

De effectiviteit van een maatregel hangt af van de grootte van het fiscale voordeel.

HC merkt op dat een verjonging van het wagenpark effectiever is naar CO₂ toe, dan maatregelen die voor bedrijfswagens gelden.

In vorige ronde tafels is gesproken over het sociaal aspect van bepaalde maatregelen. De automobiellindustrie ziet hier geen probleem. Volgens MP is het grootste deel van de voertuigen ouder dan 10 jaar een tweede auto in een gemiddeld gezin (studie Febiac).

Standpunt tegenover de voorstellen:

Bij voorstel 3 wordt de vraag gesteld wat de meerwaarde is tegenover het heffen van accijnzen.

Wat voorstel 2 betreft is men voor de afschaffing van de BIV.

De voorkeur van de automobieliindustrie gaat uit naar een belasting op het gebruik van voertuigen, eerder dan op de aanschaf ervan.

Een EcoScore moet ook gelden voor het bestaande voertuigenpark,. In dit geval is het praktischer om gebruik te maken van bestaande emissiestandaarden.

k) Subsidies

Voorstel 1 Subsidies mogelijk voor particulieren, bedrijven, steden en gemeenten voor ‘milieuvriendelijke voertuigen’ (A-label)

Discussie

De voorkeur gaat naar maatregelen die je als verkoper direct kan geven bij aankoop. Dit kan ook het aangeven van het verschil in fiscaliteit zijn. LV vraagt zich af wat de zin is van een subsidieregeling, los van de fiscaliteit. MP haalt het voorbeeld aan van de subsidie op LPG-voertuigen, die te omslachtig en moeilijk begripbaar bleek te zijn. Is er op het vlak van aankoopgedrag een verschil tussen het heffen van minder belasting en het geven van een subsidie? Een antwoord op deze vraag werd niet gegeven.

Bij de aanschaf van een wagen spelen emotionele factoren een belangrijke rol, zodat het voordeel voldoende groot moet zijn om effect te hebben.

Bij het toepassen van een subsidiesysteem is het belangrijk dat dit gebaseerd is op een continue waardeschaal. Bij het indelen van de voertuigen in een beperkt aantal klassen bestaat het gevaar dat een voertuig eerder puur toevallig in deze of gene klasse valt, omdat het ook moet voldoen aan allerhande andere (nationale) richtlijnen. Dit maakt het voor automobiefabrikanten erg moeilijk. Immers hierdoor kan een klein technisch aspect een groot financieel effect (al dan niet recht op subsidie) hebben.

De Belgische markt bestaat uit ongeveer nieuwe 500.000 voertuigen, dit op een totaal van 1,5 miljoen voertuigen. De leden van FEBIAC hebben weinig bijsturingsmogelijkheden wat er op markt gebracht wordt, zij zullen met andere woorden het systeem ondergaan. LV merkt wel op dat indien vanuit beleid duidelijke ondersteuning gegeven wordt aan bepaalde brandstof/technologie, bepaalde voertuigen op de nationale markt zouden kunnen gebracht worden indien die ook al in een ander land worden aangeboden (bv. Af-fabriek LPG-voertuigen, VK).

l) Publieke vloten

Voorstel 1 convenanten met steden en gemeenten:
Voorstel 2 vloodquota publieke vloten
Voorstel 3 vloodquota openbare vervoersvloot

Discussie

Belangrijk voor het milieu is dat over maatregelen op lange termijn wordt nagedacht, eerder dan het korte termijn denken van politiciers toe te passen.

Openbare vloten hebben een lange levensduur, en hier gaat het meestal over onderhoudscontracten van 10 jaar.

In het geval van overheidsvlooten is het beter de milieuscore van de totale vloot te verbeteren, eerder dan te werken op individuele voertuigen. Men vermijdt dan dat het ganse budget voor vlootvergroening wordt opgesoepeerd aan de investering in een prototype milieuvriendelijker voertuig met niet conventionele brandstof / aandrijving.

m) Private vloten

- Voorstel 1 Integratie vlootvergroening in mobiliteitsconvenanten met ondernemingen (mobiliteitslogo)
- Voorstel 2 Integratie vlootquotum in milieucertificatie voor ondernemingen (EMAS, ISO-)
- Voorstel 3 Systeem benchmarking, vlootquota, groene vlootcertificaten op basis van vloottype

Discussie

De voorgestelde maatregelen brengen voor de bedrijven heel wat bijkomend werk mee, wat belangrijk is voor de competitiviteit. Weegt dit wel op tegen het verkregen voordeel? Dergelijke systemen zouden moeten besproken worden met werkgeversorganisaties (VBO, VEV,..).

Fiscale maatregelen gelden trouwens ook voor bedrijven.

Voor de genoemde maatregelen dient een controlerende instantie aanwezig te zijn.

Bij het invoeren van maatregelen dient men ook rekening te houden met buitenlandse bedrijven. EMAS kan hierbij worden gebruikt als Europese standaard, eventueel met nationale aanpassingen.

Ook dient het type van bedrijf in rekening te worden gebracht bij het definiëren van maatregelen. Een bedrijf waar vooral kantoorwerk wordt gedaan dient anders te worden beoordeeld dan bijvoorbeeld een transportbedrijf.

n) Lage emissiezones / tolheffingen

- Voorstel 1 Implementatie Eurovignet zwaar vervoer op basis van emissienormering in Europese context
- Voorstel 2 Implementatie 'blauwe sticker' in Brussel ism Brussels Gewest
- Voorstel 3 Verplicht gebruik van Ecoscore bij implementatie variabele tolheffingen (vrijstelling milieuvriendelijke voertuigen) en LEZ (verboden toegang milieu-onvriendelijke voertuigen of beperkte toegang milieuvriendelijke voertuigen)
- Voorstel 4 Slimme kilometerheffing

Discussie

Het is niet bekend of de maatregelen in Londen een effect hebben gehad op de huisvesting. Indien een systeem wordt ingevoerd is het belangrijk dat handhaving mogelijk is (vb. blauwe sticker).

De grootste vervuilers dien je eerst uit het verkeer te halen. De uitlaatgasemissies dienen als basis voor de variabilisering te worden toegepast, en niet de technologie (zoals in Londen).

Een slimme kilometerheffing is het eenvoudigst te realiseren via de brandstofprijs (JMP). Een slimme kilometerheffing lijkt enkel haalbaar op lange termijn. Dergelijk systeem zou zich niet enkel tot autosnelwegen moeten richten, maar tot alle wegen.

Een slimme kilometerheffing is een goed alternatief op voorwaarde dat het de vaste belastingen vervangt, bij voorkeur ook gebaseerd is op de emissiestandaard van het voertuig. Er is immers een gestandaardiseerd systeem nodig, de ecoscore moet bv ook voor een Nederlandse wagen gekend zijn.

BVA stelt dat qua impact hier het meest te verwachten is van het zware vervoer.

Een belangrijke rol is in dit geval weggelegd voor de overheid. Er zal een samenwerking moeten komen tussen de dienst inschrijving voertuigen (linken van databeheer door dienst homologatie – inschrijvingen – fiscale administratie) en de wegbeheerder. Hier dient zo snel mogelijk aan begonnen worden.

o) Importeurs / fabrikanten

- Voorstel 1 vrijwillig convenant met importeurs / fabrikanten
Voorstel 2 vloodquotum en emissiekredieten

Discussie

Het is belangrijk te werken aan een mentaliteitswijziging bij de koper. De automobiellindustrie biedt immers aan wat gevraagd wordt door de consument. Om een mentaliteitswijziging te realiseren is het verstrekken van informatie aan de consument belangrijk.

Het opleggen van quota kan niet werken. Dit zou voor gevolg kunnen hebben dat een fabrikant op het einde van het jaar enkel nog kleine auto's mag verkopen.

Het voorstel is om het hier te houden op hert nastreven van de vrijwillige richtlijn van een gemiddelde van 140 g/km CO₂ uitstoot voor alle verkochte voertuigen van een fabrikant.

Voor alternatieve brandstoffen dienen tankstations te worden voorzien. Maar gezien de beperkte markt zullen brandstofproducenten niet geneigd zijn om op grote schaal tankinstallaties te bouwen.

De technische controle van voertuigen verloopt momenteel erg summier. Nieuwe voertuigen dienen te voldoen aan strenge normen, terwijl voertuigen op de weg eerder oppervlakkig worden gecontroleerd. En dit terwijl oude en slecht afgestelde voertuigen de grote vervuilers zijn. Voor wat de periodieke inspectie van voertuigen kan je verder gaan dan de Europese wetgeving voorschrijft. Hier is een verbetering van de keuring op het vlak van milieuaspecten mogelijk.

p) Prioritisering

De automobiellindustrie zie EcoScore als een middel op lange termijn. Op korte termijn zijn er op het vlak van fiscaliteit een aantal zaken mogelijk obv de emissiestandaard.

Indien EcoScore beperkt blijft tot België zal dit geen invloed hebben op de automobiellindustrie.

Deze zal immers geen maatregelen treffen specifiek voor de Belgische markt.

Voor het toepassen van fiscale maatregelen is de EcoScore eerder discutabel.

De groep van particuliere voertuigen is het grootst. Publieke voertuigen zijn eerder marginaal wat het aantal voertuigen en emissies betreft. Hierbij gaat het dan ook eerder over een voorbeeldfunctie.

In de onderstaande tabel is aangegeven welke maatregelen de automobiellindustrie voorstaat in volgorde van voorkeur:

1	Autofiscaliteit	
2	Bedrijfsvoertuigenbelasting	In Wallonië zouden dergelijke plannen uitgewerkt worden
3	Subsidieregeling	Te integreren in 1 (subsidie door belastingvermindering)
4	Slimme kilometerheffing	Te koppelen aan 1
5	Integratie in mobiliteitsmaatregelen	
6	Vloodquota publieke vloten	Als voorbeeldfunctie

Convenants private vloten en emissiekredieten importeurs zijn maatregelen die niet worden gedragen door de automobielindustrie.

Bijlage 7: verslag ronde tafel 3

a) Deelnemers

Hilde Van Dongen	Federaal wetenschapsbeleid	
Els Van Snick	Provincie O-Vlaanderen	Mobiliteitscel
Lieve Vermoere	FOD Mobiliteit	
Jeanine Lees	FOD Mobiliteit	
Gert Van der Eeken	Kabinet G. Van Hengel (Brussels hoofdstedelijk Gewest, Begroting)	
Martine Vanhove	Ministerie Vlaamse Gemeenschap	Cel financieel management
Roeland Eysackers	Ministerie Vlaamse Gemeenschap	Cel financieel management – expert verkeersbelasting
Kathy Van Aperen	Provincie Limburg	Verantwoordelijke cluster mobiliteit samenwerkingsovereenkomst
Elly Hoskens	Provincie Antwerpen	
Tania Van Mierlo	Aminal	Opdrachtgever (observator - toelichting)
Jean-Marc Timmermans	VUB	Onderzoeksteam (observator – toelichting)
Joeri Van Mierlo	VUB	Onderzoeksteam (observator – toelichting)
Leen Govaerts	VITO	Onderzoeksteam (moderator)

In de inleiding werd een toelichting gegeven over de doelstelling en werkwijze van het ronde tafel gesprek.

q) Certificatie

Geen Opmerkingen

r) Fiscaliteit

- Voorstel 1 Variabilisering BIV, VB, bedrijfsvoertuigenbelasting op basis Ecoscore-klasse
- Voorstel 2 vrijstelling BIV personenwagens die min. 1 jaar vooraf aan emissiestandaard voldoen
- Voorstel 3 Aanpassing VB, BIV, bedrijfsvoertuigenbelasting op basis CO₂-klassen

Discussie

- Meer studie nodig naar budgettaire en sociale impact variabilisering autobelastingen;
- Meer studie nodig naar de technische haalbaarheid van een variabilisering (Europese wetgeving, organisatorische aspecten,...);
- Organisatorisch is een fiscaliteit gebaseerd op een beperkt aantal klassen eenvoudiger dan een continu systeem;
- Een aanpassing van de autofiscaliteit vraagt een akkoord van alle gewesten (di vastgelegd bij de regionalisering van deze bevoegdheid, zonder einddatum), het Brussels Gewest zou hiertegenover positief staan maar in Wallonië zou hierrond weinig bewegen;

- Retroactief een variabilisering toepassen op oude voertuigen moet onderzocht worden naar de sociale impact, doch er werd verwezen naar de Febiac-studie over het sociaal profiel van bezitters van oudere wagens. Een overgangperiode om een dergelijk systeem toe te passen is noodzakelijk zodat de maatregel een sturend effect heeft;
- Eenduidige communicatie naar gebruiker noodzakelijk bij invoering. De effectiviteit en de budgettaire impact dienen in communicatie duidelijk gesteld te worden. De communicatie moet ook eenduidig zijn, alle overheidsdiensten dienen zelfde antwoord te geven;
- Aanpassing accijnsen, fiscaliteit bedrijfsvoertuigen (voor zwaar vervoer, via wegvignet) is te bespreken in Europese context
- 40% van het verkeer op de Belgische wegen is transitverkeer. Hier dient rekening mee gehouden te worden.;
- Variabilisering obv ecoscore lijkt rechtvaardiger dan variabilisering obv emissiestandaard of CO2 emissies.

s) Subsidies

Voorstel 1: Subsidies mogelijk voor particulieren, bedrijven, steden en gemeenten voor 'milieuvriendelijke voertuigen' (A-label)

Discussie

- Naamsverwarring: subsidie = betoelaging die belast wordt, premie wordt niet belast, we spreken hier dus over een premiestelsel en geen subsidieregeling;
- Impactstudie (zowel budgettair / sociaal) belangrijk
- Dure maatregel: zou moeten afgewogen worden tegenover de effectiviteit. Indien niet meer effectief dan systeem van bv. belastingaftrek dan is deze een beter instrument omdat dit goedkoper is;
- Indien niet voldoende effectief vergeleken met de kostprijs, dan kan het geld beter gaan naar het financieren van O&O;
- Bespreking van dit instrument moet vooral gebeuren met vloothouders (via VBO, VEV) om te onderzoeken of zij hier positief tegenover staan;
- Nadruk moet liggen op premies voor retrofit om bestaande voertuigen te verbeteren ipv premies om de aankoop van nieuwe wagens te promoten;
- Instrumenten mogen niet enkel geconcentreerd zijn op het beïnvloeden van de aankoop maar ook het beïnvloeden van het gebruik van wagens;
- Een premiestelsel moet rekening houden met de evolutie van het wagenpark (technologische evolutie door vernieuwing) en moet dusdanig opgesteld worden dat de effectiviteit niet verloren gaat.

t) Publieke vloten

Voorstel 1: convenanten met steden en gemeenten:

projectsubsidies voor steden/gemeenten die gemiddelde Ecoscore per gereden kilometer verbeteren, gecombineerd met software module voor vlootinventarisatie, -screening op basis van Ecoscore

Voorstel 2 : vlootquota publieke vloten

gewestelijke en federale overheid met inbegrip VOI's, steden/gemeenten)

Aankoopquotum 20% milieuvriendelijk voertuigen (A-label)

Vlootquotum: binnen bepaalde termijn vervanging alle milieu-onvriendelijke voertuigen

Voorstel 3: vlootquota openbare vervoersvloot

op basis van Ecoscore (A-label)

20% totale vloot te realiseren door nieuwe aankopen of retrofit

Integratie Ecoscore in toekenning openbare vervoersdiensten aan pachters

Discussie

- Provincies kunnen maximaal 7500€ ontvangen voor de totale cluster mobiliteit (dus 30% van de bewezen kosten van een voertuig zoals vermeld in de inventarisatie is NVT voor provincies), wat veel te weinig is om grondig te werken aan vlootvergroening;
- Specifieke voertuigen (vb. 4x4 voor staalnames, voertuigen uitgerust met kranen,...) voor specifieke toepassingen mogen geen deel uitmaken van de vloot waarop een quotum wordt toegepast;
- Binnen vloten bestaan voertuigcategorieën (bv. députés, directieniveau,...) waarover geen akkoord kan bereikt worden om ook deze in te schakelen in een systeem van vlootvergroening (zogenaamde ‘heilige huisjes’), het afsluiten van een charter kan hierin toch verbetering brengen;
- Vlootquota lijken enkel als vervangingsquota haalbaar, niet voor de hele vloot.
- Vlootquota voor openbare vervoersvloot heeft hoge impact (voorbeeldfunctie, impact binnen stedelijke context) maar men moet opletten dat bijkomende investeringen in milieuvriendelijke openbare vervoersvloot niet de primaire doelstellingen (basismobiliteit, comforteisen, voldoende frequentie,...) ondergraven, hetzelfde geldt voor de uitbesteding aan pachters waarin de milieuvriendelijkheid nooit een hoofdelement in de beoordeling zou mogen worden;
- Bovenvermelde opmerking mag wel niet overdreven worden: er kan best aan beide (kwaliteit dienstverlening en milieuvriendelijkheid) parallel gewerkt worden;
- Vanaf 2005 worden voor de vloot van de prov. O-Vlaanderen milieucriteria gehanteerd bij aankoop (op basis van een handleiding die momenteel wordt uitgeschreven door de milieudienst), een gelijkaardig voorstel werd afgeketst in provincies Antwerpen en Limburg;
- Het verbeteren van de milieuvriendelijkheid beperkt zich niet enkel tot vlootvergroening van wegvoertuigen maar ook het promoten van alternatieve milieuvriendelijkere modi (binnenvaart).

u) Private vloten

Voorstel 1 : Integratie vlootvergroening in mobiliteitsconvenanten met ondernemingen (mobiliteitslogo)

Ter beschikking stellen softwaremodel voor vlootscreening en –inventarisatie
Vlootquotum van 20% milieuvriendelijke kilometers met bedrijfsvoertuigenpark (A+B-label)

Voorstel 2 : Integratie vlootquotum in milieucertificatie voor ondernemingen (EMAS, ISO-)

Voorstel 3 : Systeem benchmarking, vlootquota, groene vlootcertificaten op basis van vloottype

Discussie

- Een vrijwillig systeem van mobiliteitslogo zal weinig effectief zijn indien niet gekoppeld aan financiële incentieven
- MOBIDESK = convenant tussen provincies en Vlaams Gewest waarbij een instrumentarium ter beschikking wordt gesteld om mobiliteitsmaatregelen te nemen. Bedrijven reageren positief op Mobidesk. Omdat het financieel voordeel van investeren in een verbeterde mobiliteit van de werknemers te bewijzen is, is de integratie met milieu-aspecten toch een mogelijkheid die effectief kan zijn;
- Opletten voor verstrengen van milieu-eisen naar private ondernemingen omdat die kostenverhogend dus competitievalsverlagend zouden kunnen werken.
- Studie PODO over verhandelbare mobiliteitsrechten: eerste analyse problematiek, interessante input.
- Voorstel 3 lijkt een te complex systeem.

v) Lage emissiezones / tolheffingen

Voorstel 1 : implementatie Eurovignet zwaar vervoer op basis van emissienormering in Europese context

Voorstel 2 : Implementatie 'blauwe sticker' in Brussel ism Brussels Gewest op basis van Ecoscore (verboden toegang in de stad voor voertuigen G-label)

Voorstel 3 :

Uitwerken infopakket naar lokale overheden om mogelijkheden aan te duiden variabilisering in functie van Ecoscore

Verplicht gebruik van Ecoscore bij implementatie variabele tolheffingen (vrijstelling milieuvriendelijke voertuigen)

Verplicht gebruik van Ecoscore bij implementatie LEZ (verboden toegang milieu-onvriendelijke voertuigen of beperkte toegang milieuvriendelijke voertuigen)

Voorstel 4 : Slimme km-heffing

Discussie

- Voorstel 1 wordt reeds geïmplementeerd, indien hiermee wordt verder gegaan is een systeem van Ecoscore noodzakelijk anders heeft dit geen meerwaarde op basis van het huidig systeem;
- Slimme km-heffing heeft een zeer hoge implementatiekost. Hoe zal de inning trouwens dienen te gebeuren?;
- TOLCOLLECT (elektronische tolheffing voor zwaar vervoer naar Duits systeem) is interessant, doch de invoering hiervan heeft ook vertraging opgelopen door technische problemen;
- Uitbreiding naar personenwagens is een heel andere problematiek die een specifieke aanpak vereist.
- Bij de herziening van de Europese regelgeving rond het Eurovignet, werd het Belgisch voorstel om ook stedelijk verkeer mee te nemen (en niet enkel autostrades) afgeketst door Europa. Wallonië kan zich akkoord verklaren dat het systeem voor bepaalde wegen geldt, Vlaanderen is eerder voorstander dat alle wegen worden geïntegreerd.

w) Importeurs / fabrikanten

Voorstel 1 : vrijwillig convenant met importeurs / fabrikanten gemiddelde waarde Ecoscore niet wordt overschreden

Voorstel 2: vlootquotum en emissiekredieten

Vastleggen benchmark voor gemiddelde Ecoscore voertuigen

Certificatensysteem waarbij importeur certificaten ontvangt voor aandeel voertuigen dat wordt verkocht dat beter scoort dan de benchmark

Discussie

- Dergelijke maatregelen enkel zin in een Europese context
- Systeem moet uitgewerkt worden per voertuigcategorie
- Markt is niet aanbod maar vraaggestuurd.

x) Prioritisering

Voorstel

1. Autofiscaliteit (BIV, VB, accijns)
2. Bedrijfsvoertuigenbelasting
3. Subsidieregeling
4. Vlootquota publieke vloten
5. Convenants private vloten

6. Slimme kilometerheffing
7. Integratie in mobiliteitsmaatregelen
8. Emissiekredieten importeurs

Discussie

- Het prioriseren van de ‘groepen’ instrumenten is te moeilijk omdat meer details van de invulling (bijvoorbeeld ‘fiscaliteit’) bekend zouden moeten zijn.
- (prov. O-VL) integratie in mobiliteitsmaatregelen mag hoger
- (VI.Gewest) premiereregeling lager wegens hoge kostprijs, slimme km-heffing mag hoger aangezien dit principe reeds principieel is vastgelegd in het Vlaams regeerakkoord
- autofiscaliteit en slimme km-heffing zijn gelinkt
- akkoord voor autofiscaliteit op prioriteit 1 (budgetneutraal uitgewerkt)
- (FOD mobiliteit) akkoord hoge prioriteit premiereregeling en variabele bedrijfsvoertuigenbelasting
- fiscale behandeling echte milieuvriendelijke modi (te voet, fiets, carpooling) moet beter uitgewerkt zodat aan de werknemers keuzemogelijkheden worden aangeboden.

Bijlage 8: verslag ronde tafel 4

a) Deelnemers

Gisela Vindevogel	Aminabel	Verantwoordelijke geluid
Wouter Floorizone	Aminal	Interne milieuzorg – energie en mobiliteit
Bart Neyens	sp.a studiedienst	Stafmedewerker mobiliteit
Gabriel Torres	Brussels Instituut Milieubeheer	
Els Bruggeman	Kabinet R.Landuyt (federaal mobiliteit)	
Hannes De Geest	Kabinet P.Smet (Brussels Gewest, mobiliteit)	
Urbain Bruggeman	Federale administratie P&O	Aankoopbeleid
Nele Roobrouck	Kabinet Verhofstadt (federaal)	Adviseur milieu/energie/DO
Tania Van Mierlo	Aminal	Opdrachtgever (observator - toelichting)
Jean-Marc Timmermans	VUB	Onderzoeksteam (observator – toelichting)
Joeri Van Mierlo	VUB	Onderzoeksteam (observator – toelichting)
Leen Govaerts	VITO	Onderzoeksteam (moderator)

In de inleiding werd een toelichting gegeven over de doelstelling en werkwijze van het ronde tafel gesprek.

y) Certificatie

Geen Opmerkingen

z) Fiscaliteit

- Voorstel 1 Variabilisering BIV, VB, bedrijfsvoertuigenbelasting op basis Ecoscore-klasse
- Voorstel 2 vrijstelling BIV personenwagens die min. 1 jaar vooraf aan emissiestandaard voldoen
- Voorstel 3 Aanpassing VB, BIV, bedrijfsvoertuigenbelasting op basis CO₂-klassen

Discussie

- Incentief op moment van aankoop belangrijk, rol van verkeersbelasting of belastingaftrek hierin te onderzoeken, aan het federaal kabinet worden wel veel vragen gericht ivm belastingaftrek voor CO₂-lage auto's;
- Fiscaliteit op bedrijfsvoertuigen: bemerking wordt gemaakt dat dit niet de grootste vervuilers zijn van het wagenpark (gemiddeld 4 jaar oud, dus strenge emissienorm). Een variabilisering is te overwegen, maar het afschaffen van de belasting kan niet ter discussie staan.;
- Variabilisering OK op voorwaarde dat de lijn volledig wordt doorgetrokken (alle types fiscaliteit, alle voertuigen oud/nieuw, ook voertuigen uit buitenland);

aa)Subsidies

Voorstel 1: Subsidies mogelijk voor particulieren, bedrijven, steden en gemeenten voor 'milieuvriendelijke voertuigen' (A-label)

Discussie

- Premieregeling is kostelijk (bijkomende bureaucratie) en wordt ook eenvoudig weer afgeschaft indien moet gesnoeid in budgetten;
- Mogelijk te realiseren via lager BTW-tarief op MVV (schuldvergelijking tussen gewesten)?;
- Belastingaftrek is ook eenvoudigere regeling dan premies, kan doorgetrokken worden naar Ecoscore ipv CO2-uitstoot. Belastingen zijn wel minder transparant dan een premie;
- Premies hebben impact op de prijszetting (cf. LPG) zodat importeurs/constructeurs met een deel van het voordeel gaan lopen;

bb) Publieke vloten

Voorstel 1: convenanten met steden en gemeenten:

projectsubsidies voor steden/gemeenten die gemiddelde Ecoscore per gereden kilometer verbeteren, gecombineerd met software module voor vlootinventarisatie, -screening op basis van Ecoscore

Voorstel 2 : vlootquota publieke vloten

gewestelijke en federale overheid met inbegrip VOI's, steden/gemeenten)

Aankoopquotum 20% milieuvriendelijk voertuigen (A-label)

Vlootquotum: binnen bepaalde termijn vervanging alle milieu-onvriendelijke voertuigen

Voorstel 3: vlootquota openbare vervoersvloot

op basis van Ecoscore (A-label)

20% totale vloot te realiseren door nieuwe aankopen of retrofit

Integratie Ecoscore in toekenning openbare vervoersdiensten aan pachters

Discussie

- Aanvullend aan de 'methodologische gids bij aankoop voertuigen' die bij de federale administratie verspreid is, zal een circulaire worden rondgestuurd die meer verplichting oplegt (verplichte inventarisering en aankoopquotum van 25% voertuigen CO2-uitstoot < 100 g/km ?, feedback over verbeteringsvoorstellen)
- Voorstel 1 is duur voor administratie centraal en lokaal;
- Voorstel 2 en 3 hebben belangrijke budgettaire impact die vooraf moet bestudeerd worden

cc) Private vloten

Voorstel 1 : Integratie vlootvergroening in mobiliteitsconvenanten met ondernemingen (mobiliteitslogo)

Ter beschikking stellen softwaremodel voor vlootscreening en –inventarisatie

Vlootquotum van 20% milieuvriendelijke kilometers met bedrijfsvoertuigenpark

(A+B-label)

Voorstel 2 : Integratie vlootquotum in milieucertificatie voor ondernemingen (EMAS, ISO-)

Voorstel 3 : Systeem benchmarking, vlootquota, groene vlootcertificaten op basis van vloottype

Discussie

- Voorstel 1: mobiliteitslogo: pas op voor te veel aan logo's. dit systeem zou beter Europees worden uitgewerkt;
- Convenanten met bedrijven enkel zin indien dit in het kader van Kyoto maatregelen kan gebeuren (cf. energiebenchmarking)
- Economisch mogelijk nefaste effecten wegens hoge kosten

dd) Lage emissiezones / tolheffingen

Voorstel 1 : implementatie Eurovignet zwaar vervoer op basis van emissienormering in Europese context

Voorstel 2 : Implementatie 'blauwe sticker' in Brussel ism Brussels Gewest
op basis van Ecoscore (verboden toegang in de stad voor voertuigen G-label)

Voorstel 3 :

Uitwerken infopakket naar lokale overheden om mogelijkheden aan te duiden
variabilisering in functie van Ecoscore

Verplicht gebruik van Ecoscore bij implementatie variabele tolheffingen (vrijstelling
milieuvriendelijke voertuigen)

Verplicht gebruik van Ecoscore bij implementatie LEZ (verboden toegang milieu-
onvriendelijke voertuigen of beperkte toegang milieuvriendelijke voertuigen)

Voorstel 4 : Slimme km-heffing

Discussie

- Slimme km-heffing enkel mogelijk in verre toekomst;
- Blauwe sticker niet weerhouden. Het is beter bepaalde zones voor alle voertuigen te verbieden;
- Mobiliteitsmaatregelen worden geïnitieerd om minder wegvoertuigen op de weg te krijgen, het vrijstellen van elk voertuig (ook al is het een MVV) druist in tegen dit principe;
- Slimme km-heffing: binnen Europees kader kunnen tolheffingen momenteel enkel benut worden voor verbetering wegeninfrastructuur. Indien dergelijk systeem de traditionele autofiscaliteit zou vervangen moet het Europees wetgevend kader eerst geschapen worden.
- Bij slimme km-heffing moet opgepast worden voor sluipverkeer of verplaatsen naar de nacht zodat dit andere overlast veroorzaakt dan nu gekend, dergelijke verschuivingen moeten meegenomen worden bij een impactanalyse.
- Internalisering externe kosten niet enkel toepassen voor wegvervoer, ook andere modi.

ee) Importeurs / fabrikanten

Voorstel 1 : vrijwillig convenant met importeurs / fabrikanten
gemiddelde waarde Ecoscore niet wordt overschreden

Voorstel 2: vlootquotum en emissiekredieten

Vastleggen benchmark voor gemiddelde Ecoscore voertuigen

Certificatensysteem waarbij importeur certificaten ontvangt voor aandeel voertuigen
dat wordt verkocht dat beter scoort dan de benchmark

Discussie

- Impact van lopend convenant met autoindustrie rond CO2 afwachten alvorens uitbreiding naar globale milieuvriendelijkheid te onderzoeken, indien dit werkt is een uitbreiding op basis van Ecoscore een goed idee;
- Druk op industrie is OK, maar beter Europees te regelen;

ff) Prioritisering

Voorstel

1. Autofiscaliteit (BIV, VB, accijns)
2. Bedrijfsvoertuigenbelasting
3. Subsidieregeling
4. Vlootquota publieke vloten
5. Convenants private vloten
6. Slimme kilometerheffing
7. Integratie in mobiliteitsmaatregelen
8. Emissiekredieten importeurs

Discussie

- (kab. Verhofstadt) emissiekredieten importeurs weglaten, variabilisering bedrijfsvoertuigenbelasting lagere prioriteit;
- (fed. Aankoopbeleid) variabilisering autofiscaliteit gecombineerd met premiestelsel is eerste prioriteit
- (sp.a) premiereregeling naar laagste prioriteit
- (kab. Landuyt) integratie met mobiliteitsmaatregelen lage prioriteit
- (Aminabel) bedenkingen bij slimme km-heffing
- (BIM) akkoord met voorgestelde prioritering, maar gebruik Ecoscore hierbij ligt zeer moeilijk.