



HERVORMING JAARLIJKSE VERKEERSBELASTING EN INVOERING WEGENVIGNET

Advies 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

Adviesvraag	Voorontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting	
	Voorontwerp van decreet tot invoering van het wegenvignet	
	Voorontwerp van decreet tot instemming met het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het wegenvignet op het Belgische grondgebied	
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	
Decretale opdracht	SERV-decreet 7 mei 2004 art. 11 (overlegfunctie)	
Goedkeuring raad	24 augustus 2026	
Contactpersoon	Julien Matheys Tuur Verschueren	jmatheys@serv.be tverschueren@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 over de Hervorming van de Jaarlijkse Verkeersbelasting en de invoering van een wegvignet

Mijnheer de viceminister-president

Op 14 juli 2026 ontving de SERV drie adviesvragen, met betrekking tot:

- de invoering van het wegvignet,
- het instemmingsdecreet voor het samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten voor de invoering van het wegvignet in heel België
- de hervorming van de Jaarlijkse Verkeersbelasting (JVB)

De SERV behandelt deze drie vragen gezamenlijk. Daarbij gaat de SERV niet exhaustief in op alle voorgestelde technische aanpassingen en modaliteiten¹, maar formuleert wel een aantal aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de beleidsinstrumenten.

De hervorming in een notendop: De nieuwe JVB-formule voor niet-emissievrije auto's (vanaf 1 januari 2027) vertrekt van een basisbedrag bepaald door de maximaal toegelaten massa van het voertuig, waarna een vergroeningsfactor de belasting verhoogt in functie van de CO₂-uitstoot (per uitstootklasse) en een cc-factor die dat doet in functie van de cilinderinhoud. Tenslotte geldt een NO_x-correctie die de belasting verhoogt voor dieselvoertuigen van Euronorm 5 en lager. Het wegvignet (vanaf 1 mei 2027) zal nodig zijn voor alle auto's op de Belgische gewest- en snelwegen. Voor 1 jaar is het tarief voor emissievrije voertuigen 90€, voor voertuigen met Euronorm 4 en hoger is dat 100€ en voor voertuigen met Euronorm 0 tot 3 (minder dan 2% van de vloot) 125€.

Voor lichte auto's straft de nieuwe formule emissievrij rijden af. Lichte elektrische auto's zouden in sommige gevallen namelijk meer JVB betalen dan een fossiel equivalent. Uit de voorbeelden van de Vlaamse overheid ter illustratie van de nieuwe JVB-formule² blijkt dat een lichte benzineauto 10% minder belast zou kunnen worden dan een (vergelijkbare) elektrische auto³. Volgens

¹ Dat houdt noch een positieve, noch een negatieve waardering in van de niet-besproken modaliteiten.

² Vlaamse overheid (laatst geraadpleegd op 10/8/2026). Verkeersbelastingen-Hervorming jaarlijkse verkeersbelasting. <https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/verkeersbelastingen/hervorming-jaarlijkse-verkeersbelasting>

³ Vlaamse overheid (laatst geraadpleegd op 10/8/2026). Verkeersbelastingen-Voertuigen volledig op elektriciteit of waterstof. <https://www.vlaanderen.be/belastingen-en-begroting/vlaamse-belastingen/verkeersbelastingen/voertuigen-volledig-op-elektriciteit-of-waterstof>

de SERV zou de jaarlijkse verkeersbelasting voor een emissievrij voertuig nochtans niet hoger mogen zijn dan voor een equivalent voertuig met verbrandingsmotor.

	JVB
Lichte benzineauto (1.730 kg, 107 g CO ₂ /km, 999 cc)	95,68€/jaar
Lichte elektrische auto (forfaitair)	107,16€/jaar

Vrije keuze tussen oude en nieuwe JVB maakt opbrengst onzeker. Eigenaars van reeds ingeschreven voertuigen zouden in de toekomst kunnen kiezen tussen de bestaande en de nieuwe rekenformule voor de bepaling van hun JVB. Dat biedt hen enerzijds de mogelijkheid om voor het laagste tarief te kiezen, maar houdt anderzijds wel een onzekerheid in wat betreft de te verwachten inkomsten voor Vlaanderen. Aangezien het laagste tarief niet automatisch wordt toegepast, is het immers moeilijk om precies in te schatten hoeveel en welke eigenaars proactief zullen kiezen voor welke formule. De ambitie van de Vlaamse regering om de hervorming budgetneutraal door te voeren lijkt hierdoor bemoeilijkt te worden. Het automatisch toepassen van de formule die leidt tot het laagste tarief (voor voertuigen die vóór 1 januari 2027 ingeschreven zijn) zou de administratieve lasten kunnen beperken en voorkomen dat minder goed geïnformeerde belastingplichtigen financieel worden benadeeld.

De aanpak van de complexe belasting van LPG-auto's is onduidelijk. De hervorming beoogt terecht een vereenvoudiging van het belastingsysteem, dat de SERV in het verleden als complex heeft bestempeld⁴. Op verschillende punten zorgt de hervorming ook effectief voor vereenvoudigingen. De SERV vraagt om te verduidelijken in hoeverre de voorliggende hervorming één van de meest evidente overbodige complexiteiten aanpakt, namelijk de aanvullende verkeersbelasting voor LPG-voertuigen, die gepaard gaat met een vergelijkbare korting op de jaarlijkse verkeersbelasting.

JVB zal voor nieuwe auto's niet langer sturen o.b.v. luchtpolluenten. Voor oudere diesels zal weliswaar een NO_x-correctie gelden, maar die vervalt vanaf Euro 6, terwijl de emissienorm voor Euro 6-voertuigen verschilt tussen diesel (80 mg/km) en benzine (60 mg/km)⁵. Verder houdt de formule geen rekening met verschillen in de uitstoot van andere belangrijke luchtpolluenten, zoals fijnstof (PM), die ook een impact hebben op de maatschappelijke kosten, met

⁴ SERV (25/4/2022). Advies: Diverse fiscale bepalingen – Grondig onderhoud verkeersfiscaliteit beter dan quick fix oldtimers. https://www.serv.be/sites/default/files/documenten/SERV_20220425_fiscaliteit_oldtimers_ADV.pdf ; SERV (16/9/2024). Rapport: Financiële instrumenten voor auto's. <https://www.serv.be/serv/publicatie/rapport-financiele-instrumenten-autos>

⁵ Verordening (EG) Nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/nl/TXT/?uri=CELEX%3A32007R0715>

name via de gezondheidszorgkosten. De belasting koppelen aan de schade die voertuigen aanrichten is zinvol, maar moet naast de effecten op de infrastructuur ook rekening houden met effecten op de gezondheid.

Wegenvignet stuurt niet weg van fossiel en congestie. De SERV staat achter een faire bijdrage van alle weggebruikers uit binnen- en buitenland aan het onderhoud van de Vlaamse weginfrastructuur. De beperkte differentiatie tussen fossiele (100€/jaar) en emissievrije (90€/jaar) auto's is echter een gemiste kans om dit instrument te gebruiken ter ondersteuning van de vergroening van de Vlaamse vloot, ter vermindering van de energieafhankelijkheid en ter verbetering van de luchtkwaliteit. Verder differentieert een vignet ook niet in de tijd en draagt ze niet bij aan het terugdringen van de files.

Juridische robuustheid en consistentie moeten maximaal worden gewaarborgd. Gelet op eerdere juridische uitspraken⁶ is het belangrijk om, in de mate van het mogelijke, te garanderen dat de combinatie van wegenvignet en compenserende hervorming van de JBV juridisch robuust is in het licht van het Europese non-discriminatiebeginsel. Daarnaast moet voldoende aandacht gaan naar de samenhang met de regelingen in andere gewesten en met eventuele, toekomstige aanpassingen aan de JVB voor leasingvoertuigen en de BIV.

Goede monitoring, communicatie en handhaving zijn essentieel. De hervormingen kunnen zowel positieve als negatieve effecten hebben voor onder meer: de fiscale opbrengsten, de kosten voor burgers en ondernemingen, de vergroening van het wagenpark, de luchtkwaliteit, de individuele gezondheid en de bijhorende gezondheidszorgkosten, grensregio's, sluipverkeer, de mobiliteit van binnen- en buitenlandse bestuurders. De SERV pleit daarom voor een nauwgezette opvolging, zodat waar nodig tijdig kan worden bijgestuurd. In de aanloop naar de invoering is duidelijke en tijdige communicatie naar burgers en ondernemingen in binnen- en buitenland noodzakelijk, onder meer over de inwerkingtreding, de tarieven en de vignetplichtige wegen. Tot slot is een sluitende handhaving, ook ten aanzien van buitenlandse weggebruikers, belangrijk om het maatschappelijk draagvlak te behouden.

Hoogachtend

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

Frank Beckx
voorzitter

⁶ In het bijzonder het arrest van het Hof van Justitie over de Duitse PKW-Maut – Oostenrijk t. Duitsland, C-591/17, 2019