



Fiscale klimaatcadeautjes in België; alleen voor de hogere inkomens



Johan Albrecht
Senior Fellow

Het klimaat; een topprioriteit

Een ambitieus klimaatbeleid is al lang een topprioriteit voor onze politici. Uit de recente analyse van het Rekenhof blijkt dat België 12 jaar na het Kyoto Protocol nog steeds geen krachtig klimaatbeleid heeft. Er zijn natuurlijk wel lijstjes met maatregelen maar een coherente visie blijft uit. Valt er dan niets positief te vermelden over het Belgische klimaatbeleid? Bepaalde “klimaatmaatregelen” zijn immers deskundig vermomde fiscale cadeautjes voor de hogere inkomens. Dit mag alvast een troost zijn voor de slimme Belgische belastingbetaler. Vanuit efficiëntie-oogpunt kunnen evenwel bezwaren aangetekend worden.

Improvisatie aan de macht

De recente audit van het Rekenhof 'Federaal Klimaatbeleid. Uitvoering van het Kyotoprotocol (juni 2009)¹' is zonder meer verplichte lectuur voor wie zich een beeld wil vormen van het Belgische klimaatbeleid. Uit deze audit blijkt dat de niet-transparante improvisatie floreert in het Belgische klimaatbeleid (*'de doelstellingen in termen van CO₂-reductie zijn niet onderbouwd of ontbreken', 'er bestaat nergens een totaaloverzicht van de kosten, de mate van uitvoering en de effecten', ...*).

Het Belgische klimaatbeleid groeide in de loop van de tijd uit tot een organisch geheel van maatregelen en micro-maatregeltjes. De nationale reductiedoelstelling werd opgesplitst in regionale, lokale en sectorale doelstellingen. Diverse initiatieven werden opgezet om alle stakeholders te betrekken bij het klimaatbeleid. Voor elke subdoelstelling en doelgroep werden diverse maatregelen overwogen en gepland. Met deze aanpak kozen onze beleidsmakers voor de typische aanpak van de planeconomie, alsof men elke individuele emissie of emissiereductie dient te beheren. Als alternatief kon ook gekozen worden voor een beperkt aantal maar dan wel zeer krachtige maatregelen zoals de introductie van een algemene CO₂-heffing.

Na verloop van tijd zou deze heffing een impact hebben op de economie hoewel de evolutie van de emissies over al de sectoren niet gelijkmatig zou verlopen. Als gevolg van de heffing kunnen de emissies in bepaalde sectoren sterk dalen terwijl deze in andere sectoren amper beïnvloed worden². Wat echter telt, is het realiseren van de nationale doelstelling, bij voorkeur op een kostenefficiënte manier.

Op zoek naar de belangrijkste maatregelen

Het Rekenhof kwam tot de conclusie dat er 16 belangrijke federale klimaatmaatregelen kunnen worden opgesteld. Tabel I presenteert deze maatregelen, evenals de geschatte jaarlijkse CO₂-reductie per klimaatmaatregel. In totaal zijn er heel wat meer maatregelen. Sommige overlappen met de maatregelen in Tabel I en andere zijn dan weer te kleinschalig – bijvoorbeeld het opzetten van allerhande websites - om vermeld te worden.

Fiscale klimaatcadeautjes in België; alleen voor de hogere inkomens

Tabel I – De 16 belangrijkste federale klimaatmaatregelen volgens het Rekenhof

	Maatregel	Geschatte jaarlijkse vermindering in ton CO₂-equivalenten
1	Windmolenparken offshore	1.984.000 tegen 2010
2	Omschakeling van elektriciteitscentrales in Lew Awirs en Mol van steenkool naar biomassa	1.200.000
3	Biobrandstof	534.051 ; 1.535.250 vanaf 2010
4	Ondersteuning van het Europese beleid om de uitstoot van wagens terug te dringen	380.000 à 420.000
5	Geleidelijke vervanging van het wagenpark van de federale overheid door schone voertuigen	310.000 à 390.000
6	Derdepartijfinanciering om het energieverbruik in de overheidsgebouwen terug te dringen	130.000 à 180.000
7	Campagne zuiniger rijden	106.000
8	Gewestelijk Express Net (GEN) en Diabolo	50.000 à 100.000
9	Uitbreiding van het systeem van labels voor elektrische huishoudapparaten	100.000
10	Gratis woon-werkverkeer per trein	37.000
11	Bevorderen goederenvervoer per spoor (via subsidies)	11.000
12	Sensibiliseringsprojecten inzake duurzaam energieverbruik in FOD's en in de openbare en parastatale instellingen	700 à 1.200
13	Fiscaal voordeel in de personenbelasting voor energiebesparende investeringen in woningen	Niet bepaald
14	Betere invulling van bestaande fiscale aftrek voor energiebesparende investeringen in ondernemingen	Niet bepaald
15	Fiscale korting bij aankoop van CO ₂ -zuinige wagens + fiscale aftrek voor bedrijfswagens afhankelijk van de CO ₂ -uitstoot	Niet bepaald
16	Flexibiliteitsmechanismen (Joint Implementation, Clean Development Mechanism, emissierechten)	---

Bron: Rekenhof (2009). Federaal Klimaatbeleid. Uitvoering van het Kyoto-protocol (op basis van FOD Financiën), blz. 12

Fiscale klimaatcadeautjes in België; alleen voor de hogere inkomens

Bij deze tabel merkt het Rekenhof op dat het 'niet kon achterhalen waarop op de geschatte jaarlijkse verminderingen gebaseerd zijn'. Geen enkele administratie bleek hiervan op de hoogte te zijn. Bij de geschatte verminderingen als gevolg van deze belangrijke maatregelen kunnen dus vraagtekens geplaatst worden. Het is ook niet zeker of alle 'belangrijke' maatregelen wel echt zo belangrijk zijn.

De offshore windmolenparken leveren de belangrijkste bijdrage volgens Tabel I. Hierover leert de audit van het Rekenhof dat de verwachte CO₂-reductie door offshore windparken eerst becijferd werd op basis van de gemiddelde CO₂-uitstoot van het Belgische elektriciteitsproductiepark (310 kg CO₂ per MWh). Elke MWh uit de offshore windturbines die een MWh uit het gemiddelde park verdringt, leidt dus tot een CO₂-reductie van 310 kg CO₂. Dit is relatief weinig als gevolg van het grote aandeel van koolstofarme nucleaire technologie in België. Maar omdat de voordelen van nucleaire energie moeilijk liggen voor bepaalde van onze beleidsmakers, werd later de CO₂-reductie door offshore wind berekend op basis van de veel hogere emissiefactor voor steenkoolcentrales, alsof meer windenergie leidt tot minder elektriciteit uit steenkoolcentrales³. De voordelen van offshore wind worden dus becijferd tegenover een niet-representatieve productiecapaciteit. Het Rekenhof stelt terecht vragen bij deze fundamentele wijziging van basisveronderstellingen. Dit creatief omspringen met assumpties – en dus ook met realiseren van de reductiedoelstellingen – doet denken aan het administratief verhogen van de niet-gerealiseerde productie in de planeconomie van weleer.

Evaluatieperspectief; wordt alleen het klimaat beter van de "klimaatmaatregelen"?

Een evaluatie van het Belgische klimaatbeleid is geen eenvoudige opdracht omwille van de beperkte beschikbare informatie. Zonder informatie over de effecten en de kosten van een maatregel, valt er niet veel te evalueren.

De maatregelen waarvoor wel cijfers beschikbaar zijn – veelal maar tot 2005- laten toe enkele interessante lessen te trekken uit de organisatie en de opzet van het Belgische klimaatbeleid. Zo vormen de fiscale voordelen voor energiebesparende investeringen – dakisolatie, dubbele beglazing, vervanging van oude stookketels, plaatsen van warmteregelingen - ongetwijfeld de meest populaire klimaatmaatregelen.

Dit zijn zeer effectieve en kostenefficiënte investeringen maar de vraag kan gesteld worden of het subsidiëren van deze maatregelen op zich wel echte klimaatmaatregelen zijn. Een klimaatmaatregel wil immers de uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen beperken. Een impliciete veronderstelling hierbij is dat zonder de klimaatmaatregel deze CO₂-reductie uitblijft. Mocht de CO₂-reductie ook gerealiseerd worden zonder de klimaatmaatregel, is deze maatregel duidelijk overbodig.

Investeren in efficiëntie rendeert altijd

Iedereen weet dat slim investeren in energiebesparingen en energie-efficiëntie altijd rendeert omdat de investeringskost terugbetaald wordt door de toekomstige besparingen op de energiefactuur. Bepaalde klimaatmaatregelen komen dus zowel het klimaat als de investeerder ten goede.

Natuurlijk kan niet iedereen op elk moment deze investeringen financieren. Ook kan de nodige expertise ontbreken om de meest rendabele investeringen door te voeren. Maar is dit wel relevant? Maakt het veel uit of een gezin energiebesparende

Fiscale klimaatcadeautjes in België; alleen voor de hogere inkomens

investeringen niet doorvoert in 2009 maar deze om financiële redenen moet uitstellen tot bijvoorbeeld 2012? Het antwoord op deze vraag hangt af van de capaciteit tot het doorvoeren van deze investeringen. Het huidige aantal installateurs en technici voor dergelijke investeringsprojecten hangt vooral af van het aantal klanten in het recente verleden. Het aantal installateurs is dan ook relatief stabiel op korte termijn, net zoals het jaarlijkse aantal doorgevoerde renovatieprojecten. Mocht elke eigenaar van een oude woning met enkelvoudig glas of met een oude stookketel vandaag beslissen om vervangingsinvesteringen door te voeren, dan zou een groot deel van hen zeer lang moeten wachten. De orderboekjes van de huidige installateurs staan nu al vol. Op lange termijn kan het aantal technici en installateurs natuurlijk gevoelig toenemen. Dit noodzaakt wel een hogere instroom in de technologische onderwijsrichtingen.

De fiscale voordelen voor energiebesparende maatregelen maken het niet mogelijk dat mensen zonder kasmiddelen plots wel hun investeringsprojecten kunnen doorvoeren. De fiscale voordelen zijn alleen relevant voor wie zelf de investering kan financieren, namelijk huiseigenaars met voldoende eigen kasmiddelen. Maar waarom zou deze categorie van eigenaars de investering niet uitvoeren? Het lijkt niet rationeel om aantrekkelijke toekomstige energiebesparingen niet te verzilveren. Er zijn natuurlijk mensen die hun schaarse tijd liever besteden aan andere projecten dan renovatie-investeringen en dat is hun goed recht. De fiscale voordelen kunnen een deel van deze groep aanzetten tot deze investering op voorwaarde dat de geboden voordelen tijdelijk zijn (bijvoorbeeld beperkt tot 31 december 2010). De huidige fiscale voordelen zijn dat echter niet en wie na 2009 investeert geniet ook van de fiscale voordelen.

Uiteindelijk komen de fiscale voordelen vooral terecht bij de groep van eigenaars die de investeringen zelf kan financieren en hoe dan ook van plan was om de investering op korte termijn uit te voeren. Een groot tot zeer groot deel van de projecten die nu fiscaal beloofd worden, zou ook uitgevoerd geweest zijn zonder de fiscale voordelen. Het zijn immers op zich financieel interessante projecten. Het Rekenhof merkt op dat de omvang van dit zogenaamde cadeau-effect niet bekend is. Uit internationale studies over de impact van fiscale en andere stimuli op energiebesparende investeringen blijkt keer op keer dat de meeste projecten ook uitgevoerd zou geweest zijn zonder de fiscale stimuli. Het cadeau-effect is in de praktijk dan ook zeer hoog.

Een fiscale factuur van 81 354 391 Euro in 2005

Tussen 2003 en 2005 steeg het aantal toegekende belastingverminderingen voor energiebesparende investeringen door particulieren van 95 477 naar 173 484. Voor 2006, 2007 en 2008 kon het Rekenhof blijkbaar geen cijfers verzamelen maar het lijkt zeer waarschijnlijk dat deze aantallen verder toenamen na 2005. Dit betekent niet dat het aantal doorgevoerde projecten even sterk steeg. Niet iedereen is immers op de hoogte van het bestaan van de fiscale voordelen.

Uit een studie van het Vlaamse Energieagentschap bleek dat in 2007 63% van de huiseigenaars wist dat de belastingvoordelen bestaan. In de hoogste sociale groepen bleek 77% op de hoogte te zijn terwijl dit percentage voor de laagste sociale groepen zakte tot 50%. In 2003 waren deze percentages ongetwijfeld veel lager en zoals gebruikelijk zijn het vooral de hoogopgeleiden die het eerst en het meest gebruik maken van de fiscale gunstmaatregelen. Wellicht zijn de afgelopen jaren nog heel wat renovatieprojecten uitgevoerd zonder een subsidieaanvraag. Vooral de lagere sociale groepen lijken renovatieprojecten uit te voeren zonder subsidieaanvraag.

Fiscale klimaatcadeautjes in België; alleen voor de hogere inkomens

Tabel II - Toegekende belastingverminderingen voor energiebesparende maatregelen

Inkomstenjaar		Vlaams Gewest	Waals Gewest	Brussels Gewest	Rijk
	Aantal	63 856	25 934	5 687	95 477
2003	Bedrag in €	24 986 310	11 053 879	2 597 602	38 637 791
	Gemiddeld bedrag	391,3	426,2	456,8	404,7
	Aantal	82 659	30 698	6 816	120 173
2004	Bedrag in €	33 109 943	13 020 779	3 220 022	49 350 744
	Gemiddeld bedrag	400,6	424,2	472,4	410,7
	Aantal	117 966	45 693	9 825	173 484
2005	Bedrag in €	53 764 005	22 271 116	5 319 270	81 354 391
	Gemiddeld bedrag	455,8	487,4	541,4	469

Bron: Rekenhof (2009). Federaal Klimaatbeleid. Uitvoering van het Kyoto-protocol (op basis van FOD Financiën), blz. 18

Tabel II toont dat de gemiddelde toegekende belastingvermindering steeg van 404 Euro per belastingplichtige in 2003 naar 469 Euro in 2005. De totale toegekende belastingvermindering steeg van 38 637 791 Euro in 2003 tot 81 354 391 Euro in 2005, dit is een toename met 110%. Een sterk toename van de totale belastingvermindering na 2005 lijkt logisch maar voorlopig zijn hierover geen cijfers beschikbaar. In 2008 en 2009 zou de totale belastingkorting 150 miljoen Euro kunnen zijn maar evengoed aanzienlijk meer. Tussen 2003 en 2005 ging ongeveer 65% van de totale belastingkorting naar Vlaamse belastingplichtigen.

In essentie komt het fiscale voordeel voor energiebesparende maatregelen neer op een selectieve verlaging van de fiscale druk voor de midden en hoge inkomensgroepen. De belastingkorting gaat immers naar huiseigenaars die de investeringen zelf kunnen financieren en op de hoogte zijn van de fiscale stimuli. Deze drie voorwaarden sluiten het 'profiteren' door de lage inkomens zo goed als uit. Om deze reden zijn de toegekende fiscale voordelen sterk regressief: de inkomensherverdeling begunstigt de hogere inkomens.

Hierbij komt dat de ecologische meerwaarde van de fiscale voordelen beperkt is omwille van het al besproken cadeau-effect. Er zijn ook slimme investeerders die isolatie-investeringen bewust uitstellen om de fiscale voordelen te kunnen maximaliseren over diverse jaren. Dus eerst het dak isoleren en deze investering fiscaal verzilveren en vervolgens een jaartje of twee wachten met het plaatsen van nieuwe ramen om ook deze uitgaven later fiscaal te verzilveren. De beperking van de maximale aftrek per fiscaal jaar kan in de praktijk functioneren als een stimulans om energiebesparende investeringen uit te stellen.

Fiscale klimaatcadeautjes in België; alleen voor de hogere inkomens

Dubbele dividend: terugverdieneffect en waardevermeerdering onroerend goed

Alsof dit nog niet genoeg is, dienen we rekening te houden met de waardetoename van de woningen na de doorgevoerde energiebesparende investeringen. De eigenaar geniet dankzij de investering van twee financiële voordelen: de uitgespaarde energiekosten en de waardevermeerdering van het vastgoed. Je zou als huiseigenaar voor minder enthousiast worden van het Belgische klimaatbeleid. Eigenaars die de energiebesparende investeringen niet zelf kunnen financieren worden relatief gediscrimineerd want de waarde van hun vastgoed stijgt minder snel.

Is het de taak van de overheid om sterk regressieve mechanismen te ontwikkelen terwijl de schaarse middelen beter ingezet zouden worden voor investeringen in de efficiëntieverbetering van publieke gebouwen of sociale woonwijken?

Niet-transparante belastingverlaging

De Belgische beleidsmakers weten zelf maar al te goed dat er iets schort aan het huidige beleid. Een deel van het huidige subsidiebeleid maakt het mogelijk om de middenklasse en hogere inkomens te trakteren op een niet-transparante belastingverlaging.

België is een land met een zeer hoge fiscale druk maar in onze regeringen verzetten enkele partijen zich stevast tegen algemene belastingverlagingen en zeker tegen belastingverlagingen voor de hoogste inkomens. Een verlaging van de fiscale druk voor deze groepen dient dan ook op een verdoken manier te gebeuren, hier onder de verpakking van een klimaatmaatregel. En de huidige ecologische belastingverlaging werkt prima.

Zuinige nieuwe auto's; de fiscus betaalt mee

Het Belgische klimaatbeleid voorziet ook een fiscale korting bij de aankoop van nieuwe wagens met een lage CO₂-uitstoot per kilometer. Vanaf 1 juli 2007 wordt deze korting onmiddellijk verrekend in de factuur omdat de verkoper de korting terugvordert bij de FOD Financiën. Voor 2008 bedraagt de korting 15% (maximaal 4 350 Euro) voor wagens met een uitstoot lager dan 105 gram CO₂ per kilometer of 3% (maximaal 810 Euro) voor wagens met een uitstoot tussen 105 en 115 gram per CO₂. De korting van 15% kan vergeleken worden met een vermindering van de BTW van 21% naar 6%. Ook wie de zuinigste auto aanschaft, blijft een aankoopbelasting betalen.

Volgens het Rekenhof werd in de eerste negen maanden van 2008 een totale fiscale korting bij de aankoop van energiezuinige wagens uitgekeerd van 26 miljoen Euro. Op jaarbasis komt dit neer op ongeveer 35 miljoen Euro. Deze korting komt quasi exclusief terecht bij de hogere inkomens omdat de laagste inkomens aangewezen zijn op de tweedehandsmarkt of het openbaar vervoer. Hoeveel leefloners rijden met een fonkelnieuwe Toyota Prius?

Ook bij de aanschaf van zuinige wagens speelt het cadeau-effect sterk omdat het fiscale voordeel werd geïntroduceerd in een periode met sterk stijgende brandstofprijzen. Hierdoor zijn alle consumenten vanzelf meer geïnteresseerd zijn in het brandstofverbruik.

Dikwijls wordt deze fiscale maatregel bekritiseerd omdat er weinig auto's voldoen aan deze strenge CO₂-criteria. Zo werden in de eerste negen maanden slechts 7 775 wagens verkocht met de premie van 15%. Dit zijn vooral kleine auto's die nuttig zijn als tweede auto in een gezin. Deze kleine auto's zijn niet echt attractief als enige auto voor een gezin met kinderen.

Fiscale klimaatcadeautjes in België; alleen voor de hogere inkomens

De ecologische impact van 7 775 wagens op een wagenpark van meer dan 5 miljoen eenheden kan moeilijk spectaculair uitvallen. De geboden belastingkorting mag dan een druppel op een hete plaat lijken, de introductie in 2009 van enkele nieuwe modellen zoals de Volvo S40 met Start/Stop-systeem en vooral de nieuwe Volkswagen Golf 1.6 TDI kunnen hierin verandering brengen. Deze auto's uit het middensegment stoten per kilometer minder dan 105 gram CO₂ uit en genieten dus van de 15% korting. Het valt op dat zowel de Volvo als Volkswagen de 15% korting haalt met een dieselmotor zonder hybride technologie. Dit alles is uitstekend nieuws voor wie op zoek is naar een nieuwe familiewagen. Zeker de Golf is altijd een zeer populaire gezinswagen geweest en de nieuwe motoren kunnen de positie van de Golf eerder versterken. We kunnen dan ook veronderstellen dat in 2009 en 2010 het aantal verkochte wagens met de korting van 15% spectaculair zal toenemen. Intussen daalt ook het verbruik van wagens uit iets hogere marktsegmenten. Ook de Audi A3 en zelfs BMW 3 komt zonder hybride technologie dicht en dicht bij de 15% korting. Deze evolutie en de te verwachten verspreiding van hybride technologie zullen binnen enkele jaren zorgen voor een sterke toename van het aandeel van de nieuwe wagens dat zich weet te kwalificeren voor de 15% korting. De factuur van deze CO₂-korting kan voor de overheid dan ook fors oplopen.

Deze zuinige auto's verbruiken minder waardoor de fiscale ontvangsten uit de brandstofverkoop (accijnzen en BTW) kunnen teruglopen. Hierbij veronderstellen we dat het aantal gereden kilometers gelijk blijft. Energiezuinige wagens zijn echter duurder dan minder efficiënte voertuigen zodat de jaarlijkse kapitaalkost stijgt. Tegelijkertijd daalt de verbruikskosten per kilometer. Dit kan een aansporing zijn om meer te rijden – ik heb nu toch een dure zuinige auto gekocht dus ik kan deze maar beter veel gebruiken – zodat een deel van de ecologische baten van een efficiënte wagen worden gecompenseerd door toenemende emissies als gevolg van meer afgelegde kilometers. Dit is het rebound of take back effect dat alleen te voorkomen is door het duurder maken van energie. De impact van kapitaalsubsidies wordt vooral bepaald door de prijs van energie en niet zozeer door de kapitaalsubsidies zelf.

Door de recessie zou de prijs van brandstoffen tot 2012 relatief laag kunnen zijn – dwz schommelen op het huidige niveau – waardoor heel wat trotse eigenaars van een zuinige gesubsidieerde auto niet krenterig zullen zijn op het aantal gereden kilometers.

Hoe bollen we zonder CO₂-korting?

Zonder de CO₂-korting zou het aanbod van wagens voor de Belgische markt er niet anders uitzien dan vandaag. De Belgische markt is een relatief kleine markt en constructeurs ontwikkelen nieuwe motoren en modellen voor de Europese markt. Zonder de CO₂-korting zou de prijs van de zuinigste wagens natuurlijk hoger uitvallen dan met de korting. In landen met een genereuze korting bestaat voor de constructeurs natuurlijk de verleiding om een relatief hoge bruto-verkoopprijs te bepalen. Na aftrek van de korting komt een relatief attractieve netto-verkoopprijs uit de bus. Het zou dus kunnen dat bij een veel lagere korting – bijvoorbeeld 5% - de finale netto-verkoopprijs voor de consument niet zoveel verschil van de netto-verkoopprijs bij een korting van 15%. Natuurlijk kennen alleen de constructeurs de echter meerkost van de meest energiezuinige voertuigen.

Fiscale klimaatcadeautjes in België; alleen voor de hogere inkomens

Zonder een CO₂-korting zou de verkoop van de zuinigste wagens trager toenemen dan met de korting. Natuurlijk hangt dit alles vooral af van de energieprijzen. Met de zeer hoge brandstofprijzen van augustus 2008 is iedereen op zoek naar de zuinigste auto's. Hoe lager de brandstofprijzen, hoe minder interesse in de allerzuinigste auto's. Het introduceren van een CO₂-heffing verhoogt de brandstofprijs – op een permanent wijze – en stimuleert dus indirect de verkoop van de zuinigste auto's. De heffing heeft een impact op het gedrag van alle automobilisten, ook op de grote groep die niet overweegt een nieuwe wagen aan te schaffen. Door de heffing zullen dus heel wat bestuurders proberen minder kilometers af te leggen. De CO₂-korting beïnvloedt alleen de groep die

overweegt een nieuwe wagen aan te schaffen. Deze groep is maar een deel, wellicht minder dan 10% van de bestuurders. Tot slot dient benadrukt dat de CO₂-korting geld kost aan de fiscus terwijl een CO₂-heffing geld opbrengt. Geen wonder dat meer en meer landen – o.a. Frankrijk - momenteel de invoer van een CO₂-heffing overwegen.

De optelsom

Wanneer we de fiscale voordelen van energiebesparende investeringen optellen bij de CO₂-korting voor nieuwe energiezuinige auto's, kunnen we niet anders concluderen dat de overheid een belangrijke inspanning doet ten gunste van de hogere inkomens. Het zou best kunnen dat de jaarlijkse factuur van energiebesparende investeringen en premies voor CO₂-zuinige wagens in 2009 en 2010 oploopt tot meer dan 300 miljoen. Als in 2010 50 000 nieuwe auto's de premie van 15% meepikken, dan kost dit de overheid al 140 miljoen Euro. Is dit een wenselijk scenario voor de overheid die het komende decennium zal vechten tegen begrotingstekorten?

Elke Euro kan maar één keer uitgegeven worden en we moeten dan ook de vraag stellen naar de opportuniteitskosten van deze fiscale geste ten voordele van de hogere inkomens.

Footnotes:

¹Het verslag is beschikbaar op www.rekenhof.be

²Een beperkte impact van de heffing wijst op het ontbreken van goedkope opties om de emissies te beperken. In dit geval is dan ook efficiënter om de reductiemaatregelen nog niet te nemen. In sectoren met goedkope emissiereducties, zullen vele maatregelen genomen worden om de heffing op CO₂ te kunnen vermijden.

³In de praktijk komt meer windenergie meestal neer op minder elektriciteit uit gascentrales ipv minder elektriciteit uit steenkoolcentrales. Gascentrales zijn CO₂-efficiënter dan steenkoolcentrales.

⁴Als er geen markt blijkt te zijn voor een grote groep installateurs, verdwijnt deze groep na verloop van tijd van de markt. We kunnen dan ook veronderstellen dat op deze markt vraag en aanbod min of meer in evenwicht zijn.