



FINANCIËLE INSTRUMENTEN VOOR AUTO'S: VEEL WEGEN NAAR DE TOEKOMST

RAPPORT

Rapport van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.serv.be – T +32 2 209 01 11 – E info@serv.be

Disclaimer:

Dit rapport werd opgemaakt door het SERV-secretariaat ter ondersteuning van het sociaal-economisch overleg en de beleidsadvisering door de sociale partners in de SERV. De bevindingen, interpretaties en conclusies in deze bijlagen vallen volledig onder de verantwoordelijkheid van het SERV-secretariaat en kunnen op geen enkele wijze toegeschreven worden aan de raad, een organisatie vertegenwoordigd in de raad of een lid van de raad.

Bij gebruik van gegevens en informatie uit deze bijlagen wordt een correcte bronvermelding op prijs gesteld.

Kennisname raad 16 september 2024

Contactpersoon	Julien Matheys	jmatheys@serv.be
	Annemie Bollen	abollen@serv.be

Inhoud

Situering	4
1. De autovloot, een blik in de spiegel	5
1.1 De autovloot blijft groeien	5
1.2 Automobilititeit blijft dominant	7
1.3 Elektrische voertuigen nemen plaats in Vlaamse vloot	10
1.4 Auto's worden groter, zwaarder en krachtiger	15
2. Financiële beleidsinstrumenten in transport	17
2.1 Vlaanderen – focus op de particuliere markt	17
Jaarlijkse verkeersbelasting: exhaustief maar complex	18
Belasting op inverkeerstelling: moeilijke (auto)vergelijking voor de kopers	20
Aanvullende verkeersbelasting: aanvullende complexiteit met onduidelijk doel	22
Kilometerheffing... voor vrachtwagens	23
EV-premies als stroomstoot voor de particuliere markt	29
2.2 Federaal – bedrijfswagens als motor van elektrificatie	35
Accijnzen en btw stutten begroting en sturen vlootsamenstelling	35
Bedrijfswagens op de snelweg naar elektrificatie	39
Ecopremie boostte vooral kleine dieselwagens	44
2.3 Europese Unie: kader en geostrategische afwegingen	46
EU ETS 2 plakt een CO ₂ -prijs op transportbrandstoffen	46
Heffingen kunnen toenemen op overgesubsidieerde EV's uit derde landen	48
2.4 Steden en gemeenten	54
Betalend parkeren kent veel maten en gewichten	54
Tolheffing is momenteel een zaak van enkele buitenlandse steden	57
3. Fiscale en financiële trajecten elders	61
3.1 Inspiratie/voorbeelden uit het buitenland	61
Nederland vereenvoudigt en evolueert richting belasting naar gebruik	61
Frankrijk steunt EV's via strategische duurzaamheidsreflex	64
Duitsland geeft miljardensteun voor elektrificatie met overflow naar buitenland	67
3.2 Inspiratie/voorbeelden uit de andere gewesten	73
Brussel zou o.a. massa fiscaal laten wegen en wilde graag een km-heffing	73
Wallonië trekt ook EV's in fiscaal bad	75
4. Fiscale geheugensteuntjes voor onderweg	78
Afkortingen	84
Eindnoten	85

Situering

Autofiscaliteit en andere, aanverwante financiële instrumenten met betrekking tot auto's bevinden zich op een kruispunt waar verschillende uitdagingen samenkomen. Ze zijn nauw verbonden met onder meer het klimaat- en energiebeleid, het mobiliteitsvraagstuk (incl. ruimtelijk beleid en woonproblematiek) en uiteraard met de begroting. Die uitdagingen samen aanpakken is niet vanzelfsprekend. Zo vergen de klimaat- en mobiliteitsdoelstellingen een duidelijke sturing en zijn er tegelijkertijd middelen nodig voor o.a. weg- en laadinfrastructuur. Een toenemende elektrificatie zonder bijsturing van de regelgeving zou op termijn kunnen zorgen voor dalende overheidsinkomsten in een context van behoorlijk grote begrotingsuitdagingen. De autogerelateerde kosten nemen ook een significante hap uit het budget van gezinnen en ondernemingen. Een degelijke autofiscaliteit is dus van groot socio-economisch belang en vormt een essentiële schakel in een toekomstgericht Vlaams beleid.

Dit rapport, dat werd opgemaakt onder verantwoordelijkheid van het SERV-secretariaat, kadert in de algemene activiteiten die de SERV uitvoert met betrekking tot fiscaliteit en vormt een aanvulling op het Rapport 15 jaar Vlaamse fiscaliteit¹. Het geeft een (niet-exhaustief) overzicht van de financiële instrumenten die Vlaanderen, het federale en Europese niveau, alsook een aantal steden gebruik(t)en om o.a. de omvang, samenstelling en het gebruik van vnl. de autovloot te sturen in de richting van verschillende beleidsdoelstellingen. Andere, regelgevende instrumenten (normen, lage-emissiezones...) kunnen hier ook een rol in spelen, maar vallen buiten de scope van deze analyse.

Het rapport

- begint met een korte schets van de evoluties van de Vlaamse vloot van personenwagens en de rol die ze spelen in de Vlaamse context (deel 1),
- beschrijft de belangrijkste kenmerken van een selectie historische, actuele of op til zijnde financiële en fiscale beleidsinstrumenten met een potentiële impact op de Vlaamse voertuigvloot. Het gaat daarbij om instrumenten op Vlaams, federaal, Europees en gemeentelijk/stedelijk niveau (deel 2)
- beschrijft, zonder exhaustief te willen zijn, een aantal voorbeelden van (voorgestelde) financiële, i.h.b. fiscale, instrumenten uit onze buurlanden en uit de andere Belgische gewesten (deel 3).
- sluit af met een aantal aandachtspunten voor eventuele, toekomstige ontwikkelingen en aanpassingen van de Vlaamse autofiscaliteit (deel 4).

1. De autovloot, een blik in de spiegel



Een blik achteruit is nodig om te weten hoe de vloot geëvolueerd is, onder meer als gevolg van de inzet van beleidsinstrumenten die verder in de tekst aan bod komen. Dat is ook nodig om de huidige trends vast te stellen, ze te begrijpen en waar nodig te versterken of net bij te sturen.

1.1 De autovloot blijft groeien

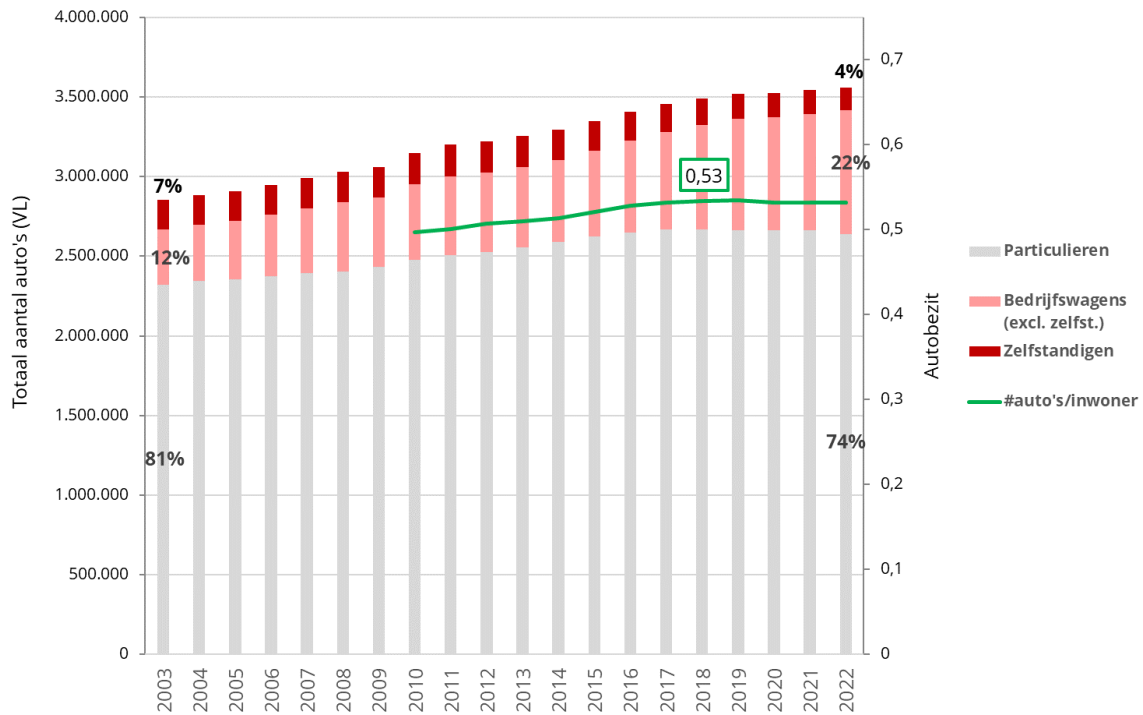
De autovloot groeide de laatste 20 jaar nog fors. De laatste 20 jaar nam de omvang van de Vlaamse vloot aan personenwagens toe met bijna 25% tot ruim 3,5 miljoen voertuigen (+700.000). Het gemiddelde autobezit bereikte een piek van 0,534 auto/persoon in 2018 en stabiliseerde sindsdien rond die waarde. Dat betekent dat de toename van het totale aantal auto's sindsdien parallel loopt met de Vlaamse bevolkingstoename (Figuur 1). De evolutie van het autobezit is een complex samenspel van diverse factoren (inkomen, gezinssamenstelling, leeftijd, beleid, woon- en werklocatie...). Het is onduidelijk wat de stabilisatie van het autobezit sinds 2018 veroorzaakt, noch of het een definitieve piek vormt. Het autobezit in Vlaanderen is iets lager dan het gemiddelde in de EU-27. Het valt ook op dat het autobezit in de grootsteden beduidend lager is¹ (Figuur 2).

De laatste 10 jaar zijn bedrijfswagens de motor van de groei. Sinds 2016 stabiliseerde het aantal auto's in bezit van Vlaamse particulieren rond 2,65 miljoen voertuigen en is de groei van de totale vloot het gevolg van de toename van het aantal bedrijfswagens². Hun aantal groeide, samen met het aantal voertuigen ingeschreven door zelfstandigen, tussen 2003 en 2022 van ongeveer 530.000 naar 920.000 (+74% t.o.v. +14% voor particuliere auto's) wat nu overeenkomt met ruim een kwart van de totale vloot (Figuur 1). De Vlaamse bevolking groeide tussen 2003 en 2022 van 6,0 miljoen naar 6,7 miljoen (+12%)².

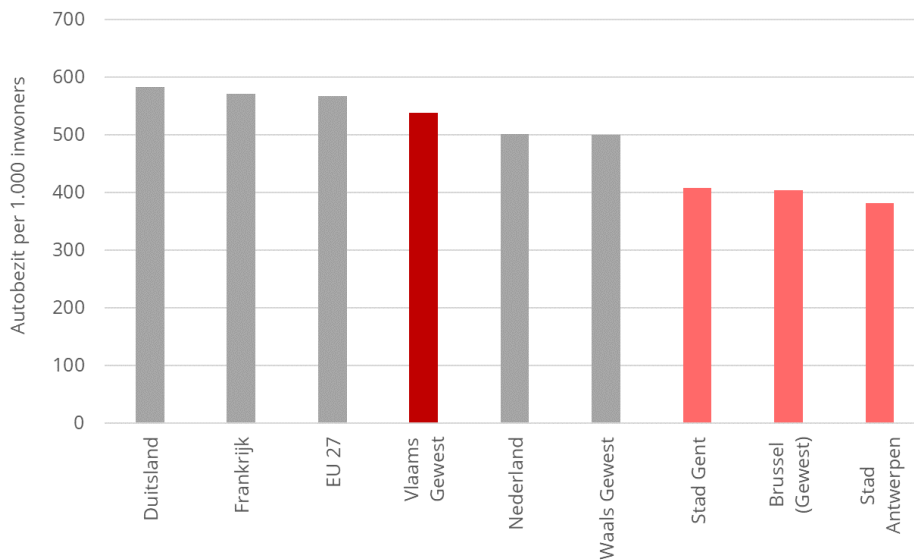
¹ De locaties van de maatschappelijke zetels van autoleasebedrijven, waar de geleasede auto's ingeschreven zijn, zou het beeld kunnen vertroebelen omdat die kunnen verschillen van de woonplaats van de autogebruikers. Het relatief lage cijfer voor autobezit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ondanks de aldaar aanwezige leasebedrijfszetels en het bovengemiddeld aantal ingeschreven leasevoertuigen, lijkt echter te bevestigen dat het autobezit in de (groot)steden effectief lager is.

² De term "bedrijfswagen" wordt hier gebruikt om een auto te beschrijven die (gekocht of geleased) door de werkgever ter beschikking gesteld wordt aan een werknemer en waarmee zowel professionele als privéverplaatsingen uitgevoerd mogen worden (salariswagens). De term dekt hier ook auto's die door een bedrijf gekocht/geleased worden voor andere activiteiten (bv. dienstwagens) en auto's die door een zelfstandige gekocht of geleased worden en ook buiten de bedrijfsactiviteiten gebruikt worden.

Figuur 1: De laatste 20 jaar kwamen er in Vlaanderen 700.000 personenwagens bij³.



Figuur 2: Autobezit in Vlaanderen is een beetje lager dan het Europees gemiddelde (2021-22)⁴.



1.2 Automobilititeit blijft dominant

Wegverkeer stoot fors minder NO_x en PM_{2,5} uit, maar daling broeikasgasemissies is trager³. Sinds 2005 daalt de uitstoot van NO_x en PM_{2,5} van wegverkeer, ondanks de toename van dat verkeer, stelselmatig. In 2022 was de uitstoot van NO_x door wegverkeer in Vlaanderen meer dan 70% lager dan in 2005. Dat is het gevolg van een dalend gebruik van dieselwagens, die bovendien minder uitstoten dan in het verleden. Voor PM_{2,5} uit de uitlaat daalde de uitstoot zelfs met meer dan 90% t.o.v. 2005. Daar is de daling ook te danken aan minder en properdere dieselwagens, maar vooral het gevolg van de verplichte roetfilters voor dieselloertuigen. De uitstoot van PM_{2,5} door slijtage van remmen en banden (niet-uitlaat) is ondertussen zelfs hoger dan de uitlaatemissies. Voor broeikasgasemissies is de daling trager en verloopt ze minder continu. In 2022 was de uitstoot van broeikasgassen door wegverkeer 8% lager dan in 2005 (-17% voor personenvervoer en +5% voor vrachtvervoer). Wegverkeer was in 2022 nog verantwoordelijk voor 38,6% van de totale Vlaamse ESR-emissies⁴ (Figuur 3).

³ NO_x of stikstofoxiden ontstaan bij verbrandingsprocessen op hoge temperaturen. Stikstofmonoxide (NO) wordt in de atmosfeer omgezet tot stikstofdioxide (NO₂). NO₂ leidt tot irritatie van de luchtwegen en astma. NO_x draagt bij aan de vorming van secundair fijn stof, speelt een rol bij verzurende en vermestende depositie en fotochemische smogvorming (VMM: <https://www.vmm.be/lucht/stikstof/uitstoot-stikstofoxiden>). PM_{2,5}-stofdeeltjes zijn kleiner dan 2,5 µm. Er is een grote verscheidenheid in de deeltjes naar grootte en samenstelling. Stofdeeltjes worden ofwel rechtstreeks uitgestoten (primair stof) ofwel ontstaan ze in de atmosfeer (secundair stof). Fijn stof is de belangrijkste pollutant naar gezondheidsimpact, onder meer door luchtweginfecties, astma, dichtslibben van bloedvaten en het veroorzaken van kanker (VMM: <https://www.vmm.be/lucht/fijn-stof/concentratie-pm2-5>).

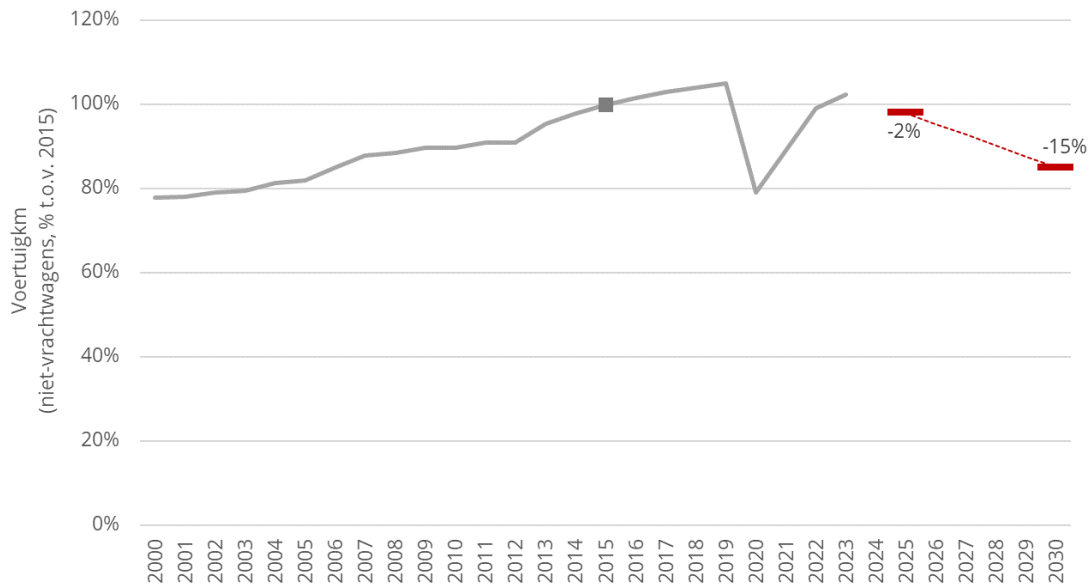
⁴ Onder ESR- of Effort Sharing Regulation-emissies worden de broeikasgasemissies verstaan die gedekt zijn door de Europese Verordening (EU) nr 2023/857 inzake de verdeling van de inspanningen. Die Verordening bepaalt de emissietrajecten en -doelstellingen voor de Europese lidstaten voor de sectoren die buiten de scope van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS 1) vallen. Het is voor deze emissies dat de Vlaamse regering een doelstelling van -40% ten opzichte van 2005 heeft vooropgesteld.

Figuur 3: NO_x en PM_{2,5} emissies van wegverkeer daalden sterk, maar CO₂-uitstoot daalt veel trager⁵.



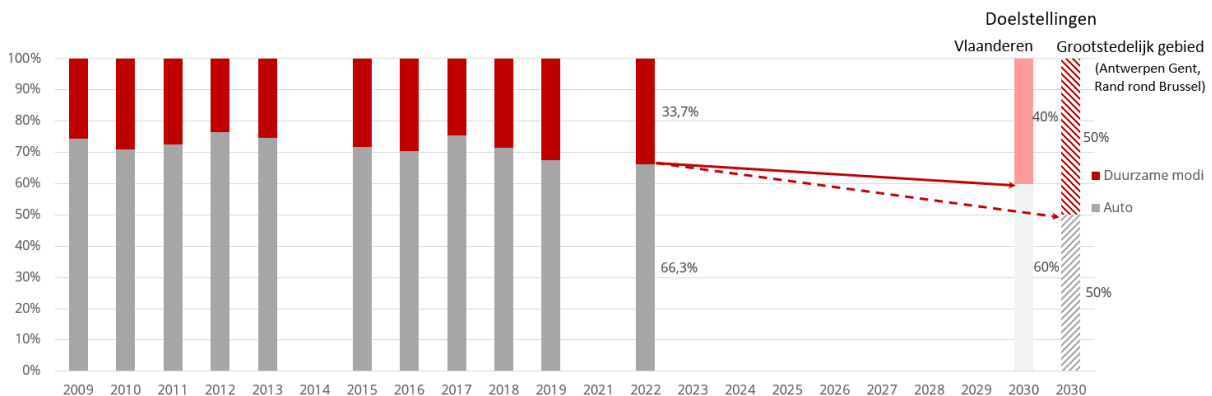
Toename van de transportvolumes lijkt moeilijk te temperen. De afgelegde voertuigkilometers met de auto nemen de laatste decennia stelselmatig toe. Alleen tijdens de coronacrisis met o.a. periodes van lockdowns en verplicht thuiswerk daalden de verkeersvolumes sterk, maar tijdelijk. Inmiddels bereiken de verkeersvolumes een vergelijkbaar niveau als in de pre-coronaperiode. Het is nog onduidelijk of de stijging zich de komende jaren zal doorzetten. De Vlaamse doelen uit het luchtbeleidsplan om de gereden voertuigkilometers voor auto's en bestelwagens met 2% en 15% (t.o.v. 2015) te reduceren tegen respectievelijk 2025 en 2030⁶, lijken zeker niet vanzelfsprekend (Figuur 4). Daarbij is het onduidelijk op welke manier de toekomstige cijfers, die niet meer vergelijkbaar zouden zijn met de cijfers van vóór 2021 omwille van een gewijzigde meetmethode⁷, getoetst zullen worden aan de doelen uit het luchtbeleidsplan en het VEKP, die steunen op historische cijfers.

Figuur 4: De coronaperiode is de enige waarin verkeersvolumes (auto's en bestelwagens) afnamen⁸.



Zelfs met een modal shift zal auto nog een belangrijke rol blijven spelen. In het verleden fluctueerde het aandeel van de “duurzame” modi (te voet, fiets, trein, bus, tram, metro) tussen ongeveer 25% en 30% van het personenvervoer. Sinds 2019 is dat ongeveer een derde. Vlaanderen streeft de komende jaren echter nog naar meer verplaatsingen met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet. Het Vlaams luchtbeleidsplan en het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) mikken op een aandeel van minstens 40% duurzame modi⁵ en maximaal 60% auto tegen 2030. In de grootstedelijke zones, m.n. de vervoersregio’s Antwerpen, Gent en de Vlaamse rand rond Brussel is de doelstelling 50% (Figuur 5). Dat is gezien de historische evoluties zeker ambitieus maar geeft tegelijkertijd ook aan dat de auto een belangrijke rol zal blijven spelen in de Vlaamse mobiliteit. Gezien de doelstellingen die Vlaanderen heeft opgenomen in het VEKP en het luchtbeleidsplan (cf. supra) zal er ook een belangrijke rol weggelegd (moeten) zijn voor de vergroening van het wagenpark. De ontwikkelingen op dat vlak worden in deel 1.3 beschreven.

Figuur 5: Vlaamse ambitie voor personenvervoer is 40% duurzame modi tegen 2030⁹.



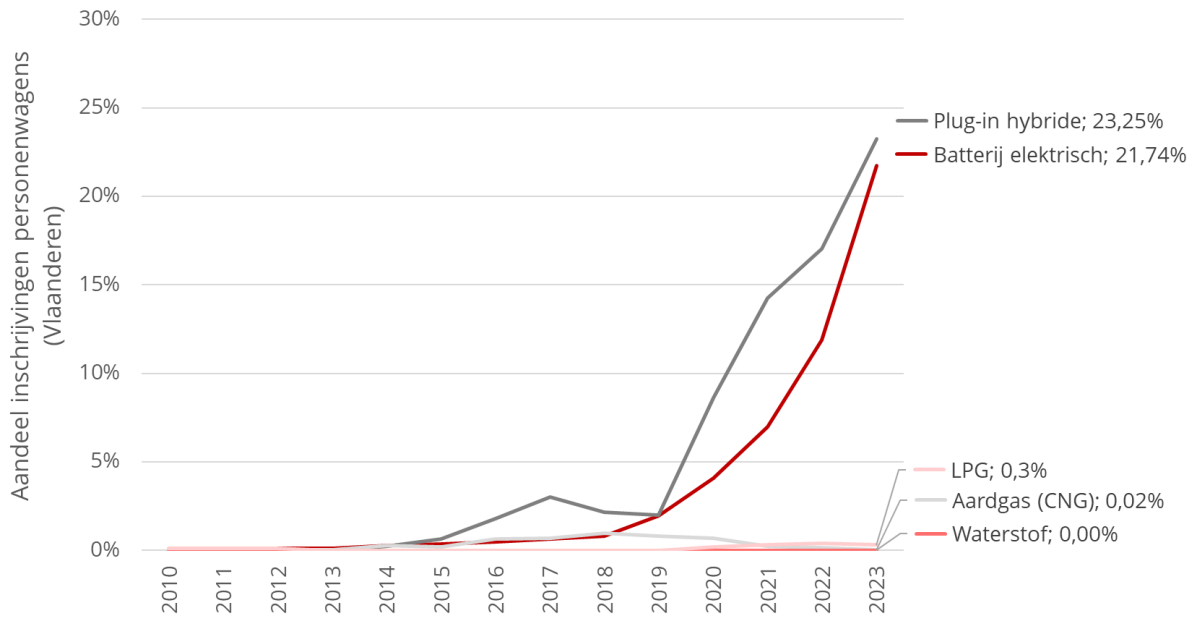
⁵ In het VEKP worden “duurzame modi” gedefinieerd als: te voet, per fiets, bus, trein, tram of metro.

1.3 Elektrische voertuigen nemen plaats in Vlaamse vloot

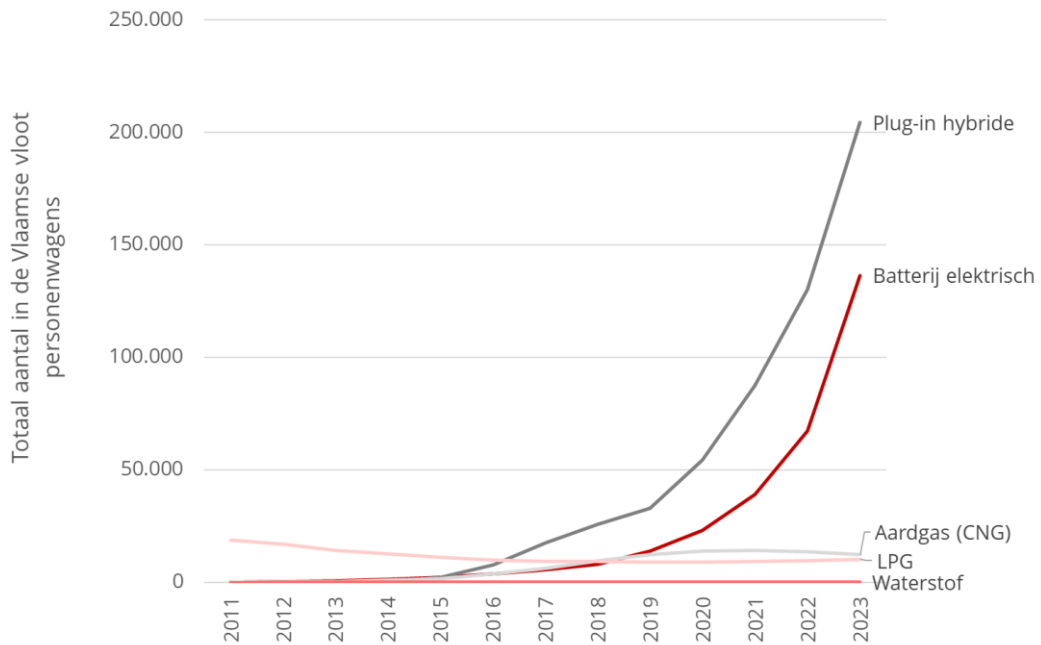
Alternatieve autotechnologieën bleven lange tijd weinig zichtbaar in Vlaanderen... Het beleid heeft lange tijd ingezet op de verbetering van de energie-efficiëntie en de stapsgewijze verstrenging van de CO₂-normen voor nieuwe diesel- en benzinevoertuigen. Dat leidde op het terrein tot zeer geleidelijke en eerder bescheiden CO₂-emissiereducties (cf. deel 1.2), niet tot een echte trendbreuk met snelle emissiereducties die sommige alternatieve aandrijvingen zouden kunnen realiseren. Alternatief aangedreven voertuigen [*plug-in hybride elektrische voertuigen (PHEV), batterij-elektrische voertuigen (BEV), aardgas- of compressed natural gas (CNG)-voertuigen CNG, Liquefied Petroleum Gas (LPG)-voertuigen en waterstofvoertuigen*] bleven een weinig significant fenomeen en hun aandeel in de Vlaamse vloot en inschrijvingen was bijna verwaarloosbaar. Ook nu nog blijft een aantal technologieën een beperkte omvang hebben en/of zelfs een verdere terugval kennen. Het aantal nieuw ingeschreven waterstofvoertuigen is nog steeds verwaarloosbaar en ook hun totale aantal in de Vlaamse vloot bedraagt in 2023 slechts enkele tientallen auto's¹⁰. CNG kende een sterke terugval sinds de energiecrisis en de scherpe prijsstijgingen aan de pomp in 2022, en had in 2023 nog maar een zeer beperkt marktaandeel (0,02% van de verkochte auto's) en vlootomvang van in totaal ongeveer 12.000 voertuigen. De omvang van de LPG-voertuigvloot ten slotte, viel terug tot een derde van wat het in het midden van de jaren 2000 was om sinds 2016 te stabiliseren op een totaal van 9.000 à 10.000 personenwagens (Figuur 6 en Figuur 7).

...maar nu heeft meerderheid nieuw ingeschreven auto's in Vlaanderen een stekker. Daarmee contrasterend kenden PHEV en BEV de laatste jaren een pijlsnelle groei: van ongeveer 2% van de in Vlaanderen ingeschreven voertuigen in 2019 naar respectievelijk 23% en 22% in 2023. In het laatste kwartaal van 2023 bedroeg hun gezamenlijk marktaandeel in Vlaanderen zelfs meer dan 50% en was het aandeel BEV (met ongeveer 27%) ook groter dan het aandeel PHEV (25%)¹¹. Die evoluties zorgden ervoor dat het aantal PHEV en BEV in 2023 in Vlaanderen groeide naar 204.528 resp. 136.411 auto's (Figuur 6 en Figuur 7). Hoewel PHEV en BEV beiden een zero-emissie capaciteit hebben, zorgen PHEV bij het rijden op hun thermische motor uiteraard wel voor emissies, en zijn die in de praktijk (veel) hoger dan op papier (Figuur 9). In de praktijk zijn het dus vooral de BEV die tot een sterke daling van de CO₂-emissies leiden. Terwijl het aandeel van de BEV in de inschrijvingen in de EU stagneerde van januari t.e.m. juli 2024 (-0,4% t.o.v. dezelfde periode in 2023), zorgde de sterke groei van het aantal inschrijvingen van BEV in België (74.110 van januari tot juli 2024 t.o.v. 50.309 tijdens dezelfde periode een jaar eerder¹²) ervoor dat België (met 25%) op dit moment deel uitmaakt van de top-6 van EU-landen met het hoogste aandeel BEV bij de inschrijving van nieuwe auto's (Figuur 8)¹³. In het eerste kwartaal van 2024 was het dan ook de eerste keer dat een BEV het automodel was met het hoogste aantal inschrijvingen in België (Tesla Model Y met 4.769 inschrijvingen)¹⁴.

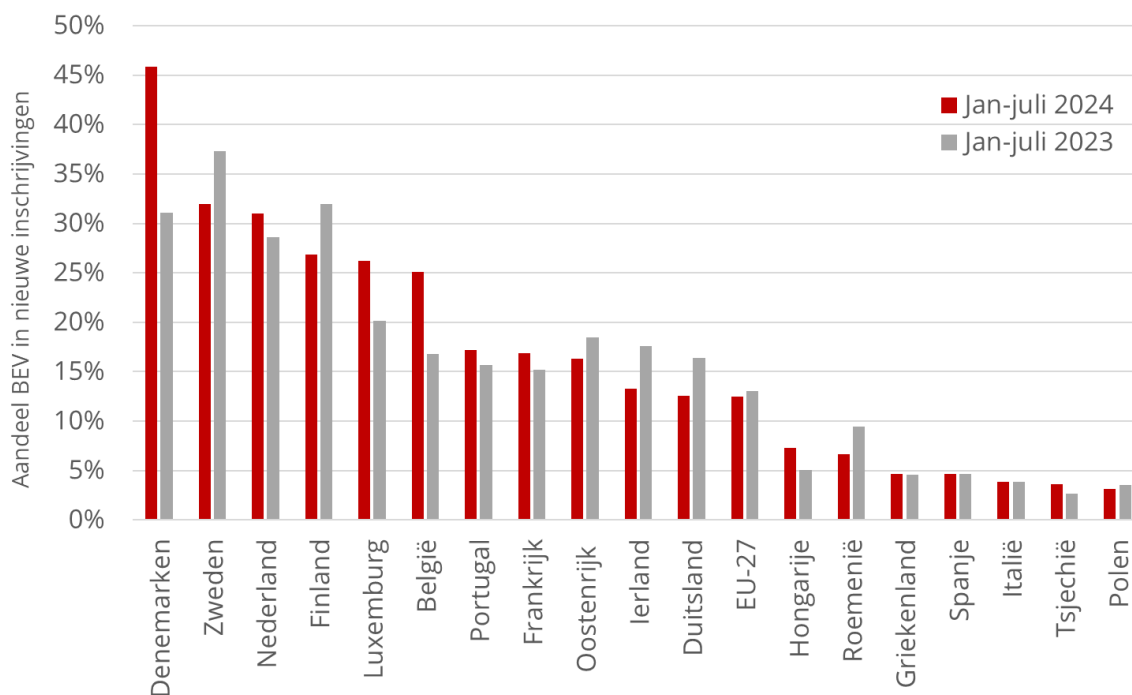
Figuur 6: PHEV en BEV naderen helft nieuwe inschrijvingen in 2023¹⁵.



Figuur 7: In 2023 bestaat Vlaamse vloot uit ruim 200.000 PHEV en 135.000 BEV¹⁶.



Figuur 8: T.o.v. begin 2023 groeide aandeel BEV in nieuwe auto's alleen in DK sterker dan in BE⁶.



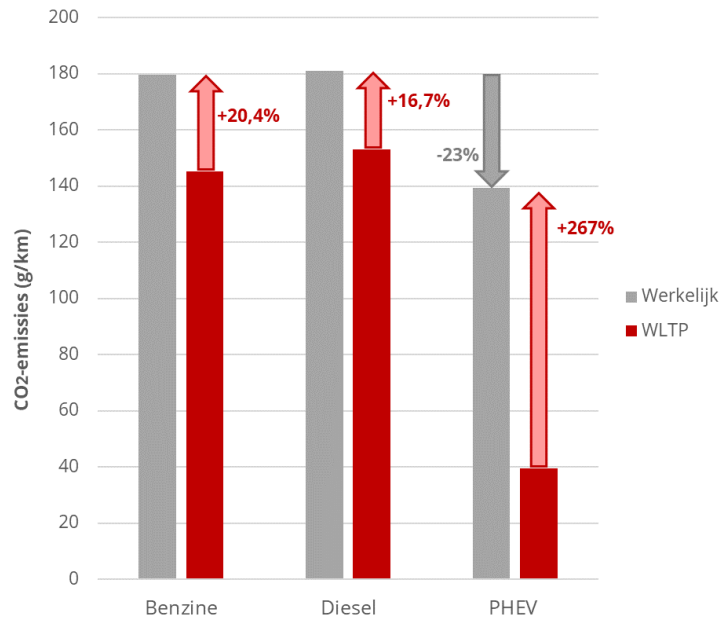
Figuur 9: Op papier zijn PHEV lage emissievoertuigen, in de praktijk is dat niet (steeds) het geval.

Uitstoot van PHEV op de weg ligt ver boven de homologatiewaarden. Elk voertuig dat bestemd is voor de openbare weg moet in de Europese Unie “gehomologeerd” worden. Wanneer een voertuig gehomologeerd is, betekent dat dat het voertuig voldoet aan alle technische en administratieve voorschriften, waaronder milieuvoorschriften met betrekking tot de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes¹⁷. De homologatiewaarden van een voertuig zijn de uitstootwaarden die gemeten worden wanneer dat voertuig een gestandaardiseerde rijcyclus aflegt. Tegenwoordig is dat de zgn. Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP)¹⁸. PHEV zijn in staat om relatief korte trajecten emissievrij af te leggen. De SERV wees er in het verleden reeds op dat de CO₂-emissies van PHEV in de praktijk (veel) hoger waren dan op papier en dat BEV een sterkere garantie bieden op emissiereducties om de Vlaamse klimaatdoelstellingen te halen¹⁹. Een recente studie van de Europese commissie analyseerde meer dan 900.000 voertuigen en becijferde voor de verschillende technologieën het verschil tussen homologatiewaarden (volgens de WLTP-cyclus) en de “werkelijke” uitstoot op de baan. Dat verschil bedraagt voor benzine- en dieselveertuigen resp. +20,4 en +16,7%. PHEV stoten in de praktijk 3,5 maal meer (+267%) uit dan de WLTP-homologatiewaarden. Ze blijken ook slechts 23% minder CO₂-uit te stoten dan conventionele voertuigen (Figuur 10). Die grote kloof voor PHEV is voornamelijk het gevolg van het laadgedrag en gebruikspatronen, waarbij de batterij minder vaak geladen wordt en het voertuig minder in elektrische modus gebruikt wordt dan verondersteld in de WLTP-cyclus²⁰.

⁶ Alleen lidstaten met meer dan 2.500 inschrijvingen van BEV in de periode van januari t.e.m. juli 2024 zijn opgenomen in de figuur.

Emissiekloof tussen homologatie en werkelijkheid lijkt hoger voor bedrijfswagens. Deze afwijkende uitstootcijfers zijn in lijn met eerdere studies die een meerverbruik gaande van een factor 3 (voor particulieren) tot 5 (voor bedrijfswagens) rapporteren. De hogere kloof voor bedrijfswagens zou liggen aan het ontbreken van een financiële prikkel om te laden t.o.v. het tanken. Die prikkel bestaat wel voor particuliere PHEV-eigenaars waarvoor (thuis)laden doorgaans goedkoper is dan benzine of diesel tanken. De verhouding tussen het elektrisch en het thermisch rijden zou voor particulieren 45-49% bedragen vs. 11%-15% voor bedrijfswagens²¹.

Figuur 10: Kloof tussen theoretische en echte uitstoot bijzonder groot voor PHEV²².



Elektrische voertuigen beginnen sinds kort de groei van de fossiele vloot te compenseren.

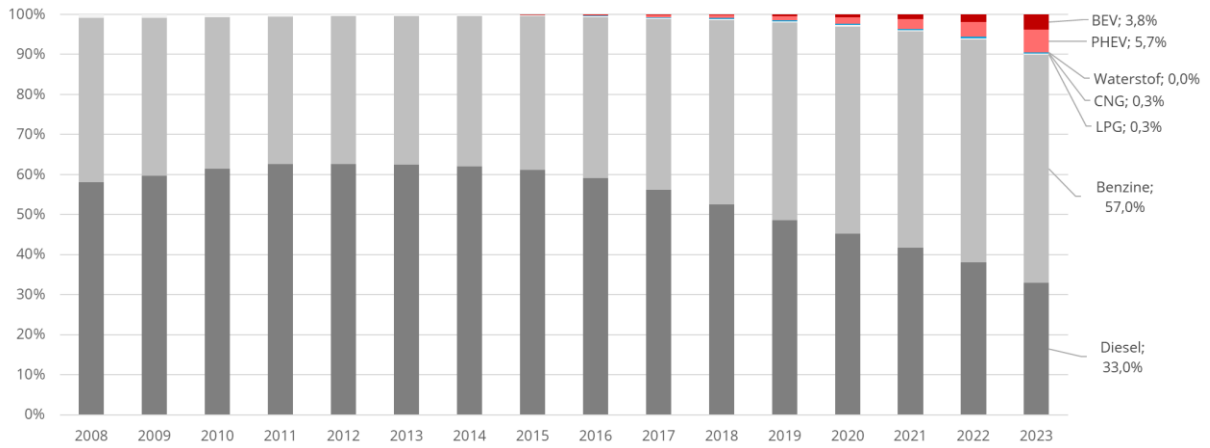
De sterke groei van het marktaandeel van (deels) elektrisch aangedreven voertuigen vertaalt zich ook stilaan in een zichtbaar aandeel van de totale vloot (Figuur 11), ook omdat bedrijfswagens, die vaker en in toenemende mate elektrisch zijn, relatief snel vervangen worden. Desondanks is de totale Vlaamse vloot aan fossiel aangedreven personenwagens⁷ nog even groot als in het jaar 2014. Als alleen zero-emissievoertuigen⁸ -die de scherpste reducties van de Vlaamse ESR-emissies kunnen realiseren- buiten beschouwing gelaten worden, is de Vlaamse vloot aan grotendeels fossiel aangedreven personenwagens⁹ in 2023 zelfs even groot als in 2018 en slechts met ongeveer 15.000 afgenomen sinds het jaar 2019, het jaar met het grootste aantal fossiele voertuigen in de Vlaanderen (Figuur 12). De actualisatie van het VEKP 2021-30 van mei 2023 gaat uit van een versnelling van deze trend en hanteert een streefcijfer van 1.255.000 zero-emissievoertuigen tegen 2030, wat overeen zou komen met ongeveer 34% van een totale vloot van 3,67 miljoen personenwagens²³.

⁷ Hieronder wordt verstaan: diesel, benzine, niet-oplaadbare hybride elektrische voertuigen (HEV).

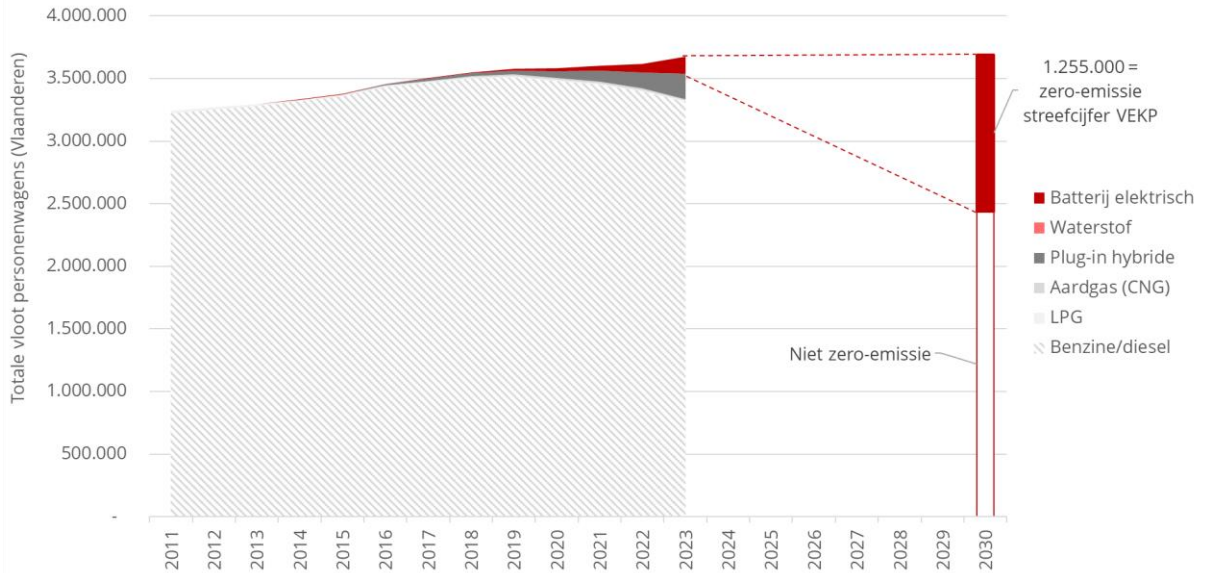
⁸ BEV en waterstofvoertuigen, en dus niet PHEV.

⁹ Diesel, benzine, niet-oplaadbare hybride elektrische voertuigen (HEV) en PHEV.

Figuur 11: Stilaan is het aandeel zero-emissievoertuigen in de totale vloot zichtbaar²⁴.



Figuur 12: Sterke groei zero-emissievoertuigen begint groei fossiele vloot te compenseren²⁵



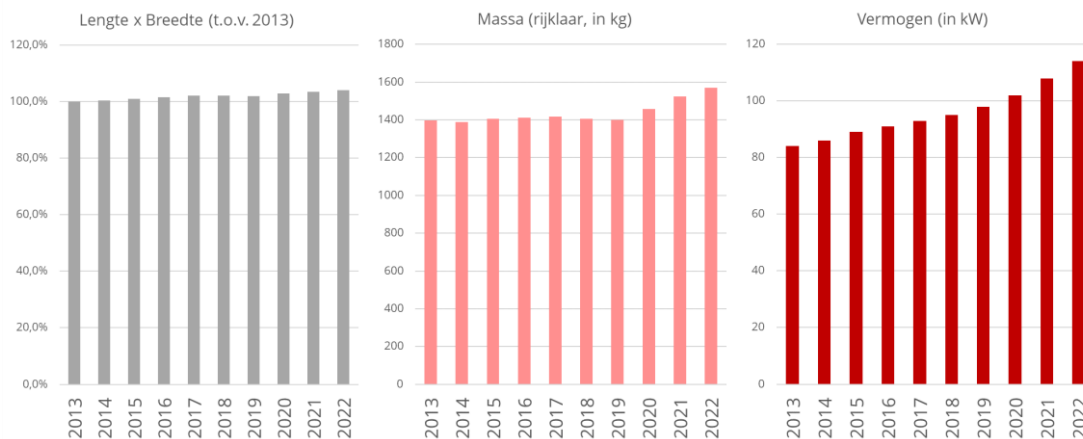
1.4 Auto's worden groter, zwaarder en krachtiger

Voertuigen worden groter en krachtiger, ook de elektrische. De nieuw verkochte voertuigen lijken de laatste jaren groter, maar vooral zwaarder en krachtiger te worden. In België was een nieuw verkocht voertuig in 2022 4% groter (lengte x breedte), maar vooral 12% zwaarder en zelfs 36% krachtiger dan in 2013. Naast een stijgende populariteit van "Sport Utility Vehicles" (SUV's) zou een deel van de verklaring voor de gewichtstoename van de laatste jaren, na een lange stagnatie, te wijten zijn aan het groeiend aandeel PHEV en BEV²⁶. Daarnaast lijkt de trend naar zwaardere en meer krachtige voertuigen zich ook binnen de categorie van elektrische voertuigen voor te doen, met een toenemend aandeel elektrische "grote auto's"¹⁰ en elektrische SUV's. Eenzelfde trend wordt wereldwijd waargenomen, in Noord-Amerika zelfs met een toenemend aantal elektrische pick-ups (Figuur 14).

Zwaardere voertuigen maken ook emissiereductie-inspanning transportsector zwaarder.

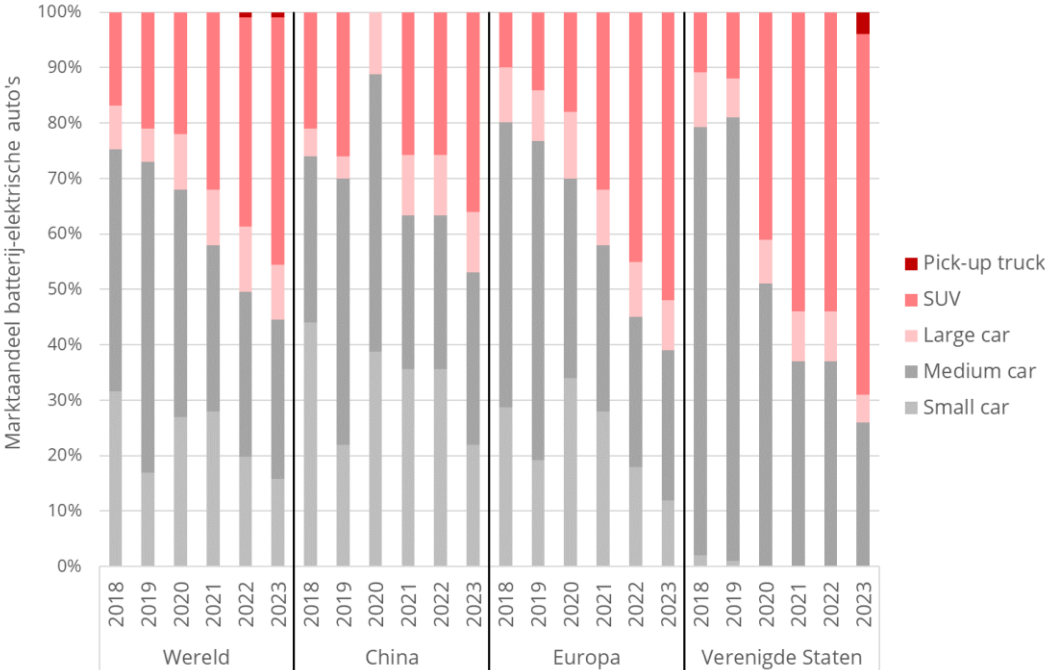
Grotere, zwaardere en krachtigere voertuigen zorgen ervoor dat een deel van de vooruitgang op vlak van energie-efficiëntie en emissiereductie per km tenietgedaan wordt²⁷. Naast een impact op energie-efficiëntie geldt voor elektrische voertuigen dat een zwaarder voertuig voor de zelfde prestaties (i.h.b. rijbereik) meer batterijcapaciteit en dus meer kritieke grondstoffen nodig heeft²⁸. Tegelijkertijd wordt er specifiek voor elektrische voertuigen gewerkt aan lichtere batterij(technologie)en, maar o.a. ook aan de massaproductie van (veel) lichtere motoren die een elektrisch voertuig tientallen kg of, als andere motorgerelateerde componenten in rekening gebracht worden, tot 200 kg lichter zouden kunnen maken²⁹.

Figuur 13: Nieuwe auto's worden in België groter, maar vooral zwaarder en krachtiger³⁰.



¹⁰ Analyse op basis van het gewogen gemiddelde aantal inschrijvingen. Small cars = segmenten A en B. Medium cars = segmenten C en D + SUV A-segment. Large cars = segmenten E en F, *multi-purpose vehicles*, en het SUV B-segment.

Figuur 14: Ook elektrische voertuigen lijken, wereldwijd, groter en zwaarder te worden³¹.



2. Financiële beleidsinstrumenten in transport



Dit hoofdstuk overloopt de belangrijkste Vlaamse (deel 2.1), federale (deel 2.2), Europese (deel 2.3) en stedelijke (deel 2.4) beleidsinstrumenten die via financiële prikkels een invloed hebben of zouden kunnen hebben op de omvang, de samenstelling en het gebruik van de Vlaamse voertuigvloot.

2.1 Vlaanderen – focus op de particuliere markt

Financiële tools genereren/kosten overheidsmiddelen en kunnen doelen helpen bereiken.

Financiële beleidsinstrumenten gericht op de voertuigvloot kunnen, afhankelijk van hun ontwerp en kenmerken, een invloed hebben op de vloot(samenstelling) en de mobiliteitsvraag. Ze kunnen ook, aanvullend op andere beleidsinstrumenten (bv. regulering en normen, infrastructuurinvesteringen, sensibilisering...), een invloed hebben op (het temperen van) congestie, broeikasgas- en andere emissies, infrastructuurnoden... Ze kunnen ook overheidsmiddelen genereren, die al dan niet geormerkt kunnen worden (algemene middelen of transportgerelateerde bestedingen in infrastructuur, verkeersveiligheid, milieu- of klimaatbeleid...), kunnen zorgen voor minderinkomsten (bv. in het geval van kortingen) of vergen net overheidsmiddelen (bv. in het geval van premies).

Vlaamse financiële instrumenten laten zich vooral voelen op de particuliere automarkt.

Het type en aantal van de ingeschreven bedrijfswagens worden sterk beïnvloed door federale beleidsinstrumenten (cf. infra). Dat heeft vooral te maken met het feit dat ze vaak deel uitmaken van het loonpakket, wat via de personenbelasting en de sociale zekerheidsbijdragen een federale bevoegdheid is. Vlaanderen beschikt daarentegen over belangrijke beleidsinstrumenten die meer invloed hebben op de particuliere markt. Op dit moment bestaan deze o.a. uit een aantal belastingen/heffingen³² die oorspronkelijk federaal geregeld werden, maar waarvoor Vlaanderen, als gevolg van de Lambermontakkoorden, sinds 2002 voor bevoegd³³ is en sinds 2011 int³⁴. Wat voertuigen betreft, zijn de fiscale instrumenten die Vlaanderen inzet: de jaarlijkse verkeersbelasting (JVB), de aanvullende verkeersbelasting (voor LPG-voertuigen), de belasting op inverkeerstelling (BIV) en de kilometerheffing (voor vrachtwagens). De premie voor zero-emissievoertuigen vervolledigt het financiële instrumentenpakket.

Fiscale inkomstenerosie dreigt bij grotere doorbraak lage en zero-emissievoertuigen, maar onaangepaste hervorming zou (nodige) doorbraak kunnen afremmen.

Het is gebruikelijk dat overheden de vlootvergroening trachten te ondersteunen door kortingen of vrijstellingen te voorzien voor zero-emissie (en/of lage emissie) voertuigen. In alle EU-lidstaten gelden financiële voordelen voor de aankoop en/of het gebruik van zero-emissievoertuigen, al kan de hoogte en de vorm ervan uiteraard sterk verschillen³⁵. In Vlaanderen geldt bijvoorbeeld een vrijstelling van belasting op inverkeerstelling en jaarlijkse verkeersbelasting voor zero-emissievoertuigen. Ook PHEV genieten, dankzij hun lage CO₂-homologatiewaarden, van een lager tarief op de Vlaamse verkeersbelastingen (cf. deel 2.1). Ook in de buurlanden en de andere gewesten gelden kortingen en vrijstellingen, al wordt er op verschillende plaatsen nagedacht over aanpassingen (in de berekening) van de verkeersfiscaliteit en worden sommige kortingen en vrijstellingen geleidelijk

afgebouwd. Daarbij is het doorgaans de betrachting om de inkomsten niet te sterk te laten eroderen en een eerlijke bijdrage van de verschillende voertuigeigenaars te behouden. Wanneer de fiscaliteit die geldt voor verschillende soorten zero-emissie of lage emissievoertuigen aangepast en verder gedifferentieerd wordt, is dat doorgaans op basis van kenmerken zoals o.a. prijs, vermogen en massa. Naast dergelijke differentiatie en het behoud van voldoende fiscale inkomsten, worden te snelle en/of te forse ingrepen veelal vermeden zodat de verdere vergroening van de vloot niet afgeremd wordt door een negatieve impact op de TCO van zero-emissievoertuigen t.o.v. de TCO van andere voertuigtypes (cf. delen 2 en 3).

Jaarlijkse verkeersbelasting: exhaustief maar complex

Stapsgewijs hervormde en vergroende Vlaanderen de jaarlijkse verkeersbelasting voor auto's. Bij overdracht van de bevoegdheden met betrekking tot verkeersfiscaliteit naar Vlaanderen bleef de bepaling van de tarieven van de JVB aanvankelijk ongewijzigd ten opzichte van de eerdere federale bepalingen. Die waren volledig gebaseerd op de fiscale paardenkracht (fiscale PK of FPK) van de voertuigen³⁶. Later volgden een aantal aanpassingen, meestal met de bedoeling om de tariefbepaling groener of rechtvaardiger te maken³⁷:

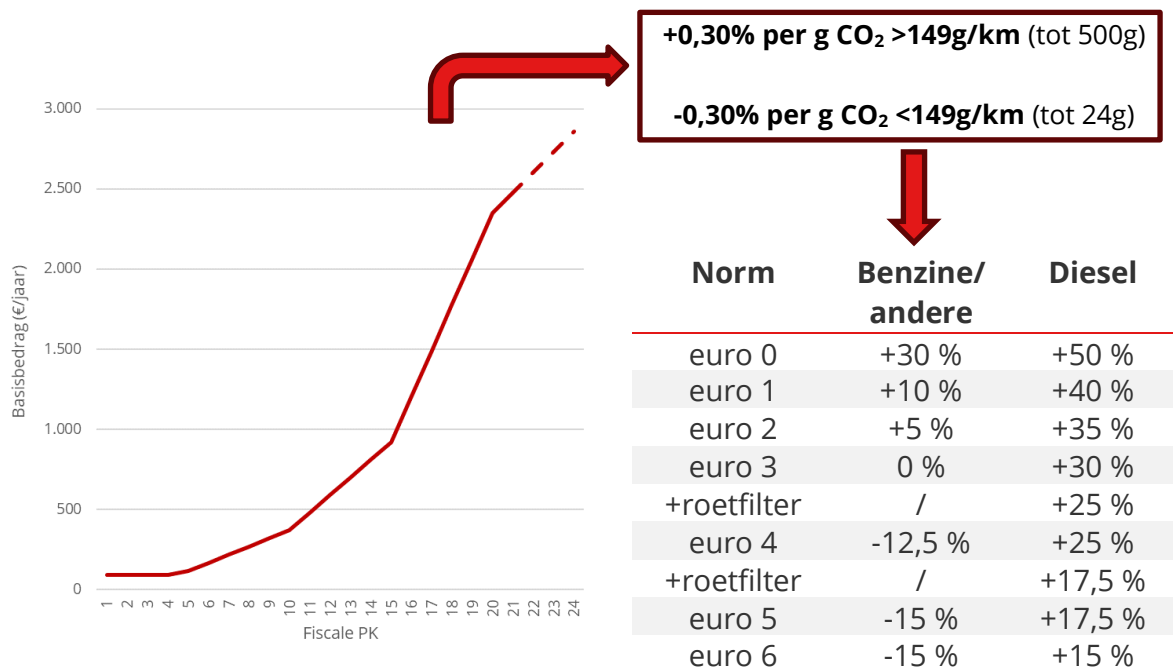
- Sinds januari 2016 wordt voor de bepaling van de JVB voor personenwagens (en sinds juli 2017 voor lichte vrachtauto's) naast de fiscale PK's ook rekening gehouden met de **CO₂-uitstoot, de euronorm en het brandstoftype**. Daarnaast worden batterij elektrische en waterstof, plug-in hybride, CNG- en LNG aangedreven voertuigen voor de volledige levensduur van de auto vrijgesteld van de JVB³⁸. De impact van deze aanpassingen op de inkomsten is vooralsnog beperkt (cf. infra).
- Sinds juli 2017 wordt voor **oldtimers**, waarvoor een forfaitaire belasting geldt, de leeftijdsgrens stapsgewijs opgetrokken van 25 naar 30 jaar. De budgettaire impact van deze hervormingen is eerder beperkt³⁹.
- Sinds januari 2021 wordt niet meer de NEDC-, maar de meer realistische **WLTP**-homologatiewaarde gehanteerd voor de berekening van de jaarlijkse verkeersbelasting¹¹. Dat gebeurde budgetneutraal. De vrijstelling voor plug-in hybride en CNG-voertuigen werd in 2021 stopgezet⁴⁰. Dat zorgde voor een beperkte meeropbrengst van 0,86 mln euro.
- Sinds januari 2023 bedraagt de forfaitaire belasting voor **oldtimers** niet meer 31,61 euro (niet-geïndexeerd) maar 90,90 euro/jaar (+8,7 mln euro inkomsten). Sindsdien vallen **pick-ups** voor particulier gebruik ook niet meer onder het gunstregime van lichte vracht maar wel onder het normale belastingregime voor personenwagens¹². De impact van de afschaffing van het gunstregime voor pick-ups van particulieren is moeilijker in te schatten omwille van eventuele gedragswijzigingen maar de verwachte, budgettaire impact lijkt eveneens beperkt te blijven.

¹¹ De New European Driving Cycle (NEDC) is een homologatiecyclus die gebruikt werd voor de bepaling van het verbruik en de uitstoot van voertuigen. Omdat het gebruik maakte van weinig realistische acceleratie- en snelheidsprofielen leverde het weinig realistische, onderschatte verbruiks- en emissiewaarden. Daarom werd in 2017 via Verordening 2017/1151 beslist om geleidelijk over te stappen naar de meer realistische Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure (of WLTP). Sinds 2021 gelden voor alle nieuwe personenwagens en bestelwagens die op de Europese markt gezet worden enkel nog de WLTP-waarden.

¹² De SERV publiceerde in april 2022 een advies met betrekking tot onder meer deze specifieke aspecten van de Vlaamse verkeersfiscaliteit: Advies diverse fiscale bepalingen. <https://www.serv.be/serv/publicatie/advies-diverse-fiscale-bepalingen-0>.

Complexe JVB-formule is mix van fiscale PK, CO₂, brandstof en uitstoot luchtpolluenten. De JVB gebruikt de fiscale PK om een basisbedrag te bepalen. Van 1/7/2024 tot 30/6/2025 loopt dat (geïndexeerd) basisbedrag van 91,68 euro/jaar voor ≤4 FPK op naar 2.347,68 euro/jaar voor 20 FPK, waarna er 127,92 euro/jaar per bijkomende FPK bijgeteld wordt⁴¹. Dat bedrag wordt dan verder gedifferentieerd in functie van een aantal factoren⁴², met name: CO₂-uitstoot¹³, brandstof en euronorm¹⁴ van het voertuig. Naarmate een voertuig meer of minder CO₂ uitstoot dan 149 g/km betaalt de eigenaar 0,3% meer resp. minder voor iedere g CO₂/km (met binnen de minimum- en maximumlimieten van 24 g resp. 500 g CO₂/km. Voorts wordt een (positieve of negatieve) luchtkwaliteitsfactor toegepast in functie van de emissienorm waartoe het voertuig behoort. Er worden strengere factoren toegepast voor diesel- dan voor benzine-(of LPG/CNG-)voertuigen (Figuur 15). Op de verkeersbelasting die het Vlaamse Gewest heft, wordt voor de gemeenten een opdecim (10%) geheven. Als de gemeente deel uitmaakt van een agglomeratie wordt 20 % van de opbrengst van die opdecim toegekend aan die agglomeratie⁴³. Ten slotte, is er minimumbelasting voor de JVB voorzien (met uitzondering van vrijgestelde voertuigen). Die wordt jaarlijks geïndexeerd en bedraagt tot 30/6/2025 57,40 euro⁴⁴.

Figuur 15: Fiscale PK, CO₂-uitstoot, brandstof en euronorm bepalen JVB (auto's).



¹³ Volgens de op dit moment geldende homologatiewaarde, nl. volgens de WLTP-homologatiecyclus. Nu geldt 149 g CO₂/km als drempelwaarde. Voor voertuigen ingeschreven voor 1 januari 2021 was de drempelwaarde, gebaseerd op de minder realistische NEDC-homologatiecyclus, 122 g CO₂/km.

¹⁴ De euronormen zijn de Europese emissiestandaarden voor nieuwe voertuigen. Hoe hoger de euronorm, hoe recenter en hoe strenger ze zijn voor de uitstoot van luchtpolluenten van die nieuwe voertuigen. Ze hebben dus betrekking op gassen die de luchtkwaliteit impacteren (en niet op broeikasgassen). Voor personenwagens is op dit moment de euro 6-norm van toepassing. De euro 7-norm werd begin 2024 goedgekeurd door de Europese Raad en Parlement en treedt binnen een drietal jaar in voege.

Rekenvoorbeelden:

VW Golf 1,6 TDi 2020			
Basisbedrag	109 g CO ₂ /km	Euro 6 – Diesel	Opdeciem
9 FPK	(30g onder 149g CO ₂ /km)		
	-12%	+15%	+10%
319,44 euro	281,11 euro	323,27 euro	355,60 euro = JVB
VW Golf 1,0 TSi 2020			
Basisbedrag	110 g CO ₂ /km	Euro 6 – Benzine	Opdeciem
6 FPK	(29g onder 149g CO ₂ /km)		
	-11,7%	-15%	+10%
165,96 euro	146,54 euro	124,56 euro	137,01 euro = JVB

Belasting op inverkeerstelling: moeilijke (auto)vergelijking voor de kopers

Vlaanderen stuurde BIV in 2012 al bij om ze te vergroenen. Sinds 2011 int de Vlaamse Belastingdienst de verkeersbelastingen, daarvoor gebeurde dat op het federale niveau⁴⁵. Reeds in 2012 werd de BIV een eerste keer hervormd. Sindsdien houdt de berekeningswijze, analoog aan de later doorgevoerde Vlaamse hervorming van de JVB, naast de fiscale PK's en de leeftijd van het voertuig ook rekening met de CO₂-uitstoot, de euronorm en het brandstoftype. Daarnaast werden ook een aantal vrijstellingen voorzien, onder meer voor batterij elektrische, plug-in hybride en waterstof aangedreven voertuigen. Die verbeterden de TCO van deze voertuigen, maar die leken op zich (nog) niet te volstaan voor een grote groei van het aandeel van die voertuigen bij particulieren (cf. deel 1.3 en 2.2)⁴⁶.

Verdere hervormingen moesten naast vergroening ook ontvangstenrosie tegengaan. Hoewel de hervorming van 2012 als budgetneutraal werd geraamd, vallen de ontvangsten uit de BIV terug van gemiddeld 217 mln euro per jaar in de periode 2009-2011 (voor de hervorming) naar 193,5 mln euro in 2015. Verdere hervormingen volgden, onder meer om deze erosie tegen te gaan, om verder te vergroenen en om een zekere consistentie met de JVB te houden:

- In 2016 werd een hervorming van de BIV doorgevoerd waarbij wagens, in het bijzonder **dieselveertuigen**, zwaarder belast werden. Voorts bleef de vrijstelling voor PHEV gelden, maar enkel als de uitstoot lager is dan 50 g CO₂/km. De BIV-ontvangsten stegen na deze hervorming, van 224,7 mln euro in 2016 naar 295,9 mln euro in 2019, sterker dan de aanvankelijk geraamde stijging van 41 mln euro⁴⁷.
- Sinds juli 2017 wordt voor **oldtimers**, waarvoor een forfaitaire belasting geldt, de leeftijds-grens stapsgewijs opgetrokken van 25 naar 30 jaar. De budgettaire impact van deze hervormingen is in eerste instantie beperkt.
- Sinds januari 2021 wordt, net als voor de JVB, niet meer de NEDC, maar de meer realistische WLTP-homologatiewaarde gehanteerd voor de berekening van de BIV. Sindsdien werd ook de vrijstelling voor **PHEV** (met uitstoot tot 50 g CO₂/km) en CNG¹⁵-voertuigen opgeheven⁴⁸.

¹⁵ Voor CNG (en LNG) was de vrijstelling eigenlijk een korting die gold tussen juli 2017 en december 2020, maar de facto kwam die meestal neer op een vrijstelling aangezien de korting overeenkwam met het bedrag van de BIV tot op een hoogte van maximaal 4.000 euro

- Sinds januari 2023 zijn **pick-ups** voor particulier gebruik niet meer vrijgesteld van BIV (cf. lichte vracht) maar vallen ze onder de categorie personenwagens.

BIV is complexe mix van parameters die autokoper moeilijk kan lezen. Aangezien de BIV eenmalig en doorgaans kort na de aankoop van een voertuig moet betaald worden biedt ze het potentieel om de keuze van de potentiële koper te sturen. Voor voertuigen die voor het eerst ingeschreven werden na januari 2021, wordt de Vlaamse BIV berekend volgens de formule in Figuur 16⁴⁹. De rekenformule met diverse, variabele parameters is complex. De Vlaamse Belastingdienstsportaal biedt wel een online-rekentool⁵⁰ aan waar de belastingen automatisch berekend kunnen worden voor zover de gebruiker over alle nodige parameters beschikt. Door het samenspel van alle parameters in de BIV-formule is het voor een potentiële autokoper echter niet altijd gemakkelijk te weten welke parameters de grootste invloed hebben op de belasting die van toepassing is op het voertuig dat hij of zij eventueel zou willen aanschaffen, noch welk signaal de overheid ermee wenst te geven.

Figuur 16: Met meer parameters en meer uitzonderingen is BIV-formule nog complexer dan de JVB.

$BIV = \left(\frac{CO_2 * f * q}{246} \right)^6 * 4500 + c] * LC$	
<p>Waarbij:</p>	
CO ₂ =	gehomologeerde CO ₂ -uitstoot gemeten volgens geldende EU-regelgeving
f =	0,88 voor voertuigen aangedreven door LPG; 0,93 voor voertuigen aangedreven door aardgas/CNG; 0,744 voor voertuigen aangedreven door zowel aardgas als benzine, als ze als benzinevoertuigen gehomologeerd zijn; 1 voor andere voertuigen (benzine, diesel, incl. PHEV)
q =	factor i.f.v. EU-emissienormen voor 2025 en 2030; q is gelijk aan 1,07 in 2021 en wordt jaarlijks verhoogd met 0,035 vanaf 2022;
c =	constante (luchtcomponent) i.f.v. euronorm en brandstofsoort, die jaarlijks geïndexeerd wordt. Tot juli 2025 bedraagt "c" voor voertuigen aangedreven met: <ul style="list-style-type: none"> - diesel: 592,33 € voor euro 6 oplopend tot 3.734,98 € voor euro 0 voertuigen - benzine en andere brandstoffen (LPG, CNG): van 26,89 € voor euro 6 tot 1.485,54 € voor euro 0 voertuigen
LC =	leeftijdscorrectie i.f.v. de ouderdom van het voertuig 100% voor nieuwe voertuigen en neemt af met 10% per jaar sinds de eerste inschrijving, tot het minimum van 10% na 9 jaar/108 maanden.
<p>Ten slotte, geldt voor de BIV een minimum- en een maximumtarief. Die bedragen sinds 1/07/2024 respectievelijk 54,75 euro en 13.694,25 euro en worden jaarlijks geïndexeerd⁵¹.</p>	

Motivatie voor BIV-korting voor fossiele CNG- en LPG-voertuigen is onduidelijk. Het is niet duidelijk waarom voertuigen die aangedreven worden door de fossiele brandstoffen CNG of LPG via de factor "f" nog een korting krijgen ten opzichte van analoge benzinevoertuigen¹⁶ die verder exact dezelfde emissiewaarden vertonen (zelfde CO₂-emissies en zelfde euronorm). Wel zorgen deze uitzonderingen voor meer complexiteit in de berekening en vergelijking van de BIV-kosten door een particulier die een voertuig wilt aanschaffen.

Aanvullende verkeersbelasting: aanvullende complexiteit met onduidelijk doel

Het is onduidelijk waarom LPG-voertuigen nog anders behandeld worden. In 2023 bestond de totale Vlaamse vloot aan LPG-wagens uit ongeveer 10.000 voertuigen, of 0,3% van het totaal van 3,7 miljoen⁵². Deze voertuigen worden, zowel voor wat betreft de BIV als de JVB, anders behandeld dan de andere fossiel aangedreven voertuigen op benzine of diesel (cf. supra). De Vlaamse regelgeving bevat een aantal vrijstellingen en kortingen die een duidelijk doel beogen. Zo zijn er vrijstellingen voor zero-emissievoertuigen (vergroening)⁵³ en krijgen bepaalde doelgroepen een korting omwille van het specifieke gebruik van de voertuigen (bv. openbaar vervoer en bezoldigd personenvervoer, auto's van personen met een handicap, ziekenwagens, internationale organisaties...). Daarnaast werd de regelgeving in het verleden reeds vereenvoudigd door een aantal kortingen en vrijstellingen af te schaffen (bv. vrijstellingen voor CNG en plug-in hybrides of kortingen voor voertuigen die uitsluitend binnen havengebieden actief zijn⁵⁴). Het is niet duidelijk waarom de uitzonderingen in de behandeling van LPG-voertuigen van toepassing blijven, terwijl ze voldoen aan dezelfde emissienormen als benzinevoertuigen.

Aanvullende verkeersbelasting en BIV-/JVB-kortingen voor LPG werken elkaar tegen. Specifiek voor LPG-wagens geldt een "Aanvullende verkeersbelasting" gebaseerd op de fiscale PK⁵⁵. Voor diezelfde LPG-voertuigen geldt ook een specifieke korting op de JVB, die oorspronkelijk 100 euro/jaar bedroeg en als gevolg van indexering, sinds juli 2023 opgelopen is tot 126,12 euro/jaar⁵⁶. De aanvullende belasting en de kortingen op de JVB (en de BIV) zorgen voor extra fiscale complexiteit en lijken elkaar bovendien tegen te werken of (deels) teniet te doen (Tabel 1). Voor leasingwagens, waarvan de BIV bepaald wordt aan de hand van het aantal fiscale PK, geldt ook een korting op de BIV van 298 euro als ze bij inschrijving uitgerust zijn met een LPG-installatie, ongeacht het fiscaal vermogen van het voertuig⁵⁷.

Tabel 1: Voor LPG-auto's geldt in Vlaanderen 100 euro korting én aanvullende verkeersbelasting.

Fiscaal vermogen (FPK)	Korting JVB	Aanvullende verkeersbelasting (LPG)
0 - 7	-126,12 euro/jaar	+89,16 euro/jaar
8 - 13	-126,12 euro/jaar	+148,68 euro/jaar
14 - 20	-126,12 euro/jaar	+208,20 euro/jaar

¹⁶ Een verschillende tarifiering tussen diesel- en benzinevoertuigen die voldoen aan dezelfde euronorm kan eventueel wel verklaard worden doordat emissiegrenswaarden voor eenzelfde euronorm verschillend zijn voor diesel- en benzinevoertuigen¹⁶. De emissiegrenswaarden voor benzine-, LPG- en CNG-voertuigen die voldoen aan eenzelfde euronorm zijn echter exact dezelfde.

Kilometerheffing... voor vrachtwagens

Een kilometerheffing is sinds 2016 van toepassing op vrachtwagens. De (slimme) kilometerheffing is een vaak genoemde maatregel om de mobiliteitsstromen te sturen en om de belastingen af te stemmen op de externe kosten die weggebruikers veroorzaken. Sinds april 2016 kennen Vlaanderen en de andere gewesten een systeem van kilometerheffing. De km-heffing is enkel van toepassing op vrachtwagens (>3,5 ton) waarvan de eigenaars een heffing betalen voor het gebruik van de autosnelwegen en bepaalde gewest- en gemeentewegen in België⁵⁸. De hoogte van deze km-heffing voor vrachtwagens is niet gedifferentieerd op basis van tijd (de tarieven zijn vast) en beperkt gedifferentieerd op basis van locatie (betold vs. niet-betold wegennet). De differentiatie op basis van voertuigtype gebeurt in functie van de euronorm en de massa van de vrachtwagen (3,5-12 ton; 12-32 ton; <32 ton)⁵⁹. Zowel Belgische als buitenlandse vrachtwagen-eigenaars betalen zo voor het gebruik van een deel van ons wegennet. Op Belgisch niveau is iets meer dan de helft van deze ontvangsten afkomstig van het gebruik van vrachtwagens met buitenlandse nummerplaten, en dit aandeel blijft in de loop van de tijd stabiel (Tabel 2).

Tabel 2: Vrachtwagens met buitenlandse nummerplaten zorgen voor >50% van de ontvangsten⁶⁰

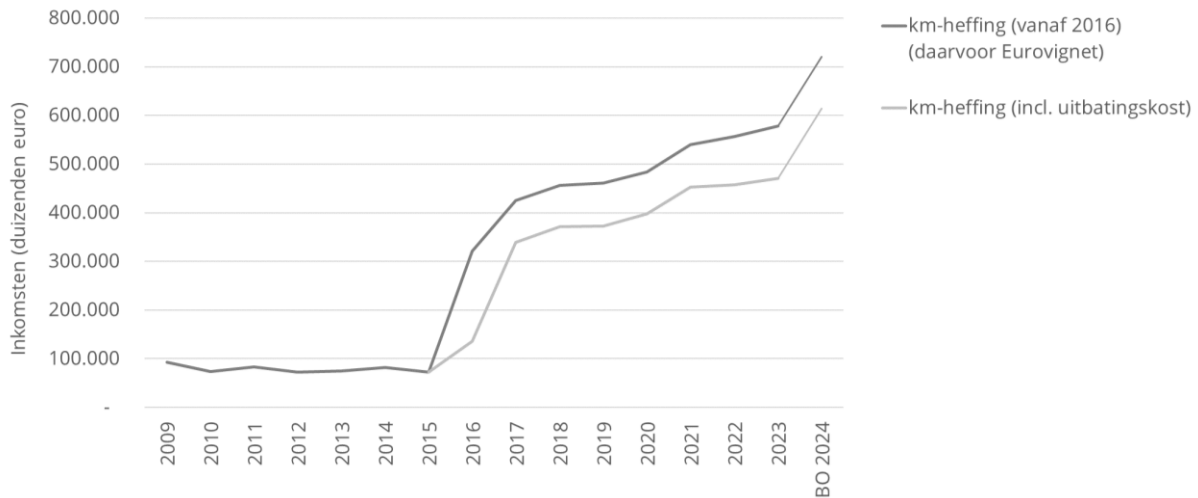
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Belgische nummerplaten (%)	45,9%	46,7%	46,9%	47,2%	46,6%	46,7%	46,2%
Buitenlandse nummerplaten (%)	54,1%	53,3%	53,1%	52,8%	53,4%	53,3%	53,8%

Kilometerheffing zorgt voor belasting van gebruik, belastingen op bezit deels afgeschaft.

De invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens werd in Vlaanderen gecombineerd met de afschaffing van het Eurovignet voor alle vrachtwagens en de afschaffing van de jaarlijkse verkeersbelasting voor vrachtwagens tussen 3,5 en 12 ton. Vrachtwagens boven de 12 ton betalen, conform de geldende verplichtingen uit EU Richtlijn 1999/62/EG, wel jaarlijkse verkeersbelasting in functie van het aantal assen en de soort ophanging van het voertuig⁶¹. De ontvangsten van de kilometerheffing in 2016 bedragen 312,8 mln euro, terwijl de minderopbrengsten door het afschaffen van het Eurovignet en de jaarlijkse verkeersbelasting voor vrachtwagens tussen 3,5 en 12 ton wordt geraamd op 88,6 mln euro. Daarnaast zijn er ook kosten voor de werking en investeringen van VIAPASS (uitbating van de kilometerheffing). Deze uitgaven bedroegen in 2016 (o.a. door de duurdere opstartfase 177,0 mln euro). Hierdoor is het netto-effect voor de ontvangsten in 2016 dus 47,2 mln euro¹⁷. Vanaf 2017 daalden de kosten en stegen de netto-ontvangsten: in 2019 tot 372,7 mln euro, in 2023 tot 470 mln euro en bij de begrotingsopmaak 2024 tot 614,3 mln euro (Figuur 17)⁶².

¹⁷ Met de invoering van de kilometerheffing is het engagement genomen om netto-opbrengsten (deels) toe te bedelen aan infrastructuurprojecten en flankerend beleid (opleiding van chauffeurs, ...).

Figuur 17: km-heffing voor vrachtwagens levert toenemende bijdrage aan Vlaamse begroting.



Reeks aanpassingen beïnvloed(d)en de overheidsinkomsten uit de kilometerheffing. Die aanpassingen hebben betrekking op tarieven per km, de omvang van het betolde wegennet en kortingen voor emissievrije vrachtwagens:

- **Tarieven van de kilometerheffing evolueren met de tijd.** De oorspronkelijke berekeningswijze van de kilometerheffing werd in het programmadecreet bij de begroting 2020 aangepast: het basistarief stijgt van 0,113 euro/km naar 0,13 euro/km en de component gewicht wordt in de berekeningswijze minder belangrijk⁶³, wat naar schatting een meerontvangst van 29 mln euro betekent⁶⁴.
- **Het betolde wegennet breidt uit.** Na beperktere uitbreidingen in het verleden⁶⁵, zorgt de uitbreiding van 2024 voor een toename van het betolde wegennet tot 3.124 km (+686 km)⁶⁶. Deze uitbreiding zou een positief effect van 96 mln euro hebben op de ontvangsten voor 2024, bestaande uit 81 mln euro via een eerste uitbreiding vanaf 1 januari 2024 en bijkomend 15 mln euro via een tweede uitbreiding vanaf. Na overleg met de sector besliste de Vlaamse regering uiteindelijk om niet door te gaan met de tweede uitbreiding die voorzien was vanaf 1 juli 2024⁶⁷.
- **Emissievrije vrachtwagens krijgen korting.** Ter ondersteuning van de transitie van fossiel vrachtvervoer naar emissievrij vrachtvervoer hoeven emissievrije voertuigen tot 4,25 ton tot eind 2029 helemaal geen kilometerheffing te betalen. Andere, zwaardere emissievrije voertuigen worden tot eind 2025 volledig vrijgesteld en genieten daarna ook nog van een vrijstelling van de milieucomponent van de km-heffing. De vrijstelling op de rest van de heffing wordt jaarlijks met 20% afgebouwd en loopt eind 2029 af⁶⁸. Op dit moment is het aandeel van de emissievrije vrachtwagens in de totale vloot (en in de nieuwverkoop) nog verwaarloosbaar⁶⁹, zeker voor de zwaardere vrachtwagens. Het is nog niet duidelijk hoe dat aandeel tegen 2029 (het einde van de gedeeltelijke vrijstelling) juist zal evolueren. Daar zal de verhouding van de TCO van emissievrije vrachtwagens t.o.v. conventionele vrachtwagens een belangrijke rol in spelen. Doordat het aandeel emissievrije vrachtwagens nog een aantal jaar beperkt zal blijven, valt op korte termijn dus niet te verwachten dat deze maatregel een sterk negatieve impact zal hebben op de inkomsten van de km-heffing. De meerjarenraming van de Vlaamse overheid gaat, bij ongewijzigd beleid, integendeel zelfs uit van een verdere stijging tot minstens 2028⁷⁰.
- **Een CO₂-differentiatie in de kilometerheffing.** De differentiatie is toegelaten door de nieuwe Europese Tolrichtlijn en zou, volgens de Visienota met Bijkomende

klimaatmaatregelen die de Vlaamse regering publiceerde in de aanloop naar COP26 Glasgow, doorgevoerd worden⁷¹

Kilometerheffing werd onderzocht voor lichte voertuigen en personenwagens. Het Vlaams regeerakkoord 2014-2019 ambieerde het “onderzoeken of en onder welke voorwaarden op termijn en op budgetneutrale wijze een kilometerheffing voor personenwagens kan worden ingevoerd.”. De toenmalige Vlaamse regering gaf daarom een consortium als opdracht om te onderzoeken welk systeem van wegenheffing haalbaar en wenselijk is⁷². Daarbij werd uitgegaan van 3 gelijkwaardige doelstellingen voor een toekomstig systeem van wegenheffing:

- het verminderen van de filedruk;
- het principe ‘de gebruiker betaalt’, belastingen op bezit verschuiven naar gebruik van een wagen;
- het principe ‘de vervuiler betaalt’ – de externe kosten van wagengebruik (filekost, geluidshinder, milieukost, ...) worden verhaald op wie effectief vervuult.

Er werd ook bekeken in welke mate een systeem van wegenheffing kan bijdragen aan een taxshift. De studie werd in juli 2017 opgestart en de oplevering ervan werd op 13 december 2019 als Mededeling aan de Vlaamse regering bekendgemaakt⁷³. Sindsdien werd eind 2021, in de context van de Visienota met Bijkomende klimaatmaatregelen die de Vlaamse regering publiceerde in de aanloop naar COP26 Glasgow⁷⁴, verder onderzoek aangekondigd met betrekking tot:

- “Onderzoek sturende verkeersfiscaliteit”, waarbij fiscaliteit als sturend instrument ingezet wordt voor klimaat en mobiliteit, maar waar de ontvangsten ook op peil gehouden worden;
- “Verkennd juridisch en technisch onderzoek kilometerheffing bestelwagens”, met aandacht voor eventuele differentiatie/vrijstellingen voor bepaalde beroepssectoren;
- “Aanmoediging emissievrij vrachtvervoer door gunstig belastingsregime”, waarbij emissievrij vrachtvervoer vrijgesteld wordt van de milieucost van de kilometerheffing.

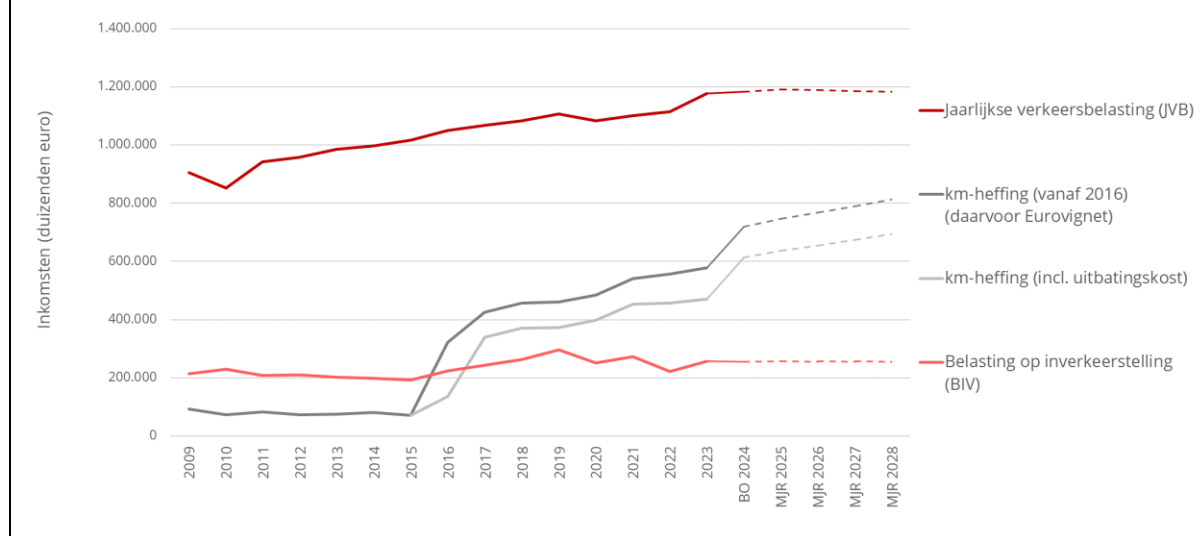
Dat studiewerk werd inmiddels uitgevoerd en werd in 2023 afgerond, maar is (nog) niet publiek beschikbaar⁷⁵. Wat betreft personenwagens of bestelwagens is het verder onduidelijk of er zich nog ontwikkelingen hebben voorgedaan en wat de eventuele volgende stappen zouden kunnen zijn. De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) bereikte recent een principeakkoord over een doelgerichte, gedifferentieerde en sociaal rechtvaardige gebruiksheffing voor personenvervoer en publiceerde in dat kader een “Advies naar een algemene kilometerheffing”⁷⁶.

Verkeersfiscaliteit is belangrijke Vlaamse inkomstenbron maar zal afnemen bij ongewijzigd beleid. De kilometerheffing voor (binnen- en buitenlandse) vrachtwagens is verantwoordelijk voor een toenemend aandeel van de Vlaamse inkomsten uit verkeersbelastingen, maar de JVB en BIV leveren met meer dan 1,4 mld euro in 2023 nog steeds een belangrijke bijdrage aan de Vlaamse begroting. Bij ongewijzigd fiscaal beleid zullen de inkomsten uit verkeersbelastingen en de accijnzen op fossiele brandstoffen door de elektrificatie dalen⁷⁷. In het verleden werd doorgevoerd gezocht naar een balans tussen een sturing in de richting van de vergroening van de voertuigvloot enerzijds en het bewaken van de belangrijke inkomsten uit verkeersfiscaliteit anderzijds. Gezien de toenemende elektrificatie zal deze afweging in de komende jaren onvermijdelijk verder gemaakt moeten worden (Figuur 18).

Figuur 18: Autofiscaliteit zoekt balans tussen vergroening en op peil houden van de inkomsten.

JVB en BIV voornaamste Vlaamse verkeersontvangsten, maar km-heffing wint aan belang. De JVB, die zowel voor auto's als voor vrachtwagens boven de 12 ton maximaal toegelaten massa (MTM) geldt, levert de grootste bijdrage aan de Vlaamse ontvangsten uit de verkeersfiscaliteit. Sinds 2009 namen ze toe van 905 mln tot 1,18 mld euro in 2024 (+30%). De BIV vormt een relatief stabiele inkomstenstroom die sinds 2009 fluctueert tussen de 200 en 300 mln euro/jaar. In de periode 2020-2023 fluctueerden de ontvangsten wel wat sterker door de crisissen die elkaar opvolgden. Over het algemeen is de BIV, als *eenmalige* belasting op de inverkeerstelling van een voertuig, gevoeliger aan de economische conjunctuur dan de *jaarlijkse* verkeersbelasting. De ontvangsten van de km-heffing namen sinds de invoering gestaag toe, als gevolg van tariefverhogingen en uitbreidingen van het betolde wegennet. Voor 2024 (begrotingsopmaak) worden ze geschat op 720 mln euro. In de meerjarenraming 2023-2028⁷⁸ (MJR) van de Vlaamse overheid wordt, bij constant beleid, rekening gehouden met een piek van de JVB in 2025 (1,19 mld euro), waarna het zou stabiliseren of zeer traag zou beginnen dalen tot -minstens- 2028 (1,18 mld euro)¹⁸. Hetzelfde geldt voor de BIV (piek in 2025 op 257,9 mln euro, waarna een trage daling ingezet wordt naar 255,7 mln euro in 2028)¹⁹. De inkomsten van de km-heffing voor vrachtwagens zouden daarentegen wel blijven toenemen tot minstens 2028 (812,8 mln euro)²⁰ en dus verder aan relatief belang winnen (Figuur 19). Tegen 2028, in het scenario van de meerjarenraming met ongewijzigd beleid, zou de km-heffing 36% van de Vlaamse verkeersinkomsten te genereren (Figuur 20).

Figuur 19: JVB blijft, ondanks groeiend belang km-heffing, grootste ontvangstenbron²¹.



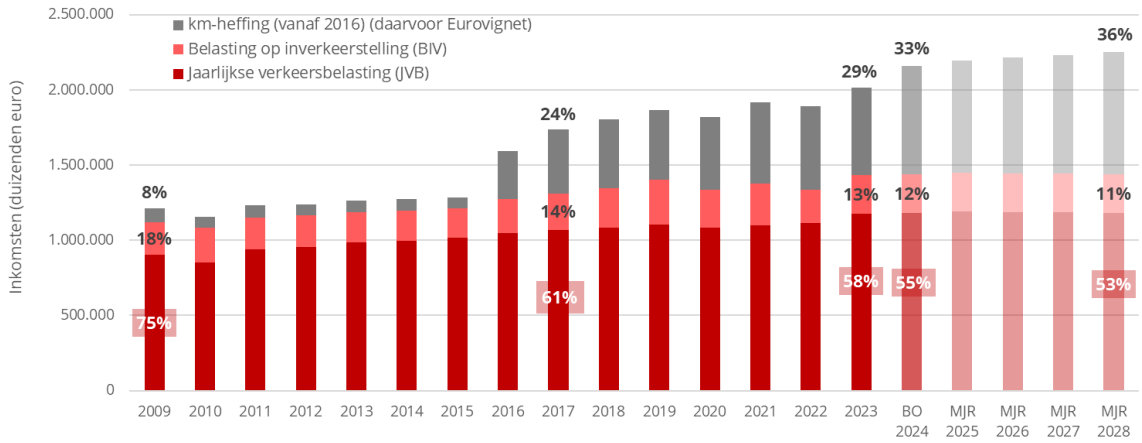
¹⁸ De MJR stelt: "De ontvangsten uit de jaarlijkse verkeersbelasting evolueren in functie van de inflatie (CPI). Er wordt geen groei van het wagenpark verondersteld. De vergroening van het wagenpark wordt verondersteld een negatief effect te hebben op de ontvangsten van - 2,8% per jaar." Er wordt geen verdere informatie gegeven over de veronderstelde evolutie van het wagenpark en in het bijzonder over de veronderstelde doorbraak van zero-emissievoertuigen.

¹⁹ De MJR stelt: "De ontvangsten uit de belasting op inverkeerstelling worden jaarlijks geïndexeerd (CPI). De index wordt toegepast op 40% van de ontvangsten aangezien in de tariefformule enkel de luchtcomponent wordt geïndexeerd. Er wordt geen effect van de vergroening op het gemiddelde tarief verwacht. De assumptie is dat de jaarlijkse verhoging van de CO₂-factor in het tarief het effect van de vergroening zal compenseren. Er wordt rekening gehouden met een daling van het aantal belastbare inverkeerstellingen met 1% per jaar." Er wordt geen verdere informatie gegeven over de veronderstelde evolutie van het wagenpark en in het bijzonder over de veronderstelde doorbraak van zero-emissievoertuigen.

²⁰ De MJR stelt: "Onder constant beleid kan de toename van de ontvangsten uit de kilometerheffing verklaard worden door de jaarlijkse indexering van de tarieven, een toename van de afgelegde kilometers en de vergroening van het vrachtwagenpark (relatief meer euronorm 6 vrachtwagens). Er wordt verondersteld dat het aantal kilometers toeneemt in functie van het BBP. Het vergroeningseffect bedraagt -0,4% per jaar"

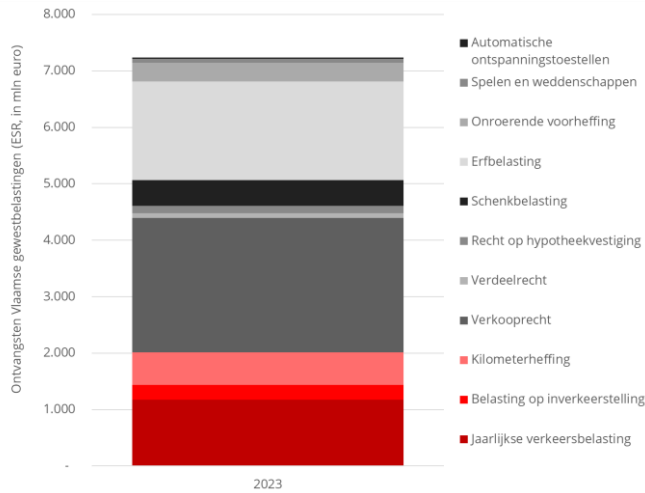
²¹ 2009-2023: historische waarden; 2024 o.b.v. Begrotingsaanpassing BA2024.

Figuur 20: km-heffing zorgt inmiddels voor een derde van de Vlaamse verkeersinkomsten.

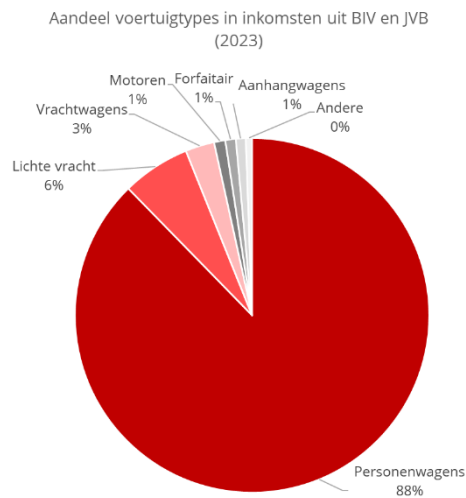


Verkeersbelastingen hebben belangrijk aandeel in Vlaamse fiscale opbrengsten. De verkeersbelastingen zorgden in 2023 voor 27,8% (26,6% in 2022) van de totale inkomsten uit Vlaamse belastingen, ongeveer 20% kwam van de JVB en BIV en 8% uit de kilometerheffing (Figuur 21). Terwijl de inkomsten uit de kilometerheffing volledig afkomstig zijn van (binnen- en buitenlandse) vrachtwagens, is het gros van de inkomsten uit de JVB en BIV afkomstig van personenwagens (Figuur 22).

Figuur 21: Verkeersfiscaliteit zorgt voor 28% van Vlaamse inkomsten uit gewestbelastingen (2023).



Figuur 22: Personenwagens zijn goed voor bijna 90% van inkomsten uit JVB en BIV (2023)⁷⁹.



De impact van eerdere hervormingen op de inkomsten was eerder beperkt... Tussen voertuigtypes kunnen er verschuivingen optreden maar globaal bekeken hadden de verschillende hervormingen geen grote impact op de totale inkomsten. De opeenvolgende hervormingen (cf. supra) hadden telkens slechts een beperkte impact op de totale inkomsten van de JVB en de BIV. De JVB-ontvangsten groeien met 2,1%/jaar tussen 2009 en 2024, een snelheid die vergelijkbaar is met de gemiddelde inflatie in die periode (2,3% tussen 2009 en 2023⁸⁰) en de BIV-inkomsten stegen wel tussen 2015 en 2019, maar fluctueren al geruime tijd tussen 200 en 300 mln euro per jaar.

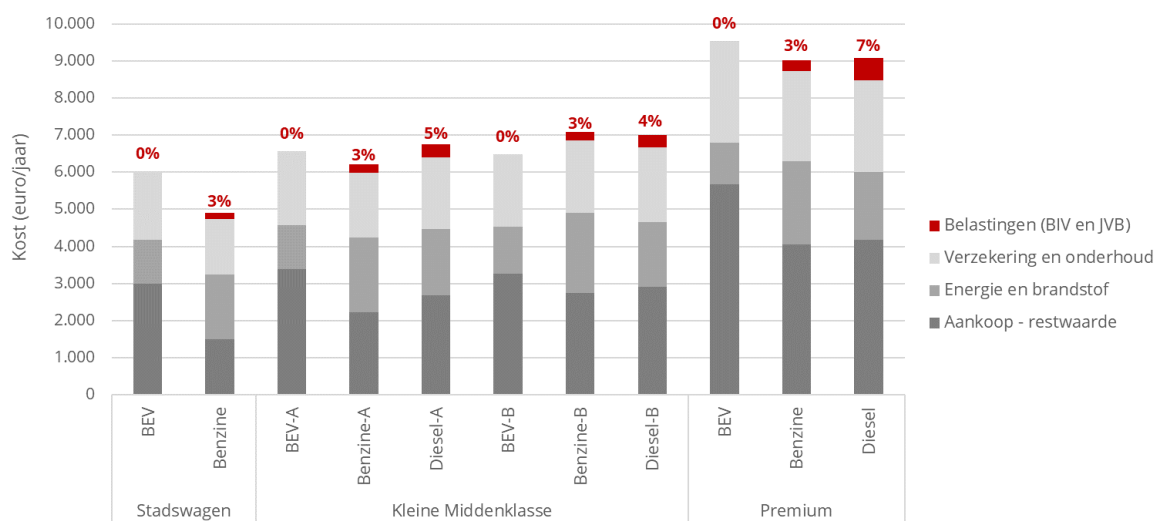
... al zouden de inkomsten sterk kunnen afnemen zonder verdere hervorming. De vrijstellingen op de JVB en BIV die worden toegestaan om de vloot te vergroenen en de milieu- en klimaatdoelstellingen te behalen, kunnen leiden tot een geleidelijke erosie van de fiscale ontvangsten. Hoewel de totale inkomsten tot nu toe niet afnamen, zorgde de vergroening van de vloot voor een neerwaartse druk op de ontvangsten, die voor de periode 2015-2024²² geraamd werd op een gemiddelde afname met 1,6%/jaar⁸¹. De verwachte verdere doorbraak van volledig vrijgestelde elektrische voertuigen (die o.b.v. het streefcijfer van het VEKP tegen 2030 bijna een derde van de totale vloot zouden uitmaken) en weinig belaste PHEV, zou de komende jaren wel een versnelde afname van de inkomsten met zich mee kunnen brengen. Elders heeft het vooruitzicht van eroderende fiscale inkomsten reeds geleid tot (nakende) hervormingen om fiscale erosie in te dijken (cf. deel 3).

Hervormde fiscaliteit zou slechts beperkt vergroeningseffect hebben... De hervorming van de Vlaamse JVB en BIV, waarbij de CO₂-uitstoot en euronormen opgenomen werden, zou volgens een recente studie van het Federaal Planbureau, voor particulieren via de BIV een beperkte versnelling van de daling van de CO₂-uitstoot per km teweeggebracht hebben. Die beperkte impact zou voornamelijk te maken hebben met het feit dat de nieuw gehanteerde parameters (i.h.b. CO₂-uitstoot) een sterke correlatie vertonen met de parameters die vroeger gehanteerd werden (m.n. vermogen) én het feit dat de gemiddelde belastingen, en vooral de verschillen daartussen voor verschillende soorten wagens, een al bij al bescheiden bedrag vormen in vergelijking met de verschillen in aankoopprijs⁸² van verschillende wagens, en ook maar een kleine fractie vormen van de totale kostprijs (total cost of ownership of TCO, incl. brandstof, onderhoud, belastingen, verzekeringen...)⁸³ van een nieuwe auto.

...en amper sturen naar zero-emissievoertuigen. Nu zijn batterij elektrische en waterstof aangedreven voertuigen vrijgesteld van BIV en JVB. Begin 2024 komt dit overeen met een korting van minimaal 53 euro voor de BIV en 55,53 euro voor de JVB t.o.v. de minimumbelasting van die in de praktijk voornamelijk geldt voor bv. PHEV of stadswagens met een laag vermogen (weinig fiscale PK). Zo'n beperkt tariefverschil zal in dergelijke gevallen, zoals de SERV reeds eerder vaststelde⁸⁴, slechts beperkt sturen in de richting van volledig elektrische voertuigen. Een vergelijking van de jaarlijkse kostenposten voor een beperkt aantal voertuigmodellen lijkt te bevestigen dat JVB en BIV een beperkt aandeel van de TCO van auto's uitmaken. De JVB en BIV beïnvloeden wel degelijk de TCO van de verschillende technologieën, maar zorgen er

voor dit beperkt aantal onderzochte gevallen alvast niet altijd voor dat bv. een bepaalde technologie systematisch de meest aantrekkelijke keuze wordt vanuit financieel oogpunt (Figuur 23).

Figuur 23: BIV en JVB vormen slechts beperkt deel van de kost van auto⁸⁵.



Uitgangspunten: gebruiksduur van 10 jaar, afgelegde afstand gemiddeld 15.000 km/jaar, Stadswagen: Fiat 500; Kleine Middenklasse A: Citroën C4/Kleine Middenklasse B: Renault Mégane; Premium: Volkswagen ID.7- Volkswagen Arteon. Vlaamse zero-emissiepremie buiten beschouwing gelaten.

EV-premies als stroomstoot voor de particuliere markt

Eerste lading Vlaamse EV-premies vond plaats tussen 2016 en 2019. Tussen 2016 en 2019 voorzag de Vlaamse regering een premie om de aankoop van batterij-elektrische personenwagens en lichte bestelwagens te stimuleren. De premie gold voor de aankoop van nieuwe personenwagens door natuurlijke personen en hing af van de cataloguswaarde. Het was de bedoeling om ze jaarlijks te laten afnemen. De eigenaar had recht op maximaal 1 premie en moest het voertuig 3 jaar behouden⁸⁶. Doordat het voorziene budget van 5 mln euro/jaar in 2016 en 2017 niet opgebruikt raakte, werd beslist om het bedrag van de premie niet meer te laten afnemen na het besteljaar 2017 (Tabel 3) en om de premie uit te breiden naar elektrische bromfietsen (750 euro premie) en motorfietsen (1.500 euro premie). De volgende Vlaamse regering besliste om de premie niet te verlengen en ze stop te zetten vanaf 1 januari 2020⁸⁷.

²² Het gaat steeds om gegevens van de begrotingsopmaak en dus niet om effectieve realisaties (begrotingsuitvoering).

Tabel 3: Premiebedragen voor elektrische voertuigen werden uiteindelijk niet verminderd na 2017⁸⁸.

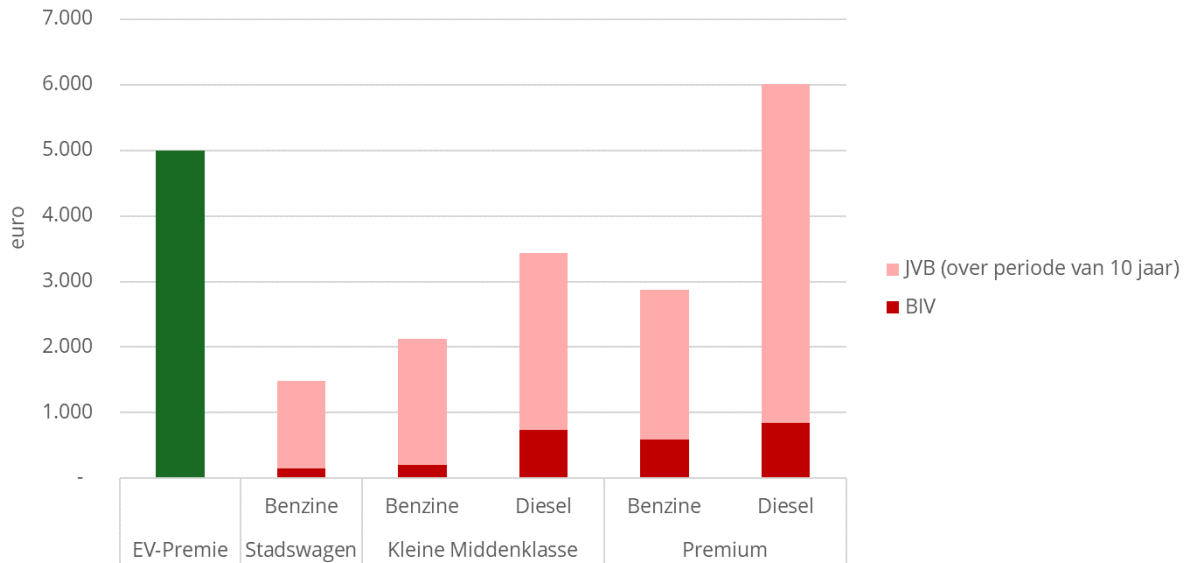
Cataloguswaarde	Premie i.f.v. besteljaar			
	2016	2017	2018	2019
<31.000 euro	5.000 euro	4.000 euro	3.000 euro 4.000 euro	2.000 euro 4.000 euro
31 tot 41.000 euro	4.500 euro	3.500 euro	2.500 euro 3.500 euro	1.500 euro 3.500 euro
41 tot 61.000 euro	3.000 euro	2.500 euro	2.000 euro 2.500 euro	1.500 euro 2.500 euro
>61.000 euro	2.500 euro	2.000 euro	1.500 euro 2.000 euro	1.000 euro 2.000 euro
Brandstofcel	Idem	Idem	4.000 euro	4.000 euro
Uitgedeelde premiebedragen	3,1 mln euro	1,15 mln euro	1,85 mln euro	>3,38 mln euro (situatie 22/9/2019)

EV-premiestelsel herleeft in 2024 en breidt uit naar tweedehandsvoertuigen. In 2024 voerde de Vlaamse regering opnieuw een premie in voor zero-emissievoertuigen, in het bijzonder voor personenwagens, lichte bestelwagens en zware micro-stadswagens²³. Deze keer komen ook tweedehandswagens (minimaal 3 jaar en maximaal 8 jaar oud en op voorwaarde dat ze bij een autohandelaar aangekocht worden) in aanmerking en kunnen ook vzw's en autodeelbedrijven beroep doen op de premie (Tabel 4). Alleen auto's met een waarde van minder dan 40.000 euro komen in aanmerking (maximaal 60.000 euro cataloguswaarde voor de tweedehandswagens) en de premie mag maximaal 25% van de aankoopprijs van het voertuig bedragen⁸⁹. De premie is niet inkomensafhankelijk zoals wel het geval is met andere Vlaamse premies, bv. de Vlaamse MijnverbouwPremie.

De premie levert een groter financieel voordeel op dan vrijstelling JVB en BIV. Met een bedrag van 5.000 euro kan de premie in sommige gevallen een groter effect te hebben op de total cost of ownership van de betrokken voertuigen dan de volledige vrijstelling op de JVB en BIV over een periode van 10 jaar (Figuur 24). In uitzonderlijke gevallen lijkt de vrijstelling wel een hoger financieel voordeel op te leveren, bv. t.o.v. een diesel premiumvoertuig. Maar elektrische premiumvoertuigen komen, omwille van hun aankoopprijs die typisch hoger is dan 40.000 euro hoe dan ook niet in aanmerking voor de EV-premie in 2024. Uitgemiddeld over 10 jaar zorgt de combinatie van de EV-premie met de geldende JVB en BIV voor het dichten van de kloof tussen de BEV- en benzineversie van één van de kleine middenklassewagens (A) die in onze analyse opgenomen werd, voor de andere (B) was er geen kloof en vergroot de premie het financieel voordeel van de BEV-versie. Voor de stadswagen volstaat de premie, met de hier gehanteerde uitgangspunten, niet (Figuur 25).

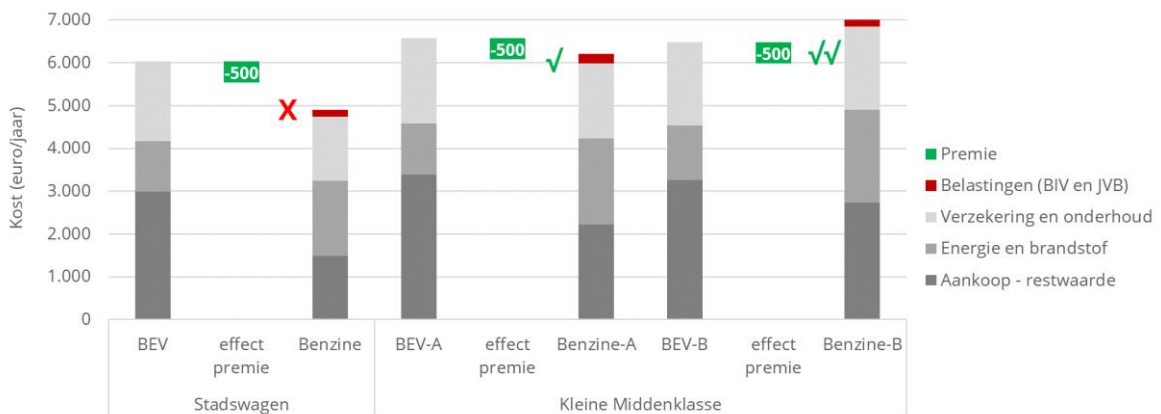
²³ Respectievelijk voertuigcategorieën M1, N1 en L7e-C.

Figuur 24: EV-premie levert groter voordeel op dan vrijstelling JVB en BIV gedurende 10 jaar.



Uitgangspunten: Stadswagen: Fiat 500; Kleine Middenklasse: Citroën C4; Premium: Volkswagen Arteon.

Figuur 25: Soms kan combinatie "premie+belastingen" TCO-kloof tussen BEV en benzine dichten, soms valt er geen kloof te dichten.



Uitgangspunten: gebruiksduur van 10 jaar, afgelegde afstand gemiddeld 15.000 km/jaar, Stadswagen: Fiat 500; Kleine Middenklasse A: Citroën C4 / B: Renault Mégane.

Steunperiode wordt ingekort van drie naar één jaar. Oorspronkelijk wilde de Vlaamse regering de premie drie jaar lang aanbieden, maar uiteindelijk heeft zij dat, onder meer omwille van budgettaire redenen, herleid naar het jaar 2024 (Tabel 4). De dalende BEV-prijzen en de grotere beschikbaarheid van elektrische voertuigen (ook onder 40.000 euro), de op voorhand aangekondigde, verhoogde premie (t.o.v. 2016-2019) en de vrees voor ontoereikend budget zorgden voor een stormloop kort na de opening van het elektronisch loket op 12 februari 2024. Uit een antwoord op een parlementaire vraag blijkt dat er midden-april 2024 reeds 4.980 aanmeldingen waren voor nieuwe en 932 voor tweedehands elektrische voertuigen⁹⁰. Dat is een sterke aanwijzing dat, zelfs rekening houdend met een aantal afgekeurde aanvragen, het budget van 26 mln euro (ruim meer dan de ~10 mln euro voor de periode 2016-2019) niet zal volstaan voor het volledige jaar 2024, ook omdat er tegen het einde van de periode een nieuwe stijging van de aanvragen verwacht kan worden. Volgens sommige schattingen zou het benodigde budget voor het

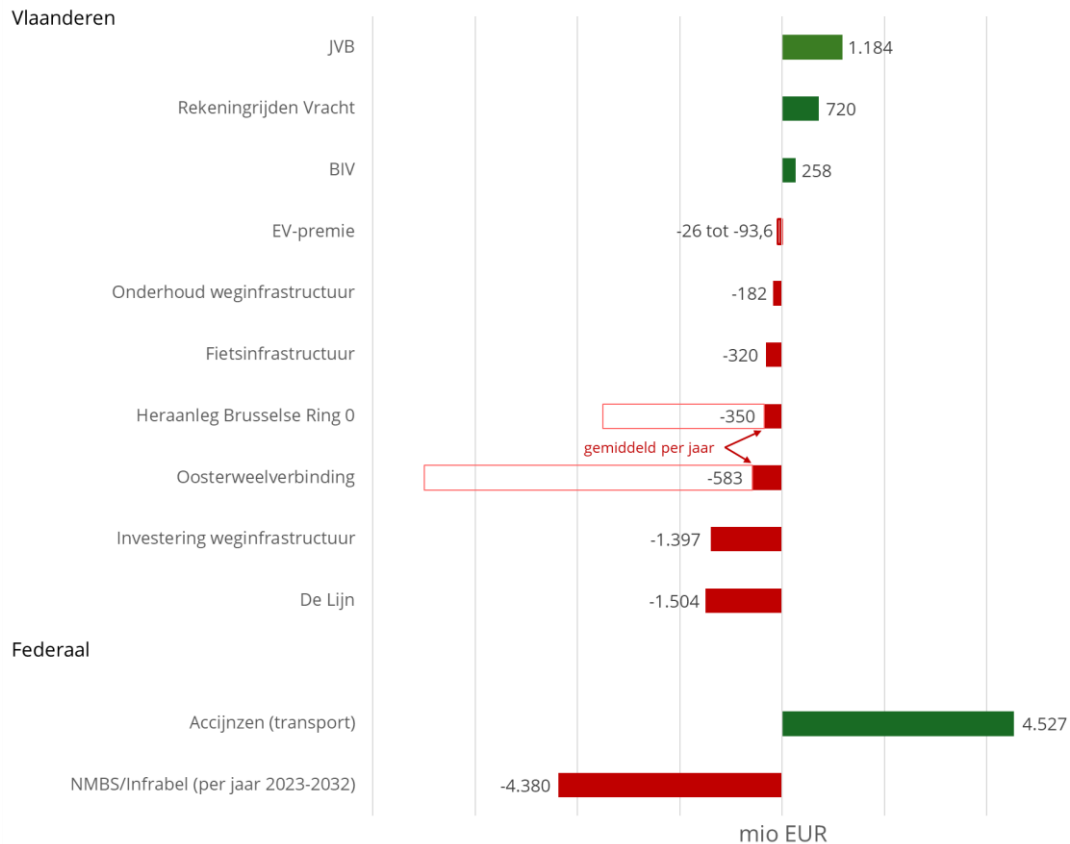
volledige jaar 2024 kunnen oplopen op tot 93,6 mln euro⁹¹. De minister en de Vlaamse overheid benadrukken wel dat er indien nodig bijkomend budget gezocht zal worden zodat elke correcte aanmelding in 2024 gehonoreerd zal worden⁹². Het oorspronkelijk voorziene budget voor de EV-premie komt overeen met iets minder dan 2% van de inkomsten uit JVB en BIV. Dat kan oplopen tot 6%, in het geval het benodigde budget uiteindelijk 93,6 mln euro zou bedragen (

Figuur 26).

Tabel 4: Premie hangt af van soort aanvrager en verschilt tussen nieuwe en tweedehandse auto⁹³

		Premiebedrag (in euro)		
		2024	2025	2026
Nieuw voertuig	Natuurlijk persoon of KMO (vzw of autodelen)	5.000	4.000	3.000 euro
	Grote onderneming	3.000	3.000	3.000 euro
Tweedehands voertuig		3.000	2.500	2.000 euro

Figuur 26: Budget EV-premie is 2 à 6% van de Vlaamse inkomsten JVB en BIV in 2024^{24,94}

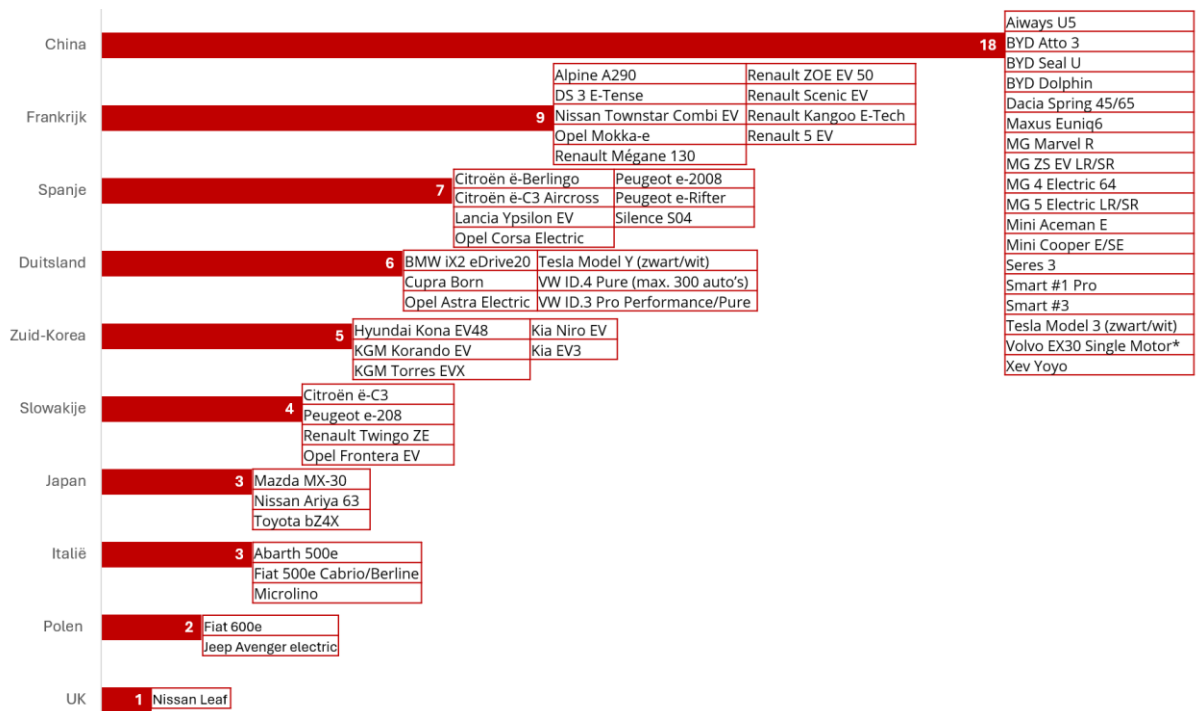


Aanbod modellen ≤40.000 euro groeit en wordt relatief vaak in China geproduceerd. De lijst met voertuigmodellen die in aanmerking komen voor de Vlaamse BEV-premie groeit gestaag omdat BEV's in het algemeen betaalbaarder worden en omdat constructeurs een inspanning leveren om de verkoopprijs (net) onder de 40.000 euro-grens te laten zakken. De modellen die momenteel in aanmerking komen voor de premie²⁵ worden in Europa en in Azië, vnl. in China geproduceerd (Figuur 27). Geen van de in België geproduceerde EV's komen in aanmerking voor de premie⁹⁵, al zou de grote wereldwijde vraag naar de Volvo EX30 ertoe geleid hebben dat ze, vanaf 2025, ook bij Volvo Car Gent gebouwd zal worden⁹⁶. Wat de toewijzing van de premies betreft, werd geen informatie gevonden over de verdeling over de modellen, producenten of productie-landen.

²⁴ Gegevens voor het jaar 2024, met uitzondering van "Accijnzen", "Investeringen weginfrastructuur" en "Onderhoud weginfrastructuur": 2022. Cijfers De Lijn bevatten zowel investerings- als werkingsmiddelen. Cijfers Oosterweelverbinding en Heraanleg Ring 0 op basis van totale duur van de werken van 12 jaar resp. 10 jaar. Cijfers NMBS/Infrabel op basis van nieuwe beheersovereenkomst (2023-2032).

²⁵ Wanneer er verschillende uitvoeringen (bv. verschillende batterijcapaciteit, cabrio/berline...) van eenzelfde model in aanmerking komen, wordt dit beschouwd als 1 model.

Figuur 27: Modellen die BEV-premie kunnen krijgen worden in Europa en Azië geproduceerd⁹⁷.



* Sinds de invoering van heffingen op in China geproduceerde voertuigen, komt de Volvo EX30 niet meer in aanmerking voor de Vlaamse EV-premie.

2.2 Federaal – bedrijfswagens als motor van elektrificatie

Accijnzen en btw stutten begroting en sturen vlootsamenstelling

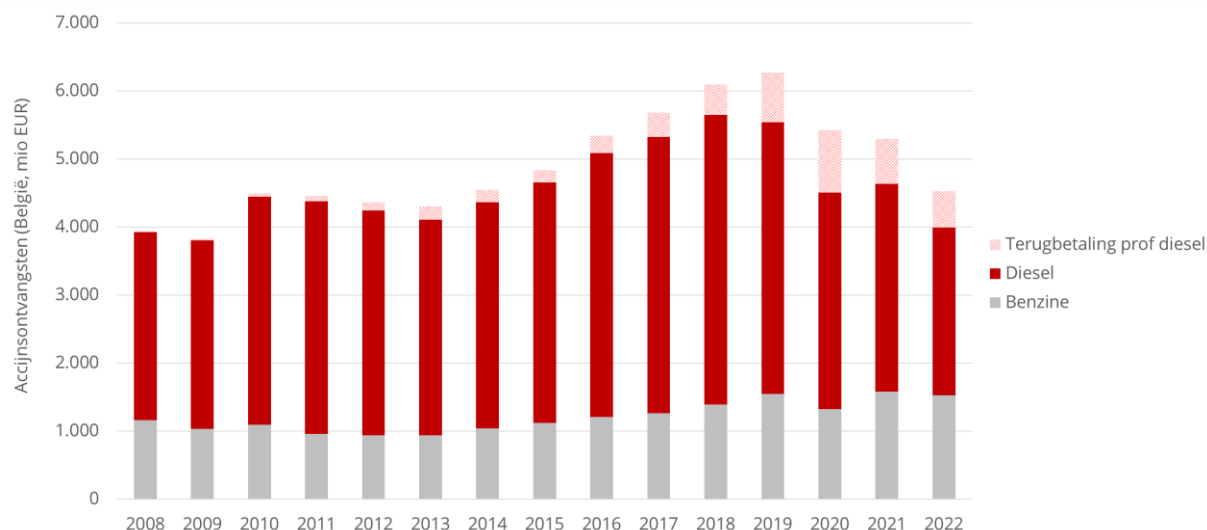
Accijnzen (en btw) vormen een belangrijke bron van inkomsten voor de federale overheid.

De accijnzen op transportbrandstoffen²⁶ (en op elektriciteit) worden, rekening houdend met de minimale accijnstarieven voor brandstoffen die op EU-niveau vastgesteld worden in de ETD-richtlijn⁹⁸, bepaald en geïnd op federaal niveau. De laatste jaren fluctueerden deze (netto) accijnsinkomsten tussen 4 en 5,5 mld euro per jaar, bijna uitsluitend uit de verkoop van diesel en benzine (Figuur 28). De fluctuaties zijn een gevolg van een samenspel van veranderende verkoopvolumes, tarieven en kortingen.

De btw is ook een federale bevoegdheid en is van toepassing op alle componenten die de prijs van de brandstoffen aan de pomp uitmaken: product, distributiemarge, Apetra-bijdrage, maar ook op de accijnzen²⁷.

Ook voor elektriciteit wordt btw betaald en gelden er federale accijnzen.

Figuur 28: Aandeel benzine in accijnsinkomsten op transportbrandstoffen neemt laatste jaren toe⁹⁹.



Accijns- en btw-tarieven verschillen i.f.v. energiedrager, doelgroep en eindgebruik. Accijns- en btw-tarieven vertonen verschillen naargelang de energiedrager (bv. benzine, diesel, LPG...), maar soms ook in functie van de doelgroep (bv. professionele diesel voor transporteurs, taxi's en bussen; zgn. "rode" diesel voor land- en bosbouw, wegbeheer of commercieel en industrieel gebruik) of het eindgebruik van het product (bv. stookolie voor verwarming vs. diesel voor transportdoeleinden).

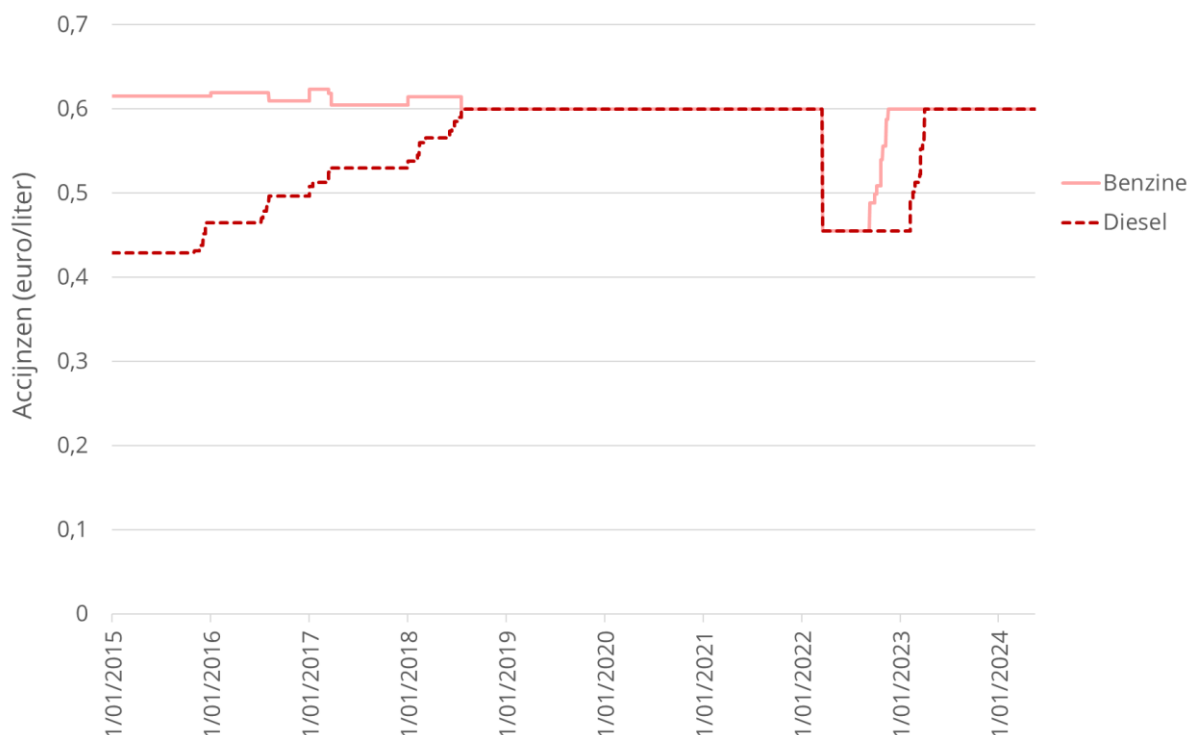
België trok algemene accijnstarieven voor diesel en benzine gelijk. Lange tijd waren de accijnzen in België voor benzine hoger dan voor diesel. In 2015 besliste de federale regering om het cliquet-systeem in te voeren zodat de accijnzen op diesel en benzine geleidelijk naar elkaar

²⁶ Voor de eenvoud wordt hier geen onderscheid gemaakt tussen accijnzen en bijzondere accijnzen.

²⁷ Op transportbrandstoffen worden en/of werden nog andere, meer beperkte kosten aangerekend voor specifieke doeleinden zoals ASEVA/Apetra (Energievoorradenagentschap, vroeger Apetra of Petroleum Agentschap), Bofas (bodemsaneringsfonds voor tankstations - bedraagt 0 sinds januari 2018).

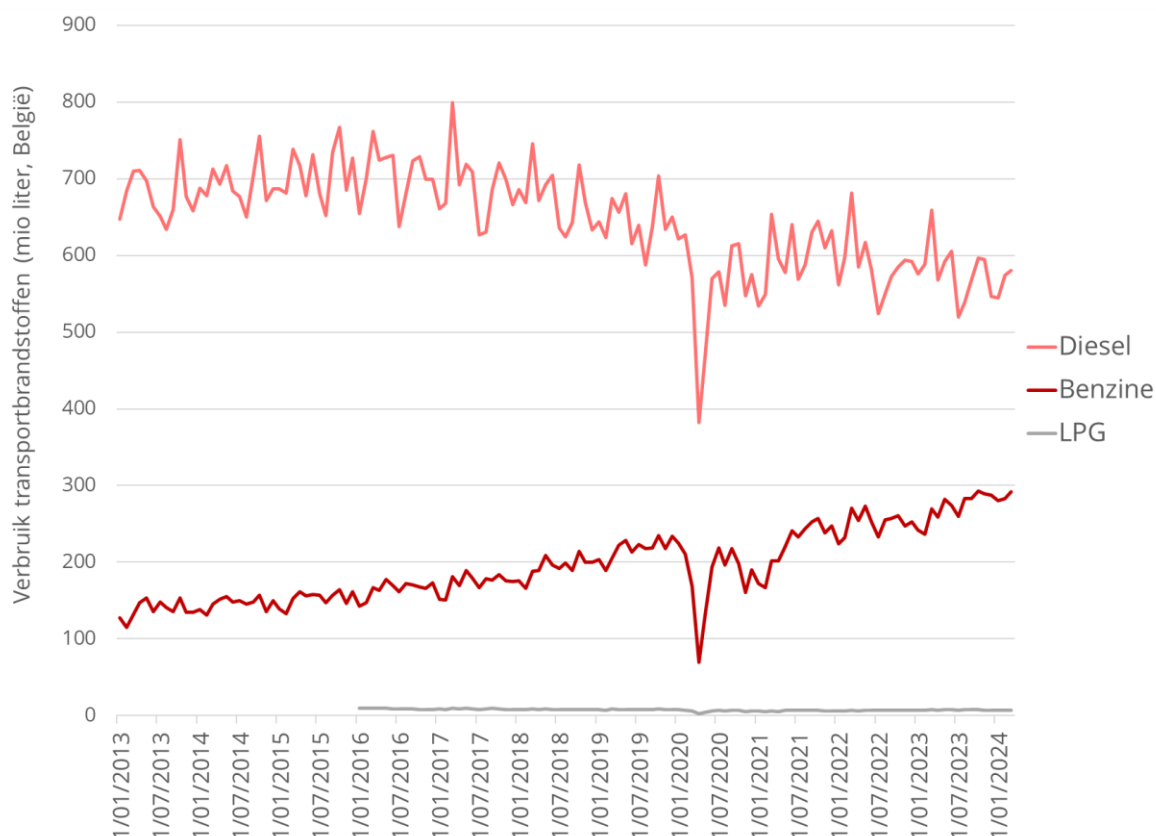
zouden evolueren¹⁰⁰. Sinds 19 juli 2018 zijn de accijnzen op benzine en diesel, uitgedrukt in euro per liter, gelijkgeschakeld. Dat is in de eerste plaats een gevolg van de verhoging van de accijnzen op diesel, maar ook van een lichte daling van de accijnzen op benzine. Kortstondig was er in de tweede helft van 2022 weer een afwijking nadat de tijdelijke accijnsvermindering die doorgevoerd werd in de context van de energiecrisis¹⁰¹ progressief werd afgebouwd door middel van het cliquet-systeem. Sinds april 2023 is het verschil weer weggewerkt en bedragen de accijnzen op beide brandstoffen 0,6002 euro/liter (Figuur 29).

Figuur 29: Sinds 2015 groeiden de accijnzen op diesel en benzine naar elkaar toe¹⁰².



Accijns- en btw-tarieven bepalen mee welke technologieën financieel (on)aantrekkelijk zijn. Accijnsaanpassingen zijn één van de factoren die de markt kunnen sturen. In het verleden hebben ze dat reeds gedaan en toen ze hebben bijgedragen aan een verschuiving weg van dieselwagens en in de richting van benzinewagens. In 2013 bestond nog maar 36,6% van de vloot uit benzinewagens en 62,3% uit dieselwagens¹⁰³. Maar accijnsaanpassingen hebben ertoe bijgedragen dat er een verschuiving optrad tussen deze technologieën. Het aandeel van dieselwagens was in 2022 nog 39,3% en neemt verder af, o.a. ten bate van benzinewagens en (plug-in) hybride voertuigen die ook vaker met een benzine- dan met een dieselmotor uitgerust zijn¹⁰⁴. Een logisch gevolg daarvan is dat het aandeel van benzine in de verkoop van transportbrandstoffen in België verdubbelde tussen 2013 en 2022 van 17% naar 34% (Figuur 30).

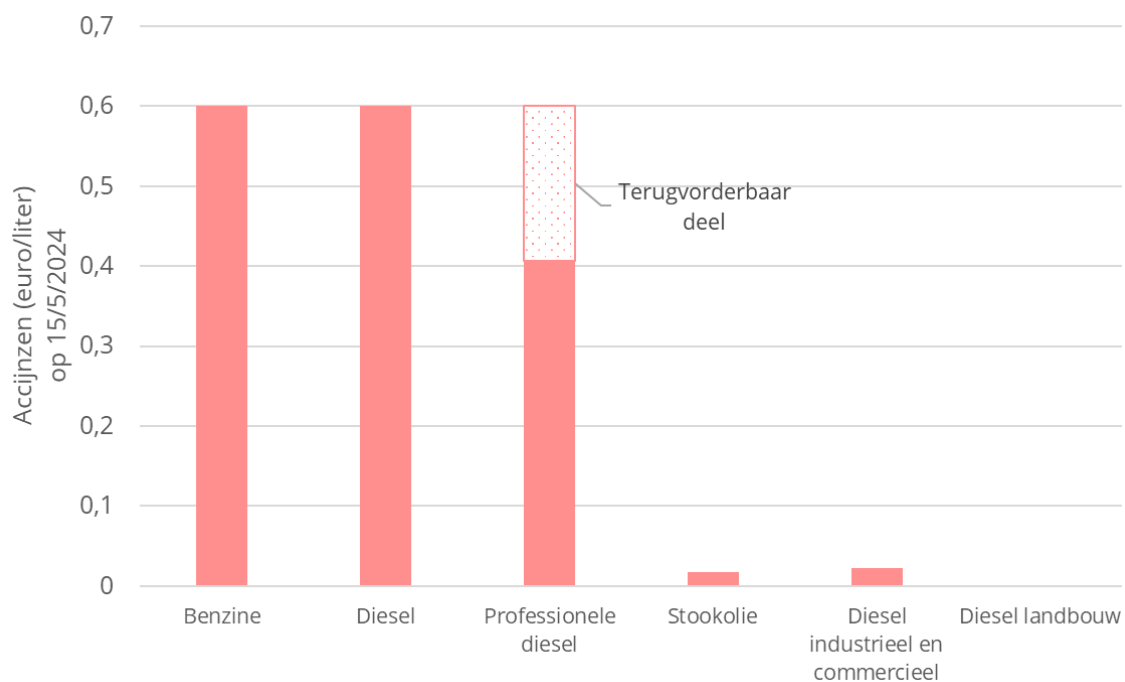
Figuur 30: Aandeel benzine in verkochte transportbrandstoffen van 17% in 2013 naar 34% in 2024¹⁰⁵.



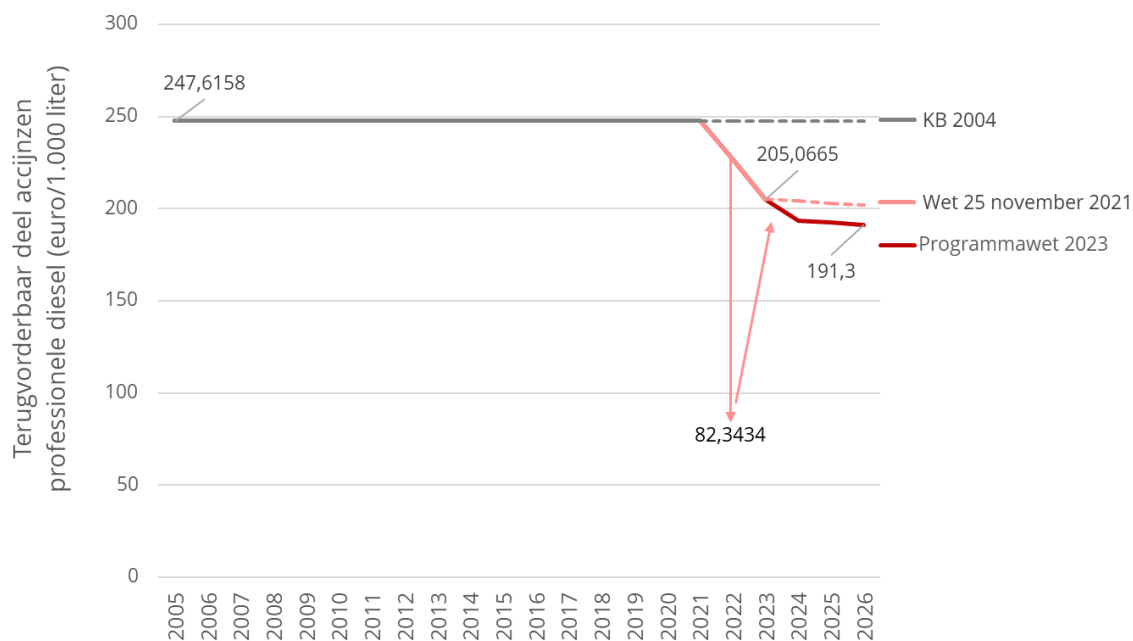
Professionele diesel zorgt voor een accijnskorting voor transportsector, bussen en taxi's.

Het Koninklijk Besluit van 29 februari 2004¹⁰⁶ voerde het systeem van professionele diesel in, waarbij uitbaters van voertuigen met een MTM van meer dan 7,5 ton, bussen en taxi's een deel van hun accijnzen kunnen terugvorderen. Hiermee werden deze uitbaters beschermd voor de dieselprijsverhogingen die zouden volgen uit de invoering van het "cliquetsysteem". Het terugvorderbare bedrag bedroeg bij aanvang 247,6158 euro/1.000 liter. De laatste jaren werden een aantal verminderingen van dat bedrag doorgevoerd (Figuur 31). Eind 2021¹⁰⁷ besloot de regering via de Wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit om het maximale terugbetalingstarief geleidelijk te verminderen tot 202,0665 euro/1.000 liter vanaf begin 2026. Tijdens de energiecrisis besliste de regering om de accijnzen tijdelijk te verlagen (cf. infra). Dat hield ook in dat het terugvorderbare deel tijdelijk beperkt werd tot 82,3434 euro/1.000 liter, waarna het geleidelijk aan weer opgetrokken werd naar het voorziene niveau voor het jaar 2023. Eind 2023 ten slotte, bepaalde de federale regering via een programmawet dat de terugbetaling afgebouwd zou worden tot 191,3 euro/1.000 liter vanaf begin 2026 (Figuur 32).

Figuur 31: Accijnstarieven zijn gedifferentieerd in functie van doelgroep en toepassing¹⁰⁸.



Figuur 32: Het systeem van professionele diesel kende al een paar aanpassingen¹⁰⁹.



Bedrijfswagens op de snelweg naar elektrificatie

Federale regelgeving bepalend voor aantrekkelijkheid en vergroening bedrijfswagenpark.

Bedrijfswagens (hier gaat het i.h.b. over salariswagens) vormen een doorgaans gunstig element van het verloningspakket dat een werkgever kan aanbieden aan zijn werknemers. De federale regelgeving met betrekking tot deze wagens bestaat voornamelijk uit het Voordeel Alle Aard (voor werknemers), de fiscale aftrekbaarheid van de autokosten in de vennootschapsbelasting/persoonbelasting en de gewestelijke BIV en JVB (voor de werkgevers) en de solidariteitsbijdrage (voor werkgevers). Hoewel voor bedrijfswagens dus ook gewestelijke BIV en JVB betaald moeten worden²⁸, is de eindgebruiker hier wellicht minder gevoelig voor aangezien deze betaald worden door de werkgever. Dat betekent dat vooral de federale regelgeving invloed heeft op de aard en de omvang van de bedrijfswagenvloot. Hieronder wordt toegelicht op welke manier deze regelgeving een invloed heeft op de aantrekkelijkheid van bedrijfswagens in het algemeen, en welke invloed ze heeft op de samenstelling van het bedrijfswagenpark.

Voordeel Alle Aard stuurt werknemers naar emissiearme voertuigen. Bedrijfswagens worden, als ze ook voor privédoeleinden gebruikt mogen worden, beschouwd als een belastbaar voordeel. Dat zogenaamde voordeel van alle aard (VAA) en de belasting erop – neemt toe als de auto een hogere cataloguswaarde heeft, jonger is en CO₂-intensiever (Figuur 33).

²⁸ Voor leasingvoertuigen worden de BIV en JVB in de drie gewesten op dezelfde manier bepaald, aan de hand van het vermogen van het voertuig op basis van FPK of kW. Wanneer het leasingbedrijf in Vlaanderen gevestigd is geldt wel dat de zero-emissie voertuigen vrijgesteld zijn. In de andere gewesten geldt voor die voertuigen het minimumtarief.

Figuur 33: Voordeel Alle Aard wordt bepaald aan de hand prijs, CO₂ en leeftijd van het voertuig.

De omvang van die belasting wordt gebaseerd op het zgn. voordeel van alle aard (VAA), dat op zijn beurt bepaald wordt aan de hand van de cataloguswaarde, de CO₂-uitstoot en de leeftijd van het voertuig, volgens volgende formule¹¹⁰:

$$\text{VAA} = \text{cataloguswaarde} * 6/7 * \text{ouderdomspercentage} * \text{CO}_2\text{-percentage}$$

Waarbij:

Cataloguswaarde = de prijs van het voertuig in nieuwe staat is bij verkoop aan een particulier, incl. opties en werkelijk betaalde btw en zonder rekening te houden met kortingen. Op deze prijs wordt een factor 6/7 toegepast.

Ouderdomspercentage = factor die bepaald wordt a.d.h.v. de verstreken tijd sinds de datum van eerste inschrijving:

0 tot 12 maanden:	100%;
13 tot 24 maanden:	94%;
25 tot 36 maanden:	88%;
37 tot 48 maanden:	82%;
49 tot 60 maanden:	76%
vanaf 61 maanden:	70%

CO₂-percentage = vertrekt van een basispercentage van 5,5% en neemt met 0,1% toe (tot maximaal 18%), resp. af (tot minimaal 4%) naarmate het hoger of lager dan de referentie-uitstoot ligt.

In 2024 bedraagt de referentie-uitstoot 78 g/km voor benzine-, LPG- en CNG-voertuigen en 65 g/km voor dieselveertuigen. Deze referentie-uitstoot is gebaseerd op de gemiddelde uitstoot van de nieuw ingeschreven voertuigen van het voorbije jaar.

Voor zero-emissievoertuigen geldt het minimumpercentage van 4%.

Let wel, vanaf 2024 werd de referentie-uitstoot berekend op basis van een aangepaste methode. Tot het jaar 2023 werd enkel rekening gehouden met wagens die beschikken over een NEDC-emissiewaarde en met nulemissiewagens, maar niet met wagens die enkel over de (recentere) WLTP-emissiewaarde beschikken. Voor nieuw ingeschreven auto's beschikt men echter steeds vaker enkel nog over de WLTP-emissiewaarde, die doorgaans hoger is omdat die testcyclus realistischer is. De oorspronkelijke rekenwijze zou er dus toe leiden dat nulemissiewagens de referentie-uitstoot buitenproportioneel naar beneden trekken, en als gevolg daarvan dus het VAA ook zouden doen toenemen. Daarop besliste de federale regering om ook de auto's waarvoor enkel de WLTP-emissiewaarde gekend is mee te nemen in de berekening. Door deze aanpassing daalde de referentie-uitstoot minder (Tabel 5), wat ook leidde tot een beperktere stijging van het VAA voor niet-nulemissiewagens¹¹¹.

Tabel 5: Aangepaste methode beperkte daling van referentie-uitstoot.

	Referentie-uitstoot voor	
	Benzine-, LPG-, CNG-wagens	Dieselwagens
2020	111 g CO ₂ /km	91 g CO ₂ /km
2021	102 g CO ₂ /km	84 g CO ₂ /km
2022	91 g CO ₂ /km	75 g CO ₂ /km
2023	82 g CO ₂ /km	67 g CO ₂ /km
2024	78 g CO ₂ /km (i.p.v. 42 g CO ₂ /km)	65 g CO ₂ /km (i.p.v. 42 g CO ₂ /km)

Het VAA mag nooit minder dan 1.540 euro/jaar bedragen (aanslagjaar 2024/inkomsten 2023).

Fiscale aftrekbaarheid wordt afgebouwd voor fossiele auto's. Voor de werkgever is het aanbieden van een bedrijfswagen (als deel van het salarispakket) potentieel interessant omwille van de fiscale aftrekbaarheid van de (leasing)kosten van het voertuig (incl. gewestelijke belastingen zoals de BIV en JVB). Tot juni 2023 kwamen alle soorten voertuigen in aanmerking voor deze fiscale aftrek¹¹², al werd er wel gedifferentieerd op basis van de CO₂-uitstoot²⁹. De federale regering hervormde dit systeem. Voor fossiele voertuigen aangeschaft tussen juli 2023 en 31 december 2025 wordt de aftrekbaarheid stelselmatig afgebouwd en vanaf 2026 zullen enkel nog zero-emissievoertuigen in aanmerking komen voor een volledige fiscale aftrekbaarheid. Ook de aftrekbaarheid van zero-emissievoertuigen zou de daaropvolgende jaren voor nieuw aangekochte/geleasete/gehuurde voertuigen deels afgebouwd worden tot 2031 (Tabel 6). Daarbij zou de mate van aftrekbaarheid blijven gelden gedurende de leasingperiode die van toepassing was op het moment dat het voertuig ingeschreven werd.

Tabel 6: De aftrekbaarheid van de (leasing)kosten verbonden aan fossiele bedrijfswagens wordt stelselmatig afgebouwd¹¹³.

		Aftrekbaarheid ³⁰ in								
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031-...
Fossiele wagens	Aankoop, lease of huur vanaf	T.e.m. 6/2023*	100%	100%	100%	100%	100%	100%		
		7/2023 - 12/2025	100%	100%	75%	50%	25%	0%		
		Vanaf 2026				0%	0%	0%		
Zero-emissie	Aankoop, lease of huur vanaf	T.e.m. 2026	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
		2027					95%	95%	95%	95%
		2028						90%	90%	90%
		2029							82,5%	82,5%
		2030								75%
		2031								

*Voor voertuigen ingeschreven t.e.m. 6/2023 werd de aftrekbaarheid ingevuld tot 2028 omdat 6 jaar doorgaans de bovenkant van de tijdsvork is van een bedrijfswagen vooraleer ze doorverkocht wordt en bijvoorbeeld op de particuliere markt terechtkomt. In principe blijft dat aftrekpercentage echter ook na 6 jaar gelden.

Solidariteitsbijdrage stuurt ook richting zero-emissie. Brutolonen zijn onderworpen aan “gewone” bijdragen aan de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ), maar dat is niet het geval voor bedrijfswagens, die niet als “loon” beschouwd worden. Daarom werd de zgn. solidariteitsbijdrage ingevoerd¹¹⁴. De solidariteitsbijdrage moet aan de RSZ betaald worden door de werkgevers waarvan de werknemers een voertuig ook voor privédoeleinden mogen gebruiken. Deze wordt sinds 2005 berekend aan de hand van de CO₂-uitstoot van het voertuig volgens de formule¹¹⁵:

Solidariteitsbijdrage (op jaarbasis) =

$$\text{CO}_2\text{-uitstoot} * 9 \text{ euro} - 768 \text{ euro (benzine) of } -600 \text{ euro (diesel) of } -990 \text{ euro (LPG/CNG)}$$

²⁹ Het aftrekbaar bedrag werd als volgt berekend: 120% van de voertuigkosten - (0,5 * brandstofcoëfficiënt * CO₂/km), met brandstofcoëfficiënt: 1 voor diesel, 0,95 voor benzine en LPG, 0,90 voor CNG). Met maximum 100% en minimum 40% van de waarde van het voertuig. Dit is de zgn. gramformule.

³⁰ Wanneer de tekst stelt dat een voertuig 100% aftrekbaar is, is dat 100% van het bedrag bepaald door de gramformule (cf. supra) en rekening houdend met de bij bepaalde maximum en minimumwaarden.

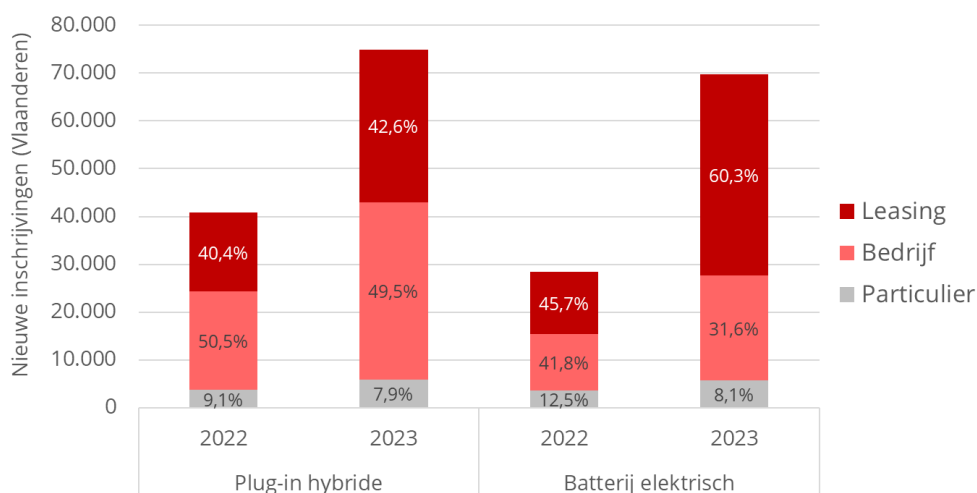
Voor elektrische voertuigen (en andere zero-emissievoertuigen) betaalt men een minimumbijdrage (31,99 euro/maand in 2024). De solidariteitsbijdrage, incl. de minimumbijdrage, wordt jaarlijks geïndexeerd. Eind 2021 werd beslist om de solidariteitsbijdrage te verhogen. De verhoging zal forsler zijn voor de fossiele voertuigen dan voor de voertuigen waarvoor de minimumbijdrage geldt (Tabel 7).

Tabel 7: Solidariteitsbijdrage zal bedrijfswagens mee richting zero-emissie sturen.

Verhoging solidariteitsbijdrage met factor (t.o.v. 1/1/2023)		
	Fossiele auto's	Minimumbijdrage (zero-emissievoertuigen)
1/7/2023	x2,25 (+125%)	-
1/1/2025	x2,75 (+175%)	+12,4%
1/1/2026	x4,00 (+300%)	+24,8%
1/1/2027	x5,50 (+450%)	+37,2%
1/1/2028	-	+49,5%

Bedrijfswagenregelingen verklaren in grote mate doorbraak BEV. De vergroeningsinitiatieven via het systeem van bedrijfswagens (via het voordeel van alle aard, de fiscale aftrekbaarheid voor de werkgever en de solidariteitsbijdrage maar ook door bv. de belastingvermindering voor laadstations voor elektrische wagens¹¹⁶) zijn inmiddels duidelijk zichtbaar op de nieuwe voertuigmarkt in Vlaanderen. Het aandeel nieuw ingeschreven BEV's is voor bedrijfswagens (incl. leasing³¹) hoger dan voor particulieren (25% resp. 7% in 2023)¹¹⁷. Ook werd de bulk van de nieuwe BEV (en PHEV) personenwagens in Vlaanderen de laatste jaren ingeschreven door (leasing)bedrijven (Figuur 34). In het eerste kwartaal van 2024 waren 84% van de in Vlaanderen ingeschreven volledig elektrische auto's bedrijfswagens¹¹⁸.

Figuur 34: Kleine minderheid nieuwe PHEV en BEV aangekocht door particulieren (Vlaanderen)¹¹⁹.



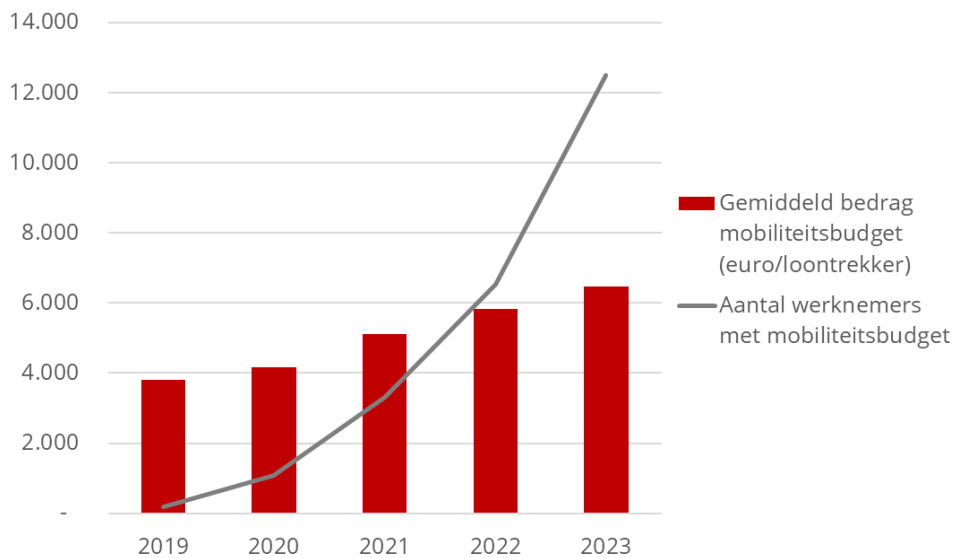
³¹ Doorgaans worden bedrijfswagens aan werknemers aangeboden via de tussenkomst van een leasingmaatschappij of rechtstreeks gekocht door de werkgever (wat hier verstaan wordt onder de categorie "bedrijf").

Mobiliteitsbudget biedt alternatief voor bedrijfswagen. Sinds 1 maart 2019 voorziet het systeem van het mobiliteitsbudget de mogelijkheid aan werkgevers om een bedrijfswagen die ze aanbieden aan hun werknemers te vervangen door een mobiliteitsbudget¹²⁰. Werknemers die ervoor kiezen om hun (recht op een) bedrijfswagen af te staan, kunnen het vrijgekomen budget volgens drie pijlers besteden¹²¹:

- Pijler 1: “Milieuvriendelijke bedrijfswagen”, m.n.: een elektrische wagen of (tot 1/1/2026) een wagen die voldoet aan volgende criteria: maximale uitstoot van 95g CO₂/km; voldoen aan de geldende emissienorm, voor plug-in hybride voertuigen minstens 0,5 kWh/100 kg wagentgewicht. Bovendien moet de gekozen wagen voor deze criteria minstens even goed scoren als de wagen die ingeruild wordt voor het mobiliteitsbudget.
- Pijler 2: Duurzame vervoermiddelen (openbaar vervoer, taxi, elektrische motorfiets, (deel)fiets, (deel)steps, deelauto’s, voetgangerspremie...) of huisvestingskosten (huurgelden of interesten en kapitaalaflossingen van hypothecaire leningen) voor zover de woning maximaal 10km van de werkplaats gelegen is of de werknemer minstens 50% van de tijd thuiswerkt.
- Pijler 3: de uitbetaling van het saldo van het budget na aftrek van bestedingen in pijlers 1 en 2. Op dit saldo geldt wel een werknemersbijdrage van 38,07% (door te storten aan de RSZ).

Het aantal werknemers dat gebruik maakt van het mobiliteitsbudget was aanvankelijk beperkt. Ook nu komt het nog overeen met slechts ongeveer 3% van de werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen¹²², maar dat aantal kende in 2022 en 2023 toch een sterke groei (Figuur 35). Dat is o.a. te verklaren door de aanpassingen die eind 2021 plaatsvonden. Sindsdien komen ook fietsleningen, stallingkosten, steps, abonnementen voor het openbaar vervoer van inwonende gezinsleden, parkeerkosten met betrekking tot het openbaar vervoer en een forfaitaire voetgangerspremie van 0,24 euro/km in aanmerking voor pijler 2. Wat een nog belangrijkere invloed heeft, is wellicht dat sindsdien niet alleen huurkosten en interesten van hypothecaire leningen, maar ook kapitaalaflossingen van hypothecaire leningen in aanmerking komen voor pijler 2. Bovendien hoeft de woning niet meer maximaal 5km van de werkplaats gelegen te zijn, maar mag dat tot 10km zijn én komen ook werknemers die minstens 50% thuiswerken, los van die woonwerk afstand, in aanmerking¹²³. In meer dan 9 van de 10 gevallen kiezen de werknemers met een mobiliteitsbudget om geen gebruik te maken van pijler 1, en dus om niet meer over een bedrijfswagen te beschikken¹²⁴.

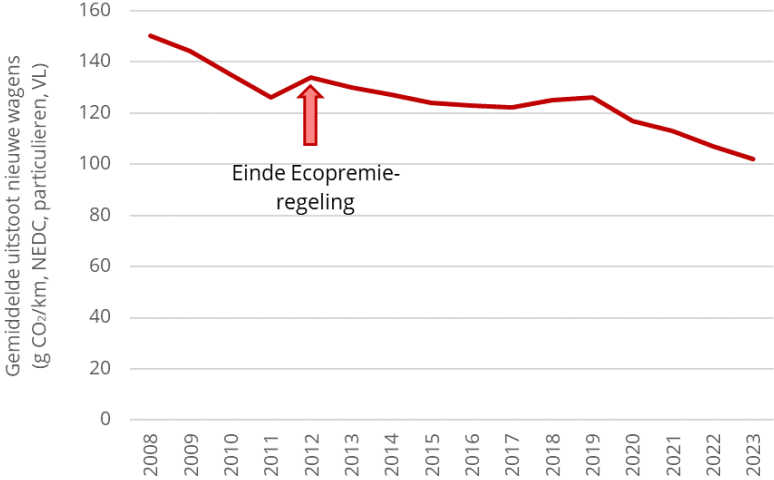
Figuur 35: Het aantal werknemers met mobiliteitsbudget stijgt snel sinds hervorming van 2022¹²⁵.



Ecopremie boostte vooral kleine dieselwagens

Ecopremie stuurde gedrag maar had neveneffecten op gezondheid en begroting. Tussen 2008 en 2011 gaf de federale overheid een ecopremie voor auto's met een uitstoot van minder dan 115 g CO₂/km en minder dan 105 g CO₂/km. Die kwam overeen met een korting van 3% resp. 15% op de aankoopprijs. De maatregel had effect, want tussen 2008 en 2011 daalde de CO₂-uitstoot van nieuw verkochte wagens in België significant. Onder meer omdat het aanbod aan hybride en batterij-elektrische voertuigen toen nog schaars was¹²⁶ gebeurde dat wel vooral door een sterke groei van kleine dieselwagens, ten koste van de equivalente benzineauto's. Enerzijds leidde dat tot een daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van de voertuigen, maar het had ook negatieve effecten op de gemiddelde uitstoot van luchtpolluenten, in het bijzonder op de uitstoot van NO_x en PM¹²⁷. Omwille van dat negatieve neveneffect, maar ook en misschien vooral omwille budgettaire redenen, werd de maatregel vanaf begin 2012 afgeschaft¹²⁸. De afschaffing van de maatregel zorgde voor een zichtbare rebound van de CO₂-homologatiewaarde van nieuwe auto's aangekocht door particulieren in Vlaanderen en in de rest van België in 2012 doordat een rush op deze auto's plaatsvond in 2011 om nog van de korting te genieten (Figuur 36)¹²⁹. De stijging in de periode 2018-2020 is vooral een gevolg van de verschuiving van diesel- naar benzinevoertuigen (cf. supra).

Figuur 36: Einde Ecopremie zorgde voor rebound CO₂-uitstoot nieuwe wagens bij particulieren¹³⁰.



2.3 Europese Unie: kader en geostrategische afwegingen

Meerdere EU-beleidsinstrumenten kunnen automarkt en -gebruik nog sterk beïnvloeden.

Op EU-niveau vormen de systematisch strenger wordende CO₂-emissienormen voor nieuwe personenwagens¹³¹ een krachtige drijfveer voor de vergroening van de Europese voertuigvloot als geheel. Daarbij ambiert de EU om tegen 2035 enkel nog emissievrije nieuwe voertuigen toe te laten¹³². Wat financiële instrumenten betreft, kan men binnen enkele jaren een effect verwachten van EU ETS2¹³³ op de brandstofprijzen, al lijkt de juiste impact nog moeilijk in te schatten. Ook zou een heffing op Chinese elektrische voertuigen hun prijs op de Europese markt kunnen verhogen.

EU ETS 2 plakt een CO₂-prijs op transportbrandstoffen

EU ETS2 zou de business case van nulmissievoertuigen verbeteren. De opname van onder meer de transportsector in een nieuw EU ETS2-systeem zal vanaf 2027³² fossiele transportbrandstoffen (benzine, diesel, LPG, CNG) ook in Vlaanderen duurder maken. Brandstofproducenten zullen dan immers emissierechten moeten aankopen en inleveren en zullen de kostprijs ervan (gedeeltelijk) doorrekenen aan hun afnemers. Dat kan via de brandstofkosten het autogebruik beïnvloeden voor mensen die niet (konden) overschakelen op zero-emissievoertuigen. Het kan ook de keuze voor het type nieuwe auto beïnvloeden, in de richting van auto's met een lager verbruik en/of richting elektrificatie. Een deel van de opbrengst van de EU ETS2 zal wel terugvloeien naar de lidstaten die daarmee klimaat- en sociaal beleid moeten voeren en een deel zal gaan naar het Europees Sociaal Klimaatfonds waarmee kwetsbare huishoudens en micro-ondernemingen geholpen moeten worden.

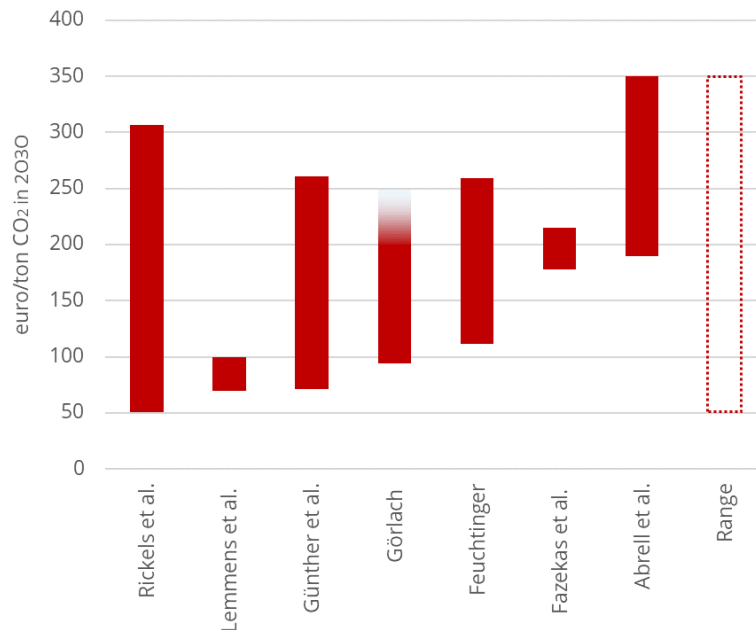
Vraag en aanbod zullen het prijsniveau van EU ETS2 bepalen. De prijs van een emissierecht zal bepaald worden door het samenspel van vraag en aanbod. De vraag wordt bepaald door diverse socio-economische en technologische evoluties, alsook door het (andere) klimaatbeleid in de transportsector maar ook in de andere sectoren die door het EU ETS2 gedekt zullen worden (bv. energiebeleid in de gebouwensector, mobiliteitsbeleid, emissienormen...). Klimaatbeleid kan de vraag naar brandstoffen en dus naar emissierechten temperen en zou dus de prijs van een emissierecht kunnen drukken. Het aanbod wordt bepaald door de beschikbaar gestelde emissieruimte. Volgens het reductietraject voor ETS2 neemt die emissieruimte met 42% af tegen 2030 ten opzichte van 2005. In tegenstelling tot het reeds bestaande EU ETS worden er voor EU ETS2 geen gratis emissierechten toegewezen.

De exacte prijs van een emissierecht binnen EU ETS2 is nog onzeker. Gedurende de eerste 3 werkingsjaren (t.e.m. 2029) voorziet de Europese regelgeving weliswaar een drempelwaarde van 45 euro/ton CO₂, maar geen formeel prijsplafond. Wordt die drempelwaarde overschreden, dan verhoogt het aanbod, maximaal 2x per jaar, met 20 miljoen emissierechten. 45 euro/ton CO₂ wordt daarom vaak voorgesteld als een bovengrens. Meerdere analisten verwachten evenwel dat de prijs beduidend hoger zou kunnen oplopen, zeker vanaf 2030 (Figuur 37)¹³⁴. Ten eerste omdat de 45 euro drempel geïndexeerd zal worden op basis van de inflatie. Ten tweede omdat de 20 of 40 miljoen potentieel vrijgemaakte emissierechten (samen met de andere

³² Een clause maakt een uitstel tot 2028 mogelijk in het geval een nieuwe energieprijzen crisis zich zou voordoen tegen het eerste semester van 2026.

marktstabilisatiemechanismen³³) niet zo'n grote invloed zouden hebben op een wellicht krappe markt van ongeveer 800-1.000 Mton CO₂¹³⁵. Ook sommige Europarlementsleden die aan het dossier gewerkt hebben geven nu aan dat de CO₂-prijs hoger zou kunnen uitvallen dan 45 euro/ton¹³⁶. Door de onzekere CO₂-prijs in ETS2 is ook de meerprijs voor transportbrandstoffen onzeker (Tabel 8).

Figuur 37: Verschillende analyses en modellen wijzen op onzekerheid over de CO₂-prijs in ETS2¹³⁷.



Tabel 8: Onzekere CO₂-prijs in ETS2 vertaalt zich in onzekere meerprijs fossiele brandstoffen¹³⁸.

	ETS2 CO ₂ -prijs			
	45 euro/ton	100 euro/ton	200 euro/ton	300 euro/ton
Benzine	+0,108 euro/l	+0,239 euro/l	+0,478 euro/l	+0,718 euro/l
Diesel	+0,119 euro/l	+0,264 euro/l	+0,528 euro/l	+0,792 euro/l
CNG	+0,120 euro/kg	+0,267 euro/kg	+0,533 euro/kg	+0,800 euro/kg
LPG	+0,075 euro/l	+0,167 euro/l	+0,333 euro/l	+0,500 euro/l

³³ De regelgeving voorziet ook een MSR (Market Stabilisation Mechanism) die bijkomende emissierechten vrijmaakt of opneemt wanneer er te weinig resp. te veel in omloop zijn. Er is ook een mechanisme dat bij snel stijgende prijzen emissierechten vrijmaakt. Belangrijke kanttekening is wel dat per periode van 12 maanden slechts 1 van de 3 mechanismen geactiveerd mag worden.

Heffingen kunnen toenemen op overgesubsidieerde EV's uit derde landen

Extra heffingen zullen prijzen van Chinese EV's, minstens tijdelijk, impacteren. Op 4 juli 2024 besliste de Europese Commissie om voorlopige, compenserende heffingen toe te passen op de import van batterij-elektrische voertuigen uit China¹³⁹. Dit vloeit voort uit een onderzoek dat de Europese Commissie eind 2023 startte naar (onrechtmatige) gesubsidieerde elektrische auto's uit China¹⁴⁰ en die de laatste jaren zouden geleid hebben tot een bijzonder forse groei van de import van Chinese BEV (Figuur 38). De Europese Commissie concludeerde in maart 2024¹⁴¹ dat er voldoende bewijsmateriaal van onrechtmatige subsidiëring is om de registratie van de invoer van deze voertuigen te rechtvaardigen³⁴. De EU is dan ook begonnen met het registreren van de invoer van deze voertuigen en zou er later dit jaar retroactief heffingen op kunnen toepassen. Op 20 augustus kondigde de Europese Commissie aan dat de voorwaarden³⁵ daarvoor niet vervuld zijn en dat ze dus niet retroactief toegepast zullen worden. Tegelijkertijd kondigde ze een aanpassing aan van de op 4 juli gepubliceerde beslissing om een bijkomende heffing toe te passen bovenop de heffing van 10% die reeds eerder van toepassing was op alle in China geproduceerde elektrische voertuigen¹⁴². De heffing zal uiteindelijk 17,0% bedragen voor BYD, 19,3% voor Geely en 36,3% voor SAIC. Voor andere BEV producenten die in China produceren zal de heffing resp. 21,3% en 36,3% bedragen, afhankelijk van of ze al dan niet meegewerkt hebben aan het EU-onderzoek¹⁴³. De Europese Commissie legt de finale tariefvoorstellen voor aan de EU-lidstaten en tenzij er een gekwalificeerde meerderheid van de lidstaten tegen de tarieven stemt, zal het voorstel van de Europese Commissie dan vastgelegd worden voor een periode van 5 jaar. Daarna kan het eventueel verlengd worden mits een met redenen omkleed verzoek. Tesla, die een deel van haar voertuigen voor de Europese markt in China produceert, heeft een aanvraag ingediend om een specifiek (definitief) tarief te berekenen dat in verhouding staat tot de Chinese overheidssubsidies waarvan het genoten zou hebben. De Europese Commissie is hierop ingegaan en heeft het tarief van de heffing voor Tesla voorlopig op 9% vastgelegd. Ook andere bedrijven die BEV produceren in China, kunnen dergelijke aanvraag indienen¹⁴⁴. Na de verhoging zouden de Europese importtarieven licht hoger zijn dan het importtarief van 27,5% dat de VS in het verleden hanteerden¹⁴⁵, maar nog steeds beduidend lager dan de huidige Amerikaanse tarieven, die op 14 mei 2024 opgetrokken werden tot 100%¹⁴⁶. De Europese heffing is bedoeld om de eigen Europese EV-productiecapaciteit gelijke kansen te geven en de strategische autonomie te verzekeren en zou bepaalde EV-modellen, ook in België duurder maken. De heffing lijkt reeds een zekere (tijdelijke?) impact te hebben gehad op de Europese markt want na een sterke stijging in juni 2024, volgde een sterke daling van de import van in China geproduceerde BEV's in juli 2024¹⁴⁷. Op 9 augustus

³⁴ Deze subsidies zouden gaan om: 1) de rechtstreekse overdracht van middelen en de mogelijk rechtstreekse overdracht van middelen of passiva; 2) inkomsten waarvan de overheid afstand doet of die de overheid niet int, en 3) de verstrekking van goederen of diensten door de overheid tegen een ontoereikende prijs.

³⁵ Zoals bepaald in Art. 16(4) van Verordening (EU)2016/1037 van het Europees parlement en de Raad van 8 juni 2016 betreffende bescherming tegen invoer met subsidiëring uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016R1037#d1e1258-55-1>), nl.: een definitief compenserend recht kan worden geheven [...] op voorwaarde dat:

- de invoer, overeenkomstig het bepaalde in artikel 24, lid 5, werd geregistreerd;
- de Commissie de betrokken importeurs de gelegenheid heeft gegeven opmerkingen te maken;
- er kritieke omstandigheden bestaan waarin het betrokken product, waarvoor in de zin van deze verordening tot compenserende maatregelen aanleiding gevende subsidies zijn toegekend, moeilijk te herstellen schade veroorzaakt doordat het product in een betrekkelijk kort tijdvak massaal wordt ingevoerd; en
- het, om herhaling van dergelijke schade te voorkomen, nodig wordt geoordeeld op deze invoer met terugwerkende kracht compenserende rechten in te stellen.

2024 kondigde China aan dat het een beroepsprocedure heeft opgestart bij de wereldhandelsorganisatie (WTO)¹⁴⁸.

Eerste prijsstijgingen op BEV's uit China werden in juli 2024 doorgevoerd. Inmiddels wordt stilaan duidelijk welke voertuigen onderworpen zullen worden aan een deze bijkomende heffing¹⁴⁹. Een kleine helft van de voertuigen waar de EU een heffing op zal toepassen komt (of kwam) in aanmerking voor een Vlaamse EV-premie (Tabel 9). Na de invoering van de verhoogde importheffingen kondigden een aantal constructeurs de verhoging van de prijzen op de Belgische markt. Dat is sinds begin juli 2024 het geval voor de Tesla Model 3 met een stijging met 1.500 euro (behalve voor de geconfigureerde Model 3 die aan 39.990 euro aangeboden blijft en zo in aanmerking blijft komen voor de Vlaamse EV-premie) en voor de Volvo EX30 die als gevolg van een prijsstijging met 1.600 euro tot 40.590 euro, niet meer in aanmerking zal komen voor de Vlaamse EV-premie¹⁵⁰. Sommige constructeurs, zoals SAIC, de eigenaar van o.a. MG, stelden dat ze dankzij een behoorlijk grote voorraad elektrische voertuigen die reeds aanwezig zijn in Europa, nog minstens tot november 2024 aan de vraag kunnen voldoen zonder prijsstijgingen te moeten doorvoeren¹⁵¹. Een aantal Chinese constructeurs beschikt ook over auto- en/of batterijfabrieken in de EU of in de directe nabijheid, of voorziet deze in de nabije toekomst (bv. BYD in Hongarije, Chery in Spanje, Leapmotor i.s.m. Stellantis in Polen, NEV in Turkije). De auto's uit deze fabrieken zouden de EU-heffingen ontwijken. Tenslotte beweren sommige producenten dat ze, ondanks de heffingen nog voldoende winst zouden kunnen maken op de Europese markt. BYD zou sommige modellen 2 keer zo duur verkopen in de EU als in China, als gevolg van de sterke concurrentie aldaar. Het bedrijf zou dus, zelfs met een heffing van 17,4%, nog over een significante winstmarge beschikken op de Europese markt¹⁵².

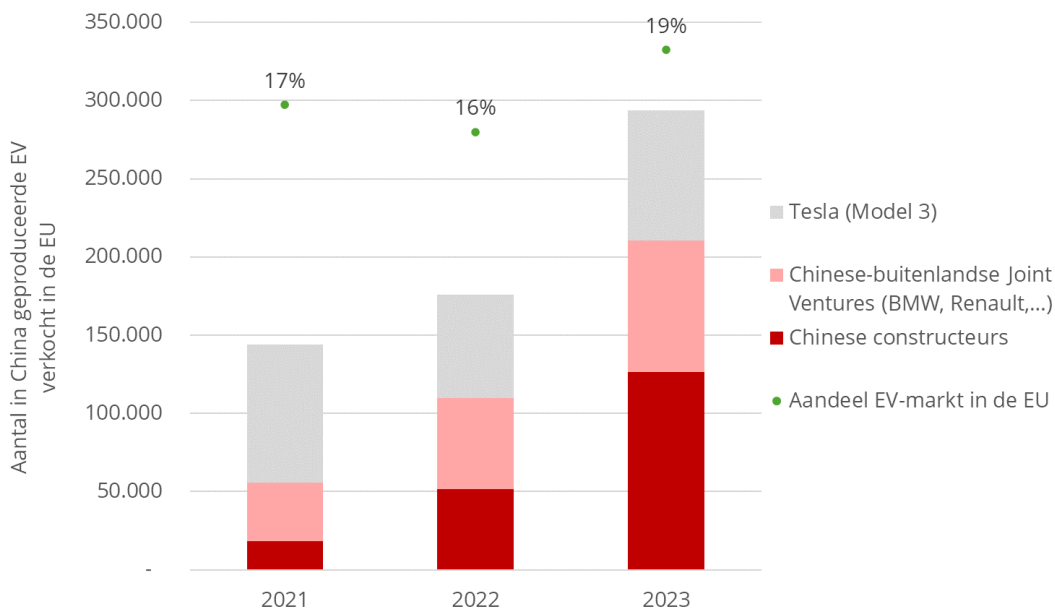
Tabel 9: EU-heffing zou ook gelden op modellen die een Vlaamse EV-premie kunnen/konden krijgen.

Constructeur	Model	Vlaamse EV-premie?
Aiways	U5	Ja
BMW	iX3	Nee
BYD	Atto 3	Ja
BYD	Dolphin	Ja
BYD	Seal U	Ja
BYD	Han	Nee
BYD	Seal	Nee
Cupra	Tavascan	Nee
Dacia	Spring	Ja
Honda	e:Ny1	Nee
Hongqi	E-HS9	Nee
Lotus	Eletre	Nee
Lotus	Emeya	Nee
Maxus	EunIQ6	Ja
Maxus	Mifa	Nee
Maxus	T90	Nee
MG	4	Ja
MG	5	Ja
MG	ZS EV	Ja
MG	Marvel R	Ja
Mini	Cooper EV	Ja
Mini	Aceman EV	Ja
Polestar	2	Nee
Polestar	3	Nee
Polestar	4	Nee
Seres	3	Ja
Seres	5	Nee
Smart	#1	Ja
Smart	#3	Ja
Tesla	Model 3	Ja (beperkt, zwart/wit)
Volvo	EX30	Ja
Xpeng	G6	Nee
Xpeng	G9	Nee
Xpeng	P7	Nee

Figuur 38: EU onderzocht oversubsidiëring gezien forse importgroei van BEV uit China.

Al bijna 20% van de BEV die op Europese markt komen, zijn van Chinese makelij. In 2023 was bijna 1 van de 5 nieuw ingeschreven batterij elektrische voertuigen in de EU-23 in China geproduceerd³⁶. Dat zou o.a. een gevolg zijn van het grotere aanbod aan kleinere, goedkopere modellen van Chinese constructeurs in vergelijking met de Europese (of andere) concurrenten¹⁵³. Dat cijfer omvat ook BEV die door Europese of andere niet-Chinese constructeurs in China gebouwd worden, bv. via een joint venture met een Chinees bedrijf. Die stonden tot voor kort in voor de ruime meerderheid van de import. In 2021 was 1 model (Tesla Model 3) zelfs goed voor meer dan 60% van de import uit China, maar sinds 2023 zijn het de verkooptijfers van de Chinese constructeurs die de meest forse groei kennen (Figuur 39).

Figuur 39: “Made-in-China”-BEV, van (niet-)Chinese constructeurs, verschijnen op EU-markt¹⁵⁴.

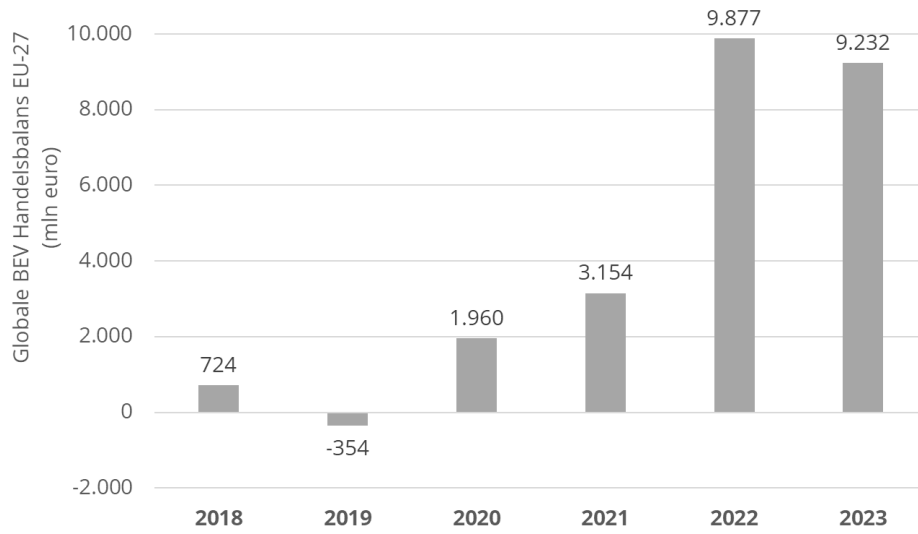


Import uit Azië doet sterke groei van Europese EV-handelsbalans stokken. De handel in elektrische voertuigen is de laatste jaren sterk gegroeid en de handelsbalans van de Europese Unie (EU-27) op dat vlak nam tot in 2022 een hoge vlucht tot een positief saldo van net geen 10 mld euro. Dat betekent dat de waarde van de EV-export vanuit de EU-27 de waarde van de import vanuit vooral China en Zuid-Korea ruimschoots overtreft. In 2023 daalde het saldo wel tot 9,2 mld euro (Figuur 40). Ondanks een verdere groei van de export naar de rest van de wereld is dat vnl. een gevolg van de evolutie van de handelsbalans tussen de EU-27 enerzijds en China en Zuid-Korea anderzijds (Figuur 41)³⁷. Het Europese handelstekort t.o.v. die twee landen groeide de laatste jaren bijzonder sterk en bedroeg in 2023 bijna 9 mld euro en 3,4 mld euro t.o.v. China resp. Zuid-Korea (Figuur 41). Die trend zette zich ook in het eerste kwartaal van 2024 door met een voor de EU negatief saldo van 2,1 mld euro t.o.v. China en 0,7 mld euro t.o.v. Zuid-Korea¹⁵⁵.

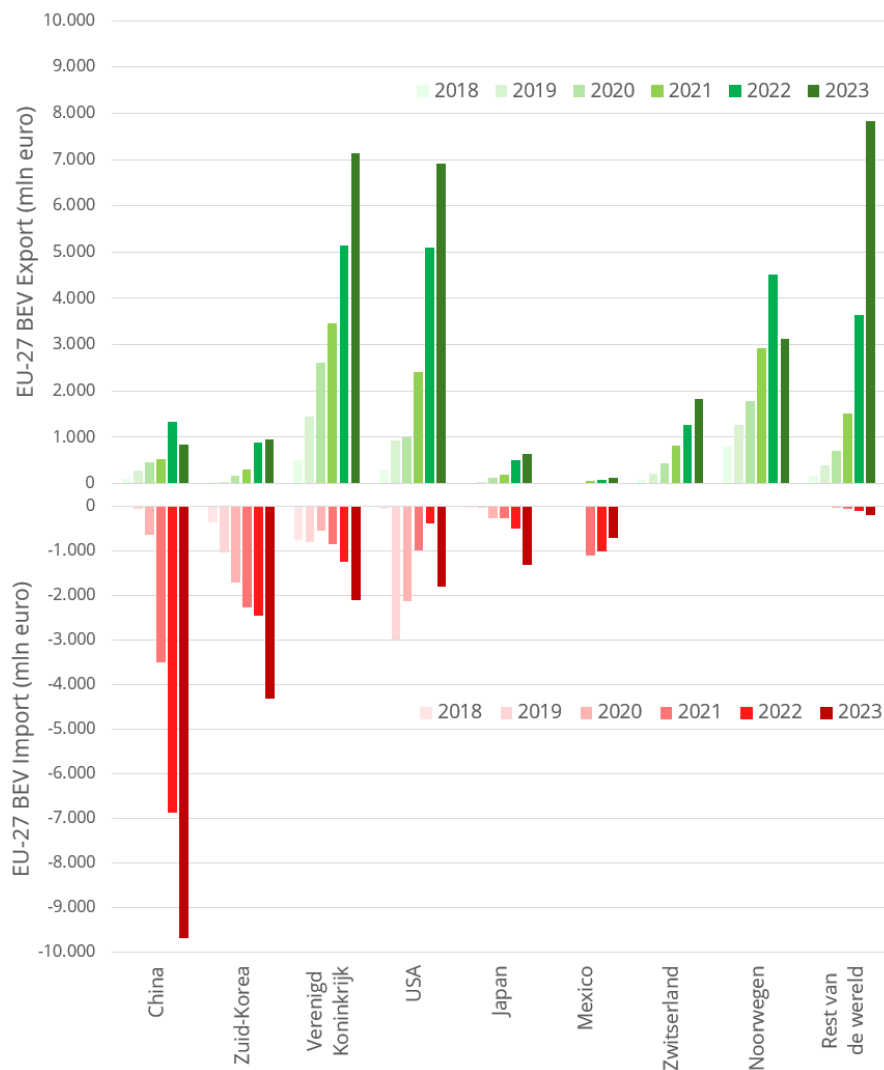
³⁶ Onder EU-23 worden alle lidstaten van de EU-27 behalve Cyprus, Letland, Litouwen en Malta verstaan.

³⁷ Let wel, een voertuig dat bv. in China geproduceerd wordt door een Europese of een Amerikaanse constructeur om verkocht te worden in de EU zal redelijkerwijs in de handelsbalans opgenomen worden als een export van China naar de EU. Omgekeerd zal een in de EU geproduceerd voertuig door een producent uit de derde land als een EU-export beschouwd worden indien dat voertuig elders verkocht wordt.

Figuur 40: BEV handelsbalans EU-27 (nieuw en tweedehands) groeit sterk maar stukt in 2023¹⁵⁶.



Figuur 41: EU BEV-handelstekort t.o.v. China en Zuid-Korea loopt op (8,8 en 3,4 mld euro in 2023)¹⁵⁷.



Europese EV-productiecapaciteit is onvoldoende om EU-ambities zelf waar te maken. De Europese ambitie om vanaf 2035 enkel nog emissievrije nieuwe personenwagens te verkopen in de EU staat op gespannen voet met de Europese productiecapaciteit van elektrische voertuigen en batterijen. De Europese Rekenkamer wees er recent op dat de doelstelling voor 2035 moeilijk te halen is met de huidige en de geplande bijkomende productiecapaciteit en zonder de import van elektrische voertuigen en componenten¹⁵⁸. Bovendien zouden ook de in Europa geassembleerde elektrische voertuigen doorgaans voor veel essentiële componenten afhankelijk zijn van derde landen en met name van Chinese leveranciers¹⁵⁹. De Europese Unie heeft om die reden o.a. de European Battery Alliance opgericht¹⁶⁰.

2.4 Steden en gemeenten

Lokale overheden, zoals steden en gemeenten, beschikken doorgaans niet over fiscale instrumenten met betrekking tot auto's of andere voertuigen. Steden en gemeenten beschikken echter wel over andere financiële tools om mobiliteits- en ruimtelijk beleid te voeren en om inkomsten te genereren. Het meest voorkomende instrument is het betalend parkeren. Daarnaast zetten sommige steden in op tolsystemen. De onderstaande delen beschrijven een aantal relevante elementen en voorbeelden van dergelijke gemeentelijke³⁸ initiatieven zonder daarbij exhaustief te zijn.

Betalend parkeren kent veel maten en gewichten

Beleid rond straatparkeren speelt momenteel vooral in op tijdstip, duur en locatie. Het meest voorkomende financiële instrument voor mobiliteitsbeleid op gemeentelijk niveau is het betalend parkeren op de openbare weg. Doorgaans maakt dit instrument deel uit van een breder parkeerbeleid waarbij ook andere aspecten opgenomen kunnen zijn zoals bv.: niet-betalende zones met beperkte parkeertijd (blauwe zones), het aantal parkeerplaatsen langs de weg (ruimtelijke inrichting), het beleid rond private parkeerplaatsen in woon- en kantoorgebouwen, parkeerbeleid voor lokale bewoners en werknemers, overstapparkings in de randgebieden (de zgn. "park-and-rides")... Dat bredere parkeerbeleid interageert vanzelfsprekend met het mobiliteitsbeleid op andere beleidsniveaus en met andere beleidsdomeinen.

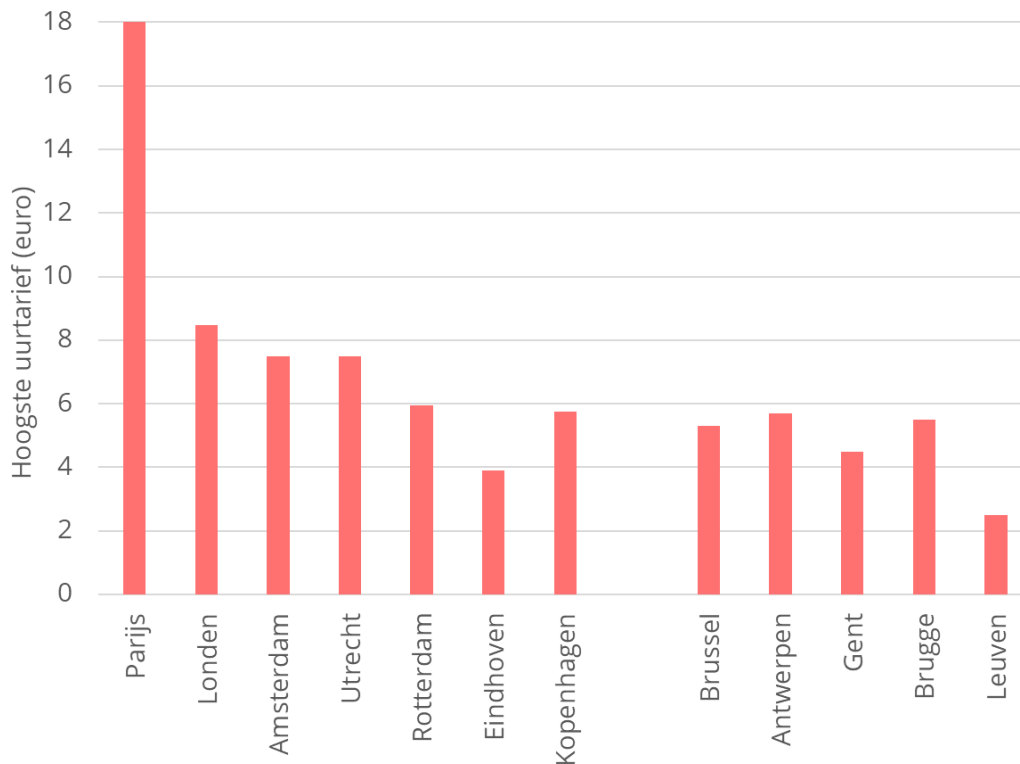
De meeste steden, ook de Vlaamse, differentiëren tarieven o.b.v. tijd, locatie en doelgroep.

In Vlaanderen delen veel centrumsteden voor hun parkeerbeleid de stad op in verschillende gebieden of zones. Doorgaans wordt het parkeren duurder en/of korter toegestaan naarmate men de drukste (handels)zones van de stad nadert. In sommige gevallen is het parkeren enkel toegestaan voor bewoners (en hun bezoekers) of vergunninghouders (bv. handelaars of werknemers)¹⁶¹. Meestal neemt het uurtarief ook toe naarmate men de maximaal toegestane parkeertijd nadert. Ten slotte, bestaan er soms ook een aantal vrijstellingen, bv. voor personen met een handicap, ladende elektrische voertuigen...

Enkele buitenlandse grootsteden hanteren hoge (piek)tarieven. De hoogste tarieven, die vaak enkel van toepassing zijn op het laatste deel van de toegestane parkeerperiode in de duurste parkeerzones, lijken in de grootste Vlaamse steden vergelijkbaar met Brussel, Rotterdam, Eindhoven en Kopenhagen. In Londen, Amsterdam en Utrecht, maar zeker in het centrum van Parijs, waar het zesde parkeeruur 18 euro kost, kunnen de prijzen veel verder oplopen (Figuur 42).

³⁸ Voor een vlottere leesbaarheid zal deze tekst verder de term "gemeente" of "gemeentelijk" bevatten maar wordt hiermee impliciet "steden en gemeenten" of "stedelijk en gemeentelijk" bedoeld.

Figuur 42: Uurtarieven voor straatparkeren kunnen in sommige steden hoog oplopen.



Voor betalend parkeren hanteren steden uiteenlopende afbakening in de tijd en in de ruimte. Naast het hoogste uurtarief bepalen ook andere factoren in belangrijke mate het parkeerbeleid van een stad, zoals de andere uurtarieven, de tijdsvensters waarbinnen betalend parkeren toegepast wordt, het aandeel van de straten en pleinen waar betalend of gereguleerd parkeren van toepassing is, enz. In sommige Vlaamse steden of stadsdelen moet er betaald worden van 9u tot 18u, in anderen tot 21u of 22u. In sommige buitenlandse steden, zoals Amsterdam wordt betalend straatparkeren zowel in de tijd als in de ruimte breed uitgerold. In het centrum van Amsterdam is het parkeren 24u per dag betalend, tegen een vast tarief van 7,50 euro/uur, en dat iedere dag van de week¹⁶². En ook het aandeel van de straten en pleinen waar betalend parkeren van toepassing is, is in Amsterdam zeer hoog. Tegen het einde van dit jaar zal betalend straatparkeren van toepassing zijn in de volledige stad, dus het hele gebied van 60km² binnen de Ring (A10), alsook enkele gebieden daarbuiten¹⁶³.

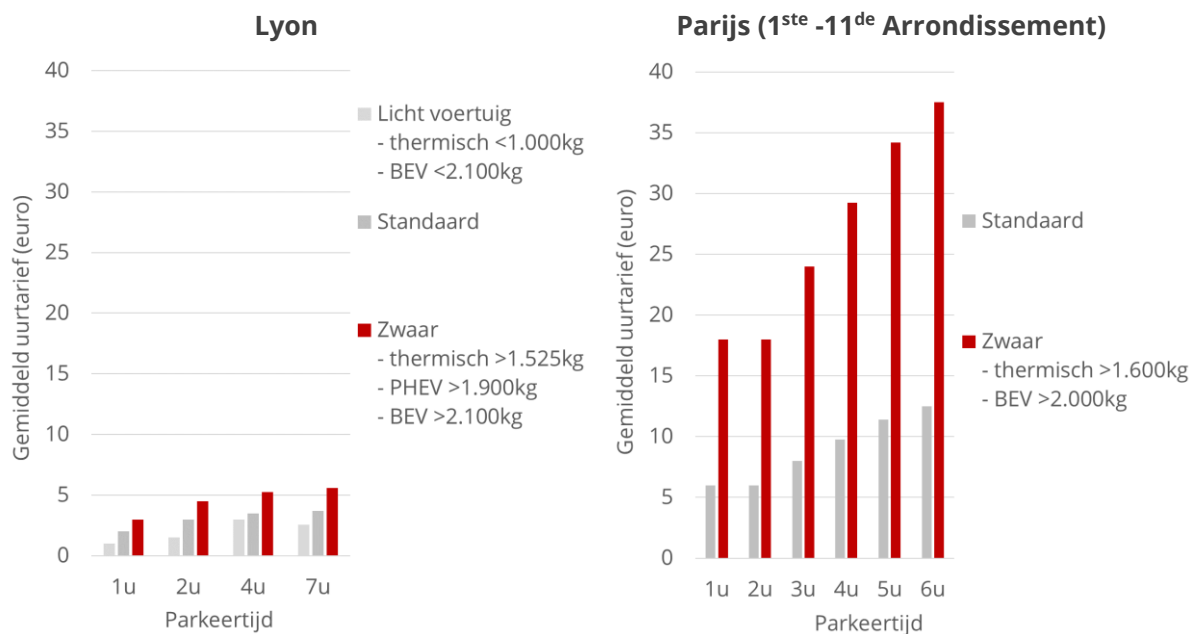
Parkeertarieven worden soms gebruikt om zware en/of vervuilende auto's te ontraden.

Sommige steden maken de parkeerprijs afhankelijk van de milieuprestaties of andere kenmerken van het voertuig:

- **Londen doet dat via een differentiatie o.b.v. de voertuigtechnologie.** Het hoogste standaard uurtarief wordt er bv. herleid van 7,2 £/uur naar 5 £/uur (-30%) voor BEV, PHEV en waterstofvoertuigen, terwijl oudere auto's (diesels van voor 2015 en benzines van voor 2005) net bijna 40% meer betalen, m.n. 10 £/uur. Ook in steden als Oslo en Kopenhagen werden in het verleden kortingen of volledige vrijstellingen gegeven aan zero-emissievoertuigen, maar dat onderscheid werd inmiddels afgeschaft, in Kopenhagen sinds 1/1/2024, in de Noorse steden sinds 2017¹⁶⁴.

- Franse steden zetten parkeerbeleid in om SUV's te ontraden.** In lijn met de "gewichtsmalus"³⁹ die Frankrijk ingevoerd heeft voor de BIV¹⁶⁵, namen een aantal Franse steden recent initiatieven om parkeertarieven te differentiëren om zware (en vaak grote) voertuigen te ontraden. De maatregel wordt doorgaans voorgesteld als een manier om vnl. SUV's te weren uit de stadscentra. SUV's hebben, omwille van hun massa, een grotere impact op de infrastructuur en nemen meer openbare ruimte in. Zo nemen ze soms bv. meerdere parkeerplaatsen in of verhinderen ze een vlotte doorgang op het voetpad of de rijbaan¹⁶⁶. In Grenoble zijn de tarieven in de openbare parkeergarages 5% hoger voor voertuigen van meer dan 1.550 kg (1.800 kg voor BEV)¹⁶⁷. In Lyon en Parijs werd/wordt straatparkeren fors duurder voor zwaardere voertuigen vanaf 11 juni 2024 resp. 1 oktober 2024. In Lyon gaat het over een supplement van +50% t.o.v. het standaardtarief, in Parijs zal het over een verdrievoudiging gaan. Zo zal het duurste parkeertarief voor een "zwaar voertuig" in het centrum van Parijs niet meer 18 euro, maar 54 euro bedragen voor het zesde parkeeruur in de 11 centrale arrondissementen. In de 12de tot 20ste arrondissementen is dat de helft. Zowel in Lyon als in Parijs wordt wel rekening gehouden met het feit dat elektrische voertuigen omwille van hun batterijen zwaarder zijn dan een thermisch equivalent. Daarom is de drempelwaarde voor BEV dus hoger dan voor thermische auto's. In Lyon is er ook tussenliggende drempelwaarde voor PHEV (Figuur 43).

Figuur 43: Lyon en Parijs willen zware voertuigen ontmoedigen via parkeerbeleid¹⁶⁸.



³⁹ Sinds 2022 rekt Frankrijk voor de BIV 10 euro extra aan per kg boven de 1.800 kg rijklare massa. Daarbij geldt een maximum van 50.000 euro en een vrijstelling voor o.a. BEV, waterstofaangedreven voertuigen en PHEV met een elektrisch rijbereik van minstens 50 km.

Tolheffing is momenteel een zaak van enkele buitenlandse steden

Momenteel is er weinig animo voor tolheffing in de Vlaamse steden. Op dit moment maakt geen enkele Vlaamse gemeente gebruik van tolsystemen om de toegang tot de stad of tot stadsdelen te regelen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest leek tijdens de legislatuur 2019-2024 in de richting van een (kilometer)heffing te evolueren¹⁶⁹, maar het project lijkt uiteindelijk op onvoldoende eensgezindheid binnen en buiten de Brusselse regering te kunnen rekenen¹⁷⁰ en staat inmiddels "on-hold". Er zijn in Vlaanderen wel boete- en betaalsystemen voor wie in een LEZ rijdt met een niet-conform voertuig en ook in sommige tunnels. Deze worden hier niet nader besproken.

Een aantal buitenlandse steden voerde tolheffing in en liet het systeem soms evolueren.

Een gebiedsdekkende kilometerheffing, zoals die momenteel in België bestaat voor vrachtwagens, bestaat ook in meerdere andere Europese landen. Een analoog systeem dat het grondgebied van een land, provincie of gewest bestrijkt, bestaat op dit moment nog nergens voor lichtere voertuigen en/of personenwagens. Er bestaan echter wel talrijke tolwegen en -tunnels en er zijn enkele steden ter wereld die echt een tol heffen in ruil voor toegang tot (een deel van) de stad. Het meest bekende voorbeeld is waarschijnlijk de "congestion charge" in Londen. De eerste stad ter wereld met een tolheffing voor auto's was echter Singapore in 1975. Verder voerden Milaan, Stockholm, Göteborg, Oslo (en een aantal andere Noorse steden) een tolsysteem in. New York ten slotte, zou dat vanaf 30 juni 2024 ook doen voor een groot deel van Lower Manhattan, maar zag een paar weken voor de invoering van het systeem, al dan niet definitief, af van de plannen¹⁷¹ (Tabel 10).

Tabel 10: Er bestaan diverse varianten van stadstolsystemen.

Stad	Invoering	Bijzonderheden
Singapore ¹⁷²	1975 (ALS) 1998 (ERP)	<p>Algemeen: Om congestie tegen te gaan ving Singapore in 1975 aan met een Area Licensing Scheme (ALS), een tol om toegang te krijgen tot 7km² in het centrum van de stad. Toen ging het om een dagprijs van 3 S\$/dag (of 60 S\$ per maand).</p> <p>In 1998 werd ALS vervangen door Electronic Road Pricing (ERP), met on-board units die interageren met 77 tolpoorten verspreid over de stad. Sinds 2023 wordt stapsgewijs overgestapt van het systeem met tolpoorten naar een satellietgebaseerd systeem.</p> <p>Tarief: ieder kwartaal bepaald voor iedere afzonderlijke tolpoort i.f.v. de geobserveerde congestiegraad. Tussen 0 en 6 S\$/tolpoort (0 en 4,1 euro/tolpoort).</p> <p>Prijsdifferentiatie:</p> <ul style="list-style-type: none">- Tijd: tarieven (per halfuur) worden elk kwartaal aangepast o.b.v. de waargenomen congestie op de wegsegmenten. Geen tol op zon- en feestdagen.- Voertuigtype: de prijs neemt als volgt toe moto's < auto's, taxi's, bestelwagens < lichte vrachtwagens en bussen < zware vrachtwagens en bussen; Ziekenwagens, brandweerwagens en militaire voertuigen zijn vrijgesteld. Geen differentiatie o.b.v. technologie, gewicht... in lijn met het uitgangspunt dat het geen milieu- maar wel een congestiebestrijdingsmaatregel is.- Locatie: voor iedere tolpoort/route wordt een aparte prijs vastgesteld. <p>Aanwending opbrengst: algemene middelen (geen earmarking).</p>

Oslo en andere Noorse steden¹⁷³

Bergen (1986), Oslo (1990)...

Algemeen: Het tolgebied van Oslo is het grootste tolgebied van Noorwegen. Naast Oslo, waarop hieronder de focus ligt, zijn er ook tolsystemen in Bergen, Trondheim, Haugesund, Kristiansand en Stavanger.

Tarief: Standaardprijs Oslo 33 NOK/doorgang (2,9 euro/doorgang)

Prijddifferentiatie:

- **Tijd:** duurder tijdens de spitsuren (6u30-9u en 15u-17u). Tijdens het weekend, op feestdagen en in juli geldt er geen spitsuurtarief.
- **Locatie:** het tolgebied bestaat uit 3 concentrische zones. Aan de buitenring betaalt men enkel stadsinwaarts. Aan de 2 binnenste ringen betaalt men voor iedere doorgang. Per ring geldt een maximum van 1 betaling/uur. Voor de buitenring geldt een maximum van 60 betalingen/maand, voor de middenring van 120/maand. Voor de binnenring geldt er geen maximum.
- **Voertuig:** 2 groepen: onder en boven 3,5 ton.

Indien <3,5 ton wordt onderscheid gemaakt tussen technologieën:

	Benzine/PHEV	Diesel	BEV	H ₂
Spits	33 NOK (2,9 euro)	37 NOK (3,3 euro)	16 NOK (1,4 euro)	0
Buiten spits	39 NOK (3,4 euro)	42 NOK (3,7 euro)	19 NOK (1,7 euro)	0

Voertuigen van >3,5 ton betalen ongeveer 3x meer. Ze krijgen wel 40-45% korting als ze voldoen aan de Euro 6-norm en volledig elektrische of CNG-voertuigen zijn vrijgesteld.

- **Betaalsysteem:** voertuigen <3,5 ton met een automatisch betaalsysteem krijgen 20% korting.

Aanwending opbrengst: openbaar vervoer, voetpaden en fietsinfrastructuur.

Londen¹⁷⁴

2003

Algemeen: De "congestion charge zone" bestrijkt een gebied van 21 km² in centraal Londen (binnen de kleine ringweg). Een uitbreiding die de zone in 2007 bijna dubbel zo groot maakte, werd in 2011 teruggedraaid. Naast de congestion charge geldt in heel "Greater London" (1500 km²) de **ULEZ charge zone**. Voertuigen die niet voldoen aan een bepaalde uitstootnorm (momenteel euro 4 voor benzine, euro 6 voor diesel) betalen dan 12,5£ per dag (14,79 euro/dag), eventueel bovenop de congestion charge.

Tarief: 15£/dag (17,75 euro/dag)

Prijddifferentiatie:

- **Tijd:** geldt van 7u tot 18u op werkdagen en van 12u tot 18u tijdens het weekend en vakanties. Gratis tussen Kerst en Nieuwjaar.
- **Doelgroep:** bewoners van de congestion charge zone krijgen een korting van 90%, personen met een handicap zijn vrijgesteld.
- **Voertuig:** Voertuigen met meer dan 9 zitplaatsen zijn vrijgesteld. Oorspronkelijk waren Euro 5-voertuigen met een uitstoot lager 100g/CO₂ vrijgesteld maar die voorwaarde werd stapsgewijs verstrengd. Op dit moment zijn enkel zero-emissievoertuigen nog vrijgesteld maar die vrijstelling zal ook vervallen; vanaf 25/12/2025 zal het normale tarief verschuldigd zijn.

Aanwending opbrengst: Investeren in openbaar vervoer.

Stockholm en Göteborg ¹⁷⁵	2006 (Stockholm)	Algemeen: in Stockholm en Göteborg wordt tol geheven om toegang te krijgen tot de stadscentra (30km ² resp. 25km ²). Er zijn geen kortingen voorzien voor inwoners noch voor meer milieuvriendelijke voertuigen.
	2013 (Göteborg)	Tarief: Stockholm tussen 11 en 45 SEK per toegang (max. 135 SEK/dag of 11,75 euro/dag), Göteborg tussen 9 en 22 SEK per toegang (max. 60 SEK/dag of 5,2 euro/dag).
		<p>Prijsdifferentiatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tijd: de tol geldt van 6u tot 18u30, elke werkdag maar niet in juli, noch de dag voor/op feestdagen Het tarief varieert i.f.v. de tijd van de dag, met een hoger tarief tijdens spitsuren. In Stockholm is er ook een verschil tussen hoogseizoen (1 maart tot 21 juni en 15 augustus tot 30 november) en laagseizoen (rest van het jaar). Er geldt een licht goedkoper tarief op een snelweg die de stad doorkruist en oorspronkelijk volledig vrijgesteld was (Essingeleden). - Doelgroepen: Vrijstelling voor ziekenwagens, brandweerwagens, militairen, diplomaten, bussen (>14 ton), moto's, personen met een handicap.
		Aanwending opbrengst: transportinfrastructuur in en rond Stockholm en Göteborg.
Valletta ¹⁷⁶	2007	Algemeen: Het tolgebied komt overeen met het gebied binnen de oude omwalling van Valletta, is 0,8 km ² groot en wordt met ANPR-camera's gehandhaafd.
		Tarief: Eerste half uur gratis, 0,82 euro voor een toegang van 30-60 minuten, waarna er 0,82 euro/uur aangerekend wordt met een maximum van 6,52 euro per dag
		<p>Prijsdifferentiatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tijd: De tol geldt tijdens weekdays van 8u00 tot 18u00. Op feestdagen en tijdens het weekend is de toegang gratis. Na 14u00 is de toegang ook op weekdays gratis. - Voertuig: batterij elektrische voertuigen zijn vrijgesteld - Doelgroep: Voertuigen van nooddiensten, leger, openbaar vervoer, personen met een beperkte mobiliteit en bewoners van het gebied zijn vrijgesteld.
Milaan ¹⁷⁷	2012	Algemeen: Het tolgebied, de zgn. Area C in het centrum van Milaan, is 8,2 km ² groot. Het wordt gecombineerd met een LEZ.
		Tarief: 7,5 euro/dag
		<p>Prijsdifferentiatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tijd: De tol geldt tijdens weekdays van 7u30 tot 19u30. Op feestdagen en tijdens het weekend is de toegang tot Area C tolvrij. - Voertuig: batterij elektrische, hybride en biobrandstofvoertuigen zijn vrijgesteld - Doelgroep: personen met een handicap en medische urgenties zijn vrijgesteld. Bewoners van Area C krijgen 42 gratis toegangen per jaar en betalen daarna 3 euro/dag.
		Aanwending opbrengst: mobiliteitsinfrastructuur, o.a. fietsinfra en voetgangerszones.

New York¹⁷⁸ 2024

Algemeen: New York zou vanaf 30 juni 2024 de eerste stad in Noord-Amerika zijn met een tolheffing. Die zou van toepassing zijn om toegang te krijgen tot Lower-Manhattan (ten Zuiden van Central Park, vanaf 60th Street). De gouverneur zette het project echter een paar weken voor de invoering voor onbepaalde tijd, en misschien definitief, on-hold.

Tarief: 15\$/auto (indien passhouder, anders 22,5\$) / 24\$ kleine vrachtwagens/36\$ voor grote vrachtwagens. Geldt van 5am tot 9pm weekdays en 9am-9pm in weekend. 's Nachts 3,75\$. Taxi's niet, maar wel 1,25\$ doorrekenen per passagier. Uber 2,5\$ per ride. Kortingen voor lage inkomens indien meer dan 10x per maand.

Prijzdifferentiatie:

- **Tijd:** 's nachts geldt de tol ook, maar met een korting van 75% (3,75 \$/auto, 6\$/kleine vrachtwagen, 9\$/grote vrachtwagen)
- **Voertuig:** Taxi's moeten 1,25\$ per passagier doorrekenen, Uber/Lyft 2,5\$ per rit
- **Doelgroep:** 50% voor lage inkomens vanaf 10 trips/maand

Aanwending opbrengst: transportinfrastructuur, voornamelijk openbaar vervoer.

3. Fiscale en financiële trajecten elders



Dit deel van het rapport beschrijft een paar opmerkelijke elementen uit de autofiscaliteit in de omliggende landen en gewesten. Vele trends en uitdagingen doen zich immers ook elders voor. Het gaat niet om een exhaustieve analyse van de verschillende systemen, maar wel om punten die voor Vlaanderen inspirerend kunnen zijn of die net mogelijke valkuilen belichten.

3.1 Inspiratie/voorbeelden uit het buitenland

Nederland vereenvoudigt en evolueert richting belasting naar gebruik

Nederlandse autofiscaliteit bestaat ook uit eenmalige en jaarlijkse belasting. De Nederlandse verkeersfiscaliteit is voor particulieren vergelijkbaar met de Vlaamse. Ze bestaat uit enerzijds uit een “belasting van personenauto’s en motorrijwielen” of BPM (cf. belasting op invoer in Vlaanderen) en anderzijds uit een jaarlijkse “motorrijtuigenbelasting” of MRB (cf. jaarlijkse verkeersbelasting in Vlaanderen). De verhouding tussen beide belastingen is echter omgekeerd in vergelijking met Vlaanderen. In Nederland zijn de inkomsten uit de eenmalige BPM veel hoger dan die uit de jaarlijkse MRB¹⁷⁹.

BPM is enkel functie van CO₂-uitstoot en vrijstellingen worden afgebouwd. De Nederlandse BPM werd vroeger ook beïnvloed door de catalogusprijs van het voertuig. Sinds 2013 is dat niet meer het geval en wordt de BPM alleen berekend op basis van de CO₂-uitstoot. De BPM bestaat nu uit een vaste en variabele component op basis van incrementele tarieven per g/CO₂ voor verschillende emissieschijven. Voor dieselwagens, zowel conventionele als PHEV, geldt een bijkomende toeslag, eveneens in functie van de CO₂-uitstoot boven de grens van 71 g/km (Tabel 11). Er geldt een onderscheid tussen nulmissievoertuigen (BEV of FCEV/fuel cell electric vehicle), plug-in hybride (PHEV) en conventionele, thermische voertuigen.¹⁸⁰ De komende jaren zullen grenswaarden van de CO₂-schijven verder aangescherpt worden met ca. 2,35% per jaar¹⁸¹.

Tabel 11: Nederlandse BPM differentieert op basis van aandrijving en CO₂-uitstoot (vanaf 2024)¹⁸².

	BEV/FCEV	PHEV grenswaarden (g CO ₂ /km)		Conventioneel grenswaarden (g CO ₂ /km)	
Vaste voet	0 euro	0 euro		440 euro	
Tariefschijven		1-34	28 euro/g	1-80	2 euro/g
		35-60	100 euro/g	81-104	76 euro/g
		>60	239 euro/g	105-145	167 euro/g
				146-161	274 euro/g
				>161	549 euro/g
Dieseltoeslag	n.v.t.	>71	106,07euro/g	>71	106,07 euro/g

De BPM op fossiele voertuigen stijgt verder om tweedehands elektrische auto’s te subsidiëren. Nadat het vaste deel van de BPM voor conventionele voertuigen op 1 januari 2024 steeg van 400 euro naar 440 euro zal het per 1 januari 2025 verder stijgen naar ongeveer 600 euro.

Met de opbrengst van deze maatregel zal een subsidieregeling voor de aankoop van elektrische personenauto's gefinancierd worden¹⁸³.

De jaarlijkse MRB is functie van het gewicht en brandstofsoort van het voertuig. De MRB is voor benzine- en dieservoertuigen afhankelijk van het gewicht van het voertuig¹⁸⁴. Hoe hoger het leeggewicht, hoe hoger de belasting. De Nederlandse provincies heffen ook "opcenten" (cf. opcentiemen in België). Voor "vervuilende" dieservoertuigen met een fijnstofuitstoot van meer dan 0,005 g/km of zonder roetfilter⁴⁰ geldt ook een fijnstoftoeslag die eveneens toeneemt met het gewicht van het voertuig¹⁸⁵. De toeslag loopt op van minimaal 77 euro/jaar voor zeer lichte voertuigen tot meer dan 1.200 euro/jaar voor zware voertuigen. Voor een voertuig van 1.500 kg be draagt de toeslag ongeveer 300 euro/jaar¹⁸⁶. Samen met de dieseltoeslag op de BPM verklaart dit, ondanks de lagere dieselprijs aan de pomp, de beperkte populariteit van dieselauto's in Nederland.

Huidige MRB-korting voor nulemissievoertuigen en PHEV wordt afgebouwd. Op dit moment zijn nulemissievoertuigen (BEV en FCEV) volledig vrijgesteld van de MRB en geldt een korting van 50% voor voertuigen met een uitstoot van minder dan 50 g CO₂/km (in de praktijk in hoofdzaak PHEV)¹⁸⁷. De komende jaren worden deze kortingen afgebouwd en evolueert Nederland naar een technologie-neutrale(re), bijna zuiver gewichtsgebaseerde jaarlijkse tarificatie (Tabel 12). Terwijl de afbouw oorspronkelijk volledig zou zijn vanaf 2026, kondigde het demissionaire kabinet in haar Voorjaarsnota 2024 een tragere afbouw voor. De toelichting daarbij stelt dat de MRB anders hoger dreigde te worden voor BEV, die door hun batterij vaak zwaarder zijn dan gelijkaardige thermische voertuigen, en dat dat de verdere instroom van emissievrije auto's zou kunnen vertragen¹⁸⁸.

Tabel 12: Kortingen BEV en PHEV op MRB worden tegen resp. 2026 en 2031 volledig afgebouwd¹⁸⁹.

	2024	2025	2026	...	2029	2030	>2030
Reguliere voertuigen	Voltarief	Voltarief	Voltarief				
Vervuilende diesel	Voltarief + toeslag	Voltarief + toeslag	Voltarief + toeslag				
Uitstoot <50g/km (PHEV)	50% korting	25% korting	Voltarief				
Nulemissie (BEV/FCEV)	100% korting	75% korting	40% korting		35% korting	30% korting	Voltarief

Op korte termijn snoeit Nederlandse fiscaliteit in uitzonderingen. De Nederlandse regering wil het belastingstelsel verscherpen en eenvoudiger maken. Dat moet, naast de afbouw van kortingen voor PHEV en BEV/FCEV (Tabel 12), gebeuren door een aantal uitzonderingen te schrappen, met name door¹⁹⁰:

⁴⁰ De toeslag geldt ook voor dieservoertuigen van voor 2009 die niet opgenomen zijn in het kentekenregister van de Nederlandse overheid.

- **de verlaagde brandstofvoetstuk op de MRB voor auto's op aardgas en LPG te beëindigen.** Vanaf 1/1/2026 wordt de huidige MRB-vrijstelling voor personenauto's en bestelauto's op CNG, LNG en (recente) LPG stopgezet.
- **de MRB-vrijstelling voor oldtimers te versoberen.** De MRB-vrijstelling voor oldtimers wordt vanaf 1 januari 2028 "bevroren" op het bouwjaar 1988. Vanaf dan zullen dus alleen voertuigen die vóór 1988 zijn gebouwd vrijgesteld zijn. Sinds 1/1/2014 waren alle voertuigen van 40 jaar of ouder nog vrijgesteld van MRB, daarvoor was dat 25 jaar¹⁹¹.
- **diverse, andere vrijstellingen op te heffen of te verminderen vanaf 1/1/2026:** De MRB voor kampeerauto's stijgt van kwarttarief (25%) naar halftarief (50%); de MRB voor paar- denvervoer stijgt van 25% naar voltarief; de BPM voor geldtransportwagens kan niet meer teruggevorderd worden; autobussen op CNG of LPG zijn niet meer vrijgesteld van MRB.

Vanaf 2030 zou Nederland de MRB vervangen door een afstandsgebaseerde beprijzing. De nieuwe Nederlandse regering moet beslissen¹⁹² of het doorzet met het werk dat het kabinet Rutte IV heeft verricht met betrekking tot een eenvoudige belasting die de automobilisten "naar gebruik" zou doen betalen ter vervanging van de MRB (en de bestaande toltrajecten). Die zou het gebruik belasten en niet meer het bezit van een voertuig (cf. de MRB). Daarbij zouden de totale lasten voor de automobilisten als geheel gelijk blijven en dus budgetneutraal zijn voor de overheid (op het niveau van 2025). Ook bestuurders van elektrische voertuigen zouden bijdragen. De doelstelling is immers niet alleen CO₂-emissies te reduceren, maar ook een bewuster autogebruik stimuleren én de belastinginkomsten op peil houden na 2030.

Nederland denkt hiervoor aan eenvoudige jaarlijkse km-registratie. De afgelegde kilometers zouden opgevolgd worden aan de hand van een jaarlijkse opname van de kilometerstanden van de voertuigen. Dat houdt o.a. in dat er geen tijds- en/of locatieafhankelijke tariefdifferentiatie zou plaatsvinden zoals bij een slimme kilometerheffing. Dat houdt ook in dat de kilometers die niet op het Nederlandse grondgebied afgelegd worden ook in rekening gebracht zouden worden en dat Nederland buitenlandse automobilisten, via deze maatregel, niet zou belasten voor de afstand die ze afleggen op de Nederlandse wegen¹⁹³. Bepaalde keuzes worden nog onderzocht, bv. de manier waarop de kilometers geregistreerd worden; of bv. de impact van de brandstofsoort en het gewicht van het voertuig op de hoogte van de tarieven net zoals bij de MRB.

Nederland biedt reeds verschillende jaren een premie voor elektrische voertuigen aan. Sinds 2020 biedt de Nederlandse overheid een premie aan voor volledig elektrische auto's aan (Tabel 13). De premie is van toepassing voor nieuwe en tweedehandse auto's; bij aankoop en bij private lease. Voor nieuwe auto's wordt in 2024 een gesloten enveloppe voorzien van 58 mln euro (2.950 euro/premie), voor tweedehandse auto's van 29,4 mln euro (2.000 euro/premie). De Nederlandse premie bedraagt in 2024 59% resp. 67% van de Vlaamse premie. De belangrijkste voorwaarden voor de toekenning van de premie, zowel voor nieuwe als voor tweedehandse auto's, is dat het voertuig een catalogusprijs heeft tussen 12.000 euro en 45.000 euro, een actieradius heeft van minstens 120 km en minstens 3 jaar op naam van de aanvrager blijft (4 jaar voor private lease)¹⁹⁴. Vanaf 2025 zal er geen premie meer uitgekeerd worden voor nieuwe elektrische voertuigen, voor tweedehandse elektrische auto's is er nog geen beslissing genomen.

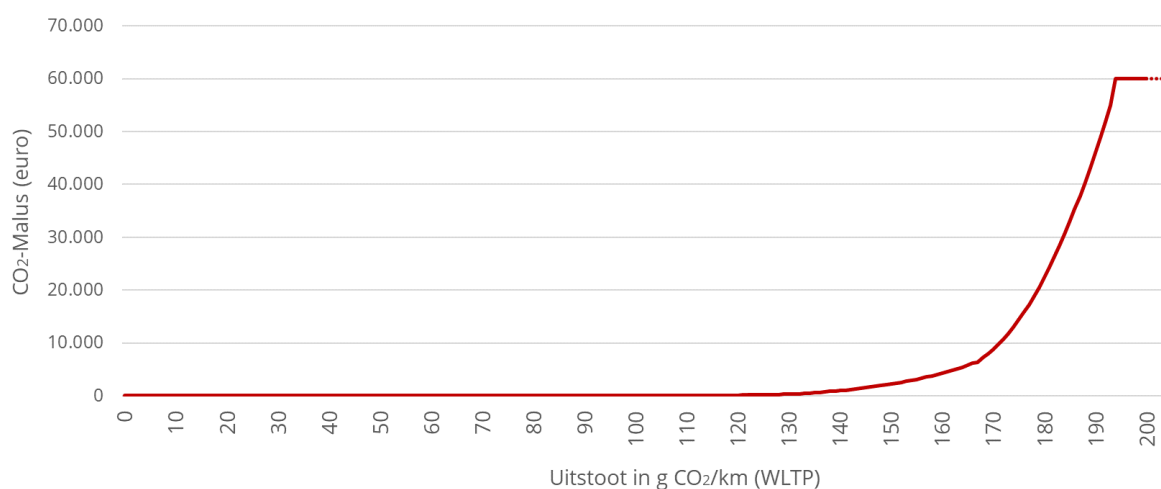
Tabel 13: Sinds 2020 besteedde NL >300 mln euro aan particulierenpremies voor >120.000 BEV¹⁹⁵.

	Nieuwe auto's			Tweedehands auto's		
	Budget (euro)	Premie	#auto's	Budget (euro)	Premie	#auto's
2020 (2^{de} helft)	10 mln	4.000 euro	2.500	7,2 mln	2.000 euro	3.600
2021	14,4 mln	4.000 euro	3.600	13,5 mln	2.000 euro	6.750
2022	71 mln	3.350 euro	21.194	20,4 mln	2.000 euro	10.200
2023	67 mln	2.950 euro	22.711	32,4 mln	2.000 euro	16.200
2024	58 mln	2.950 euro	19.661	29,4 mln	2.000 euro	14.700
2025		Stopzetting			Nog niet bepaald	
Totaal	220,4 mln		69.666	102,9 mln		51.450

Frankrijk steunt EV's via strategische duurzaamheidsreflex

Bij inschrijving belast Frankrijk o.b.v. gewicht en CO₂-uitstoot. De belasting op de inschrijving van een nieuw voertuig bestaat in Frankrijk (naast enkele euro's administratieve kosten) uit enerzijds een variabele, regionale component, die functie is van het aantal fiscale PK en anderzijds uit een nationale belasting die bestaat uit de zgn. "Malus écologique" die functie is van de CO₂-uitstoot (Figuur 44) en de zgn. "Malus au Poids" die functie is van het gewicht van het voertuig (Tabel 14). In 2024 worden voertuigen onder 118g CO₂/km vrijgesteld van de CO₂-malus en voertuigen van minder dan 1.600 kg rijklare massa vrijgesteld van de gewichtscomponent. BEV's, FCEV's en PHEV's zijn vrijgesteld van de gewichtscomponent. Voor PHEV's wel enkel op voorwaarde dat ze een elektrisch rijbereik hebben van minimaal 50 km. De bovengrens voor de vrijstelling van de CO₂-malus wordt jaarlijks aangescherpt. Vanaf 2025 zullen PHEV's niet meer vrijgesteld zijn van de gewichtscomponent, maar wordt er enkel nog gerekend met 200 kg minder rijklare massa, op voorwaarde dat het elektrische rijbereik minstens 50 km bedraagt. In 2024 wordt het bedrag voor de CO₂- en gewichtscomponenten samen afgetopt op 60.000 euro¹⁹⁶.

Figuur 44: Franse inschrijvingsbelasting stijgt (incrementeel) voor iedere gram boven 118 g CO₂/km.



Tabel 14: Franse inschrijvingsbelasting stijgt (incrementeel) voor iedere kilogram boven 1.600 kg.

Massa in rijklare toestand	Gewichtsmalus (2024)
<1.600 kg	0 euro
1.600-1.799 kg	10 euro/bijkomende kg
1.800-1.899 kg	15 euro/bijkomende kg
1.900-1.999 kg	20 euro/bijkomende kg
2.000-2.100 kg	25 euro/bijkomende kg
≥2.100 kg	30 euro/bijkomende kg

Het bezit van een auto wordt in Frankrijk belast o.b.v. uitstoot van CO₂ en luchtpolluenten.

De jaarlijkse belastingtarieven worden in Frankrijk bepaald aan de hand van de CO₂-emissies (de zgn. "Taxe annuelle sur les émissions de CO₂" of Jaarlijkse belasting op CO₂-emissies). Naarmate een auto meer CO₂-uitstoot, betaalt de eigenaar voor iedere bijkomende gram CO₂. Bovendien stijgt de prijs per bijkomende gram CO₂ naarmate de auto meer uitstoot. Daarnaast geldt er ook een bijkomende belasting op basis van de euronorm (de zgn. "Taxe sur les polluants atmosphériques" of Belasting op luchtpolluenten). Nulemissievoertuigen zijn vrijgesteld, terwijl eigenaars van voertuigen die niet aan de euro 5-norm voldoen het hoogste tarief van 500 euro/jaar betalen (Tabel 15). De belasting op CO₂-emissies wordt jaarlijks aangescherpt¹⁹⁷.

Tabel 15: Emissies van CO₂ en luchtpolluenten bepalen hoogte jaarlijkse belastingen in Frankrijk.

Belasting op CO ₂ -emissies (2024)		Belasting op luchtpolluenten	
CO ₂ -uitstoot	Tarief per bijkomende g CO ₂	BEV en FCEV	Vrijgesteld
0-14 g/km	0 euro	Euro 5 en 6	100 euro
15-55 g/km	1 euro	Euro 0 - Euro 4	500 euro
56-63 g/km	2 euro		
64-95 g/km	3 euro		
96-115 g/km	4 euro		
116-135 g/km	10 euro		
136-155 g/km	50 euro		
156-175 g/km	60 euro		
≥176 g/km	65 euro		

Frankrijk voerde premie voor "ecologische voertuigen" in. De "bonus écologique" voor particulieren is sinds januari 2023 enkel nog van toepassing op elektrische of waterstofaangedreven voertuigen met een aankoopprijs van minder dan 47.000 euro. Oorspronkelijk bedroeg die premie maximaal 5.000¹⁹⁸ of 27% van de aankoopprijs, maar ze is sinds 14 februari 2024 afgetopt op maximaal 4.000 euro. Onder een bepaalde inkomensgrens kan dat bedrag wel nog verhoogd worden met 3.000 euro en dus oplopen tot 7.000 euro¹⁹⁹. De rijklare massa van het voertuig mag niet meer dan 2.400 kg bedragen²⁰⁰.

Verhoogde slooppremie bij aankoop zero-emissievoertuigen. De Franse "prime à la conversion" is een conversie- of slooppremie met de bedoeling om de oudste, meest vervuilende voertuigen versneld uit de vloot te halen. Eigenaars van diesellootvoertuigen (auto of bestelwagen) met een eerste inverkeerstelling van voor 1/1/2011 of benzinevoertuigen van voor 1/1/2006 kunnen

een premie krijgen bij de aankoop van een nieuw voertuig (bestelwagen, auto, drie- of vierwieler, elektrische fiets) op voorwaarde dat hun oude voertuig door een erkend sloop-/recyclagebedrijf verwerkt wordt. Afhankelijk van het inkomen van de aanvrager kan deze premie oplopen tot 4.000 euro voor een thermisch voertuig en tot 6.000 euro voor een zero-emissievoertuig (BEV of FCEV). Deze premie is cumuleerbaar met de “bonus écologique”²⁰¹.

Frankrijk voerde sociale leasing van elektrische voertuigen in. Om de toegang tot elektrische mobiliteit specifiek te vergemakkelijken voor lagere inkomensgroepen die afhankelijk zijn van hun wagen om zich naar hun werkplaats te begeven, werkte de Franse overheid een systeem van “sociale leasing” uit, samen met de geïnteresseerde producenten. Autoproducenten bieden voertuigen aan met een maandelijkse kost voor de gebruiker tussen ongeveer 50 en 150 euro per maand (al dan niet met aankoopoptie). De eerste (hogere) maandelijkse bijdrage bestaat uit een borgsom die de Franse overheid betaalt (1.000 euro + 16% van de aankoopwaarde van het voertuig, met een maximum van 6.000 euro). Deze steun was cumuleerbaar met de “bonus écologique”, die voor lagere inkomensgroepen tot 7.000 euro. Dat betekent dat de overheidssteun kon oplopen tot 13.000 euro per auto²⁰².

Op 6 weken tijd overtrof de sterke vraag het budget voor het jaar 2024. Het oorspronkelijk voorziene budget van 300 mln euro voor het jaar 2024 volstond voor ongeveer 25.000 voertuigen. De vraag was echter zo groot dat het budget opgetrokken werd naar ongeveer 650 mln euro, voor 50.000 voertuigen. Dat volstond echter ook niet, want in februari 2024 werd de kaap van 50.000 voertuigen bereikt en werd de maatregel voor de rest van het jaar stopgezet. Er zouden in totaal 90.000 aanvragen zijn ingediend en de Franse regering stelt dat alle aanvragen die voor de stopzetting ingediend en aanvaard werden, gehonoreerd zouden worden. Een nieuw, nader te bepalen budget en een heropstart van de maatregel, wellicht in aangepaste vorm, zijn voorzien vanaf januari 2025²⁰³.

Frankrijk houdt rekening met een duurzaamheidsfactor voor de toekenning van steun. Zowel voor het opstellen van de lijst van voertuigen die in aanmerking komen voor de sociale leasing, als voor voertuigen die van de premie voor particulieren (bonus écologique) genieten houdt Frankrijk rekening met een zgn. duurzaamheidsfactor²⁰⁴. Die geeft de milieu-impact weer die gepaard gaat met:

- grondstoffenvoorziening,
- batterijproductie (gemiddeld zou die 75 kg CO₂/kWh bedragen in de EU t.o.v. 100 kg CO₂/kWh in China²⁰⁵),
- voertuigassemblage,
- transport van het voertuig tot het verkooppunt.

Om te voldoen aan de opgelegde duurzaamheidscriteria moeten de voertuigproducenten een dossier opstellen en indienen bij de Franse overheid. Na analyse en eventuele goedkeuring worden de voertuigen toegevoegd op een platform waar de burgers kunnen nagaan of een voertuig in aanmerking komt voor overheidssteun (sociale leasing of bonus écologique).

Duurzaamheidsfactor zorgt dat steun niet gaat naar in China geproduceerde BEV's. Bovenstaande duurzaamheidscriteria leiden er, samen met de overige voorwaarden (in het bijzonder de maximale aankoop prijs en rijklaare massa), onder meer toe dat de steun voornamelijk gaat naar voertuigen van Franse of Europese producenten die in Europa geproduceerd worden²⁰⁶. De Franse overheid geeft op haar website een aantal voorbeelden van voertuigen die in aanmerking komen voor de sociale leasing. Alle opgenomen voorbeelden worden (ook) in Europa gebouwd,

voornamelijk door Europese constructeurs (Tabel 16). Een aantal analisten en Franse beleidsmakers geven dan ook aan dat de gehanteerde criteria duurzame voertuigen en productie- en toeleveringsketens beogen maar ook strategisch ontworpen werden. Zo zouden ze de Europese -en in het bijzonder Franse- autoconstructeurs moeten helpen concurreren met (al dan niet overgesubsidieerde) producenten van elektrische voertuigen uit derde landen, in het bijzonder uit China²⁰⁷. De Franse industriële strategie rond elektrische voertuigen maakt deel uit van een bredere strategie om industriële kansen te benutten die gepaard gaan met de energietransitie²⁰⁸.

Tabel 16: Voorbeelden van auto's die steun kunnen krijgen zijn vnl. van Europese makelij²⁰⁹.

Model	Constructeur	Productie
Renault Mégane E-Tech	Renault-Nissan-Mitsubishi	Douai (FR)
Renault Twingo E-Tech	Renault-Nissan-Mitsubishi	Novo Mesto (SI)
Renault Kangoo E-Tech	Renault-Nissan-Mitsubishi	Maubeuge (FR)
Peugeot E-208	Stellantis	Zaragoza (ES)
Peugeot E-2008	Stellantis	Vigo (ES)
Citroën ë-C4	Stellantis	Villaverde (ES)
Nissan Leaf	Renault-Nissan-Mitsubishi	Sunderland (UK)
Fiat 600e	Stellantis	Tychy (PL)
Fiat 500e	Stellantis	Mirafiori (IT)
Opel Mokka Electric	Stellantis	Poissy (FR)
Opel Corsa Electric	Stellantis	Zaragoza (ES)
Jeep Avenger	Stellantis	Tychy (PL)
Volkswagen ID.3	Volkswagen AG	Zwickau (DE)
Volkswagen e-up!	Volkswagen AG	Bratislava (SK)
Cupra Born	Volkswagen AG	Zwickau (DE)
Skoda Enyaq	Volkswagen AG	Mladá Boleslav (CZ)
Hyundai Kona EV	Hyundai Motor Group	o.a. Nošovice (CZ)

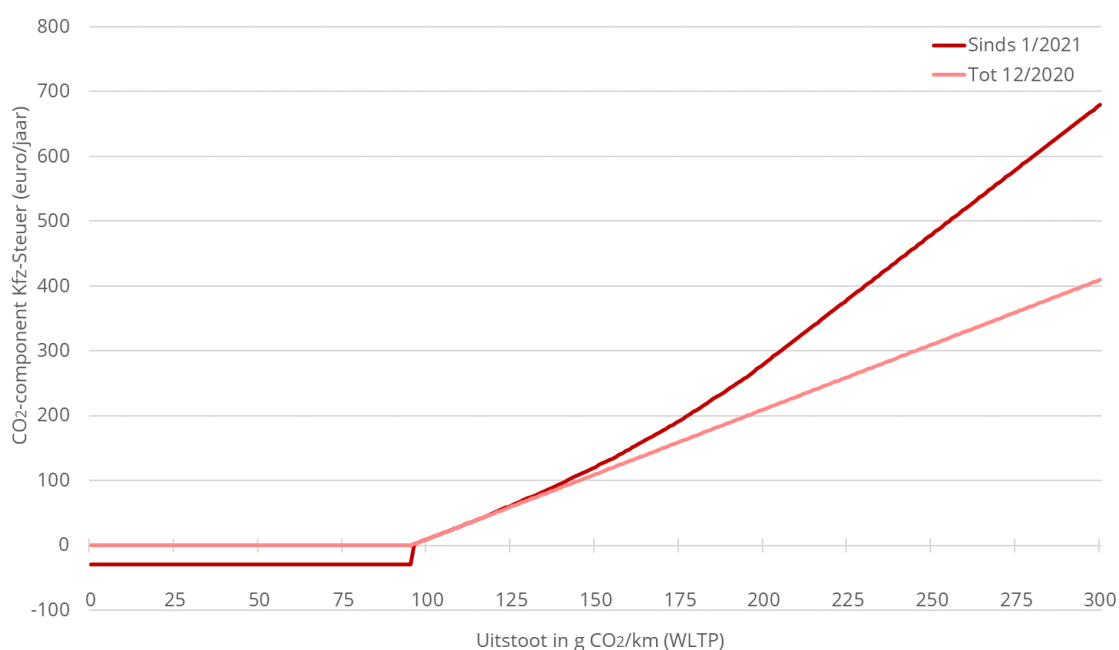
Duitsland geeft miljardensteun voor elektrificatie met overflow naar buitenland

Duitsland heft geen inschrijvingstaks, alleen een jaarlijkse verkeersbelasting. Bij de inschrijving van een voertuig moet de eigenaar enkel een beperkte administratieve kost (26,30 euro in 2022²¹⁰) en de eerste jaarlijkse belasting betalen (de zgn. Kraftfahrzeugsteuer of Kfz-Steuer). Deze jaarlijkse Kfz-Steuer hangt op dit moment af van het type brandstof, het vermogen en de CO₂-uitstoot van het voertuig²¹¹. Op het motorvermogen geldt voor benzinevoertuigen (incl. PHEV) een tarief van 2 euro/100cc en voor diesellootvoertuigen (incl. PHEV) een tarief van 9,50 euro/100 cc. Daarbovenop geldt een CO₂-factor die dezelfde is voor benzine- en diesellootvoertuigen. Sinds een hervorming in januari 2021 is deze factor niet meer lineair 2 euro per g CO₂/km maar incrementeel. Eigenaars van voertuigen met een uitstoot van minder dan 95 g CO₂/km krijgen sindsdien een korting van 30 euro/jaar (gedurende 5 jaar en voor voertuigen ingeschreven tot eind 2024) in plaats van een vrijstelling van de CO₂-component van de belasting. Boven 96 g CO₂/gelden de tarieven weergegeven in Tabel 17 en Figuur 45²¹².

Tabel 17: Hoe hoger de uitstoot, hoe sterker de bijkomende CO₂-gebaseerde belasting stijgt

CO ₂ -uitstoot (WLTP)	Bijkomende belasting per gram CO ₂ /km
96-115 g/km	2 euro
116-135 g/km	2,20 euro
136-155 g/km	2,50 euro
156-175 g/km	2,90 euro
176-195 g/km	3,40 euro
196-... g/km	4 euro

Figuur 45: Sinds 2021 weegt CO₂ wat zwaarder door in de Kfz-Steuer



Emissievrije auto's zijn nu vrijgesteld maar vanaf 2030 belast op basis van gewicht. Eigenaars van BEV en andere emissievrije voertuigen hoeven op dit moment 10 jaar lang geen Kfz-Steuer te betalen. Dat blijft tot 2030 zo voor voertuigen die tot eind 2025 ingeschreven worden. Daarna zal er ook voor deze voertuigen Kfz-Steuer betaald moeten worden, ook al werden ze minder dan 10 jaar geleden ingeschreven. Dat zal gebeuren op basis van het gewicht van het voertuig, waarbij het te betalen bedrag meer dan proportioneel zal stijgen met het gewicht van het voertuig, met name:

- 5,625 euro/200 kg voor voertuigen tot 2.000 kg (dus maximaal 56,25 euro/jaar);
- 6,01 euro/200kg voor voertuigen tot 3.000 kg (dus maximaal 90,15 euro/jaar);
- 6,39 euro/200 kg voor voertuigen tot 3.500 kg (dus maximaal 111,83 euro/jaar).

Dat blijft evenwel aanzienlijk goedkoper dan voor vergelijkbare voertuigen met een verbrandingsmotor²¹³.

Duitsland stimuleerde emissiearme voertuigen met een premiesysteem. Omdat de Duitse verkeersfiscaliteit in het algemeen relatief laag is²¹⁴ in vergelijking met andere Europese landen

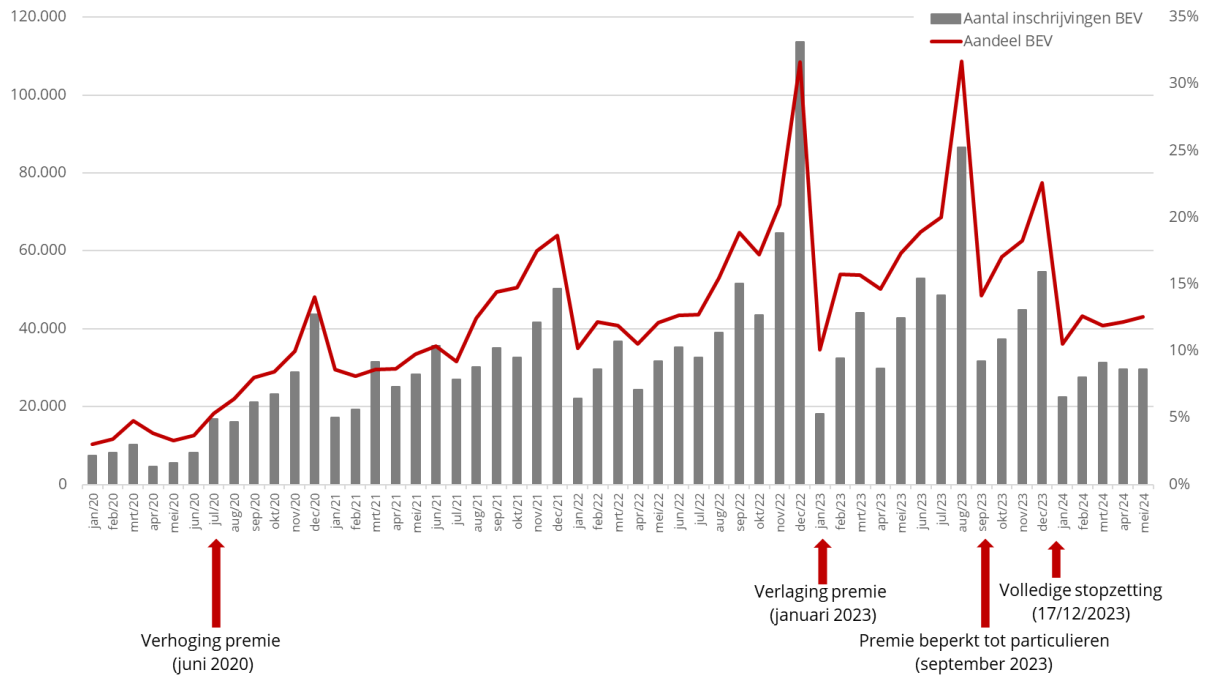
en op zich niet volstaat om een sterke sturing te geven in de richting van emissiearme voertuigen, koos Duitsland in 2016 voor een premiesysteem, de zgn. Umweltbonus, om de aankoop van die voertuigen te stimuleren²¹⁵. De premie voor de klant was samengesteld uit een bedrag afkomstig van de Duitse overheid en een aanvullend bedrag/korting afkomstig van de autoconstructeur. Het bedrag en de voorwaarden om de premie te bekomen werden meermaals aangepast (Tabel 18). De premies konden afhankelijk van de situatie oplopen tot 9.000 euro (overheid en constructeur samen). Ook voor leasing en tweedehandswagens werden premies voorzien die konden oplopen tot 4.500 euro (overheid en constructeur samen). Ten slotte, werd ook een (lagere) premie voor PHEV voertuigen voorzien sinds 2016. Die laatste werd begin 2023 volledig afgeschaft.²¹⁶

Tabel 18: Umweltbonus (BEV) evolueerde doorheen de tijd tot de afschaffing eind 2023²¹⁷.

	Premiebedrag			
	5/2016	11/2019	6/2020	1/2023
<40.000 euro	2.000 euro (overheid) 2.000 (constructeur)	3.000 euro (overheid) 3.000 euro (constructeur)	6.000 euro (overheid) 3.000 euro (constructeur)	4.500 euro (overheid) 2.250 euro (constructeur)
40 – 65.000 euro	(voor alle voertuigen <60.000 euro)	5.000 euro (overheid) 2.500 euro (constructeur)	5.000 euro (overheid) 2.500 euro (constructeur)	3.000 euro (overheid) 1.500 euro (constructeur)

Wijzigingen in premiestelsel veroorzaakten marktschokken. De aangepaste, lagere premiebedragen die vanaf 1 januari 2023 golden (Tabel 18), zorgden voor een rush op elektrische voertuigen op het einde van 2022. In december 2022 steeg de verkoop van PHEV en BEV met 114% t.o.v. december 2021 (+38,1% voor de volledige automarkt) en maakten ze voor het eerst meer dan de helft uit van de nieuw verkochte voertuigen²¹⁸. Ook toen de Duitse overheid besliste om vanaf september 2023 enkel nog premies toe te kennen aan particulieren en niet meer aan bedrijven en lokale overheden zorgde dat voor een marktschok. De betrokken aankopen werden versneld, wat gepaard ging met een sterke stijging in de premieaanvragen net voor de aanpassing van het systeem (+170% in augustus 2023 t.o.v. augustus 2022 en -28,6% in september 2023 t.o.v. september 2022)²¹⁹. Dat leidde er ook toe dat het begrote budget van 2,1 mld euro voor 2022 ontoereikend dreigde te worden en dat een bijkomend budget van 400 mln euro vrijgemaakt werd door de Duitse overheid²²⁰. Ten slotte, heeft de volledige schrapping van de Umweltbonus midden-december 2023 (cf. infra) voor een daling van de ingeschreven BEV's gezorgd in december 2023 en de eerste maanden van 2024 (Figuur 46)²²¹.

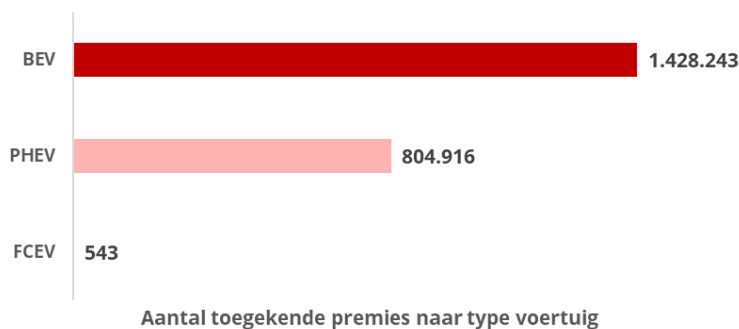
Figuur 46: Aanpassingen aan het premiestelsel veroorzaakten marktschokken in Duitsland²²².



Uitspraak Grondwettelijk hof leidt tot voortijdig afvoeren van de premiestelsel. Een verdere hervorming van het premiestelsel zou ingaan op 1 januari 2024 en zou de maximaal toegestane cataloguswaarde beperken tot 45.000 euro²²³. Het systeem werd eind 2023 echter bruusk volledig stopgezet door een uitspraak van het Duitse Grondwettelijk Hof. Die uitspraak leidde er toe dat 60 miljard euro minder beschikbaar was in het klimaat- en transitiefonds. Daardoor heeft de Duitse regering meteen een begrotingsaanpassing doorgevoerd waarbij onder meer de Umweltbonus per direct geschrapt werd op 17 december 2023²²⁴.

Duitsland besteedde in totaal meer dan 10 miljard euro aan EV-premies. Tussen 2016 en 2023 heeft de Duitse overheid via de Umweltbonus ongeveer 10 miljard euro aan premies uitbetaald aan kopers van ongeveer 2,2 miljoen voertuigen, waarvan ongeveer 64% batterij elektrische en 36% plug-in hybride elektrische voertuigen. Premies voor FCEV maken 0,02% van het totaal uit (Figuur 47).

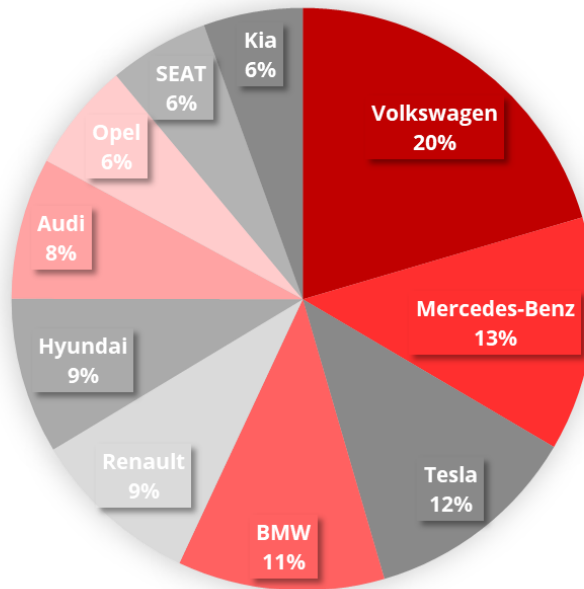
Figuur 47: Bijna 2 op 3 premies ging naar BEV, terwijl aantal premies voor FCEV minimaal was²²⁵.



Er gingen relatief meer premies naar PHEV's van Duitse merken. De meeste Umweltbonus-premies (voor BEV, PHEV en FCEV samen) werden toegekend voor de aankoop van voertuigen

van Duitse autoconstructeurs (Figuur 48). Die premies gingen, wat de Duitse constructeurs betreft, relatief meer naar de ondersteuning van de aankoop van PHEV's, dan voor niet-Duitse constructeurs. De top 10 van BEV's waarvoor Umweltbonuspremies uitgereikt werden wordt aangevoerd door niet-Duitse merken (Tabel 19).

Figuur 48: Duitse merken staan voor 58% Umweltbonuspremies (BEV,PHEV,FCEV) in periode 2016-23

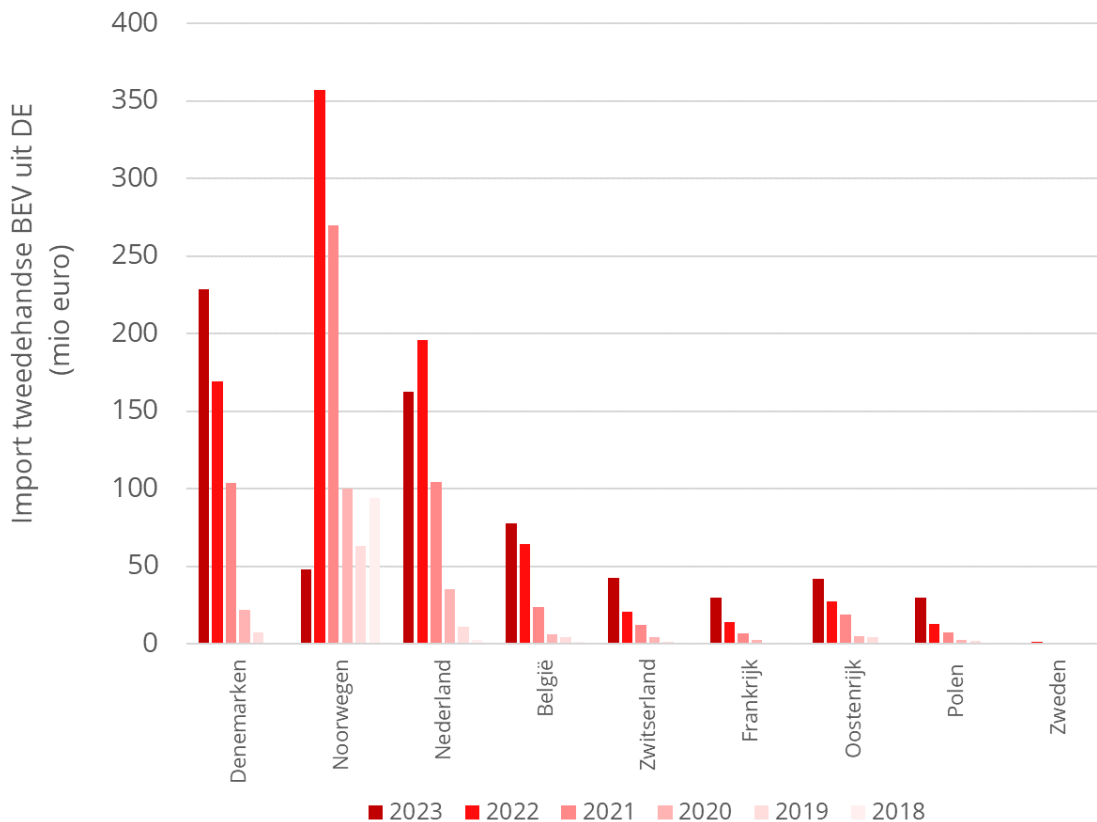


Tabel 19: Voertuigen waarvoor meeste Duitse BEV-premies uitgereikt werden tussen 2016 en 2023²²⁶

	Producent	Voertuig	#premies	Productie
1.	Tesla	Model 3	104.295	Fremont (US); Shanghai (CN)
2.	Renault	ZOE	85.431	Flins (FR)
3.	Tesla	Model Y	74.768	Grünheide (DE); Shanghai (CN); Fremont & Austin (US)
4.	Volkswagen	ID.3	72.030	Zwickau (DE)
5.	Hyundai	Kona Elektro	61.393	Nošovice (CZ)
6.	Volkswagen	e-up!	59.514	Bratislava (SK)
7.	Smart	EQ fortwo	52.597	Hambach (FR)
8.	Volkswagen	ID.4	46.552	Zwickau (DE)
9.	BMW	i3	44.187	Leipzig (DE)
10.	Opel	Corsa-e	38.768	Zaragoza (ES)

Gesubsidieerde Duitse BEV's stromen snel door naar (sommige) buurlanden. De voorwaarden voor de recent afgeschafte Umweltbonus waren in Duitsland minder stringent dan in de buurlanden. Zo moest een nieuw aangekocht voertuig oorspronkelijk slechts 6 maanden in het bezit blijven van de begunstigde koper, waarna het voertuig zonder gevolgen doorverkocht mocht worden. Dat leidde de laatste jaren tot een sterke stijging van de export van tweedehandse BEV's van Duitsland naar enkele buurlanden, zoals Nederland en België maar, zeker in verhouding tot de kleinere bevolking, opvallend veel naar Denemarken en Noorwegen, (Figuur 49).

Figuur 49: DK, NO en NL importeren sinds 2021 grote hoeveelheid tweedehandse BEV uit Duitsland.



Deense fiscaliteit werkt als magneet voor (geïmporteerde) tweedehandse BEV. Denemarken heeft hogere, incrementele jaarlijkse belastingen voor voertuigen met hoge CO₂-emissies en heeft daarnaast (zeer) hoge inschrijvingstaksen voor nieuwe voertuigen (Tabel 20). Er geldt bovendien een btw-tarief van 25%. Voor (geïmporteerde) tweedehandswagens gelden dezelfde belastingtarieven. Aangezien de marktwaarde van voertuigen (en daarmee dus ook de btw)²²⁷ relatief snel afneemt voor tweedehandswagens én er bovendien sterke kortingen gelden voor BEV, PHEV en FCEV⁴¹ heeft dit geleid tot een bijzonder grote vraag naar (o.a. Duitse) geïmporteerde tweedehands batterij elektrische voertuigen.

Deel van de Duitse EV-premie droeg bij aan de elektrificatie van de Deense autovloot. Een groot aantal in Duitsland aangekochte elektrische voertuigen werd relatief snel op de Deense tweedehandsmarkt doorverkocht, door de autofiscaliteit in Denemarken enerzijds en de soepele doorverkoopvoorwaarden in Duitsland anderzijds. Blijkbaar werden Duitse EV-bestuurders soms zelfs aan de Deense grens gevraagd of ze hun voertuig niet wensten te verkopen aan prijzen die de nieuwprijs (zonder premie) benaderen of evenaren²²⁸. Het Duitse Center of Automotive Management schatte dat alleen al in het jaar 2021 tot 240 miljoen euro aan overheidsfinanciering voor puur elektrische voertuigen waarschijnlijk niet werd gebruikt “zoals bedoeld” en dus niet bijdroegen aan de vergroening van de Duitse vloot. Tijdens de eerste 9 maanden van 2021 werden in Duitsland 236.695 batterij elektrische voertuigen nieuw geregistreerd, maar steeg het aantal in

⁴¹ FCEV worden in Denemarken volledig vrijgesteld van registratietaks. BEV en PHEV genieten van een korting in functie van de capaciteit van de batterij (tot 45 kWh geldt een korting van 1.700 DKK/kWh of 228 euro/kWh in 2021 die geleidelijk daalt tot 500 DKK/kWh of 67 euro/kWh in 2024. Vanaf 2025 wordt deze korting afgeschaft)

Duitsland slechts met 207.435 voertuigen, bijna 30.000 minder. Van de 890.000 geregistreerde batterij elektrische voertuigen tussen 2012 en 2022, zouden er netto meer dan 130.000 zuiver elektrische wagens de Duitse inventaris hebben verlaten. Daarbij vallen een aantal uitschieters te noteren. Volgens schattingen vertrok 1 van de 4 in Duitsland nieuw geregistreerde Tesla's naar het buitenland in de eerste jaarhelft van 2022. Daarop werd de regelgeving aangepast zodat het voertuig sinds januari 2023 niet langer 6 maar 12 maanden in het bezit moest blijven van de begunstigde van de Umweltbonus²²⁹. Dat blijft significant korter dan in andere landen waar gelijkwaardige steunmechanismen uitgewerkt werden. In Vlaanderen geldt een termijn van 3 jaar.

Tabel 20: Deense inschrijvingstaksen zijn hoog en gebaseerd op de waarde van het voertuig.

Waarde voertuig (excl. btw)	Inschrijvingstaks (2021)
0 - 65.800 DKK (0 - 8.823euro)	25% van de waarde
65.800 - 204.600 DKK (8.823 - 27.435 euro)	85% van de waarde
>204.600 DKK (>27.435 euro)	150% van de waarde

3.2 Inspiratie/voorbeelden uit de andere gewesten

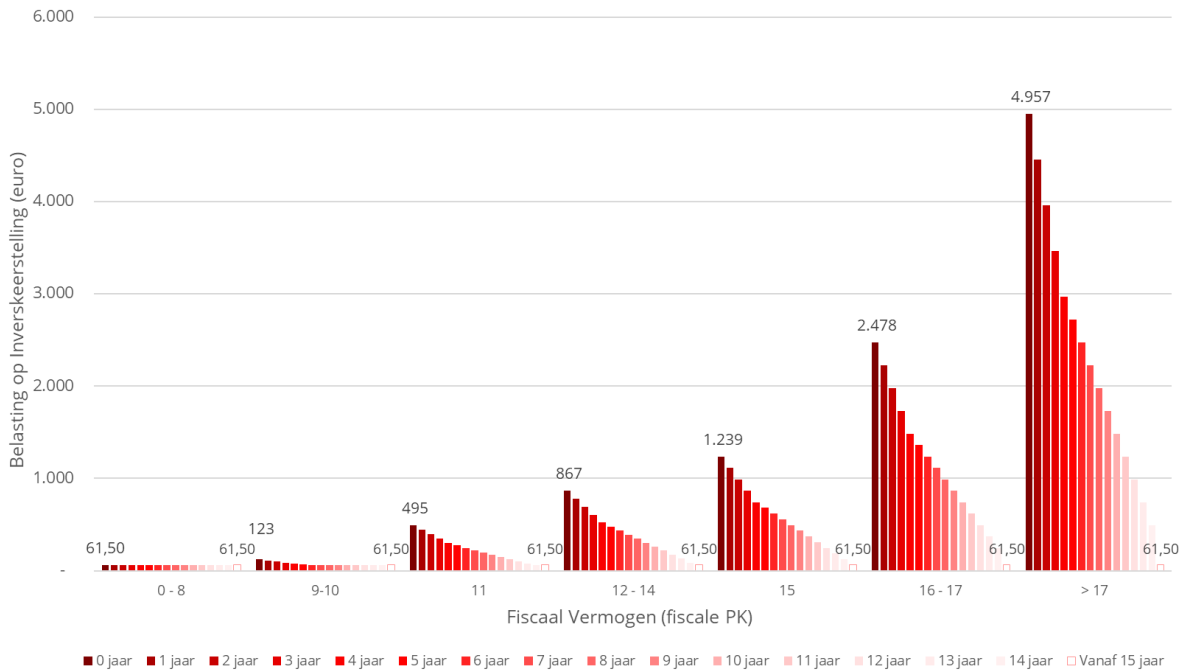
Brussel zou o.a. massa fiscaal laten wegen en wilde graag een km-heffing

Brusselse autofiscaliteit vooral o.b.v. motorvermogen en hervorming zit in koelkast. De algemene beleidsverklaring/het regeerakkoord 2019-2024 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest had de ambitie om via een samenwerkingsakkoord een slimme kilometerheffing te voorzien voor lichte voertuigen (Smartmove) en voorzag daarnaast (en in afwachting van die slimme kilometerheffing) om de jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling te herzien met een grotere progressiviteit in functie van de milieuprestaties van het voertuig (gewicht, reëel vermogen en soort brandstof)²³⁰. De slimme kilometerheffing, die bestond uit een startbedrag per dag en een bedrag per kilometer²³¹, werd wel getest in 2022 maar zal uiteindelijk, minstens tijdens de legislatuur 2019-2024, niet ingevoerd worden²³². Ook de voornemens om de BIV en de JVB te hervormen zijn nog niet gerealiseerd en blijven op dit moment gebaseerd op het fiscaal vermogen/fiscale PK (JVB en BIV) en de leeftijd van het voertuig (BIV)²³³.

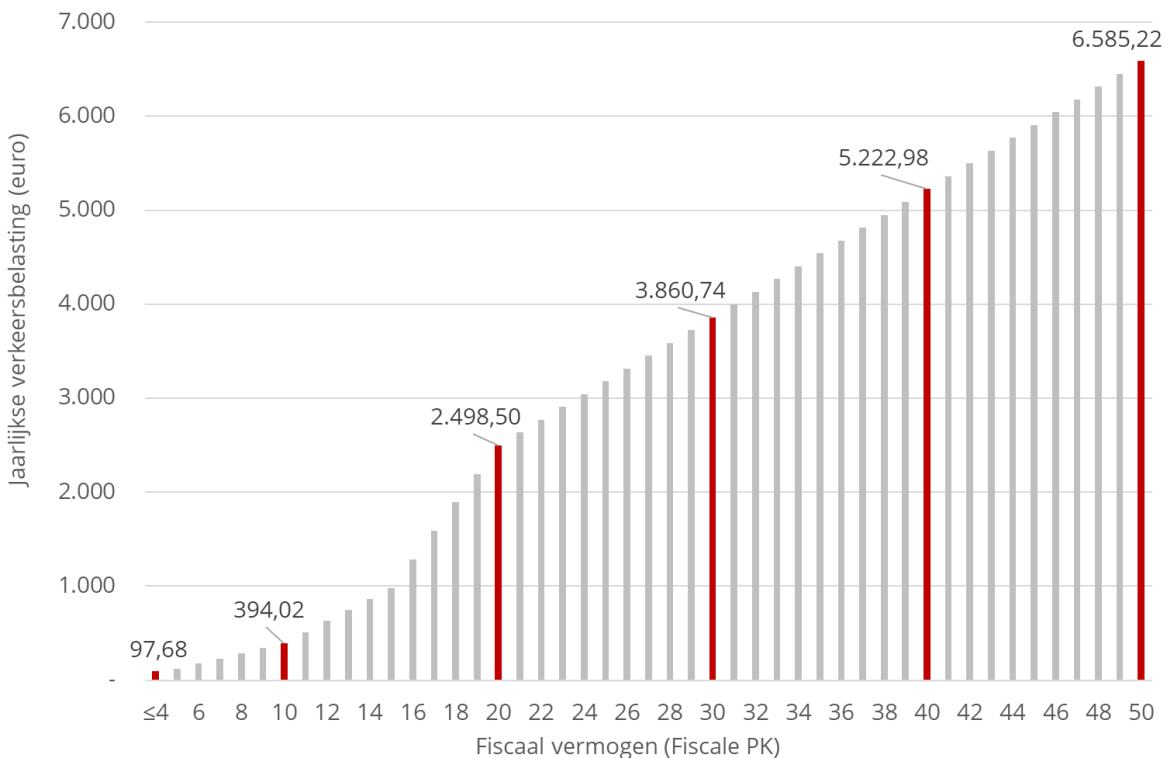
De BIV voor een nieuwe personenwagen bedraagt in Brussel minimaal 61,50 euro (0-8 fiscale PK⁴²) en loopt op tot 4.957 euro (>17 PK) (Figuur 50). De jaarlijkse verkeersbelasting bedraagt in Brussel minimaal 97,68 euro (0-4 fiscale PK) en loopt op tot 6.585,22 euro (vanaf 50 fiscale PK) (Figuur 51).

⁴² De Brusselse BIV wordt bepaald aan de hand van tarieftabellen voor het fiscaal vermogen (op basis van cilinderinhoud) en het thermisch vermogen (in kW), waarbij het hoogste bedrag van toepassing is.

Figuur 50: Brusselse BIV vooral hoog voor jonge en krachtige voertuigen.



Figuur 51: Brusselse JVB wordt bepaald door fiscaal vermogen, (nog) niet door gewicht en brandstof.

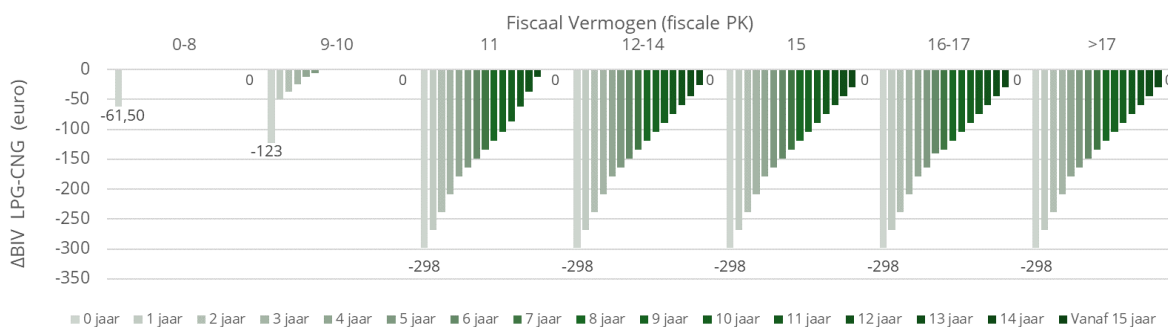


Brussel voorziet beperkte kortingen en speciale tarieven voor alternatieve aandrijvingen.

Voor volledig elektrische voertuigen gelden de minimumtarieven van 97,68 euro/jaar voor de JVB en van 61,50 euro voor de BIV. Voor LNG- en CNG-voertuigen is de *Jaarlijkse Verkeersbelasting* exact dezelfde als voor benzine-, diesel- en hybridevoertuigen (Figuur 51). De *Belasting op Inverskeerstelling* wordt voor LPG- en CNG-personeuwagens net als voor benzine-, diesel-,

hybride wagens bepaald op basis van het (fiscaal of thermisch) vermogen en de leeftijd van het voertuig, al zijn de tarieven wel wat lager. Voor nieuwe LNG- en CNG-voertuigen loopt het prijsverschil met benzine-, diesel- of hybride voertuigen op van 61,5 euro voor voertuigen tot 8 fiscale PK tot net geen 300 euro voor voertuigen vanaf 11 fiscale PK. De verschillen in tarifiering nemen ook af met de leeftijd van het voertuig (Figuur 52). Nieuwe LPG- en CNG-voertuigen tot 10 fiscale PK zijn in Brussel vrijgesteld van BIV.

Figuur 52: Vooral op (nieuwe) LPG- en CNG-voertuigen met hoog vermogen heft Brussel minder BIV.



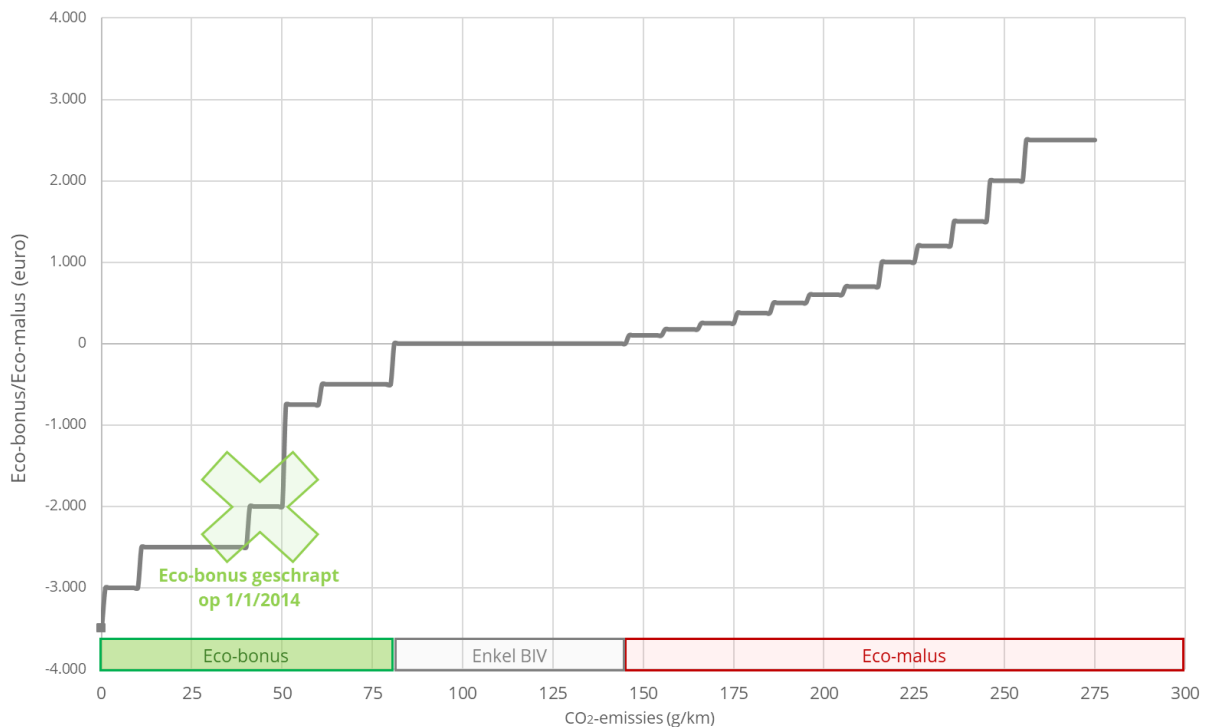
Voor LPG-voertuigen geldt, net als in Vlaanderen, een *aanvullende verkeersbelasting*, gebaseerd op het fiscaal vermogen. Net als in Vlaanderen bedragen de tarieven 89,16 euro, 148,68 euro of 208,20 euro, voor voertuigen met respectievelijk ≤ 7 fiscale PK, tussen 8 en 13 PK en ≥ 14 PK (Tabel 1). Er geldt echter geen jaarlijkse korting van 100 euro.

Wallonië trekt ook EV's in fiscaal bad

Wallonië vult historische BIV aan met éco-malus. De BIV wordt in Wallonië al jaren bepaald aan de hand van het fiscaal vermogen (in fiscale PK of kW) en de leeftijd van het voertuig. De gehanteerde tarieven zijn daarbij, net als voor de JVB²³⁴, exact dezelfde als in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Figuur 50 en Figuur 51). Naast de algemene BIV voerde Wallonië wel een systeem in van éco-bonus en éco-malus.

- Het éco-bonus-gedeelte, dat sinds 1 januari 2014 afgeschaft is, voorzag een tegemoetkoming voor auto's die minder dan 81 g CO₂/km uitstoten. De tegemoetkoming liep op naar mate de uitstoot lager was en bedroeg 3.500 euro voor voertuigen met een nuluitstoot (batterij-elektrische en waterstofvoertuigen)²³⁵.
- Omgekeerd bestaat de éco-malus uit een toeslag bovenop de algemene BIV. Die toeslag geldt voor voertuigen die 146 g CO₂/km of meer uitstoten en neemt toe met toenemende uitstoot. De tarieven, die oplopen tot 2.500 euro voor auto's die meer dan 255 g CO₂/km uitstoten, zijn weergegeven in Figuur 53. Een aantal kortingen en vrijstellingen wordt voorzien²³⁶:
 - Grote gezinnen met 3 kinderen van minder dan 25 jaar ten laste zijn voor hun (enige) voertuig een éco-malus van 1 emissietrap lager verschuldigd en met 4 kinderen is dat 2 emissietrappen lager. Dit geldt enkel als het voertuig minder dan 226 g CO₂/km uitstoot.
 - LPG-voertuigen krijgen een toeslag die 1 emissietrap lager is.
 - CNG-voertuigen zijn volledig vrijgesteld van éco-malus.
 - Oldtimers zijn volledig vrijgesteld van éco-malus als ze meer dan 30 jaar oud zijn en een "0-kenteken" hebben.

Figuur 53: Waalse BIV wordt aangevuld met éco-malus (tot 10 jaar geleden ook éco-bonus) ²³⁷.



Nieuwe BIV-berekening zal vanaf 2025 rekening houden met meer parameters. Een hervorming van de Waalse BIV werd goedgekeurd op 6 september 2023. De nieuwe berekening van de BIV gaat in vanaf 1 juli 2025²³⁸. Daarbij zouden het vermogen (1), de CO₂-uitstoot (2), het gewicht (3), de aandrijving (4) en de leeftijd (5) van het voertuig de hoogte van de BIV bepalen via volgende formule²³⁹:

$$BIV = \text{Basisbedrag} * \frac{CO_2}{x} * \frac{M}{y} * C * \text{leeftijdscoëfficiënt}$$

Waarbij:

- 1) Een "Basisbedrag" gehanteerd wordt dat afhangt van het vermogen van het voertuig (in kW) (en jaarlijks geïndexeerd zal worden vanaf 1 juli 2026):

Vermogen	0-70 kW	71-85 kW	86-100 kW	101-110 kW	111-120 kW	121-155 kW	>155 kW
Basisbedrag	61,50 €	123 €	495 €	867 €	1.239 €	2.478€	4.957€

- 2) "CO₂" overeenkomt met de uitstoot van het voertuig in g CO₂/km en x = 136 of 115 afhankelijk van of de emissiewaarde volgens de WLTP- resp. de NEDC-homologatiecyclus bekomen werd. Voor batterij elektrische of waterstofvoertuigen wordt de CO₂-coëfficiënt (CO₂/x) gelijk aan 1 gesteld.
- 3) "M" overeenkomt met de maximaal toegelaten massa in kg en Y = 1.838 kg

4) "C" overeenkomt met de brandstofcoëfficiënt:

C	BEV/H ₂			Hybride ⁴³	Benzine, Diesel, CNG, LPG, Bio-ethanol
	≤120 kW	121-160 kW	>160 kW		
C	0,09	0,18	0,26	0,8	1

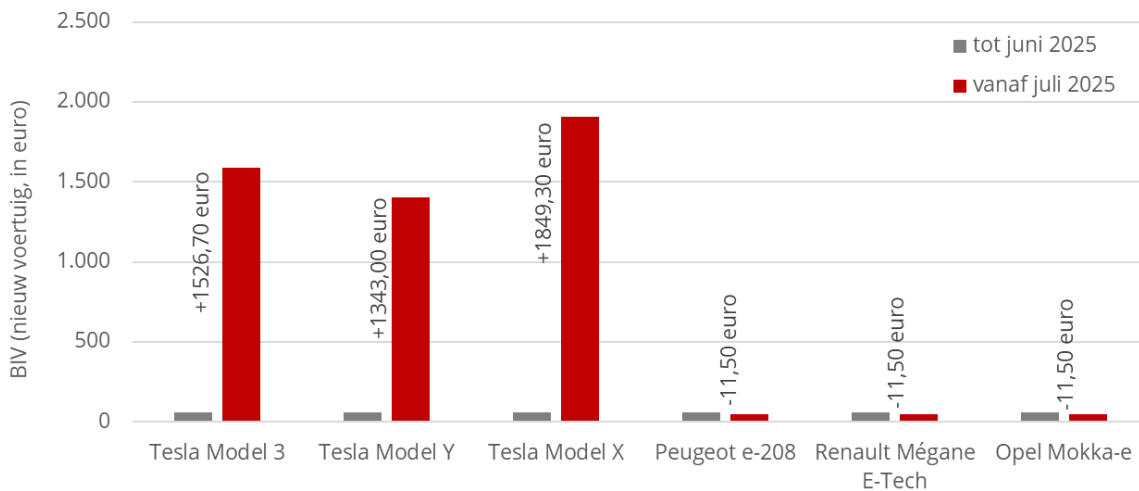
5) De "leeftijdscoëfficiënt" zorgt voor een afname van de BIV met 10% per jaar tijdens eerste 5 jaar (tot 60%) en daarna met 5% per jaar tot een minimum van 10%.

Gezinnen met minstens 3 kinderen ten laste zouden een korting krijgen van 100 euro voor zover het (enige) voertuig meer dan 1.838 kg en minder dan 2.750 kg weegt.

Ongeacht het resultaat van deze formule zou de BIV in ieder geval minimaal 50 euro en maximaal 9.000 euro bedragen.

Voor de auto's met verbrandingsmotoren zou de impact van de BIV-hervorming doorgaans relatief beperkt blijven. Voor batterij-elektrische voertuigen die tot nu toe forfaitair belast werden aan 61,50 euro en die door de hervorming belast zouden worden volgens de normale berekening, is de impact groter. Eigenaars van zware en krachtige BEV's zouden (veel) meer dan nu betalen en die van lichtere modellen iets minder (Figuur 54).

Figuur 54: Waalse BIV zal, ook voor BEV, sterker differentiëren op basis van vermogen en gewicht²⁴⁰.



Het Waalse regeerakkoord²⁴¹ van 11 juli 2024 voor de regeerperiode 2024-2029 ambiert de hervorming van de gewijzigde BIV-rekenmethode. Daarbij zou o.a. de belasting van elektrische voertuigen, die door hun gewicht benadeeld worden, verlicht worden en zouden grote gezinnen sterker gesteund worden. Verder werd ook de invoering van een wegevignet aangekondigd.

⁴³ Hieronder wordt verstaan: benzine-elektrisch/H₂, diesel-elektrisch/H₂, LPG-elektrisch/H₂, CNG-elektrisch/H₂, benzine-LPG, diesel-LPG, benzine-CNG, diesel-CNG.

4. Fiscale geheugensteuntjes voor onderweg



Dit rapport, onder verantwoordelijkheid van het SERV-secretariaat, geeft een (niet-exhaustief) overzicht van de economische instrumenten die op verschillende beleidsniveaus ontwikkeld werden om o.a. de omvang, samenstelling en het gebruik van vnl. de autovloot te sturen in de richting van verschillende beleidsdoelstellingen. Op basis van de beschrijving en analyse van deze instrumenten kunnen een aantal vaststellingen gedaan worden en aandachtspunten meegegeven worden:

- **Zero-emissievoertuigen beginnen te knagen aan de omvang van de fossiele vloot.** De fossiele/thermische autovloot is de laatste jaren blijven groeien, maar nu beginnen zero-emissievoertuigen wel een zichtbaar aandeel te krijgen en lijkt het erop dat het totale aantal fossiele/thermische voertuigen zal beginnen dalen. Naast inspanningen op vlak van modal shift en voertuigkilometers is die omschakeling ook nodig, o.a. omdat de broeikasgasemissies in de transportsector verder en relatief snel moeten afnemen om de Vlaamse doelstellingen voor 2030 te bereiken.
- **De complexiteit van de Vlaamse autofiscaliteit verzwakt het sturend effect en bemoeilijkt de keuze van de autokoper.** Vlaanderen heeft in het verleden reeds een aantal vereenvoudigingen van de BIV en JVB doorgevoerd, o.a. door uitzonderingsregels te schrappen. De rekenformules en een aantal technologieafhankelijke parameters (bv. voor LPG en CNG) zorgen wel nog steeds voor complexiteit in de huidige berekening van de JVB en BIV. De Aanvullende verkeersbelasting maakt het bovendien nog complexer. Vooral voor de particuliere koper bemoeilijkt dat de afwegingen en de finale keuze voor een bepaalde auto(technologie). Er zijn wel indicaties dat de Vlaamse fiscaliteit slechts beperkt bijdraagt tot de elektrificatie van het autopark, vooral omdat de financiële impact zeer beperkt is in vergelijking tot de total cost of ownership van een wagen.
- **Bij het sturen van de particuliere markt blijft het evenwicht tussen vergroening en behoud van voldoende fiscale inkomsten een aandachtspunt voor Vlaanderen.** Vooral de bedrijfswagens elektrificeren snel. Op de particuliere markt gaat het wat trager. De Vlaamse instrumenten (JVB, BIV, premie), die vooral op die particuliere markt een impact hebben, zullen dus een rol spelen in de verdere evolutie naar zero-emissievoertuigen. Bij verdere hervormingen van de Vlaamse instrumenten zal, zoals in het verleden, een evenwicht moeten gezocht worden tussen het bewaken van de fiscale inkomsten en het vergroenen van de vloot.
- **Elektrificatie zet druk op belangrijke Vlaamse inkomenspost.** De verkeersfiscaliteit, zorgde in 2023 voor 28% van de gewestelijke belastinginkomsten. Door de elektrificatie van het wagenpark zou de Vlaamse regelgeving, met de huidige volledige vrijstelling voor zero-emissievoertuigen, leiden tot een erosie van deze inkomsten. Buurlanden en andere gewesten worden geconfronteerd met een gelijkaardig probleem en reageren er op diverse manieren op:
 - In Nederland werd de fiscaliteit reeds vereenvoudigd door ze, voor wat inschrijving betreft, bijna uitsluitend te laten afhangen van de CO₂-uitstoot en door een aantal uitzonderingen te schrappen. Daarnaast wordt er gewerkt aan een systeem van "betalen

naar gebruik”, waarbij de jaarlijks te betalen belasting, ook voor zero-emissievoertuigen, zou afhangen van het aantal afgelegde voertuigkilometer (de evolutie van de kilometerstand van het voertuig).

- In Duitsland zijn zero-emissievoertuigen momenteel 10 jaar lang vrijgesteld van jaarlijkse belastingen, maar wordt vanaf 2030 een systeem ingevoerd waarbij zero-emissievoertuigen belast zullen worden op basis van hun massa. Het te betalen bedrag zou wel lager blijven dan voor gelijkaardige thermische auto's.
 - In Frankrijk zijn zero-emissievoertuigen op dit moment vrijgesteld van belasting op inschrijving, incl. de gewichtscomponent. Vanaf 2025 zullen PHEV niet langer vrijgesteld zijn van de gewichtscomponent, maar zullen er 200 kg van de rijklare massa afgetrokken worden, op voorwaarde dat ze minstens 50 km elektrisch rijbereik hebben. Zero-emissievoertuigen zijn ook grotendeels vrijgesteld van de jaarlijkse belastingen, die vnl. bepaald worden aan de hand van emissies van CO₂ en luchtpolluenten.
 - In Wallonië geldt voor de BIV momenteel een minimumtarief voor zero-emissievoertuigen. Vanaf midden-2025 wordt de berekening van de BIV er in principe aangepast en zouden vermogen en gewicht ook in rekening gebracht worden, waarbij zwaardere en krachtigere voertuigen sterker belast zullen worden. Dat geldt ook voor zero-emissievoertuigen, al zullen deze nog steeds van een gunstiger tarief genieten.
- **Fiscale differentiatie en premiestelsel beogen zelfde doel maar hebben uiteenlopende kenmerken.** Overheden kunnen in hun beleid een afweging maken tussen sturend beleid via de fiscaliteit waarbij tarieven gedifferentieerd kunnen worden in functie van bv. de gewenste samenstelling van de voertuigvloot. En/of kunnen ze dat doen via financiële stimulansen, bv. via een premiestelsel. Wanneer er zoals in Duitsland bijvoorbeeld voor gekozen wordt om de algemene autofiscaliteit relatief laag te houden, is de ruimte om via die fiscaliteit te differentiëren en te sturen kleiner. Een premiestelsel is dan een manier om autokopers in hun keuze te beïnvloeden.
 - **De budgetten en effecten van EV-premies lijken moeilijk in te schatten.** Vlaanderen hanteert naast verkeersfiscaliteit ook een premiestelsel om de vraag naar zero-emissievoertuigen te stimuleren en het voertuigenpark in die richting te sturen. De voorwaarden die gekoppeld zijn aan de toekenning van de premies, bv. de maximale aankoopprijs, lijken ook prikkelend te zijn voor constructeurs, die hun prijzen er (deels) op afstemmen. De ervaring in Vlaanderen, maar ook in Duitsland en Frankrijk leert wel dat het moeilijk lijkt om het budget voor deze maatregel goed in te schatten. In Duitsland werd de maatregel verschillende keren hervormd, wat soms tot marktverstoringen leidde (rush bij invoering en net voor afbouw, stilvallen van de markt na de afbouw). Eind 2023 werd het premiestelsel definitief stopgezet na een uitspraak van het Grondwettelijk hof. In Frankrijk is de premie nog van toepassing maar de combinatie met het sociaal leasen leidde tot zo'n hoge toestroom van aanvragen dat het budget voor die laatste na amper anderhalve maand in 2024 on-hold gezet werd. In Nederland bestaat het premiestelsel sinds 2020 en wordt het gefinancierd door de verkeersfiscaliteit. Het steunbedrag werd sinds 2020 verschillende keren naar beneden herzien en het systeem zal in 2025 volledig stopgezet worden voor nieuwe elektrische voertuigen. Voor tweedehandse BEV's is dat nog niet bepaald.
 - **EU-heffingen zouden van toepassing zijn op Chinese BEV's die premie krijgen/kregen.** Vanaf juli 2024 zullen Europese heffingen het effect van de premies die in lidstaten van toepassing zijn (deels of volledig) tenietdoen voor een aantal BEV's die in China geproduceerd

worden. Het is op dit moment onduidelijk of Vlaanderen of andere overheden hun premiestelsels zullen aanpassen aan deze nieuwe realiteit.

Vlaanderen differentieert momenteel niet op basis van gebruik, gewicht of doelgroep. Voor de differentiatie van de verkeersfiscaliteit, de toekenning van premies, maar ook voor lokale maatregelen zoals parkeerbeleid of tolheffing kunnen verschillende parameters gehanteerd worden naargelang de gewenste sturing van de omvang, de samenstelling en/of het gebruik van het voertuigenpark. Gebruik, gewicht en doelgroep zijn parameters die elders soms aangewend worden, maar in Vlaanderen niet.

Tabel 21 geeft een overzicht van de parameters die in Vlaanderen gehanteerd worden voor de bepaling van belastingen (incl. kortingen en vrijstellingen) en premies en vergelijkt ze met de gehanteerde parameters in onze buurlanden, andere gewesten en in het parkeerbeleid/tolheffingen in een paar steden.

Daaruit blijkt dat Vlaanderen haar autofiscaliteit op dit moment bepaalt aan de hand van voertuigparameters zoals:

- de CO₂-uitstoot,
- de euronormen,
- de brandstofsoort,
- de leeftijd,
- het vermogen,
- de aankoopprijs/catalogusprijs (enkel voor de EV-premie).

Parameters die in Vlaanderen niet of beperkt gehanteerd worden voor de belasting van auto's, maar elders soms wel, zijn:

- het gewicht en/of de grootte van het voertuig,
- het gebruik van het voertuig (al dan niet gedifferentieerd op basis van plaats en tijd van het gebruik),
- de milieu-impact tijdens productie en transport van het voertuig,
- het profiel van de koper (gezinssamenstelling, inkomen...).

Net als elders, zorgen accijnzen, btw en (in de toekomst) ETS 2 wel al voor gebruiksgerelateerde toeslagen op fossiel brandstofgebruik en in het geval van accijnzen en btw ook op elektriciteit.

Tabel 21: In Vlaanderen en elders bepaalt een ruime waaier aan parameters de financiële prikkels.

Gehanteerde parameters	Toegepast	
	Vlaanderen	Elders
Aankoopprijs	zero-emissiepremie	BE - Federaal: bedrijfswagens VAA en fiscale aftrekbaarheid NL: BEV-Premie FR – Sociale leasing en zero-emissiepremie (bonus écologique) DK: Inschrijving
Gebruik	/	NL: MRB vervangen door “betalen naar gebruik” Singapore, Oslo/Noorse steden, Londen, Stockholm, Göteborg, Milaan: Tolheffing Accijnzen en btw op brandstof en elektriciteit
CO₂-uitstoot	JVB, BIV	BE - Federaal: bedrijfswagens VAA NL: BPM (inschrijving); MRB (jaarlijks) FR: Inschrijving – CO ₂ -malus DE: Kfz-Steuer (jaarlijks) Wallonië: nieuwe BIV EU: ETS2
Luchtpolluenten / euronorm	JVB, BIV	FR: Jaarlijkse belasting Londen: parkeerbeleid
Massa / Grootte	/	NL: MRB FR: Inschrijving – Gewichtsmalus DE: Kfz-Steuer voor zero-emissievoertuigen (>2030) Wallonië: nieuwe BIV Lyon, Parijs, Lyon Grenoble: parkeerbeleid
Vermogen	JVB (fiscale PK)	DE: Kfz-Steuer (jaarlijks) Brussel: JVB, BIV Wallonië: JVB, (nieuwe) BIV BE – alle gewesten: BIV Leasingwagens
Leeftijd voertuig	BIV, zero-emissiepremie (2 ^{de} hands vs. nieuw)	BE - Federaal: bedrijfswagens VAA Brussel: BIV Wallonië: (nieuwe) BIV
Duurzaamheid productie en toelevering	/	FR: Sociale leasing en zero-emissiepremie (bonus écologique)
Gezins-samenstelling / inkomen	/	FR: toegang sociale leasing BEV en bedrag zero-emissiepremie (bonus écologique); Korting op inschrijving en jaarlijkse belasting grote gezinnen Wallonië: korting BIV grote gezinnen
Slopen oud voertuig	/	FR: Prime à la conversion

Gehanteerde parameters	Toegepast	
	Vlaanderen	Elders
Technologie		
LPG	Aanvullende verkeersbelasting, Korting JVB, Korting BIV	BE - Federaal: korting accijnzen BE - Federaal: bedrijfswagens korting solidariteitsbijdrage Brussel: vrijstelling BIV (<10 FPK) + aanvullende verkeersbelasting Wallonië: Korting BIV
CNG	Korting BIV	BE – Federaal: korting accijnzen BE - Federaal: bedrijfswagens korting solidariteitsbijdrage Brussel: vrijstelling BIV (<10 FPK) Wallonië: korting BIV
PHEV		NL: korting MRB (wordt afgebouwd) FR: vrijstelling gewichtscomponent inschrijving (afgeschaft vanaf 2025) Wallonië: korting nieuwe BIV Londen, Lyon: korting parkeerbeleid Milaan: vrijstelling tolheffing
BEV	Vrijstelling BIV, vrijstelling JVB, zero-emissiepremie	BE - Federaal: bedrijfswagens fiscale aftrekbaarheid, minimum solidariteitsbijdrage NL: vrijstelling MRB (wordt afgebouwd) NL: vrijstelling BPM NL: BEV-Premie FR: vrijstelling inschrijvingstaks en jaarlijkse belasting FR: Sociale leasing en zero-emissiepremie (bonus écologique) DE: 10 jaar vrijstelling Kfz-Steuer Brussel: minimumtarief BIV, JVB Wallonië: korting nieuwe BIV Londen, Parijs, Lyon: korting parkeerbeleid Oslo: korting tolheffing Milaan: vrijstelling tolheffing
FCEV	Vrijstelling BIV, vrijstelling JVB, zero-emissiepremie	BE - Federaal: bedrijfswagens fiscale aftrekbaarheid, minimum solidariteitsbijdrage NL: vrijstelling MRB (wordt afgebouwd) NL: vrijstelling BPM FR: vrijstelling inschrijvingstaks en jaarlijkse belasting FR: Sociale leasing en zero-emissiepremie (bonus écologique) DE: 10 jaar vrijstelling Kfz-Steuer Brussel: minimumtarief BIV, JVB Wallonië: korting nieuwe BIV Londen: korting parkeerbeleid Oslo, Milaan: vrijstelling tolheffing

Afkortingen

ALS	Area Licensing Scheme
APETRA	Agence du Pétrole - Petroleum Agentschap
ASEVA	Agence de Stockage Energétique - Energievoorradenagentschap
BEV	Batterij-Elektrisch Voertuig
BIV	Belasting op Inverkeerstelling
BO	Begrotingsopmaak
BOFAS	Bodemsaneringsfonds – Fonds d'Assainissement des Sols
BPM	Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen
CNG	Compressed Natural Gas
ERP	Electronic Road Pricing
ESR	Effort Sharing Regulation
EU ETS	European Union – Emissions Trading System
EV	Elektrisch Voertuig
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle
FPK	Fiscale Paardenkracht
JVB	Jaarlijkse Verkeersbelasting
Kfz-Steuer	Kraftfahrzeugsteuer
LEZ	Lage-emissiezone
LPG	Liquefied Petroleum Gas
mld	miljard
mln	miljoen
MJR	Meerjarenraming
MRB	Motorrijtuigenbelasting
MTM	Maximaal Toegelaten Massa
NEDC	New European Driving Cycle
PHEV	Plug-in Hybride Elektrisch Voertuig
PK	Paardenkracht
RSZ	Rijksdienst voor Sociale Zekerheid
TCO	Total Cost of Ownership
SUV	Sports Utility Vehicle
ULEZ	Ultra Low Emission Zone
VAA	Voordeel van Alle Aard
VEKP	Vlaams Energie- en Klimaatplan
WLTP	Worldwide harmonised Light vehicle Test Procedure
WTO	World Trade Organisation - Wereldhandelsorganisatie

Eindnoten

- ¹ SERV (24/6/2024). Rapport 15 jaar Vlaams fiscaal beleid 2009-2024. https://www.serv.be/sites/default/files/documenten/SERV_20240624_15%20jaar%20Vlaams%20fiscaal%20beleid_RAP.pdf
- ² Statbel (2024). Structuur van de bevolking. <https://statbel.fgov.be/nl/themas/bevolking/structuur-van-de-bevolking#figures>
- ³ Febiac (2024). Wagens 5bis. Evolutie van het wagenpark per type eigenaar en gewest. <https://www.febiac.be/nl/statistieken> ; Vlaanderen Circulair (laatst geraadpleegd op 17/5/2024). Monitor Circulaire Economie – Aantal personenwagens. <https://cemonitor.be/indicator/mobiliteit/de-markt/aantal-personenwagens/>
- ⁴ Statistiek Vlaanderen (5/10/2023). Personenwagenpark. Op basis van Statbel, Eurostat en FOD Mobiliteit. Data voor 2021, behalve voor Antwerpen en Gent: 2022.
- ⁵ Vlaamse Milieumaatschappij (2024). Uitstoot stikstofoxiden (NO_x). <https://www.vmm.be/lucht/stikstof/uitstoot-stikstofoxiden> ; Uitstoot fijn stof (PM_{2,5}). <https://www.vmm.be/lucht/fijn-stof/uitstoot-pm2-5> ; Milieudata. <https://www.vmm.be/data/milieudata>
- ⁶ Vlaamse Milieumaatschappij (2024). Activiteiten wegverkeer (Doelstellingen gereden voertuigkilometers licht vervoer). <https://www.vmm.be/sectoren/transport/activiteiten-wegverkeer>
- ⁷ Statistiek Vlaanderen (22/8/2023). Voertuigkilometer o.b.v. Departement MOW. <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/voertuigkilometer>
- ⁸ SERV-secretariaat op basis van: Vlaams Verkeerscentrum – Verkeersindicatoren “Verkeersvolume” (periode 2015-2023). <http://indicatoren.verkeerscentrum.be/vc.indicators.web.gui/indicator/index#/presentation-tab-table> ; Datavindplaats Vlaamse overheid (2024). MOW-dataroom/Aantal voertuigkilometers per voertuigtype en wegennetwerk (periode 2000-2015). <https://www.vlaanderen.be/datavindplaats/catalogus/aantal-voertuigkilometers-per-voertuigtype-en-wegennetwerk> ; Vlaamse Milieumaatschappij (2024) – Activiteiten wegverkeer (Doelstellingen gereden voertuigkilometers licht vervoer 2025-2030). <https://www.vmm.be/sectoren/transport/activiteiten-wegverkeer>
- ⁹ Vlaamse Milieumaatschappij (9/2023). Activiteiten wegverkeer. <https://www.vmm.be/sectoren/transport/activiteiten-wegverkeer>. Bron: departement MOW op basis van Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG)
- ¹⁰ 37 H₂-auto's volgens Departement MOW (2024). Directe communicatie met SERV-secretariaat + Milieuvriendelijke voertuigen – Cijfers en statistieken. <https://www.vlaanderen.be/milieuvriendelijke-voertuigen/cijfers-en-statistieken> ; 52 H₂-auto's volgens Ecoscore.be (laatst geraadpleegd op 26/6/2024)
- ¹¹ Departement MOW (2024). Directe communicatie met SERV-secretariaat + Milieuvriendelijke voertuigen – Cijfers en statistieken. <https://www.vlaanderen.be/milieuvriendelijke-voertuigen/cijfers-en-statistieken>
- ¹² Traxio (3/7/2024). 52% meer elektrische auto's ingeschreven in België tijdens eerste semester. <https://www.traxio.be/artikels/52-meer-elektrische-auto-s-ingeschreven-in-belgie-tijdens-eerste-semester>
- ¹³ ACEA (29/8/2024). Press release: New Car Registrations: European Union. https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_July_2024.pdf
- ¹⁴ Egear.be (12/4/2024). Tesla Model Y is in 2024 best verkochte auto in België. <https://www.egear.be/best-verkochte-auto-q1-2024/>
- ¹⁵ Departement MOW (2024). Directe communicatie met SERV-secretariaat + Milieuvriendelijke voertuigen – Cijfers en statistieken. <https://www.vlaanderen.be/milieuvriendelijke-voertuigen/cijfers-en-statistieken>
- ¹⁶ Departement MOW (2024). Directe communicatie met SERV-secretariaat + Milieuvriendelijke voertuigen – Cijfers en statistieken. <https://www.vlaanderen.be/milieuvriendelijke-voertuigen/cijfers-en-statistieken>
- ¹⁷ Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2024). Homologatie van voertuigen en voertuigonderdelen. <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/auto-en-motor/homologatie-van-voertuigen-en-voertuigonderdelen>
- ¹⁸ ANWB (2024). WLTP: veelgestelde vragen. <https://www.anwb.nl/auto/autobelastingen/wltp-veelgestelde-vragen>
- ¹⁹ SERV (14/10/2021). Advies: Met 'Fit for 55' naar een fit Vlaanderen. https://www.serv.be/sites/default/files/documenten/SERV_20211014_Fitfor55_ADV.pdf ; SERV (7/6/2021). Advies: CPT 2030: extra rails naar emissievrije voertuigen? https://www.serv.be/sites/default/files/documenten/SERV_20210607_CPT2030_ADV.pdf
- ²⁰ Europese Commissie (18/3/2024). Commission report under Article 12(3) of Regulation (EU) 2019/631 on the evolution of the real-world CO₂ emissions gap for passenger cars and light commercial vehicles and containing the anonymised and aggregated real-world datasets referred to in Article 12 of Commission Implementing Regulation (EU) 2021/392COM(2024) 122 final. https://climate.ec.europa.eu/document/download/b644dafa-1385-4b56-98d9-21e7e9f3601b_en?filename=report.pdf

- ²¹ International Council on Clean Transportation (6/2022). Fact Sheet Europe - Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe: a 2022 update. <https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/06/fs-real-world-phev-use-jun22.pdf>
- ²² Europese Commissie (18/3/2024). Commission report under Article 12(3) of Regulation (EU) 2019/631 on the evolution of the real-world CO₂ emissions gap for passenger cars and light commercial vehicles and containing the anonymised and aggregated real-world datasets referred to in Article 12 of Commission Implementing Regulation (EU) 2021/392COM(2024) 122 final. https://climate.ec.europa.eu/document/download/b644d4fe-1385-4b56-98d9-21e7e9f3601b_en?filename=report.pdf
- ²³ Vlaamse Regering (12/5/2023). Visienota-Actualisatie VEKP 2021-2030. https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1683894247/Vlaams_Energie_en_Klimaatplan_actualisatie_12_mei_2023_tpletf.pdf
- ²⁴ SERV-secretariaat o.b.v. Ecoscore.be (16/5/2024). Data visualisatietool – Statistics of the Belgian vehicle fleet (2008-2023). <https://ecoscore.be/fiches>
- ²⁵ Statistiek Vlaanderen (2023) o.b.v. Statbel. Personenwagenpark. <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/personenwagenpark> ;
- ²⁶ Energyville (30/3/2024). Fact Check – 2023 broke records for leased cars, but do they really make our car fleet more sustainable? <https://energyville.be/en/blogs/fact-check-2023-broke-records-for-leased-cars-but-do-they-really-make-our-car-fleet-more-sustainable/>
- ²⁷ Galvin R. (2/2022). Are electric vehicles getting too big and heavy? Modelling future vehicle journeying demand on a decarbonized US electricity grid. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0301421521006121>
- ²⁸ Internationaal Energieagentschap (28/5/2024). SUVs are setting new sales records each year – and so are their emissions. <https://www.iea.org/commentaries/suvs-are-setting-new-sales-records-each-year-and-so-are-their-emissions>
- ²⁹ Wired (12/5/2024). An Innovative EV Motor Used by Lamborghini, McLaren, and Ferrari Is Being Mass-Produced by Mercedes. <https://www.wired.com/story/yasa-motors-mercedes-axial-flux-2024/>
- ³⁰ The International Council on Clean Transportation (2024). European Vehicle Market Statistics – Pocketbook 2023/24. https://theicct.org/wp-content/uploads/2024/01/Pocketbook_202324_Web.pdf
- ³¹ International Energy Agency (4/2024). Global EV Outlook 2024. Moving towards increased affordability. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024>
- ³² Vlaamse overheid (laatst geraadpleegd op 29/4/2024). Verkeersbelastingen. <https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/verkeersbelastingen>
- ³³ Belgische Senaat (29/3/2001). Ontwerp van bijzondere wet houdende overdracht van diverse bevoegdheden aan de gewesten en de gemeenschappen. <https://www.senate.be/www/?Mlval=publications/view-Pub.html&COLL=S&LEG=2&NR=709&VOLGNR=1&LANG=nl>
- ³⁴ Vlaamse Belastingdienst (2013). Bijlage bij het jaarverslag 2011-2012. <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/39560>
- ³⁵ ACEA (15/5/2024). Electric cars: Tax benefits and purchase incentives (2024). <https://www.acea.auto/fact/electric-cars-tax-benefits-and-incentives-2024/>
- ³⁶ Federale overheidsdienst Financiën (2011). Tarieven van de verkeersbelasting 2011-2012.
- ³⁷ SERV (24/6/2024). Rapport 15 jaar Vlaams fiscaal beleid 2009-2024. https://www.serv.be/sites/default/files/documenten/SERV_20240624_15%20jaar%20Vlaams%20fiscaal%20beleid_RAP.pdf
- ³⁸ Vlaamse Codex Fiscaliteit. Artikel 2.2.6.0.6 (1/7/2020-...). <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1023499¶m=inhoud&AID=1204592>
- ³⁹ SERV (24/6/2024). Rapport 15 jaar Vlaams fiscaal beleid 2009-2024. https://www.serv.be/sites/default/files/documenten/SERV_20240624_15%20jaar%20Vlaams%20fiscaal%20beleid_RAP.pdf
- ⁴⁰ Vlaamse Codex Fiscaliteit. Artikel 2.2.6.0.7. (1/7/2017/31/12/2020). <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1023499¶m=inhoud&AID=1204593>
- ⁴¹ Vlaamse Codex Fiscaliteit. Artikel 2.2.3.0.1. (24/12/2017). <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1023499¶m=inhoud&AID=1170979> ; Vlaamse overheid (2024). Tarief personenauto, auto voor dubbel gebruik en minibus. <https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/verkeersbelastingen/jaarlijkse-verkeersbelasting/tarieven-jaarlijkse-verkeersbelasting/tarief-personenauto-auto-voor-dubbel-gebruik-en-minibus>
- ⁴² Vlaamse Codex Fiscaliteit. Artikel 2.2.4.0.1. (1/1/2023-...). <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1023499¶m=inhoud&AID=1170993>
- ⁴³ Vlaamse Codex Fiscaliteit. Artikel 2.2.4.0.5. (25/4/2021-...). <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1023499¶m=inhoud&AID=1170997>
- ⁴⁴ Vlaamse overheid (laatst geraadpleegd op 30/4/2024). Tarieven jaarlijkse verkeersbelasting - Minimumbelasting. <https://www.vlaanderen.be/minimumbelasting>

- ⁴⁵ Vlaamse Belastingdienst (2013). Jaarverslag 2011-2012. <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/39558>
- ⁴⁶ Vlaamse Codex Fiscaliteit. Artikel 2.3.6.0.2. (1/1/2014-31/12/2015). <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1023499¶m=inhoud&AID=1171046>
- ⁴⁷ De Tijd (30/10/2015). Voor nu bestelde wagens geldt het belastingtarief van 2015. <https://www.tijd.be/netto/auto/voor-nu-bestelde-wagens-geldt-het-belastingtarief-van-2015/9693983.html>
- ⁴⁸ Vlaamse Codex Fiscaliteit. Artikel 2.3.5.0.1. (1/7/2016-31/12/2020) <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1023499¶m=inhoud&AID=1171044>
- ⁴⁹ Vlaamse Codex Fiscaliteit. Artikel 2.3.4.5.1.2/1. (1/1/2021-...). <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1023499¶m=inhoud&AID=1286756>
- ⁵⁰ Vlaamse Belastingdienst (2024). Simulatie verkeersbelasting. <https://belastingen.fenb.be/ui/public/vkb/simulatie>
- ⁵¹ Vlaamse overheid (laatst geraadpleegd op 30/4/2024). Bedrag van de BIV voor personenwagens, auto's voor dubbel gebruik en minibussen. <https://www.vlaanderen.be/bedrag-van-de-biv-voor-personeuwagens-autos-voor-dubbel-gebruik-en-minibussen>
- ⁵² Statistiek Vlaanderen o.b.v. gegevens van Statbel (laatst geraadpleegd op 30/4/2024). Personenwagenpark. <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/personeuwagenpark>
- ⁵³ Vlaamse Codex Fiscaliteit. Artikel 2.2.6.0.6 (1/7/2020-...). <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1023499¶m=inhoud&AID=1204592>
- ⁵⁴ Vlaamse Codex Fiscaliteit Artikel 2.2.5.0.2. (1/1/2014-31/12/2018). <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1023499¶m=inhoud&AID=1171001>
- ⁵⁵ Vlaamse Codex Fiscaliteit. Artikel: 2.2.4.0.4. (1/10/2020). <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1023499¶m=inhoud&AID=1170996>
- ⁵⁶ Vlaamse Codex Fiscaliteit. Artikel 2.2.5.0.4. (1/7/2017-...). <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1023499¶m=inhoud&AID=1204591> en Vlaamse overheid (laatst geraadpleegd op 22/5/2024). Forfaitaire vermindering van de jaarlijkse verkeersbelasting voor LPG voertuigen. <https://www.vlaanderen.be/forfaitaire-vermindering-van-de-jaarlijkse-verkeersbelasting-voor-lpg-voertuigen>
- ⁵⁷ Vlaamse overheid (laatst geraadpleegd op 13/8/2024). Bedrag van de BIV voor leasing personenwagens en motorfietsen. <https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/verkeersbelastingen/bedrag-van-de-biv-voor-leasing-personeuwagens-en-motorfietsen>
- ⁵⁸ SERV (24/6/2024). Rapport 15 jaar Vlaams fiscaal beleid 2009-2024. https://www.serv.be/sites/default/files/documenten/SERV_20240624_15%20jaar%20Vlaams%20fiscaal%20beleid_RAP.pdf
- ⁵⁹ Vlaamse overheid (2024). Tarieven in de kilometerheffing. <https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/verkeersbelastingen/kilometerheffing/tarieven-in-de-kilometerheffing>
- ⁶⁰ Viapass (2024). Statistieken. <https://www.viapass.be/statistieken/>
- ⁶¹ Vlaamse overheid (2024). Jaarlijkse verkeersbelasting – Tarief vrachtwagens. <https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/verkeersbelastingen/jaarlijkse-verkeersbelasting/tarieven-jaarlijkse-verkeersbelasting/tarief-vrachtwagens> ; Europese Unie (17/6/1999). Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324>
- ⁶² SERV (24/6/2024). Rapport 15 jaar Vlaams fiscaal beleid 2009-2024. https://www.serv.be/sites/default/files/documenten/SERV_20240624_15%20jaar%20Vlaams%20fiscaal%20beleid_RAP.pdf; Departement Financiën en Begroting (17/5/2024). Uitvoeringsrapport – Begroting 2023. <https://fin.vlaanderen.be/wp-content/uploads/2024/05/Uitvoeringsrapport-2023-mei2024.pdf>
- ⁶³ Programmadecreet (2020). Decreet programmadecreet bij de begroting 2020. <https://codex.vlaanderen.be/Zoeken/Document.aspx?DID=1032535¶m=inhoud&AID=1270247>
- ⁶⁴ SERV (24/6/2024). Rapport 15 jaar Vlaams fiscaal beleid 2009-2024. https://www.serv.be/sites/default/files/documenten/SERV_20240624_15%20jaar%20Vlaams%20fiscaal%20beleid_RAP.pdf
- ⁶⁵ De Nestor (23/10/2017). Uitbreiding kilometerheffing voor vrachtwagens. <https://www.denestor.be/nieuwsbericht/uitbreiding-kilometerheffing-vrachtwagens/>
- ⁶⁶ Vlaamse Belastingdienst (20/12/2023). Wat verandert er vanaf 1 januari 2024? <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-belastingdienst/nieuwsberichten/wat-verandert-er-vanaf-1-januari-2024>
- ⁶⁷ Transport & Logistics Belgium (2024). Geen uitbreiding van het wegennet waarop kilometerheffing moet betaald worden. <https://www.transportandlogisticsbelgium.be/2024/03/12/geen-uitbreiding-van-het-wegennet-waarop-kilometerheffing-moet-betaald-worden/>

- 68 Vlaamse overheid (laatst geraadpleegd op 30/4/2024). Tijdelijke vrijstelling betalingsverplichting voor emissievrij vrachtvervoer. <https://www.vlaanderen.be/kilometerheffing/tijdelijke-vrijstelling-betalingsverplichting-voor-emissie-vrij-vrachtvervoer>
- 69 Vlaams Energie- en Klimaatagentschap (2023). Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030. Transport. <https://www.vlaanderen.be/veka/energie-en-klimaatbeleid/vlaams-energie-en-klimaatplan-vekp-2021-2030/transport>
- 70 Departement Financiën en Begroting (20/12/2023). De Meerjarenraming 2023-2028. <https://fin.vlaanderen.be/begroting/meerjarenraming/>
- 71 Vlaamse Regering (5/11/2021). Visienota – Bijkomende maatregelen klimaat. <https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/document-view/61855614364ED900080008AD>
- 72 Vlaamse overheid (2020). Kilometerheffing voor personenwagens. <https://www.vlaanderen.be/kilometerheffing-voor-personeuwagens#documenten>
- 73 Vlaamse Regering (13/12/2019). Bekendmaking oplevering studie "Uitrol van een systeem van wegenheffing". <https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/?dateOption=select&endDate=2019-12-13T22%3A59%3A59.000Z&search=wegenheffing&startDate=2019-12-12T23%3A00%3A00.000Z>
- 74 Vlaamse Regering (5/11/2021). Visienota – Bijkomende maatregelen klimaat. <https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/document-view/61855614364ED900080008AD>
- 75 Transport & Mobility Leuven (2023). Vlaamse kilometerheffing voor het goederenvervoer. <https://www.tmlouven.be/nl/project/Vlaamsekilometerheffinggoederenvervoer>
- 76 Mobiliteitsraad van Vlaanderen (31/5/2024). Advies naar een algemene kilometerheffing. <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-algemene-kilometerheffing>
- 77 O.a. Mobiliteitsraad van Vlaanderen (31/5/2024). Advies naar een algemene kilometerheffing. <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-algemene-kilometerheffing>
- 78 Departement Financiën en Begroting (20/12/2023). De Meerjarenraming 2023-2028. <https://fin.vlaanderen.be/begroting/meerjarenraming/>
- 79 Vlaamse Belastingdienst (4/2024). Jaarverslag 2023. <https://www.vlaanderen.be/publicaties/jaarverslag-vlaamse-belastingdienst>
- 80 Nationale Bank van België (laatst geraadpleegd op 22/5/2024). Inflatie en geharmoniseerde consumptieprijsindex (HICP). <https://stat.nbb.be/Index.aspx#>
- 81 SERV (24/6/2024). Rapport 15 jaar Vlaams fiscaal beleid 2009-2024. https://www.serv.be/sites/default/files/documenten/SERV_20240624_15%20jaar%20Vlaams%20fiscaal%20beleid_RAP.pdf o.b.v. de cijfers van de Vlaamse begrotingsopmaak (niet effectieve realisaties/begrotingsuitvoering).
- 82 Franckx L. & Hoornaert B. (4/2024). Federaal Planbureau - De hervorming van de Vlaamse belasting op inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting - Een ex post analyse van hun impact op de CO₂-emissiefactoren van nieuwe personenwagens. https://www.plan.be/uploaded/documents/202404220911160.WP2410_12998_N.pdf
- 83 Franckx L. (6/2023). Federaal Planbureau - Totale eigendomskosten van nieuwe Belgische wagens. https://www.plan.be/uploaded/documents/202306290902350.WP_2305_12850_N.pdf
- 84 SERV (14/10/2021). Advies: Met 'Fit for 55' naar een fit Vlaanderen. https://www.serv.be/sites/default/files/documenten/SERV_20211014_Fitfor55_ADV.pdf
- 85 SERV-secretariaat (23/5/2024) o.b.v. Departement MOW – TCO-webtool - Vergelijk milieuvriendelijke en conventionele wagens. <https://mow.vlaanderen.be/tco/>
- 86 B&A Advies (28/2/2016). Elektrische wagen vanaf januari 2016 subsidie tot 5000 euro. <https://www.boekhouder.be/zelfstandige/faq/elektrische-wagen-vanaf-januari-2016-subsidie-tot-5000-euro>
- 87 Techpulse (25/10/2019). Vlaamse regering schaft premie voor elektrische wagens af. <https://techpulse.be/nieuws/268073/vlaamse-regering-schaft-premie-elektrische-wagens-af/>
- 88 Auto55.be (16/12/2015). Subsidie maakt elektrische wagen flink goedkoper vanaf 2016. <https://www.auto55.be/nieuws/26308-subsidie-maakt-elektrische-wagen-flink-goedkoper-vanaf-2016> ; E-gear (27/1/2019). Vlaamse elektrische autopremie bedraagt 4.000€ in 2019. <https://www.egear.be/premie-elektrische-auto-2019/> ; VRT (25/10/2019). Vlaamse regering schrapt premie voor elektrische wagens, sectororganisaties: "Nefast voor vergroening wagenpark". <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2019/10/25/vlaamse-regering-schrapt-premie-voor-elektrische-wagens-weinig/>
- 89 Vlaamse overheid (laatst geraadpleegd op 26/4/2024). Premie voor aankoop van een zero-emissievoertuig. <https://www.vlaanderen.be/premie-voor-aankoop-van-een-zero-emissievoertuig#bedrag>
- 90 Vlaams parlement. Mertens S. en Claes B. (8/5/2024). Actuele vragen 497 en 500 (2023-2024) "over de premies voor de aankoop van een elektrische wagen" en "over de uitputting van het budget voor de premie voor elektrische wagens". <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/plenaire-vergaderingen/1825213/verslag/1827261> ; VRT nws

- (8/5/2024). Budget voor premie elektrische wagens al op? "Alle goedgekeurde premies zullen worden uitbetaald", zegt minister Peeters <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2024/05/07/premie-elektrische-wagens-geld-opgebruikt/>
- ⁹¹ E-gear (8/5/2024). Vlaamse EV-premie kost 4 keer meer dan voorzien. <https://www.egear.be/vlaamse-ev-premie-budget-op/>
- ⁹² Vlaamse overheid (laatst geraadpleegd op 26/4/2024). Premie voor aankoop van een zero-emissievoertuig. <https://www.vlaanderen.be/premie-voor-aankoop-van-een-zero-emissievoertuig#bedrag>
- ⁹³ Vlaamse overheid (laatst geraadpleegd op 26/4/2024 + historische versies website). Premie voor aankoop van een zero-emissievoertuig. <https://www.vlaanderen.be/premie-voor-aankoop-van-een-zero-emissievoertuig#bedrag>
- ⁹⁴ SERV-secretariaat o.b.v. Oosterweelverbinding.be (laatst geraadpleegd op 21/5/2024). <https://www.oosterweelverbinding.be>; Bruzz (17/5/2024). Heraanleg noordelijk deel Brusselse Ring kost 3,5 miljard euro. <https://www.bruzz.be/actua/mobiliteit/heraanleg-noordelijk-deel-brusselse-ring-kost-35-miljard-2024-05-17>; VRT (23/12/2022). Comfortabele, stiptere en vooral meer treinen: het spoor heeft na 10 jaar opnieuw een beheersovereenkomst. <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2022/12/23/nieuwe-beheerscontracten-nmbs/>; Gilkinet G. (23/12/2022). Door de beheerscontracten van Infrabel en NMBS voor de komende tien jaar goed te keuren (...). <https://gilkinet.belgium.be/nl/door-de-beheerscontracten-van-infrabel-en-nmbs-voor-de-komende-tien-jaar-goed-te-keuren-geeft-de-0>; Departement MOW (laatst geraadpleegd op 21/5/2024). Geïntegreerd investeringsprogramma. Investerings in 2024. <https://www.vlaanderen.be/geintegreerd-investeringsprogramma>; Knack (02-03-2024). Factcheck: ja, het budget van De Lijn is tijdens de voorbije regeerperiode gestegen, maar volgens specialisten is het werkingsbudget de facto gekrompen. <https://www.knack.be/factcheck/factcheck-ja-het-budget-van-de-lijn-is-tijdens-de-voorbije-regeerperiode-gestegen-maar-volgens-specialisten-is-het-werkingsbudget-de-facto-gekrompen/>; Departement Mobiliteit en Openbare Werken (16/10/2023). Geïntegreerd investeringsprogramma – Ontwerp 2024. https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1697452450/20231013_-_OntwerpGIP2024_q8zstp.pdf; Departement Financiën en Begroting (laatst geraadpleegd op 3/6/2024). Inhoudelijk structurelement (ISE) - MQ "onderhoud wegeninfrastructuur" en MR "investerings wegeninfrastructuur". <https://fin.vlaanderen.be/begroting/inhoudelijk-structurelement-ise/>
- ⁹⁵ Agoria (28/9/2023). Stimuleer productie in België in plaats van met subsidies te strooien. <https://www.agoria.be/nl/standpunten/vlaanderen/stimuleer-productie-in-belgie-in-plaats-van-met-subsidies-te-strooien>
- ⁹⁶ Volvo Car Gent (26/10/2023). Volvo Cars gaat kleine SUV EX30 in Gent bouwen in kader van wereldwijde verhoging productiecapaciteit <https://www.volvocargent.be/nieuws/volvo-cars-gaat-kleine-suv-ex30-in-gent-bouwen-in-kader-van-wereldwijde-verhoging-productiecapaciteit>
- ⁹⁷ E-gear (laatst geraadpleegd op 13/5/2024). Elektrische auto's die 5000€ Vlaamse premie krijgen in 2024. <https://www.egear.be/elektrische-auto-premie/>
- ⁹⁸ Europese Commissie (laatst geraadpleegd op 13/6/2024). Excise Duty on Energy. https://taxation-customs.ec.europa.eu/taxation/excise-duties/excise-duty-energy_en
- ⁹⁹ SERV-secretariaat o.b.v. Europese Commissie - DG for Taxation and Customs Union (11/2023). Excise Duty tables. https://taxation-customs.ec.europa.eu/document/download/a61a2ffe-d12f-455d-b59d-806706b73009_en?filename=excise_duties_energy_products_en.pdf en FOD Financiën (laatst geraadpleegd op 13/5/2024). Inventaris van de federale fiscale uitgaven. https://financien.belgium.be/nl/Statistieken_en_analysen/statistische-cijfers/budget-ontvangsten#q3
- ¹⁰⁰ Belgisch Staatsblad (31/10/2015). Koninklijk besluit tot voorlopige wijziging van de programmawet van 27 december 2004. https://etaamb.openjustice.be/nl/koninklijk-besluit-van-26-oktober-2015_n2015003359.html
- ¹⁰¹ FOD Financiën (16/3/2022). Algemene context: tijdelijke verlaging van de bijzondere accijnzen en het cliquet-systeem. https://financien.belgium.be/nl/douane_accijnzen/ondernemingen/accijnzen/cliquet-systeem/algemene-context
- ¹⁰² SERV-secretariaat op basis van Energia (5/2024). Evolutie accijnzen op de voornaamste energieproducten. https://www.energiafed.be/sites/default/files/editor/2023_Evolutie_accijnzen_petroleumproducten_vanaf_19710101_nl.pdf
- ¹⁰³ Febiac (5/2024). Statistieken – 5. Evolutie van het wagenpark per brandstofsoort. <https://febiam.be/nl/statistieken>
- ¹⁰⁴ FOD Economie (laatst geraadpleegd op 14/5/2024). Consumptie van de voornaamste motorbrandstoffen. <https://economie.fgov.be/nl/themas/energie/energie-cijfers/maandelijkse-consumptie-van-de>
- ¹⁰⁵ FOD Economie (laatst geraadpleegd op 14/5/2024). Consumptie van de voornaamste motorbrandstoffen. <https://economie.fgov.be/nl/themas/energie/energie-cijfers/maandelijkse-consumptie-van-de>
- ¹⁰⁶ FOD Financiën (29/2/2004). Koninklijk besluit houdende diverse bepalingen inzake accijnzen. https://etaamb.openjustice.be/nl/koninklijk-besluit-van-29-februari-2004_n2004003129.html
- ¹⁰⁷ Staatsblad (3/12/2021). Wet van 25 november 2021 houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit, gewijzigd door de programmawetten van 27 december 2021 en van 21 december 2021. https://etaamb.openjustice.be/nl/wet-van-25-november-2021_n2021033910.html

- ¹⁰⁸ SERV-secretariaat o.b.v. Energia (15/5/2024). Maximumprijzen. <https://www.energiafed.be/nl/maximumprijzen> en Belgisch Staatsblad (29/12/2023). Programmawet van 22 december 2023. https://etaamb.openjustice.be/nl/programma-wet-van-22-december-2023_n2023048600.html
- ¹⁰⁹ Rekenhof (4/2024). Accijnzen op energieproducten - Vrijstellingen en terugbetalingen: opvolging 2023 van de aanbevelingen. https://www.ccrek.be/sites/default/files/Docs/2024_22_AccijnzenEnergieproducten.pdf
- ¹¹⁰ FOD Financiën (laatst geraadpleegd op 15/5/2024). Bedrijfswagens. <https://financien.belgium.be/nl/particulieren/vervoer/bedrijfswagens>
- ¹¹¹ Van Peteghem V. (30/1/2024). Minister Van Peteghem mildert voordeel alle aard bedrijfswagens zonder aan succesvolle hervorming te raken. <https://vanpeteghem.belgium.be/nl/minister-van-peteghem-mildert-voordeel-alle-aard-bedrijfswagens-zonder-aan-succesvolle-hervorming-te> ; BDO Belgium (12/2/2024). Bedrijfswagens en fietsvergoedingen: een nieuw fiscaal mobiliteitsakkoord. <https://www.bdo.be/nl-be/nieuws/2024/bedrijfswagens-fietsvergoedingen-nieuw-fiscaal-mobiliteitsakkoord>
- ¹¹² KBC (23/3/2023). Regering vergroent autofiscaliteit vanaf 1 juli 2023. <https://www.kbc.be/private-banking/nl/nieuws/ondernemen/autofiscaliteit.html#:~:text=De%20fiscale%20aftrekbaarheid%20van%20auto's,67%2C5%20%25%20vanaf%202031.>
- ¹¹³ KBC (23/3/2023). Regering vergroent autofiscaliteit vanaf 1 juli 2023. <https://www.kbc.be/private-banking/nl/nieuws/ondernemen/autofiscaliteit.html#:~:text=De%20fiscale%20aftrekbaarheid%20van%20auto's,67%2C5%20%25%20vanaf%202031.>
- ¹¹⁴ Jobat (12/8/2019). Moet ik RSZ betalen op mijn bedrijfswagen? <https://www.jobat.be/nl/art/moet-ik-rsz-betalen-op-mijn-bedrijfswagen>
- ¹¹⁵ Sociale Zekerheid (1/2024). Onderneming – De bijzondere bijdragen – Bedrijfsvoertuigen. https://www.socialsecurity.be/employer/instructions/dmfa/nl/latest/instructions/special_contributions/companycar.html ; Sociale Zekerheid (3/2005). A. Solidariteitsbijdrage op het gebruik van een bedrijfsvoertuig. https://www.socialsecurity.be/lambdaportal%5Cinstructions%5Cidmfa%5C2005_01_n.nsf/webnews/Intermediate?OpenDocument
- ¹¹⁶ FOD Financiën (25/11/2021). Wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit. https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=nl&caller=summary&pub_date=21-12-03&numac=2021033910
- ¹¹⁷ Departement MOW (2024). Directe communicatie met SERV-secretariaat + Milieuvriendelijke voertuigen – Cijfers en statistieken. <https://www.vlaanderen.be/milieuvriendelijke-voertuigen/cijfers-en-statistieken>
- ¹¹⁸ Febiac (12/4/2024). Analyse van de automobiemarkt in Q1 2024. <https://www.febiac.be/sites/default/files/media/file/2024-04/PB%201er%20trimestre%20NL.pdf>
- ¹¹⁹ Departement MOW (2024). Directe communicatie met SERV-secretariaat + Milieuvriendelijke voertuigen – Cijfers en statistieken. <https://www.vlaanderen.be/milieuvriendelijke-voertuigen/cijfers-en-statistieken>
- ¹²⁰ FOD Financiën (29/3/2019). Wet betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget. https://etaamb.openjustice.be/nl/wet-van-17-maart-2019_n2019030319
- ¹²¹ Sociale Zekerheid (2024). Mobiliteitsbudget. <https://www.socialsecurity.be/employer/instructions/dmfa/nl/latest/instructions/salary/particularcases/mobilitybudget.html> ; Mobiliteitsbudget (1/3/2023). Wat zijn de basisprincipes van het mobiliteitsbudget? <https://mobiliteitsbudget.be/nl/1-wat-zijn-de-basisprincipes-van-het-mobiliteitsbudget> ; Waar kan je het mobiliteitsbudget aan besteden? <https://mobiliteitsbudget.be/nl/5-waar-kan-je-het-mobiliteitsbudget-aan-besteden#keuzes>
- ¹²² SD Worx (16/2/2024). 1 op 35 ruilt bedrijfswagen in voor mobiliteitsbudget (2.7%). <https://blog.forumforthefuture.be/nl/article/1-op-35-ruilt-bedrijfswagen-in-voor-mobiliteitsbudget-2.7/21910>
- ¹²³ Wolters Kluwer (1/3/2023). Autofiscaliteit nu en in de toekomst. <https://www.wolterskluwer.com/nl-be/expert-insights/tax-deductible-car-related-expenses#mobiliteitsbudget> ; SD Worx (22/9/2022). 2022: mobiliteitsbudget op nieuw elan dankzij telewerk. <https://www.sdworx.be/nl-be/over-sd-worx/pers/2022-09-22-2022-mobiliteitsbudget-op-nieuw-elan-dankzij-telewerk> ; De Tijd (26/3/2024). 'Grootste drijfveer om voor mobiliteitsbudget te kiezen: het betaalt mee de hypotheek'. <https://www.tijd.be/connect/futureproof-fleet/grootste-drijfveer-om-voor-mobiliteitsbudget-te-kiezen-het-betaalt-mee-de-hypotheek/10535999.html>
- ¹²⁴ Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (5/2024). RSZ-monitoring Vergroening salariswagenpark (loontrekkenden) https://www.rsz.be/file/cc73d96153bbd5448a56f19d925d05b1379c7f21/67513d5e38dd1860e7199b7c05aebc6e64478eb3/rsz_monitoring-vergroening-salariswagenpark_2023-01020304.pdf
- ¹²⁵ Van Peteghem P. (2024). Antwoord op parlementaire vraag nr. 7-2222 van Van Rompuy P. dd.21/2/2024. <https://www.senate.be/www/?Mlval=Vragen/SchriftelijkeVraag&LEG=7&NR=2222&LANG=nl>. Directe communicatie SERV-secretariaat.
- ¹²⁶ Groenlicht.be (2/4/2010). Ecopremie: "Hoe optimaal genieten?". <https://www.groenlicht.be/2010/04/02/modellen-ecopremie-co2-105-gram-overheidskorting-ecokorting-eco/>

- ¹²⁷ Netwerk Duurzame Mobiliteit (29/11/2011). Einde "eco"-premie zal luchtkwaliteit in Vlaanderen verbeteren <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/einde-eco-premie-zal-luchtkwaliteit-vlaanderen-verbeteren>
- ¹²⁸ Auto55.be (6/12/2011). Einde ecopremie: de regeling. <https://www.auto55.be/nieuws/17079-einde-ecopremie-de-regeling>
- ¹²⁹ Franckx L. & Hoornaert B. (4/2024). Federaal Planbureau - De hervorming van de Vlaamse belasting op inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting - Een ex post analyse van hun impact op de CO₂-emissiefactoren van nieuwe personenwagens. https://www.plan.be/uploaded/documents/202404220911160.WP2410_12998_N.pdf
- ¹³⁰ SERV-secretariaat o.b.v. Ecoscore.be (16/5/2024). Data visualisatietool – Statistics of the Belgian vehicle fleet (2008-2023). <https://ecoscore.be/fiches>
- ¹³¹ Europese Commissie (17/4/2019). Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:02019R0631-20231203>
- ¹³² Europees Parlement (14/2/2023). Fit for 55: zero CO₂ emissions for new cars and vans in 2035. <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20230210IPR74715/fit-for-55-zero-co2-emissions-for-new-cars-and-vans-in-2035>
- ¹³³ Europese Commissie (2023). ETS2 : buildings, road transport and additional sectors. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en
- ¹³⁴ Euractiv (26/4/2024). Berlin warned of €200 EU carbon price shock on fuel, heating bills. <https://www.euractiv.com/section/emissions-trading-scheme/news/eu-wide-carbon-price-from-2027-berlin-warned-of-e200-price-shock/>
- ¹³⁵ Carbon Pulse (16/4/2024). Q&A on ETS2 by Stefan Feuchtinger, Head of Market Research and Analysis at Vertis Environmental Finance. <https://carbon-pulse.com/278185/>
- ¹³⁶ Euractiv (13/5/2024). New EU scheme could hike petrol, gas prices higher than expected, key lawmakers admit. <https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/news/new-eu-scheme-could-hike-petrol-gas-prices-higher-than-expected-key-lawmakers-admit/>
- ¹³⁷ SERV-secretariaat o.b.v. Fazekas et al. (5/2021). European Climate Foundation & Cambridge Economics. - Exploring the trade-offs in different paths to reduce transport and heating emissions in Europe. <https://www.came-con.com/what/our-work/exploring-the-trade-offs-in-different-paths-to-reduce-transport-and-heating-emissions-in-europe/>; Rickels, W. et al. (11/2023). Kiel Institute for the World Economy - Mögliche Effizienzgewinne durch die Einführung eines länderübergreifenden Emissionshandels für den Gebäude- und Straßenverkehrssektor in der Europäischen Union. Perspektiven der Wirtschaftspolitik. https://www.researchgate.net/publication/375516615_Mögliche_Effizienzgewinne_durch_die_Einführung_eines_länderübergreifenden_Emissionshandels_für_den_Gebäude-_und_Straßenverkehrssektor_in_der_Europäischen_Union; Abrell et al. (6/2022). Kopernikus-Projekt Ariadne - Optimal allocation of the EU carbon budget: A multi-model assessment. https://ariadneprojekt.de/media/2022/06/Ariadne-Analysis_Carbon-Budget-multi-model-assessment_June2022.pdf; Günther C. et al. (26/4/2024). Potsdam Institute - Carbon price on the rise ? Shedding light on the emerging EU ETS2. SSRN. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4808605; Feuchtinger (16/4/2024). Vertis Environmental Finance - Q&A on ETS2. <https://carbon-pulse.com/278185/>; Lemmens P.-W. et al. (10/2021). VEKA, Climact, Öko-Institut- Study on the inclusion of transport and buildings in an EU emission trading system. https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1659011770/VEKA_study_ETS_transport_buildings_kxc1pm.pdf; Görlach J. (19/10/2023). Agora Energiewende - CO₂-Preis für Verkehr und Gebäude: Ein sozialverträglicher Übergang zum EU-Emissionshandel. https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2023/2023-26_DE_BEH_ETS_II/2023-10-19_PM_ETSII_Agora_Energiewende.pdf
- ¹³⁸ SERV-secretariaat (2024). Eigen berekeningen op basis van Ecoscore-emissiefactoren. <https://ecoscore.be/en/home-page/faq/general-information>
- ¹³⁹ Europese Commissie (4/7/2024). Commission imposes provisional countervailing duties on imports of battery electric vehicles from China while discussions with China continue. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_3630
- ¹⁴⁰ Europese Commissie (4/10/2023). Commissie start onderzoek naar gesubsidieerde elektrische auto's uit China. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/ip_23_4752
- ¹⁴¹ Europese Commissie (5/3/2024). Uitvoeringsverordening (EU) 2024/785 van de Commissie van 5 maart 2024 tot onderwerping van de invoer van nieuwe batterijvoertuigen, ontworpen voor het vervoer van personen, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, aan registratie https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202400785
- ¹⁴² Europese Commissie (20/8/2024). Questions and Answers on the disclosure to interested parties of draft definitive findings of anti-subsidy investigation into imports of battery electric vehicles from China. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_24_4302
- ¹⁴³ Europese Commissie (12/6/2024). Commission investigation provisionally concludes that electric vehicle value chains in China benefit from unfair subsidies. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_3231; Europese Commissie (20/8/2024). Commission discloses to interested parties draft definitive findings of anti-subsidy

- investigation into imports of battery electric vehicles from China. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_4301
- ¹⁴⁴ Europese Commissie (4/7/2024). Commission imposes provisional countervailing duties on imports of battery electric vehicles from China while discussions with China continue. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_3630
- ¹⁴⁵ The Diplomat (19/4/2024). US and Europe: 2 Different Approaches to Restricting Chinese EVs. <https://thediplomat.com/2024/04/us-and-europe-2-different-approaches-to-restricting-chinese-evs/>
- ¹⁴⁶ The White House (14/5/2024). FACT SHEET: President Biden Takes Action to Protect American Workers and Businesses from China's Unfair Trade Practices. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2024/05/14/fact-sheet-president-biden-takes-action-to-protect-american-workers-and-businesses-from-chinas-unfair-trade-practices/>
- ¹⁴⁷ Gocar.be (20/8/2024). Dit effect hebben de importheffingen van de EU al. <https://gocar.be/nl/autonieuws/auto-industrie/dit-effect-hebben-de-importheffingen-van-de-eu-al>
- ¹⁴⁸ Xinhua (9/8/2024). China files appeal to WTO over EU electric vehicle tariffs. <https://english.news.cn/20240809/ec8e65cf740241948346bb355de1aa76/c.html>
- ¹⁴⁹ E-gear (laatst geraadpleegd op 18/6/2024). Deze 31 EV's worden duurder door EU-importtaks op Chinese auto's. <https://www.egear.be/elektrische-auto-importheffing-china/>
- ¹⁵⁰ E-gear (9/7/2024). Tesla België verhoogt prijzen door hogere Europese importtaksen. <https://www.egear.be/tesla-prijs-importheffing-china/>; E-gear (9/7/2024). Deze elektrische Volvo wordt duurder door importtaks op Chinese auto's. <https://www.egear.be/volvo-ex30-prijsstijging/>
- ¹⁵¹ Reuters (5/7/2024). Carmakers respond to EU tariffs on Chinese-made EVs. <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/carmakers-respond-eu-tariffs-chinese-made-evs-2024-07-05/>
- ¹⁵² Euronews (9/7/2024). China's EV exports slow in June as EU imposes tariffs. <https://www.euronews.com/business/2024/07/09/chinas-ev-exports-slow-in-june-as-eu-imposes-tariffs>; Reuters (5/7/2024). Chinese EV makers set sights on European production. <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinese-ev-makers-plans-make-cars-europe-2024-05-07/>
- ¹⁵³ Transport & Environment (2/2024). Europe's BEV market defies odds but more affordable models needed. https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/02/2024_02_Car_CO2_briefing_2024.pdf
- ¹⁵⁴ Rhodium Group (29/4/2024). Ain't No Duty High Enough. <https://rhg.com/research/aint-no-duty-high-enough/>
- ¹⁵⁵ Eurostat (laatst geraadpleegd op 27/5/2024). Easycomext. - "Combined Nomenclature products codes": BEV: 87038010, 87038090. <https://ec.europa.eu/eurostat/comext/newxtweb/submitresultsextraction.do>
- ¹⁵⁶ SERV-secretariaat o.b.v. Eurostat (laatst geraadpleegd op 27/5/2024). Easycomext. - "Combined Nomenclature products codes": BEV: 87038010, 87038090. <https://ec.europa.eu/eurostat/comext/newxtweb/submitresultsextraction.do>
- ¹⁵⁷ SERV-secretariaat o.b.v. Eurostat (laatst geraadpleegd op 24/5/2024). EasyComext - "Combined Nomenclature products codes": BEV: 87038010, 87038090. <https://ec.europa.eu/eurostat/comext/newxtweb/submitresultsextraction.do>
- ¹⁵⁸ Europese Rekenkamer (19/6/2023). Europa dreigt de concurrentiestrijd op het gebied van batterijen te verliezen. <https://www.eca.europa.eu/nl/news/NEWS-SR-2023-15>
- ¹⁵⁹ Mark Pecqueur (24/9/2023). Interview op VRTnws - Rijden we binnenkort allemaal met een Chinese elektrische auto? <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2023/09/21/china-voorbij-de-muur-afl levering-1/>
- ¹⁶⁰ Europese Commissie (laatst geraadpleegd op 3/5/2024). European Battery Alliance. https://single-market-economy.ec.europa.eu/industry/strategy/industrial-alliances/european-battery-alliance_en
- ¹⁶¹ Stad Antwerpen (2024). Parkeerzones en parkeertarieven. <https://www.antwerpen.be/info/5c518a7570e9e6235e7b91eb/parkeerzones-en-parkeertarieven>; Stad Brugge (2024). Parkeren in Brugge. <https://www.brugge.be/mobiliteit/parkeren/vind- een-parking/parkeren-brugge>; Parking Brussels (2024). Parkeerzones. <https://parking.brussels/nl/regelgeving/gewestelijk-beleid/parkeerzones>; Stad Gent (2024). Parkeertarieven op straat. <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/mobiliteit-openbare-werken/parkeertarieven-op-sstraat>; Stad Leuven (2024). Betalend parkeren op straat. <https://www.leuven.be/straatparkeren>
- ¹⁶² Gemeente Amsterdam (2024). <https://www.amsterdam.nl/parkeren/>
- ¹⁶³ Het Parool (28/3/2024). Betaald parkeren in Amsterdam verder uitgebreid: najaar 2025 nergens binnen de Ring meer gratis je auto neerzetten. <https://www.parool.nl/nieuws/betaald-parkeren-in-amsterdam-verder-uitgebreid-najaar-2025-nergens-binnen-de-ring-meer-gratis-je-auto-neerzetten-b571f156/>
- ¹⁶⁴ Gemeente Kopenhagen (2024). Priser og parkeringszoner. <https://www.kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/parke-ring/priser-og-parkeringszoner>; Norsk elbilforening (2024). Norwegian EV policy. <https://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/>
- ¹⁶⁵ L'Argus (12/1/2023). Taxe sur le poids. Combien devez-vous payer en plus du malus? <https://www.largus.fr/actualite-automobile/taxe-sur-le-poids-combien-devez-vous-payer-en-plus-du-malus-30024278.html>

- ¹⁶⁶ L'Argus (26/5/2024). Stationnement à Paris. Des prix triplés pour les SUV et véhicules dès 1 600 kg. <https://www.largus.fr/actualite-automobile/stationnement-a-paris-des-prix-triples-pour-les-suv-et-vehicules-des-1-600-kg-30031945.html>
- ¹⁶⁷ L'Argus (8/3/2023). Paris, Grenoble... Ces villes qui veulent taxer les SUV. <https://www.largus.fr/actualite-automobile/paris-grenoble-ces-villes-qui-veulent-taxer-les-suv-30025585.html>
- ¹⁶⁸ Stad Lyon (15/4/2024). Stationnement : une nouvelle tarification plus juste. ; Stad Parijs (23/5/2024). Les résultats de la votation sur la tarification des SUV. <https://www.paris.fr/pages/plus-ou-moins-de-suv-les-parisiens-et-parisiennes-sont-invites-a-voter-le-4-fevrier-25381>
- ¹⁶⁹ Smartmove (laatst geraadpleegd op 28/5/2024). SmartMove. Gedragen door de Brusselse Regering. <https://smartmove.brussels/nl-brusselse-regering/>
- ¹⁷⁰ Bruzz (23/8/2021). Vervoort gelooft niet in slimme kilometerheffing deze legislatuur; <https://www.bruzz.be/politiek/vervoort-gelooft-niet-slimme-kilometerheffing-deze-legislatuur-2021-08-23>
- ¹⁷¹ Associated Press (5/6/2024). Governor halts plan to charge most drivers entering Manhattan \$15 for transit and traffic fixes. <https://apnews.com/article/congestion-pricing-tolls-governor-kathy-hochul-0fd7a1025b693a3bcf75dcd56161fc73>
- ¹⁷² ONE Motoring (2024). Electronic Road Pricing. <https://onemotoring.lta.gov.sg/content/onemotoring/home/driving/ERP/ERP.html> ; Koh J. (18/5/2024). Updated ERP Rates & Timings (2024): Electronic Road Pricing Operating Hours In Singapore & More! <https://blog.seedly.sg/erp-rates-gantry-avoid-erp-fines/> ; ICCT (4/2010). Congestion Charging: Challenges and Opportunities. https://theicct.org/sites/default/files/publications/congestion_apr10.pdf ; NLB Singapore (2024). Area Licensing Scheme. <https://www.nlb.gov.sg/main/article-detail?cmsuuid=072b1248-63b0-4b30-8a04-ba1742961351> ; NLB Singapore (2024). Electronic Road Pricing system. <https://www.nlb.gov.sg/main/article-detail?cmsuuid=7b3bfea7-2173-4dd9-bd9d-626e8c621ede> ; Yong J. (24/1/2024). ERP Timing & Rates (2024) – Complete Guide To Electronic Road Pricing Operating Hours In Singapore. <https://www.singsaver.com.sg/blog/erp-timing-singapore#faq>
- ¹⁷³ Fjellinjen (2024). Tariffs and toll stations. <https://www.fjellinjen.no/en/tariffs-and-toll-stations> ; Sadler Consultants Europe (2024). Urban Access Regulations in Europe - Oslo. <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/norway-mainmenu-197/oslo-charging-scheme>
- ¹⁷⁴ Transport for London (2024). Congestion Charge zone. <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge/congestion-charge-zone?intcmp=40404> ; Transport for London (2024). Ultra Low Emission Zone. <https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone?intcmp=26434> ; Transport for London (2010/10/2010). Mayor confirms removal of Congestion Charge Western Extension Zone by Christmas and introduction of CC Auto Pay in New Year <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2010/october/mayor-confirms-removal-of-congestion-charge-western-extension-zone-by-christmas-and-introduction-of-cc-auto-pay-in-new-year> ; Low Carbon Green Growth Roadmap for Asia and the Pacific (2012). Doing the seemingly impossible - London, United Kingdom's congestion charge <https://www.unescap.org/sites/default/files/30.%20CS-London-United-Kingdom-congestion-charge.pdf> ; London Assembly (23/3/2011) Question by Qureshi M. - Congestion Charge Exemptions. <https://www.london.gov.uk/who-we-are/what-london-assembly-does/questions-mayor/find-an-answer/congestion-charge-exemptions-5>
- ¹⁷⁵ Transport Styrelsen (10/3/2023). Congestion taxes in Stockholm and Gothenburg. <https://www.transportstyrelsen.se/en/road/road-tolls/congestion-taxes-in-stockholm-and-goteborg/> ; Sadler Consultants Europe (2024). Urban Access Regulations in Europe -Stockholm & Gothenburg. <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/sweden-mainmenu-248/stockholm-charging-scheme> ; Eliasson J. & Hugosson M.B. (2006). The Stockholm congestion charging system – an overview of the effects after six months https://www.researchgate.net/publication/254610238_The_Stockholm_congestion_charging_system_-_an_overview_of_the_effects_after_six_months ; Gan-tiva J. (2023). Royal Institute of Technology - Inclusion of differential pricing in congestion charging scheme. <https://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:1809398/FULLTEXT01.pdf>
- ¹⁷⁶ Government of Malta - Controlled Vehicular Access (2024). The purpose of the CVA System. <https://secure.cva.gov.mt/> ; Sadler Consultants Europe (2024). Urban Access Regulations in Europe – Valletta. <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/malta/valletta-charging-scheme>
- ¹⁷⁷ Area C Milano (2024). Area C Milano. <https://www.areacmilano.it/en>
- ¹⁷⁸ Spectrum News – NY1 (update 26/4/2024). What you need to know about NYC congestion pricing. <https://ny1.com/nyc/manhattan/transit/2023/10/02/what-to-know-about-congestion-pricing-in-new-york-city> ; Associated Press (5/6/2024). Governor halts plan to charge most drivers entering Manhattan \$15 for transit and traffic fixes. <https://apnews.com/article/congestion-pricing-tolls-governor-kathy-hochul-0fd7a1025b693a3bcf75dcd56161fc73>
- ¹⁷⁹ Compendium voor de Leefomgeving (22/2/2022). Opbrengsten van milieubelastingen, 2001-2020. <https://www.clo.nl/indicatoren/nl036019-opbrengsten-van-milieubelastingen-2001-2020>
- ¹⁸⁰ Belastingdienst Nederland (2023). Tarievenlijst BPM-tarieven (vanaf 1993 t.e.m. december 2023). https://download.belastingdienst.nl/belastingdienst/docs/bpm_tarieven_bpm0651z11fd.pdf

- ¹⁸¹ ANWB (laatst geraadpleegd op 4/3/2024). BPM: Belasting van Personenauto's en Motorfietsen. <https://www.anwb.nl/auto/autobelastingen/bpm>
- ¹⁸² ANWB (laatst geraadpleegd op 4/3/2024). BPM: Belasting van Personenauto's en Motorfietsen. <https://www.anwb.nl/auto/autobelastingen/bpm>
- ¹⁸³ Rijksoverheid (laatst geraadpleegd op 12/6/2024). Aanschafbelasting (bpm). <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/belastingen-op-auto-en-motor/aanschafbelasting> ; Activelease (20/9/2023). Prinsjesdag en autobelasting: de belangrijkste gevolgen voor zakelijke rijders. <https://www.activelease.nl/informatie/autolease-blog/prinsjesdag-en-autobelasting-de-belangrijkste-gevolgen-voor-zakelijke-rijders/>
- ¹⁸⁴ Rijksoverheid (laatst geraadpleegd op 4/3/2024) Belasting op auto en motor – Motorrijtuigenbelasting (wegenbelasting). <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/belastingen-op-auto-en-motor/motorrijtuigenbelasting-auto-mrb>
- ¹⁸⁵ Belastingdienst (laatst geraadpleegd op 6/3/2024). Fijnstoftoeslag motorrijtuigenbelasting voor dieselauto's. <https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/auto-en-vervoer/content/fijnstoftoeslag-motorrijtuigenbelasting>
- ¹⁸⁶ Belastingdienst (laatst geraadpleegd op 6/3/2024). Bedragen van de fijnstoftoeslag motorrijtuigenbelasting vanaf 2024. <https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/auto-en-vervoer/content/bedragen-fijnstoftoeslag-motorrijtuigenbelasting>
- ¹⁸⁷ Belastingdienst (laatst geraadpleegd op 6/3/2024). Motorrijtuigenbelasting berekenen. <https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/auto-en-vervoer/content/hulpmiddel-motorrijtuigenbelasting-berekenen>
- ¹⁸⁸ Rijksoverheid (8/5/2024). Factsheet tariefkorting emissievrije personenauto's in motorrijtuigenbelasting. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/belastingen-op-auto-en-motor/documenten/publicaties/2024/05/08/factsheet-tariefkorting-emissievrije-personenautos-in-motorrijtuigenbelasting>
- ¹⁸⁹ Rijksoverheid (8/5/2024). Factsheet tariefkorting emissievrije personenauto's in motorrijtuigenbelasting. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/belastingen-op-auto-en-motor/documenten/publicaties/2024/05/08/factsheet-tariefkorting-emissievrije-personenautos-in-motorrijtuigenbelasting>
- ¹⁹⁰ Rijksoverheid (laatst geraadpleegd op 12/6/2024). Motorrijtuigenbelasting (wegenbelasting). <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/belastingen-op-auto-en-motor/motorrijtuigenbelasting-auto-mrb>
- ¹⁹¹ Centraal Bureau voor de Statistiek (30/7/2015). Minder oude auto's na aanpassing wegenbelasting. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2015/31/minder-oude-auto-s-na-aanpassing-wegenbelasting>
- ¹⁹² Rijksoverheid (laatst geraadpleegd op 12/6/2024). Plannen kabinet met betalen naar gebruik. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/belastingen-op-auto-en-motor/plannen-kabinet-met-betalen-naar-gebruik>
- ¹⁹³ Rijksoverheid (1/7/2022). Vanaf 2030 betalen automobilisten naar gebruik. <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2022/07/01/vanaf-2030-betalen-automobilisten-naar-gebruik>
- ¹⁹⁴ Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (9/12/2024). Subsidiereregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP). <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/sepp>
- ¹⁹⁵ Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (9/12/2024). Subsidiereregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP). <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/sepp>; Vermunt R. (16/1/2021). Subsidiepot nieuwe elektrische auto's leeg voor 2020: wat nu? <https://nieuws.mazda.nl/subsidiepot-nieuwe-elektrische-autos-leeg-voor-2020-wat-nu/>; Zer-auto.nl (4/1/2021). Het loopt storm op subsidie voor elektrische personenauto's in 2021! Aantal aanvragen overtreft nu al verwachtingen! <https://zerauto.nl/subsidie-elektrische-auto-2021/>; Bovag (17/12/2020). EV-subsidie 2021: pot nieuw al bijna leeg, wel nog geld voor gebruikt. <https://mijn.bovag.nl/actueel/nieuws/2020/december/ev-subsidie-2021-pot-nieuw-al-bijna-leeg-wel-nog>; Staatscourant van het Koninkrijk der Nederlanden (17/12/2021). Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 20 november 2021 tot wijziging van de Subsidiereregeling elektrische personenauto's particulieren. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2021-47430.html>; ANWB (laatst geraadpleegd op 6/3/2024). Subsidie op elektrische auto's: alle voorwaarden op een rij <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/subsidie-elektrische-autos>
- ¹⁹⁶ Ministère de l'économie, des finances, et de la souveraineté industrielle et numérique(4/4/2024). Comment fonctionne la taxe malus sur les véhicules polluants ? <https://www.economie.gouv.fr/cedef/malus-vehicules-polluants> ; eplaque.fr (7/5/2024). Fiscalité automobile 2024 : malus, taxe CO₂... Ce qui change. <https://www.eplaque.fr/infos/fiscalite-automobile-2024-malus-taxe-co2> ; ecartegrise (7/2021). Taxes de carte grise. <https://www.ecartegrise.fr/prix-carte-grise/taxes.html> ; Les Numériques (2/12/2023). Malus écologique au CO₂ et au poids : les nouveaux barèmes de 2024 ? <https://www.lesnumeriques.com/voiture/malus-ecologique-au-co2-et-au-poids-les-nouveaux-baremes-de-2024-a215798.html> ; Guichet Carte Grise (2021). Le malus écologique pour l'immatriculation d'un véhicule neuf. <https://guichetcartegrise.com/malus-ecologique> ; Arval Mobility Observatory (8/1/2024). Fiscalité des flottes automobiles : ce qui change en 2024. <https://www.mobility-observatory.arval.fr/la-fiscalite-en-2024>
- ¹⁹⁷ Ministère de l'économie, des finances, et de la souveraineté industrielle et numérique(4/4/2024). Comment fonctionne la taxe malus sur les véhicules polluants ? <https://www.economie.gouv.fr/cedef/malus-vehicules-polluants> ; eplaque.fr (7/5/2024). Fiscalité automobile 2024 : malus, taxe CO₂... Ce qui change. <https://www.eplaque.fr/infos/fiscalite-automobile-2024-malus-taxe-co2> ; ecartegrise (7/2021). Taxes de carte grise. <https://www.ecartegrise.fr/prix-carte-grise/taxes.html>

- [grise/taxes.html](#) ; Les Numériques (2/12/2023). Malus écologique au CO₂ et au poids : les nouveaux barèmes de 2024 ? <https://www.lesnumeriques.com/voiture/malus-ecologique-au-co2-et-au-poids-les-nouveaux-baremes-de-2024-a215798.html> ; Guichet Carte Grise (2021). Le malus écologique pour l'immatriculation d'un véhicule neuf. <https://guichetcartegrise.com/malus-ecologique> ; Arval Mobility Observatory (8/1/2024). Fiscalité des flottes automobiles : ce qui change en 2024. <https://www.mobility-observatory.arval.fr/la-fiscalite-en-2024>
- ¹⁹⁸ Roole (7/8/2023). Bonus écologique 2024 : modèles éligibles, barème et modalités. <https://media.roole.fr/transition/voiture-propre/bonus-ecologique-ce-qui-va-changer-en-2024>
- ¹⁹⁹ Ministère de l'économie, des finances, et de la souveraineté industrielle et numérique (19/2/2024). Comment fonctionne le bonus sur l'achat d'un véhicule ? <https://www.economie.gouv.fr/cedef/bonus-automobile>
- ²⁰⁰ Ademe (laatst geraadpleegd op 1/3/2024). Éligibilité au bonus écologique des voitures particulières électriques neuves. <https://score-environnemental-bonus.ademe.fr/>
- ²⁰¹ Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires (29/2/2024). <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/prime-conversion-bonus-ecologique-toutes-aides-faveur-lacquisition-vehicules>
- ²⁰² Service-Public.fr (15/2/2024). Aide pour louer une voiture électrique (leasing électrique). <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F37557> ; Le Figaro (13/2/2024). Voitures électriques : l'État met fin à l'édition 2024 du «leasing social». [https://www.lefigaro.fr/conjoncture/voitures-electriques-l-etat-met-fin-a-l-edition-2024-du-leasing-social-20240212](https://www.lefigaro.fr/conjoncture/voitures-electriques-l-etat-met-fin-a-l-edition-2024-du-leasing-social)
- ²⁰³ Ministère de l'économie, des finances, et de la souveraineté industrielle et numérique (14/02/2024). Voitures électriques : fin de la location à 100 euros par mois. <https://www.economie.gouv.fr/actualites/leasing-social-location-voitures-electriques-100-euros#> ; Choisir.com (25/2/2024). Leasing social électrique : c'est (déjà) terminé pour 2024 ! <https://www.choisir.com/energie/actualites/202778/leasing-social-electrique-cest-deja-termine-pour-2024>
- ²⁰⁴ Ademe (laatst geraadpleegd op 1/3/2024). Éligibilité au bonus écologique des voitures particulières électriques neuves. <https://score-environnemental-bonus.ademe.fr/>
- ²⁰⁵ Transport & Environment (5/2024). An industrial blueprint for batteries in Europe. <https://te-cdn.ams3.digitaloceanspaces.com/files/An-industrial-blueprint-for-batteries-in-Europe-How-Europe-can-successfully-build-a-sustainable-battery-value-chain.pdf>
- ²⁰⁶ Euractiv (19/9/2023). France rolls out new cash incentives for electric cars, takes aim at China. <https://www.euractiv.com/section/electric-cars/news/france-rolls-out-new-cash-incentives-for-electric-cars-takes-aim-at-china/> ; Autodiscount (laatst geraadpleegd op 1/3/2024). Dacia, MG, Tesla et Kia recalés au leasing social. <https://www.autodiscount.fr/blog/leasing-social/modeles-non-eligibles>
- ²⁰⁷ L'auto-journal (20/9/2023). Bonus écologique 2024 : comment la France se prépare contre les marques chinoises. <https://www.autojournal.fr/environnement/voitures-electriques/voitures-electriques-bonus-ecologique-2024-france-gouvernement-marques-chinoises-317636.html#item=1> ; Euractiv (19/9/2023). France rolls out new cash incentives for electric cars, takes aim at China. <https://www.euractiv.com/section/electric-cars/news/france-rolls-out-new-cash-incentives-for-electric-cars-takes-aim-at-china/> ; Autoactu (15/12/2023). Macron lance la voiture électrique à 100 euros par mois pour les plus modestes. <https://www.autoactu.com/actualites/macron-lance-la-voiture-electrique-a-100-euros-par-mois-pour-les-plus-modestes>
- ²⁰⁸ O.a. : Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique (6/5/2024). Signature du contrat stratégique de la filière (CSF) Automobile pour 2024-2027. <https://presse.economie.gouv.fr/signature-du-contrat-strategique-de-la-filiere-csf-automobile-pour-2024-2027/>
- ²⁰⁹ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (laatst geraadpleegd op 4/3/2024). Mon leasing électrique, Quelques exemples de voitures électriques éligibles. <https://www.ecologie.gouv.fr/mon-leasing-electrique>
- ²¹⁰ ACEA (2/6/2022). ACEA Tax Guide 2022. https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf
- ²¹¹ Bundesministerium der Finanzen (laatst geraadpleegd op 20/3/2024). Kfz-Steuer-Rechner. https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Apps_Rechner/KfzRechner/KfzRechner.html
- ²¹² Wappelhorst S. (28/9/2020) ICCT-Blog. Germany's vehicle tax system: small steps towards future-proof incentives for low-emission vehicles. <https://theicct.org/germanys-vehicle-tax-system-small-steps-towards-future-proof-incentives-for-low-emission-vehicles/> ; ADAC (22/1/2024). Kfz-Steuer: So wird sie berechnet. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-steuer/kfz-steuer-rechner/>
- ²¹³ ADAC (13/2/2023). Kfz-Steuer: Das gilt 2024 bei Elektroautos. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/kaufen/kfz-steuer-elektroautos/>
- ²¹⁴ ACEA (29/4/2021). Tax from motor vehicles rises to €398bn in key EU markets, highest taxes per vehicle in Belgium. <https://www.acea.auto/press-release/tax-from-motor-vehicles-rises-to-e398bn-in-key-eu-markets-highest-taxes-per-vehicle-in-belgium/> ; Wappelhorst S. (28/9/2020) ICCT-Blog. Germany's vehicle tax system: small steps towards future-proof incentives for low-emission vehicles. <https://theicct.org/germanys-vehicle-tax-system-small-steps-towards-future-proof-incentives-for-low-emission-vehicles/>

- 215 Bundesregierung (18/12/2023). Elektromobilität - Umweltbonus läuft aus. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/klimaschutz/eenergie-und-mobilitaet/faq-umweltbonus-1993830>
- 216 ADAC (11/1/2024). Umweltbonus: Plötzliches Aus für die Förderung von E-Autos. <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/kaufen/foerderung-elektroautos/>
- 217 Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. Elektromobilität (Umweltbonus). https://web.archive.org/web/20180911054644/http://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/elektromobilitaet_node.html ; Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (7/7/2020). Höhere Förderung für Elektro-Fahrzeuge. https://www.bafa.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/Energie/2020_13_emo.html ; Tagesschau (21/7/2023). Bund stockt Budget für E-Auto-Kaufprämie auf. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/kaufpraemie-elektro-auto-bundesregierung-umweltbonus-100.html>
- 218 Autovista 24 (10/1/2023). Strong EV sales help German new-car market close 2022 on a high. <https://autovista24.autovistagroup.com/news/strong-ev-sales-help-german-new-car-market/>
- 219 Autovista 24 (5/1/2024). German new-car registrations plunged in December as EV bonus withdrawn early. <https://autovista24.autovistagroup.com/news/german-new-car-registrations-plunged-december-ev-bonus-withdrawn-early/>
- 220 Tagesschau (21/7/2023). Bund stockt Budget für E-Auto-Kaufprämie auf. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/kaufpraemie-elektro-auto-bundesregierung-umweltbonus-100.html>
- 221 Autovista 24 (11/3/2024). Bitter start to 2024 for BEVs in Germany after incentive withdrawal. <https://autovista24.autovistagroup.com/news/bitter-start-to-2024-for-bevs-in-germany-after-incentive-withdrawal/>
- 222 SERV-secretariaat o.b.v. Krafftahrt-Bundesamt (laatst geraadpleegd op 18/6/2024). Monatliche Neuzulassungen. https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/monatl_neuzulassungen_node.html
- 223 Tagesschau (18/12/2023). Was der Umweltbonus gekostet und was er gebracht hat. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/elektroautos-umweltbonus-kaufpraemie-100.html>
- 224 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (16/12/2023). Pressemitteilung: Umweltbonus endet mit Ablauf des 17. Dezember 2023. <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2023/12/20231216-umweltbonus-endet-mit-ablauf-des-17-dezember-2023.html>
- 225 Tagesschau (18/12/2023). Was der Umweltbonus gekostet und was er gebracht hat. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/elektroautos-umweltbonus-kaufpraemie-100.html>
- 226 SERV-secretariaat o.b.v. Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (1/12/2023). Elektromobilität (Umweltbonus) - Zwischenbilanz zum Antragstand vom 1. Dezember 2023 https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/emob_zwischenbilanz.pdf?__blob=publicationFile&v=7
- 227 ACEA (2/6/2022). ACEA Tax Guide 2022. https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf
- 228 Golem (12/1/2021). Missbrauch der Elektro-Kaufprämie in Grenznahe. <https://www.golem.de/news/daenemark-missbrauch-der-elektro-kaufpraemie-in-grenznaehe-2101-153308.html>
- 229 Golem (3/9/2022). Elektroauto-förderung: Mindesthaltedauer bei Kaufprämie wird verdoppelt. <https://www.golem.de/news/elektroauto-foerderung-mindesthaltedauer-bei-kaufpraemie-wird-verdoppelt-2209-168060.html>
- 230 Brussels Hoofdstedelijk Gewest (18/7/2019). Akkoorden en Besluiten – Regeerperiode 2019-2024 – Algemene Beleidsverklaring. <https://admin.be.brussels/en/bhg/document/download/632>
- 231 Smartmove (laatst geraadpleegd op 13/6/2024). Wat is SmartMove? <https://smartmove.brussels/nl/wat/>
- 232 Bruzz (13/1/2023). Rekeningrijden met Smartmove getest: 'Met de SUV door de spits, dat tikt aan'. <https://www.bruzz.be/mobiliteit/rekeningrijden-met-smartmove-getest-met-de-suv-door-de-spits-dat-tikt-aan-2023-01-13>
- 233 MyTax.Brussels (laatst geraadpleegd op 18/4/2024). Tarieven Auto. <https://fisc.brussels/mytax/nl/contact/#road-tax>
- 234 SPW Finances (laatst geraadpleegd op 25/4/2024). Montants de la taxe de circulation. https://finances.wallonie.be/files/bar%3%a8mes%20taxes%20v%3%a9hicules/baremes_taxe_de_circulation.pdf
- 235 Assurauto (laatste geraadpleegd op 25/4/2024). De Waalse ecobonuspremie. <https://mijn-autoverzekeringen.be/de-waalse-ecobonuspremie/>
- 236 SPW Finances (laatst geraadpleegd op 24/4/2024). Fiscalité des véhicules – Eco-malus. <https://finances.wallonie.be/home/fiscalite/fiscalite-des-vehicules/ecomalus.html> ; Montant de la taxe de mise en circulation. https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-05/baremes_taxe_de_mise_en_circulation.pdf
- 237 SPW Finances (laatst geraadpleegd op 24/4/2024). Fiscalité des véhicules – Eco-malus. <https://finances.wallonie.be/home/fiscalite/fiscalite-des-vehicules/ecomalus.html>
- 238 SPW Finances (16/10/2023 – geüpdatet op 24/4/2024). 1 Juillet 2025 : Réforme de la fiscalité automobile. <https://finances.wallonie.be/home/actualites/actualites/1-juillet-2025--reforme-de-la-fiscalite-automobile.html>

- ²³⁹ Waals parlement en Waalse regering (6/9/2023). Décret modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne la taxe de mise en circulation automobile. https://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2023_2024/PARCHEMIN/1403.pdf ; SPW Finances (16/10/2023 – geüpdatet op 24/4/2024). 1 Juillet 2025 : Réforme de la fiscalité automobile. <https://finances.wallonie.be/home/actualites/actualites/1-juillet-2025--reform-de-la-fiscalite-automobile.html>
- ²⁴⁰ Waalse overheid (27/6/2022 – geüpdatet op 7/11/2023). Vers une réforme de la fiscalité automobile. <https://www.wallonie.be/fr/actualites/vers-une-reforme-de-la-fiscalite-automobile>
- ²⁴¹ MR-Les Engagés (11/7/2024). Déclaration de Politique Régionale wallonne Législature 2024-2029. <https://www.lesengages.be/wp-content/uploads/2024/07/dpr.pdf>