



HERVORMING JAARLIJKSE VERKEERSBELASTING

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

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

Adviesvraag	Voorontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting	
Adviesvrager	Ben Weyts - Viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn	
Ontvangst adviesvraag	14 juli 2026	
Goedkeuring raad	4 september 2026	
Contactpersoon	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be

Meneer Ben WEYTS

Viceminister-president van de Vlaamse Regering en
Vlaams minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand,
Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

Kreupelenstraat 2

B-1000 Brussel

Advies hervorming jaarlijkse verkeersbelasting

Mijnheer de minister

Op 14 juli vroeg u de MORA om advies over het voorontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting.

Op 4 september 2026 gaf de Algemene Mobiliteitsraad zijn goedkeuring aan het advies in bijlage. Gezien de budgettaire en maatschappelijke impact van de hervorming van de wegenbelasting en het vasthaken van deze hervorming aan de invoering van een wegenvignet nam de MORA het initiatief om zo snel mogelijk een breed debat met representatieve samenstelling te organiseren. Door de vakantieperiode is het echter niet gelukt om alle MORA-leden te verzamelen binnen de adviestermijn van dertig dagen.

De MORA is voorstander van een verkeersfiscaliteit die de consument stuurt naar de meest duurzame voertuigen, waarbij infrastructuur- en milieu-impact correct worden doorgerekend. De voorgestelde hervorming zet hierin een aantal goede stappen, maar blijft onvolledig. Op sommige punten geeft de hervorming ook tegenstrijdige signalen.

De vergroeningsbatens zijn volgens de raad twijfelachtig, onder meer door de scheefgetrokken fiscale behandeling van vergelijkbare zero-emissie, hybride en fossiele brandstofwagens en door de weigering om de vermindering voor LPG/CNG-voertuigen te schrappen. Daarnaast is de hervorming weinig toekomstbestendig door het buiten beschouwing laten van verschillende voertuigcategorieën. Ten slotte zijn de budgettaire effecten onzeker door de vrijwillige opt-in, wat op zijn beurt aanzienlijke effecten kan hebben op de geplande meerinkomsten van het wegenvignet.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroy
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	5
Inleiding	7
Advies	8
1. Aanpassingen aan verkeersbelasting	8
1.1 Personenwagens met brandstofmotor	8
1.2 Lichte vrachtvoertuigen	11
1.3 Oldtimers	12
1.4 Voertuigcategorieën die buiten beeld blijven	12
2. Het opt-in systeem	14
2.1 Opt-in creëert budgettaire onzekerheid	14
2.2 Opt-in weinig toegankelijk	15
3. Impact op vergroening voertuigenpark	15
3.1 Nieuwe formule en beperkte opt-in werken vergroening tegen	16
3.2 Belastingdruk hybride voertuigen	16
4. Aanzienlijke budgettaire impact voor de overheid	17
4.1 Impact van opt-in en tariefverlagingen	17
4.2 Impact op opdecimen gemeenten	17
4.3 Budgettaire link met wegenvignet creëert onzekerheid	18
5. Conclusie: globale hervorming is onvolledig	18
Bijlage: MORA-standpunten verkeersfiscaliteit	20
1. Aanpassingen verkeersfiscaliteit 2015-2024	20
2. Aanpassingen verkeersfiscaliteit 2024-2029	21
3. Evolutie naar een eerlijke gebruiksheffing	22

Krachtlijnen

De MORA is voorstander van een verkeersfiscaliteit die de consument stuurt naar de meest duurzame voertuigen, waarbij infrastructuur- en milieu-impact correct worden doorgerekend. De voorgestelde hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting (JVB) zet hierin een aantal goede stappen, maar de raad is van oordeel dat de hervorming onvolledig blijft en op punten zelfs tegenstrijdige signalen geeft.

Nieuwe berekeningswijze voor personenwagens: stap vooruit, met werkpunten

De MORA is tevreden dat voertuigmassa en CO₂-uitstoot de basis vormen van de nieuwe JVB-formule voor personenwagens met fossiele brandstofmotor, en steunt de bijkomende correcties voor hoge cilinderinhoud en oude dieservoertuigen. De raad heeft wel bedenkingen bij de keuze voor 'maximaal toegelaten totaalgewicht' (MTT) in plaats van de 'massa rijklaar' en bij de onduidelijke logica achter de massa- en uitstootklassen. De raad vraagt bovendien om de impact van de nieuwe correcties nauwgezet te monitoren en om de NO_x-correctie nu al voor te bereiden op de Euro 7-norm, zodat de inkomsten niet eroderen.

Lichte vracht en oldtimers: tariefverlagingen zonder vergroeningslogica

De MORA betreurt dat de hervorming niet stuurt richting de elektrificatie van lichte vrachtvoertuigen terwijl deze voertuigcategorie blijft groeien. Voor oldtimers steunt de raad de afschaffing van het automatische forfait vanaf 2027 om zo een beter onderscheid te maken tussen echte oldtimers en oude – vaak vervuilende – wagens die ongelimiteerd gebruikt kunnen worden en lage belastingen betalen. Aanvullend op de strengere cumulatieve regels dringt de raad aan om de oldtimerreglementering beter te handhaven.

Categorieën die buiten beeld blijven

De MORA vraagt om de bestaande vermindering van de JVB voor LPG/CNG-voertuigen eindelijk te schrappen en deze voertuigen fiscaal te behandelen zoals andere fossiele brandstofwagens. De raad roept eveneens op om zero-emissie voertuigen tussen 3.500 en 4.250 kg MTM in deze hervorming mee te nemen en de nieuwe regelgeving voldoende toekomstbestendig te maken. Ook dringt de MORA aan om een nieuw intergwestelijk samenwerkingsakkoord af te sluiten zodat leasingwagens belast worden volgens dezelfde parameters als gelijkaardige voertuigen en dit zowel voor de JVB als de BIV.

Opt-in creëert budgettaire onzekerheid en drempels

De MORA is geen voorstander van het vrijwillige opt-insysteem en vraagt om te onderzoeken of de opt-in automatisch en eenmalig kan toegekend worden aan wie er baat bij heeft. Omdat niemand op voorhand weet hoeveel voertuigeigenaars voor een vrijwillige opt-in kiezen, blijft de

budgettaire impact van de hervorming onzeker, boven op de onzekerheid die het wegvignet al met zich meebrengt. Bovendien dreigt een louter digitale opt-in sociaal zwakkeren, ouderen en digibeten uit te sluiten.

Vergroeningsbaten van de hervorming zijn onzeker

Sommige reeds ingeschreven personenwagens met fossiele brandstofmotor zullen na een opt-in minder JVB zullen moeten betalen dan het forfaitair bedrag dat zero-emissiewagens moeten betalen. Het verschil in BIV tussen zero-emissie en fossiele brandstofwagens remedieert dit onevenwicht maar in beperkte mate. Ook de fiscale behandeling van hybride voertuigen levert bizarre effecten op ten opzichte van zowel fossiele als zero-emissievoertuigen. De MORA vindt deze effecten onverdedigbaar in het licht van de vergroeningsdoelstelling van deze hervorming en het Vlaams mobiliteitsbeleid.

Budgettaire impact vraagt garanties

De geraamde minderinkomst van €335 miljoen is een onzekere inschatting, onder meer door het systeem van de vrijwillige opt-in. De MORA vraagt een duurzaam compensatiemechanisme met indexering voor de gemeentelijke opdecimen, en stelt zich vragen bij de gevolgen voor deze hervorming van de JVB mocht de Europese Commissie het wegvignet niet goedkeuren. Als het oordeel van de Europese Commissie negatief is, vraagt de MORA met aandrang om de hervorming van de JVB stop te zetten.

Geen globale hervorming

De MORA stelt vast dat de belasting op inverkeerstelling (BIV) niet mee hervormd wordt, dat de vergroeningsprincipes niet consequent worden toegepast, en dat noch de JVB noch het wegvignet rekening houden met het effectieve gebruik van een voertuig. Voor de raad blijft een algemene kilometerheffing die stapsgewijs, participatief en transparant is vormgegeven de meest geschikte langetermijnoplossing voor een globale hervorming van de Vlaamse voertuigfiscaliteit.

Inleiding

De Vlaamse Regering bouwt verder aan haar hervorming van de Vlaamse verkeersfiscaliteit met de voorgestelde modernisering van de jaarlijkse verkeersbelasting voor personenwagens, lichte vracht en oldtimers. Gelijktijdig heeft zij ook haar eerste principiële goedkeuring gegeven aan de introductie van een wegenvignet in het Vlaamse Gewest, tezamen met het Waalse en Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Hoewel beide dossiers op regelgevend vlak losstaan van elkaar, zijn er duidelijke linkjes die onomwonden ter sprake komen in de overeenkomstige memories van toelichting, de nota's aan de Vlaamse Regering en in de externe communicatie van de Vlaamse Regering. Zo worden de beoogde opbrengsten door de introductie van het wegenvignet op verschillende plaatsen afgewogen t.o.v. de verwachte minderinkomsten die ontstaan door de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting.

De hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting maakt komaf met de ingewikkelde formules uit het verleden en kiest alvast voor de personenwagens met fossiele brandstofmotoren voor een berekening die de huidige samenstelling van het voertuigenpark weerspiegelt en de impact ervan op infrastructuur en milieu. De introductie van het wegenvignet is daarentegen een maatregel waarbij een correcte intentie, namelijk het in rekening brengen van slijtage aan infrastructuur, gekoppeld wordt aan een maatregel die nalaat om een werkelijke impact te creëren op het vlak van mobiliteit, fiscaliteit, economie en leefbaarheid. Met twee aparte maar aan elkaar verbonden adviezen geeft de MORA aanbevelingen over deze twee hervormingen.

Advies

Met het 'voorontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting', moderniseert de Vlaamse Regering de formule van de jaarlijkse verkeersbelasting (JVB) voor personenwagens met fossiele brandstofmotoren, lichte vracht en oldtimers.

De raad formuleert aanbevelingen over dit ontwerpdecreet en de schaal en aard van de voorgestelde hervorming. Ook de prijszetting, de beoogde impact op het voertuigpark, de impact op de overheidsfinanciën en de impact op individuele burgers en bedrijven komen in dit advies aan bod.

1. Aanpassingen aan verkeersbelasting

In zijn advies over het voorontwerp van programmadecreet BO26¹, dat de vrijstelling van de belasting op inverkeerstelling (BIV) en de JVB voor zero-emissiewagens schrapt, vroeg de MORA aan de Vlaamse Regering om een overzichtelijk fiscaal beleid te voeren dat de consument stuurt naar de meest duurzame voertuigen. Om tot dergelijk beleid te komen moet een grondig maatschappelijk debat gevoerd worden waarbij alle mogelijke voertuig- en fiscale parameters in beschouwing worden genomen zoals voertuiggewicht, uitstoot, gedateerde correcties voor CNG en LPG, maar ook de gebruiksparementers van voertuigen.

Een aantal van de voorgestelde parameters, m.n. voertuiggewicht en uitstoot, komt aan bod in de nieuwe formule voor de JVB voor personenwagens met fossiele brandstofmotor. Voor lichte vrachtvoertuigen en oldtimers verandert er niets aan de berekening, maar worden respectievelijk het basisbedrag en het forfaitair bedrag aangepast.

In dit deel neemt de MORA de geplande wijzigingen per voertuigcategorie onder de loep en is hij kritisch over de keuze om verschillende voertuigcategorieën buiten deze hervorming te houden.

1.1 Personenwagens met brandstofmotor

Momenteel zijn er verschillende formules en tarieven voor JVB van kracht voor personenwagens met fossiele brandstofmotoren. Deze tarieven worden berekend op basis van de fiscale pk vermeerderd met ecoboni en ecomali (voor de personenwagens). Door opeenvolgende wijzigingen aan de regelgeving ontstonden verschillende categorieën die ook na de hervorming blijven bestaan:

¹ MORA (2025). Advies Programmadecreet 2026. <https://www.serv.be/node/17271>

- Eén voor personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen ingeschreven voor 31 december 2015;
- één voor personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen ingeschreven na 31 december 2015, aangepast om meer milieukeurmerken mee in rekening te brengen;
- één voor personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen ingeschreven na 31 december 2020, aangepast aan de WLTP verbruiks- en emissietest.

1.1.1 Nieuwe berekeningswijze met nadruk op massa en uitstoot

De MORA beschouwt de nieuwe berekeningswijze voor personenwagens met brandstofmotoren als een stap in de goede richting. Zowel het vereenvoudigen van de formule zelf als het gewicht dat in deze formule wordt gegeven aan verschillende factoren, stemmen beter overeen met de realiteit van het Vlaamse voertuigenpark. De nieuwe formule wordt automatisch van toepassing op alle voertuigen die na 31 december 2026 worden ingeschreven, waardoor er dus een vierde berekeningswijze aan de eerdere drie wordt toegevoegd. Voor reeds ingeschreven voertuigen kunnen voertuigeigenaars kiezen voor een 'opt-in' (zie verder).

Bepalende rol van voertuigmassa

Een grotere voertuigmassa vergroot de impact bij een botsing is dus nadelig voor de verkeersveiligheid van actieve weggebruikers. Gezien de trend naar steeds zwaardere voertuigen is de MORA dus tevreden dat de massa van het voertuig de basisfactor in de berekening van de JVB wordt. Het hanteren van massa als basisfactor heeft daarentegen een aanzienlijk effect op de fiscale behandeling van hybride wagens (zie 3.13.2).

De keuze voor het 'maximaal toegelaten totaalgewicht' (MTT) is niet onderbouwd. MTT is een minder courante term dan 'maximaal toegelaten massa' (MTM). Het zou volgens de MORA realistischer zijn om de 'massa rijklaar' te gebruiken. De 'massa rijklaar' verwijst naar de gecombineerde massa van het voertuig inclusief alle standaarduitrusting, vloeistoffen en het gewicht van een bestuurder van 75 kg. Gezien het grote aandeel ritten met personenwagens dat slechts een beperkt aantal inzittenden² heeft en met een eerder beperkte belading gebeurt, lijkt het logischer om deze graadmeter te gebruiken. Daarnaast zijn er nog een aantal bemerkingen die voortvloeien uit het gebruiken van 'MTT' en de wijze waarop de gewichtsklassen zijn onderverdeeld:

- MTT wordt gebruikt voor personenwagens met fossiele brandstofmotoren, maar er worden geen gedetailleerde gewichtsklassen voor andere voertuigen geïntroduceerd. Lichte vrachtoertuigen worden onderverdeeld in twee brede gewichtsklassen, bij zero-emissievoertuigen wordt er helemaal niet met gewichtsklassen gewerkt.
- MTT wordt gehanteerd om een beeld te creëren van de maximale massa en dus de maximale potentiële schade aan de infrastructuur, maar voertuigen met een trekhaak worden

² Tussen 2010 en 2022 schommelde het aantal passagiers per voertuig rond 1,8. Bron: Monitor Circulaire Economie Vlaanderen. <https://cemonitor.be/indicator/mobiliteit/de-markt/gebruiksefficiëntie-van-autos/>

buiten beschouwing gelaten terwijl ze met potentieel hogere beladingen nog meer impact kunnen hebben op de infrastructuur.

- De logica van de massaklassen en de overeenkomstige basisbedragen is onduidelijk. De klassen zijn niet altijd even breed en de basisbedragen volgen geen lineaire of exponentiële stijging.

Correctie volgens CO₂-uitstoot

De vergroeningsfactor, die overeenstemt met de CO₂-uitstoot van voertuigen voor het eerst ingeschreven voor of na 31 december 2020 (pre- of post-WLTP), krijgt meer gewicht in de nieuwe berekening. **De corrigerende vergroeningsfactor** afhankelijk stellen van de testcyclus volgt de logica die nu al wordt gehanteerd voor de berekening van de JVB van voertuigen ingeschreven voor of na 31 december 2020. **De wijze waarop de tabellen zijn samengesteld, creëren echter vragen.**

- Het is niet duidelijk wat de **eenheid van de uitstootklassen** is. Vermoedelijk gaat het over gram CO₂/km, maar bij afwezigheid van een vermelding is dit niet 100% zeker.
- De uitstootklassen zijn niet gelijk in grootte. Ook de sprongen in vergroeningsfactor die met deze klassen overeenstemmen, zijn ongelijk. Het is niet duidelijk of de Vlaamse Regering bijvoorbeeld een lineaire of exponentiële groei van de vergroeningsfactor beoogt.

1.1.2 Extra correcties voor cilinderinhoud en oude diesellootvoertuigen terecht, maar impact onzeker

Voor sommige voertuigen worden nog een derde en vierde parameter toegevoegd aan de berekening van de JVB. De derde parameter voegt een basisbedrag toe dat overeenstemt met de cilinderinhoud van het voertuig, maar enkel wanneer die groter is dan 2400 cc. De Vlaamse Regering kiest voor deze extra correctie omdat voertuigen met een uitzonderlijk hoge cilinderinhoud doorgaans beschikken over motoren met een aanzienlijk hoger vermogen, wat leidt tot een grotere reële impact op zowel milieu, energieverbruik en andere externe kosten.

Voor oude vervuilende diesellootvoertuigen (lager dan euro 6) wordt een vierde parameter toegevoegd om de disproportioneel grote impact van deze voertuigen op vlak van NO_x-uitstoot en fijnstof nog meer door te rekenen en te trachten dit type voertuigen zo snel mogelijk uit het wagenpark te krijgen. De MORA vindt het belangrijk om de uitstoot van deze pollutanten mee te nemen in de JVB-formule gezien de potentiële gezondheidsschade en kosten voor de gezondheidszorg.

De MORA kan zich vinden in deze extra correcties, maar waarschuwt voor de onzekere budgettaire en milieu-impact ervan. De documenten die de MORA ontving bevatten onvoldoende onderbouwing om de impact van deze correcties in te schatten. Daarom vraagt de raad om een aantal effecten van deze correcties duidelijk te monitoren:

- Het aantal voertuigen dat wordt ingeschreven en een cilinderinhoud groter dan 2400 cc heeft;

- Het aantal vrijwillige opt-ins door voertuigeigenaars van luxewagens en sportwagens. De kans dat deze mensen vrijwillig kiezen voor een opt-in lijkt zeer klein.
- De impact op de nieuwe inschrijvingen van oude dieselloertuigen. Het is vanzelfsprekend om deze voertuigen zo snel mogelijk uit het voertuigenpark te willen halen, maar het is niet ondenkbaar dat dit personen met moeilijke sociaaleconomische leefomstandigheden disproportioneel kan treffen.

Als na monitoring blijkt dat de doelstellingen van de hervormde JVB-formule niet bereikt worden, vraagt de raad om aanpassingen te doen aan de correctieparameters zodat de vergroeningsdoelstellingen gevrijwaard blijven.

Ten slotte merkt de MORA op dat de **voorgestelde correcties voor dieselloertuigen niet toekomstbestendig zijn**. Vanaf november 2026 geldt immers de nieuwe Euro 7 norm waarbij ook niet-uitlaatemissies worden gereguleerd (bv. banden- en remmenslijtage). De MORA vraagt om bij de NOx-correctie nu al een bijkomende parameter te voorzien om erosie van de inkomsten te vermijden en het wezenlijke verschil in uitstoot tussen Euro 6, Euro 6d en Euro 7 dieselloertuigen te benadrukken.

1.2 Lichte vrachtvoertuigen

Voor lichte vrachtvoertuigen bestaan er momenteel drie formules om de JVB te berekenen, afhankelijk van de massa van het voertuig en vermeerderd met ecoboni en ecomali. Door opeenvolgende wijzigingen aan de regelgeving ontstonden verschillende categorieën die ook na de hervorming blijven bestaan:

- Eén voor motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, de lijkwagens, de alleenrijdende landbouwtractoren en de alleenrijdende trekkers, ingeschreven na 30 juni 2017 met een maximaal toegelaten massa van 2500 kilogram;
- één voor motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, de lijkwagens, de alleenrijdende landbouwtractoren en de alleenrijdende trekkers, ingeschreven na 30 juni 2017 met een maximaal toegelaten massa tussen 2500 en 3500 kilogram;
- één voor motorvoertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, de lijkwagens, de alleenrijdende landbouwtractoren en de alleenrijdende trekkers, ingeschreven na 31 december 2020 met een maximaal toegelaten massa van 2500 kilogram, aangepast aan de WLTP verbruiks- en emissietest

Het ontwerpdecreet verlaagt het basisbedrag voor de berekening van de JVB voor lichte vrachtvoertuigen van €24,60 (geïndexeerde bedrag sinds 1 juli 2025) naar €17,22. Voor het overige verandert er niets; het onderscheid tussen voertuigen met een MTM van 2500 kilogram en een MTM van 3500 kg blijft behouden, net als het onderscheid op basis van inschrijvingsdatum.

De MORA stelt vast dat de nieuwe JVB-berekening niet zal sturen richting de elektrificatie van lichte vrachtvoertuigen. Dit is een gemiste kans aangezien het aantal lichte vrachtwagens gestaag toeneemt en er vanuit de maatschappij een grote vraag is naar steeds meer flexibilisering, wat zich uit in het meer vervoeren van kleinere ladingen (on demand leveringen,

retourlogistiek ...)³. Een fiscaal beleid dat meer dan vandaag stuurt naar zero-emissie lichte vrachtvoertuigen is essentieel om de effecten van deze evoluties te temperen.

1.3 Oldtimers

De bestaande regelgeving voor oldtimers is eenvoudig: de JVB bestaat uit een automatisch forfaitair belastingtarief van €90,90 voor voertuigen die meer dan dertig jaar geleden een eerste keer in het verkeer zijn gebracht. Dit forfait wordt automatisch toegepast.

De hervorming van de JVB verlaagt het forfait naar €67,01. Daarnaast schaft de Vlaamse Regering het automatische forfait voor voertuigen met een gewone nummerplaat ouder dan 30 jaar af. Voor oldtimers ingeschreven na 31 december 2026 zullen nieuwe cumulatieve regels gelden:

- Minstens 30 jaar geleden in het verkeer gebracht;
- ingeschreven onder een O-kentekenplaat;
- voldoen aan de voorwaarden die aan de O-kentekenplaat zijn gekoppeld.

Bestaande oldtimers zullen in het kader van de rechtszekerheid niet worden onderworpen aan de twee bijkomende voorwaarden. Hiertegenover staat dat zowel bestaande oldtimers als nieuw in te schrijven oldtimers vanaf 1 mei 2027 een wegenvignet moeten aankopen.

De MORA steunt de afschaffing van het automatisch toekennen van het forfaitair tarief.

Het is positief dat er zo een scherper onderscheid ontstaat tussen oude – vaak vervuilende – wagens die ongelimiteerd gebruikt kunnen worden en toch lage belastingen betalen, en wagens die werkelijk als oldtimer worden gebruikt en dus moeten voldoen aan specifieke gebruiksbeperkingen⁴.

Aanvullend op de strengere cumulatieve regels dringt de **raad aan om de oldtimerreglementering beter te handhaven**. Chauffeurs die hun oude voertuigen niet werkelijk als oldtimer gebruiken en de gebruiksbeperkingen negeren, moeten de hogere verkeersbelastingen betalen die overeenstemmen met het werkelijk gebruik van het voertuig.

1.4 Voertuigcategorieën die buiten beeld blijven

De voorgestelde hervorming laat na om een aantal gebreken in de bestaande fiscaliteit t.o.v. verschillende voertuigcategorieën op te lossen. De MORA vraagt om onderstaande voertuigcategorieën deel te maken van deze globale hervorming.

³ MORA (2025). Rapport Bestelwagens in de mobiliteit in Vlaanderen – een analyse. <https://www.serv.be/node/17084>

⁴ In Vlaanderen zijn de afgelegde kilometers van oldtimers niet gelimiteerd. Wel mogen ze niet gebruikt worden voor woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer, commercieel of professioneel gebruik, bezoldigd personenvervoer, of als werktuig.

LPG/CNG

De hervorming laat na om voertuigen aangedreven met vloeibaar petroleumgas of andere vloeibare koolwaterstofgassen eerlijker te belasten. De bestaande vermindering op de JVB van €100 blijft behouden, wat absoluut niet in verhouding staat tot de slechts 10 à 15% minder CO₂-uitstoot t.o.v. gelijkaardige benzinevoertuigen in een well-to-wheel benadering⁵. Ook bij de berekening van de BIV kunnen deze voertuigen op een disproportioneel voordeel rekenen.

De MORA vraagt om de verminderings in JVB en BIV volledig te schrappen en de voertuigen volgens dezelfde parameters te behandelen als andere voertuigen met fossiele brandstofmotoren.

Leasingwagens

Door de voorlopige afwezigheid van een intergwestelijk samenwerkingsakkoord zijn de hervormingsmaatregelen enkel van toepassing op niet-leasingvoertuigen. Leasingvoertuigen blijven dus belast onder de oude formule van de jaarlijkse verkeersbelasting vermeld in paragraaf 2 van artikel 2.2.4.0.1 Vlaamse Codex Fiscaliteit. De JVB voor leasingvoertuigen loopt gelijk met de JVB voor voertuigen die ingeschreven zijn voor 1 januari 2016 en wordt enkel berekend op een combinatie van de fiscale paardenkracht en het vermogen in kilowatt.

De MORA dringt aan om spoedig werk te maken van een intergwestelijk samenwerkingsakkoord zodat leasingwagens belast worden volgens dezelfde parameters als gelijkaardige voertuigen en dit zowel voor de JVB als de BIV.

Zero-emissie lichte vrachtvoertuigen

Ten slotte meent de MORA een hiaat te zien in de bestaande regelgeving m.b.t. de toekomstige taxatie van zero-emissie lichte vrachtvoertuigen.

Elektrische bestelwagens tussen 3.500 en 4.250 kg MTM vallen tot 26 november 2027 in het volledige Belgische grondgebied onder een proefproject dat is opgezet door de FOD Mobiliteit. Hierdoor is een rijbewijs B voldoende om met deze specifieke voertuigen met een MTM groter dan 3.500 kg te rijden. Volgens de voorlopige plannen zal deze afwijking vanaf 26 november 2027 definitief verankerd worden in de wetgeving.

In de bestaande logica zouden deze voertuigen onder de kilometerheffing voor vrachtwagens vallen, aangezien hun MTM groter is dan 3.500 kg. Anderzijds worden ze bestuurd door personen met een rijbewijs B en worden ze geclassificeerd als bestelwagen. Maar de bestaande formules voor het berekenen van de JVB voor bestelwagens reikt maar tot een MTM van 3.500 kg.

⁵ Europese Commissie Joint Research Centre (2016). https://joint-research-centre.ec.europa.eu/welcome-jec-web-site/jec-activities/well-wheels-analyses_en

De MORA vraagt om duidelijke regels te bepalen voor deze voertuigcategorie en daarbij rekening te houden met de aanzienlijke MTM van het voertuig, maar anderzijds ook de baten op vlak van uitstoot mee in rekening te brengen.

2. Het opt-in systeem

De Vlaamse Regering introduceert een 'opt-in' voor personenwagens met fossiele brandstofmotoren die voor 31 december 2026 zijn ingeschreven. Dit impliceert dat voertuigeigenaars vrijwillig kunnen kiezen voor de nieuwe berekeningswijze van de JVB. Deze keuze gebeurt niet automatisch en kan slechts éénmaal gebeuren. De opt-in bestaat niet voor lichte vrachtvoertuigen, oldtimers of emissievrije wagens.

De MORA is kritisch over het opt-in systeem zoals het wordt geconstrueerd bij de hervorming van de JVB. Het systeem van 'vrijwillige keuze' heeft als doelstelling om voor zo veel mogelijk voertuigen de financiële impact van het wegenvignet te reduceren en het draagvlak voor het vignet te vergroten⁶.

De MORA ziet twee grote redenen om de **opt-in automatisch toe te kennen**, namelijk de budgettaire onzekerheid die deze maatregel met zich meebrengt en die boven op de onzekerheid van het wegenvignet komt, en het weinig toegankelijk zijn van deze maatregel voor sommige doelgroepen.

Om deze maatregel zo breed en eerlijk mogelijk toe te kennen vraagt de MORA om te onderzoeken wat de budgettaire implicaties zijn van een automatisch toekennen van de opt-in aan voertuigen die hier voordeel uit zouden halen. De overheid heeft alle nodige data om dit te realiseren. **De raad meent dat zo'n eenmalige automatische toekenning van de opt-in de budgettaire onzekerheid kan reduceren en de administratieve lasten kan verminderen.** Het helpt ook individuele burgers die voordeel zouden halen uit een opt-in maar om velerlei hun recht hierop niet zouden uitoefenen, net als bedrijven die grote vloten beheren en per voertuig een berekening moeten maken om te kijken wat de voordeligste keuze is.

2.1 Opt-in creëert budgettaire onzekerheid

De MORA kan, omwille van de rechtszekerheid voor de belastingplichtige, enigszins begrijpen dat de nieuwe tariefregeling niet automatisch van toepassing wordt op alle ingeschreven

⁶ Er bestaan gelijkaardige keuzesystemen in de Belgische fiscaliteit, met verschillende vormgeving. De meerwaardebelasting op financiële activa (van kracht sinds 1 januari 2026) kent eveneens een opt-in/opt-out-systeem, maar daar is opt-in net de automatische standaardkeuze: de bank houdt de belasting automatisch in aan de bron, tenzij de belastingplichtige actief voor opt-out kiest. De optionele btw-heffing op professionele onroerende verhuur (sinds 1 januari 2019) ligt dicht bij de opt-in voor de JVB: een eenmalige, actieve keuze die voordeliger kan zijn, maar die niet automatisch wordt toegekend en dus telkens door de belastingplichtige zelf moet worden gemaakt. Dit verschil in vormgeving toont aan dat een grondige evaluatie van de haalbaarheid van automatische toekenning voor de opt-in JVB aangewezen is.

personenwagens met fossiele brandstofmotoren aangezien dit voor sommige voertuigen een aanzienlijke belastingverhoging kan betekenen.

Desalniettemin betreurt de raad de budgettaire onzekerheid die het opt-insysteem met zich meebrengt. Het aantal keuzes voor een opt-in is onbekend en als alle mensen die er baat bij hebben kiezen voor een opt-in, zal de collectieve geïnde JVB maximaal afnemen. **De Vlaamse Regering kan immers onmogelijk op voorhand weten exact hoe veel mensen gebruik zullen maken van de opt-in.** Burgers moeten individueel de afweging maken, geholpen door de aangekondigde online simulatietool. De kans is reëel dat mensen waarvan de JVB stijgt, zullen kiezen om bij het oude systeem te blijven en vice versa. Dit veronderstelt dat iedereen de weg naar de online simulatietool zal vinden.

Een bijkomende kanttekening betreft de invoering van het verplicht wegenvignet. Hoewel de Vlaamse Regering tracht om van de hervorming van de JVB en de invoering van het wegenvignet een globaal budgetneutraal (of budgetpositief) verhaal te maken, zal dit op individueel vlak zeker niet het geval zijn. Op basis van eigen rekenwerk stelt de MORA vast dat **veel recente personenwagens die kiezen voor de opt-in toch een belastingverhoging zullen ervaren door de invoering van het wegenvignet.** Hierbij veronderstelt de MORA logischerwijze dat voor het merendeel van de binnenlandse voertuigen een jaarvignet zal aangekocht worden.

2.2 Opt-in weinig toegankelijk

De MORA vreest dat de geplande enkelvoudige focus op digitale communicatie niet voldoende is om alle individuele burgers te bereiken die baat hebben bij een opt-in. Ook sociaal zwakkeren, ouderen en digibeten moeten correct geïnformeerd worden en de mogelijkheid krijgen om hun recht op een opt-in te gebruiken. Voor de MORA moet er ook een mogelijkheid zijn om te kiezen voor de opt-in zonder een online formulier in te vullen.

Een automatische opt-in ontmijnt bovenstaande risico's en voorkomt de creatie van bijkomende administratieve druk op de overheid om alle burgers tijdelijk te contacteren, zowel online als offline.

3. Impact op vergroening voertuigenpark

De MORA heeft bedenkingen bij de gesuggereerde impact van de hervorming op de keuzes van de individuele burger en dus het Vlaamse voertuigenpark.

De raad is voorstander van een verkeersfiscaliteit die maximaal stuurt in de richting van de meest duurzame voertuigen. Hoewel de nieuwe JVB-formule voor personenwagens met fossiele brandstofmotoren hieraan tegemoetkomt, is dit niet bij alle onderdelen van deze hervorming het geval. Dit zorgt ervoor dat de vergroeningsbaten van de hervorming onzeker zijn.

3.1 Nieuwe formule en beperkte opt-in werken vergroening tegen

De nieuwe berekening van de JVB is dan wel een stap vooruit op vlak van de vergroening van het wagenpark, maar de MORA vindt dat de gehanteerde principes ook bij andere voertuigcategorieën moeten toegepast worden. Een treffend voorbeeld hiervan is het onevenwicht dat ontstaat bij de taxatie van zero-emissiewagens, personenwagens met fossiele brandstofmotor en personenwagens met een hybride aandrijving.

Sinds 1 januari 2026 is het nultarief voor de JVB voor zero-emissiewagens geschrapt. Deze wagens betalen momenteel een forfaitair bedrag van €107,16. Er zijn echter veel kleine tot middelgrote zero-emissiewagens die vandaag op de markt zijn die minder zouden moeten betalen als zij getaxeerd worden volgens dezelfde gewichts- en uitstootprincipes die vanaf 1 januari 2027 van toepassing zijn voor personenwagens met fossiele brandstofmotoren. **Als de nieuwe JVB-formule zou toepast worden op private zero-emissiewagens, zouden alle zero-emissievoertuigen met een MTT lager dan 2.101 kilogram minder moeten betalen dan nu het geval is met het forfaitair bedrag.**

Hierdoor ontstaat een situatie waarbij **sommige reeds ingeschreven personenwagens met fossiele brandstofmotor na een opt-in minder JVB zullen moeten betalen dan het forfaitair bedrag dat zero-emissiewagens moeten betalen**⁷ sinds 1 januari 2026. Hoewel de lagere BIV voor zero-emissiewagens dit enigszins compenseert, is het verschil te klein om een aanzienlijk effect op het voertuigenpark te creëren en dus de beleidsintenties te realiseren.

3.2 Belastingdruk hybride voertuigen

De belastingdruk op hybride voertuigen zal sterk wijzigen door de hervorming van de JVB, met enkele bizarre effecten als gevolg. Enerzijds zijn er scenario's waarin de totale belastingdruk op sommige personenwagens met hybride aandrijving na 3 à 4 jaar lager ligt dan bij een zero-emissiewagen⁸, ook wanneer de lagere BIV voor zero-emissiewagens wordt meegerekend. Anderzijds worden **personenwagens met hybride motoren fiscaal benadeeld t.o.v. gelijkaardige fossiele personenwagens gezien hun hogere MTT**. Hoewel de vergroeningsbaten van plug-in

⁷ Bij nazicht blijkt dat een aantal van de meest verkochte kleine personenwagens met fossiele brandstofmotor minder JVB zullen moeten betalen dan het forfait voor zero-emissiewagens, als zij kiezen voor een opt-in. Voorbeelden zijn benzine wagens zoals de Dacia Sandero 2025 Sce 65 (JVB €73,6), Citroën C3 (JVB €79,12), of een hybride wagen zoals de Toyota Yaris 2020 (JVB €75,44).

⁸ Een markant voorbeeld is de vergelijking tussen de Citroën hybride en de elektrische Citroën ë-C3 (elektrisch). Deze voertuigen zijn allebei op de markt in 2026. Gegevens opgehaald via <https://www.citroen.be/content/dam/citroen/belgium/b2c/pdf-showroom/july-2025/Tarif-CC21-C3-AM22-20250701-BE-NL.pdf>. Indien we voor deze voertuigen telkens de meest eenvoudige uitvoering vergelijken, komt dit voor de hybride Citroën C3 na een opt-in neer op een BIV van €185,97 en een JVB van €79,12. De Citroën ë-C3 moet €61,50 BIV betalen en €107,16 JVB. Als we het verschil in BIV van €124,47 (in het nadeel van de hybride uitvoering) afzetten t.o.v. het verschil in JVB van €28,04, wil dat zeggen dat de belastingdruk op beide voertuigen na ongeveer 4 jaar en 5 maanden gelijkligt.

hybride voertuigen sterk afhangen van het gebruik zijn deze effecten van de hervorming onverdedigbaar voor de MORA. De fiscale druk zal stijgen voor burgers die wegens financiële of andere redenen slechts stapsgewijs kunnen vergroenen richting een zero-emissiewagen. Dit is absoluut in tegenstrijd met de vergroeningsdoelstelling van de hervorming.

4. Aanzienlijke budgettaire impact voor de overheid

De hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting heeft aanzienlijke gevolgen voor de belastinginkomsten van de Vlaamse overheid. De verwachte maar onzekere minderinkomsten voor de overheid baren de MORA zorgen.

4.1 Impact van opt-in en tariefverlagingen

De nieuwe JVB-regels verlagen de verwachte jaarlijkse ontvangsten van de JVB met €335 miljoen. Deze budgettaire impact werd berekend op basis van een simulatiemodel van het departement Financiën en Begroting op basis van het voertuigenpark 2025.

De MORA heeft al aangehaald dat het systeem van de vrijwillige opt-in zorgt voor budgettaire onzekerheid. Het aantal keuzes voor een opt-in is onbekend en als alle mensen die er baat bij hebben kiezen voor een opt-in, zal de collectieve geïnde JVB maximaal afnemen. De Vlaamse Regering kan onmogelijk op voorhand weten exact hoe veel mensen gebruik zullen maken van de opt-in, waardoor de geprojecteerde impact van €335 mln. een onzekere inschatting is.

De Inspectie van Financiën merkt bovendien op dat de keuze van de Vlaamse Regering om tariefverlagingen toe te kennen aan oldtimers en lichte vrachtoertuigen niet zonder gevolg is. De geprojecteerde impact van deze tariefverlagingen tezamen is €30 miljoen.

4.2 Impact op opdecimen gemeenten

Het Vlaamse Gewest heft op de jaarlijkse verkeersbelasting een opdecim van 10%, die integraal wordt doorgestort aan de steden en gemeenten. Omdat de hervorming de totale JVB-opbrengst doet dalen, zou ook de opdecim-opbrengst voor de lokale besturen evenredig dalen. Bij ongewijzigd beleid zou dit een gezamenlijk verlies van ongeveer €30 mln. betekenen voor de lokale besturen.

Om dit op te vangen voert het ontwerpdecreet in artikel 5 een garantie in: vanaf aanslagjaar 2027 mag de opdecim-opbrengst per gemeente niet lager liggen dan de opbrengst die diezelfde gemeente in 2026 ontving. Omdat de dalende JVB-opbrengst deze ondergrens systematisch zal doen intreden, zal de Vlaamse Regering in de praktijk elk jaar het verschil tussen de (dalende) werkelijke opdecim-opbrengst en het gegarandeerde 2026-niveau zelf bijpassen.

Deze garantie verandert daarmee het karakter van de doorstorting: van een percentage van de werkelijk geïnde JVB, dat vanzelf meebeweegt met de belastingopbrengst, naar een quasi-vast bedrag op het niveau van 2026.

De nota aan de Vlaamse Regering kondigt wel een compensatiemechanisme aan, maar nergens in het ontwerpdecreet of de begeleidende documenten wordt voorzien in een indexering van het gegarandeerde bedrag. Zonder indexering verliest de opdecim voor gemeenten jaar na jaar reële waarde, ook al blijft het nominale bedrag gelijk aan het niveau van 2026.

De MORA vraagt om een solide en duurzaam compensatiemechanisme uit te werken, met een expliciete indexering van het gegarandeerde bedrag.

4.3 Budgettaire link met wegvignet creëert onzekerheid

De minderinkomsten door de hervorming van de JVB zouden moeten opgehaald worden door de opbrengsten van het wegvignet voor binnenlandse personenwagens. Dit bedrag wordt momenteel geschat op €379 mln. Het is in deze fase echter nog onzeker of de Europese Commissie zal toestaan om het wegvignet in deze vorm in te voeren in de drie Belgische gewesten.

De MORA merkt bovendien op dat de hervorming van de JVB van start gaat op 1 januari 2027, terwijl het wegvignet verplicht is vanaf 1 mei 2027. In principe is het dus mogelijk dat de hervorming van de JVB wordt doorgevoerd waarna de Europese Commissie in de eerste vier maanden van 2027 kan beslissen om het wegvignet tegen te houden. In dat geval moet de overheid een verlies van €335 mln. incasseren.

De raad wil te allen tijde vermijden dat de JVB-hervorming leidt tot een financiële put. Daarom vraagt hij om aan te dringen bij de Europese Commissie om snel klaarheid te scheppen over de levensvatbaarheid van het wegvignet. **Als het oordeel van de Europese Commissie over het vignet negatief is, vraagt de MORA met aandrang om de hervorming van de JVB stop te zetten.**

5. Conclusie: globale hervorming is onvolledig

Het opheffen van de vrijstelling van de jaarlijkse verkeersbelasting voor emissievrije voertuigen was de eerste gedeeltelijke hervorming van de voertuigfiscaliteit voor personenwagens tijdens deze legislatuur. De memorie van toelichting beschouwt de voorgestelde modernisering van de verkeersbelasting als “het overige onderdeel van deze globale hervorming”.

De MORA beschouwt beide hervormingen en de introductie van het wegvignet echter niet als een ‘globale’ hervorming. De vergroeningsdoelstellingen worden onevenredig toegepast, heel wat voertuigcategorieën blijven buiten de reikwijdte van de hervorming, de belasting op

inverkeerstelling blijft ongewijzigd, en het wegenvignet voegt een extra belastingslaag toe die niet differentieert of stuurt.

Principes worden niet consequent toegepast

De hervorming zorgt voor een vereenvoudiging en ietwat meer transparantie voor de belastingplichtige en de belasting verschuift met meer nadruk op de impact van zwaardere en meer vervuilende wagens. De Vlaamse Regering kadert de nieuwe tariefstructuur binnen het principe van een 'lifecycle' benadering, "waarbij rekening gehouden wordt met het productieproces, de impact van het gewicht van de wagen op zowel onze wegen als ons milieu, de uiteindelijke recycleerbaarheid van de wagen, enzovoort, in de huidige ecologische, geglobaliseerde economische omstandigheden een betere benadering."

De MORA is voorstander van het hanteren van een benadering waarbij zo veel mogelijk aspecten van de productie, de levensduur en de recycleerbaarheid worden meegenomen⁹, maar de voorgestelde hervorming van de JVB is dat per definitie niet. Er zijn meerdere argumenten die dit bevestigen:

- De BIV, de eerste sturende factor voor het aankopen van een voertuig, wordt niet hervormd in lijn met de modernisering van de JVB. Parameters zoals productieproces, recycleerbaarheid enz. die deel uitmaken van een lifecycle benadering zijn niet meegenomen in de hervorming maar zijn makkelijker te verwerken in de BIV. Op die manier zouden consumenten bij inschrijving van een voertuig al verantwoordelijk zijn voor een deel van de productie, levensloop en levenseinde van een voertuig.
- De vergroeningsprincipes worden niet consequent toegepast: prijsmechanismen die fossiele personenwagens bevoordelen, te kleine belastingverschillen tussen duurzame en niet-duurzame voertuigen enz.
- De impact van de massa van een wagen op infrastructuur en milieu wordt meegenomen in de JVB door MTT als basisfactor te gebruiken, maar dit houdt geen rekening met hoe vaak een wagen wordt gebruikt.
- Het voorgestelde wegenvignet heeft dezelfde constructiefout. De enige parameter is de euronorm. Het vignet wordt gepresenteerd als een infrastructuurheffing die veroorzaakte slijtage moet compenseren, maar hier wordt de massa of het gebruik van voertuigen niet in beschouwing genomen dus de werkelijke impact wordt buiten beschouwing gelaten.

⁹ In zijn advies over de Ontwerpvisie Clean Power for Transport 2030 (2021) brak de MORA een lans om, naast herzieningen van JVB en BIV, ook de efficiëntie van voertuigen en de duurzaamheid van de batterijproductie mee te nemen als criteria bij een variabele heffing.

Bron: MORA (2021). Advies ontwerpvisie Clean Power for Transport 2030 (2021). <https://www.serv.be/node/14400>

Bijlage: MORA-standpunten verkeersfiscaliteit

Doorheen de jaren heeft de MORA al verschillende standpunten rond verkeersfiscaliteit uitgewerkt. De MORA beschouwt 'verkeersfiscaliteit' als een verzamelterm voor de belasting op inverkeerstelling (BIV), de jaarlijkse verkeersbelasting (JVB), accijnzen op brandstof en nu ook het wegenvignet. In deze bijlage geeft de raad een kort overzicht van zijn bestaande standpunten rond verkeersfiscaliteit. Het logische eindpunt van alle hervormingen is voor de MORA een algemene kilometerheffing die alle bestaande vormen van verkeersfiscaliteit kan rationaliseren

1. Aanpassingen verkeersfiscaliteit 2015-2024

De afgelopen tien jaar heeft de MORA meermaals geadviseerd over aanpassingen aan de verkeersfiscaliteit. Drie van deze adviezen behandelden verschillende wijzigingen van de jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling tussen 2015 en 2020:

- Het advies over het bijgevoegd amendement over verkeersbelastingen bij het voorontwerp van Programmadecreet BO16 dat de JVB en BIV voor personenwagens wijzigde in functie van milieukeurmerken¹⁰;
- het advies over de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers¹¹;
- het advies over het voorontwerp van programmadecreet BO21 dat onder meer de JVB en BIV aanpaste aan de toen geïntroduceerde WLTP verbruiks- en emissietest¹².

In deze adviezen vertrekt de raad van een centraal principe: het is goed om verkeersbelastingen steeds meer te baseren op de uitstoot en andere milieukeurmerken van voertuigen. Aanvullend toont de raad echter zijn onvrede over het vrijwaren van verlaagde tarieven en vrijstellingen voor verschillende voertuigcategorieën. Voor de MORA moeten eventuele vrijstellingen bij voorkeur tijdelijk zijn en ingebed in een prijsbeleid dat ook gebruik belast, aangezien de maatschappelijke impact van voertuigen wijder reikt dan enkel de uitstoot. Ook het gebrek aan een intergewestelijk samenwerkingsakkoord om leasewagens gelijk te behandelen met private voertuigen, is een terugkerend kritiekpunt.

Met zijn advies over de ontwerpvisie Clean Power for Transport 2030¹³ herhaalt de MORA dat het debat over verkeersfiscaliteit breder moet gevoerd worden en vroeg hij aan de Vlaamse Regering een globale herwerking van de manier waarop verkeersbelastingen en premies met elkaar interageren. De raad benadrukt dat een systeem met een slimme gebruiksheffing de meest optimale

¹⁰ MORA (2015). <https://www.serv.be/node/10154>

¹¹ MORA (2016). <https://www.serv.be/node/10979>

¹² MORA (2020). <https://www.serv.be/node/13967>

¹³ MORA (2021). <https://www.serv.be/node/14400>

oplossing is om een financieel evenwicht te behouden en de financiële instroom voor de overheid op peil te houden. Dergelijk systeem garandeert ook een eerlijk beleid tegenover bedrijven en burgers en creëert meer mogelijkheden om maximaal te sturen op milieukeurmerken, maar bijvoorbeeld ook op duurzaamheid van de batterijproductie.

2. Aanpassingen verkeersfiscaliteit 2024-2029

Een algemene kilometerheffing is niet opgenomen als maatregel in het Vlaams regeerakkoord 2024-2029 en de beleidsnota Financiën & Begroting. Prijsinstrumenten voor personenwagens en lichte vracht die wel zijn opgenomen, zijn de schrapping van het nultarief voor BIV en JVB voor zero-emissiewagens en het geplande digitale systeem om buitenlandse voertuigen te laten betalen voor het gebruik van de Vlaamse wegen, i.e. het nieuwe wegenvignet.

2.1.1 Schrapping nultarieven voor zero-emissiewagens

Vertrekkend vanuit een globale visie op prijsbeleid, vergroening en het veranderende wagenpark identificeert de MORA in zijn advies op de beleidsnota MOW 2024-2029 meerdere risico's in het schrappen van de nultarieven voor zero-emissiewagens. Deze maatregel werd ondergebracht in het voorontwerp van Programmadecreet voor de begrotingsopmaak 2026. De MORA maakt in dit advies¹⁴ een aantal kanttekeningen:

- Het ongedifferentieerd afschaffen van de vrijstellingen kan een negatieve impact hebben op de nog prille evolutie richting zero-emissievoertuigen en op de verdere elektrificatie van het wagenpark. Zonder globale aanpassingen aan de verkeersfiscaliteit blijft de basisproblematiek, namelijk het eroderen van inkomsten uit verkeersbelastingen en accijnzen op fossiele brandstoffen, onveranderd.
- Het beleidsvoornemen om tegen 2029 te streven naar een gelijke TCO tussen zero-emissiewagens (ZE-wagens) en fossiele brandstofvoertuigen wordt hiermee bemoeilijkt, en de termijn waartegen de voertuigvloot emissievrij wordt, schuift daarmee verder op.
- De 'eenvoudige' tariefwijziging zal van toepassing zijn op alle nieuw ingeschreven zero-emissiewagens. Door het ontbreken van een intergewestelijk samenwerkingsakkoord rond leasing kan er niet gedifferentieerd worden voor leasingvoertuigen en vallen zij terug op standaardtarieven voor BIV en JVB.
- De inkomsten van deze maatregel mogen niet te optimistisch ingeschat worden. Het is hoogst onzeker wat de impact zal zijn op de particuliere voertuigmarkt, de leasingmarkt en -bedrijven, en het beleid dat op federaal niveau gevoerd wordt, bijvoorbeeld m.b.t. BTW,

¹⁴ MORA (2024). Advies beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029. <https://www.serv.be/node/16798>

accijnzen enz. De raad meent dat de vooropgestelde 190.000 inschrijvingen in 2026 naar alle waarschijnlijkheid een overschatting zijn.

- De MORA verzet zich tegen een geleidelijke verhoging van de belastingtarieven als de Vlaamse Regering tegenvallende inkomsten zou vaststellen.
- Sectoren waar de keuze voor zero-emissievoertuigen niet volledig vrij is, hetzij door andere Vlaamse regelgeving (individueel bezoldigd personenvervoer), hetzij door federale regelgeving (leasingsector), zullen een disproportioneel effect ondervinden van het schrappen van deze vrijstellingen. De MORA vraagt om de impact op de betrokken sectoren nauwgezet te monitoren.
- Ook de beloofde 'voldoende grote differentiatie' tussen ZE-wagens en wagens met verbrandingsmotoren is volgens de raad hoogst onzeker.

2.1.2 Wegenvignet en hervorming jaarlijkse verkeersbelasting

Een ander instrument dat werd aangekondigd in het regeerakkoord 2024-2029 is een 'prijsmechanisme voor buitenlandse chauffeurs'. De Vlaamse Regering wil buitenlandse voertuigen die momenteel niet onder de kilometerheffing voor vrachtwagens vallen, een bijdrage laten betalen op basis van hun gebruik van het Vlaams wegennet. Dit is – alvast voor Vlaanderen – een nieuwe vorm van fiscaliteit voor personenwagens, oldtimers en lichte vracht.

Om de bijkomende kost van een wegenvignet te temperen heeft de Vlaamse Regering gelijktijdig een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting goedgekeurd. De Vlaamse Regering ambieert dat de lage JVB-inkomsten op Vlaams niveau gecompenseerd worden door de inkomsten van het wegenvignet, waarbij een eventuele meeropbrengst opnieuw wordt geïnvesteerd in infrastructuur. Op individueel niveau wordt dit evenwicht niet gegarandeerd. Voor sommige chauffeurs zal deze hervorming dus tot een lagere belastingdruk leiden, voor sommigen is de rekening ongeveer gelijk en voor sommigen zal de belastingdruk toenemen.

De standpunten van de MORA over het wegenvignet en de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting zijn het onderwerp van de adviezen waar deze bijlage aan is toegevoegd.

3. Evolutie naar een eerlijke gebruiksheffing

In het 'Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029' en het advies 'Naar een algemene kilometerheffing' (2024) stelt de MORA zijn standpunten over verkeersfiscaliteit scherp. Het basisidee is om een toekomstbestendige, alomvattende verkeersfiscaliteit in het leven te roepen die minder afhankelijk is van wijzigingen in het voertuigenpark dan de JVB en BIV, maar ook rechtvaardiger is en meer proportioneel voor burgers en bedrijven.

In zijn memorandum pleit de MORA opnieuw om de Vlaamse verkeersfiscaliteit te herdenken richting meer belasten van gebruik en de mix van prijsinstrumenten (waaronder JVB en BIV) daarop af te stemmen. Voorspelbaarheid en sociale rechtvaardigheid zijn hierbij belangrijke ankerpunten. De raad vraagt eveneens om over vorm en uitwerking van dit nieuwe prijsbeleid een grondig maatschappelijk debat voor te bereiden op basis van objectieve informatie met het oog op een breed draagvlak en heldere communicatie.

De MORA identificeert zes doelstellingen van de Vlaamse Regering die volgens hem gebaat zijn bij de ondersteuning door prijsinstrumenten:

- Het gebruik van infrastructuur aanrekenen;
- het beperken van emissies;
- het realiseren van de modal shift;
- het realiseren van een toekomstgerichte ruimtelijke ordening realiseren (via mental shift rond woon- en werklocatie, en realistische verplaatsingskost);
- het verminderen van verkeerscongestie
- het doorrekenen van overige externe kosten (geluid, luchtvervuiling enz.).

In 2024 zet de MORA een volgende grote stap met zijn advies 'naar een algemene kilometerheffing'. De MORA bepleit hierin de nood aan een ambitieus en strategisch mobiliteits- en klimaatbeleid dat voorspelbaar is voor burgers en bedrijven, en de inkomsten voor de overheid op peil houdt in het licht van het veranderende voertuigenpark. Om het debat te voeden legt de MORA vier fundamentele principes voor een toekomstbestendig prijsbeleid vast.

MORA-principes prijsbeleid (2024)

- **Het gebruiker-betaalt-principe:** de gebruiker van een vervoersmiddel betaalt een prijs die de kosten weerspiegelt die hij of zij veroorzaakt voor de infrastructuur. De klemtoon van de voertuigbelasting verschuift dus van bezit naar gebruik
- **Het vervuiler-betaalt-principe:** de gebruiker van een vervoersmiddel betaalt een prijs die de impact weerspiegelt die hij of zij veroorzaakt voor de kwaliteit van de leefomgeving en het milieu/klimaat.
- **Het differentiatie-principe:** de prijs die de gebruiker betaalt, is afhankelijk van de plaats, het type weg/de wegcategorie, het tijdstip, het type en de emissieklasse van het vervoersmiddel. Zo kan de prijs de vraag naar mobiliteit beïnvloeden, sturen naar meer duurzame keuzes en congestie tegengaan.
- **Het solidariteit-principe:** de prijs die de gebruiker betaalt, houdt rekening met de draagkracht, de behoeften en de alternatieven van de gebruiker. Er dient bijzondere aandacht te zijn voor de impact van deze heffing op de kost van het woon-werkverkeer van werknemers zonder alternatieve vervoersopties en dit moet overlegd worden via de geëigende kanalen. Er wordt voorzien in compenserende maatregelen voor kwetsbare groepen.

Voor de MORA is draagvlak creëren en behouden cruciaal bij de introductie van een gebruiksheffing. De raad is zich bewust van de complexiteit en de gevoeligheid van de invoering van een kilometerheffing en benadrukt dat deze **stapsgewijs, participatief en transparant** moet gebeuren. Vlaanderen moet simultaan inzetten op flankerend beleid met o.a. aanzienlijke investeringen in andere modi die een alternatief bieden voor de wagen (zoals openbaar vervoer, fiets enz.) en moet zo de randvoorwaarden trachten te realiseren die bijdragen aan het maatschappelijke draagvlak voor een vernieuwde verkeersfiscaliteit.

Om het effect van een kilometerheffing te maximaliseren pleit de MORA voor een systeem dat **afgestemd is met de andere gewesten, waarbij de tariefkeuze en de keuze over besteding van inkomsten toebehoort aan elk gewest**. Hoewel de gewesten de bevoegdheid hebben om een gebruiksheffing in te voeren, verdient ook de afstemming met het federale niveau voldoende aandacht omdat dit een verschuiving van inkomsten richting de gewesten zou veroorzaken en een deel van de te realiseren randvoorwaarden federale materie zijn.

Verder moet een impactanalyse over de effecten op de Vlaamse begroting – door gewijzigde inkomsten en mogelijke verschuivingen tussen beleidsdomeinen – deel zijn van de voorbereiding.

Ten slotte doet de MORA een voorzet over de budgettaire kant van een gebruiksheffing. Hij dringt aan om in het voorbereidend traject een grondige impactanalyse te maken over de effecten op de Vlaamse begroting. Dergelijke heffing zal immers zorgen voor gewijzigde inkomsten en mogelijke financiële verschuivingen tussen beleidsdomeinen. Het onderzoeken van opportuniteiten voor de verlaging van andere belastingen moet eveneens deel uitmaken van deze analyse. Daarnaast herhaalt de MORA zijn standpunt dat de inkomsten van een kilometerheffing rechtstreeks moeten terugvloeien naar het brede mobiliteitsbeleid, waaronder alle mogelijke (weg)beheerders, ter realisatie van de vooropgestelde beleidsdoelstellingen voor alle modi.