

Voorontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting

Samenvatting

Het programmadecreet bij de begroting 2026 voorziet een opheffing van de vrijstelling van de jaarlijkse verkeersbelasting voor emissievrije voertuigen (dit zijn voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een elektrische motor of waterstof). Een eerste fase van de hervorming van de Vlaamse verkeersfiscaliteit is daarmee gerealiseerd. Dit ontwerp van decreet betreft het overige onderdeel van deze globale hervorming, met name de modernisering van de formule van de jaarlijkse verkeersbelasting.

De huidige formule voor de jaarlijkse verkeersbelasting is niet alleen bijzonder complex maar *de facto* ook gedateerd, doordat ze werd opgesteld in de onmiddellijke nasleep van "dieselgate". Intussen hebben de autoconstructeurs een grote technologische evolutie doorgevoerd, wat maakt dat ook de fiscale behandeling van ons wagenpark dringend aan een ingrijpende bijsturing toe is.

Er wordt daarbij vertrokken van een sterke vereenvoudiging van de berekeningsformule, gebaseerd op 2 determinerende parameters voor het grootste deel van het wagenpark: het gewicht en een vergroeningsfactor gebaseerd op de CO₂-uitstoot.

De stimulans tot vergroening blijft behouden door een corrigerende vergroeningsfactor, die rekening houdt met de CO₂-uitstoot van het voertuig, toe te passen. Hierdoor wordt de verschuiving naar voertuigen met een lagere uitstoot verder ondersteund.

Er wordt voor een kleine groep van voertuigen ook een derde parameter ingevoerd die rekening houdt met de cilinderinhoud (cc) van het voertuig, 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 als externe kosten.

Ten slotte wordt er voor oude, vervuilende dieselveertuigen (lager dan euronorm 6), een forfaitaire correctie toegepast om het uitfasen van dit segment van voertuigen uit het huidige wagenpark te bespoedigen.

De nieuwe formule verhoogt de transparantie en eenvoud van de jaarlijkse verkeersbelasting aanzienlijk, aangezien deze voor het grootste deel van het wagenpark uit slechts twee parameters zal bestaan.

Tevens voorziet dit decreet in de aanpassing van de jaarlijkse verkeersbelasting voor lichte vrachtoertuigen en oldtimers.

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

Beleidsveld: Financiën en Begroting

Beleidsdoelstelling: hervorming verkeersbelasting met het oog op vereenvoudiging en transparantie voor de belastingplichtige en een belasting in functie van de impact van zwaardere wagens.

B. Inhoud

Probleemstelling en omgevingsanalyse

Vanaf 2026 zal de volledige vrijstelling in de jaarlijkse verkeersbelasting voor emissievrije voertuigen niet meer gelden. Die vrijstelling was bedoeld om de elektrificatie van het wagenpark te versnellen. Het Programmadecreet bij de begroting 2026 voorziet een gematigde taxatie voor emissievrije voertuigen die in de plaats komt van de huidige vrijstelling.

De nieuwe en gematigde forfaitaire taxatie zal enkel gelden voor nieuwe inschrijvingen van emissievrije voertuigen, voor het bestaande wagenpark aan elektrische voertuigen zal de vrijstelling ongewijzigd blijven gelden.

Voorliggend decreet betreft de volgende fase van de hervorming van de Vlaamse verkeersfiscaliteit, met name de modernisering van de jaarlijkse verkeersbelasting voor personenwagens, aangepast aan de recente technologische evolutie en de aanpassing van de verkeersbelasting voor lichte vrachtvoertuigen en oldtimers.

Beleidsmaatregelen en doelstelling

Voor de inhoudelijke maatregelen kan verwezen worden naar de artikelsgewijze toelichting.

Impactanalyse

Budgettaire impact

De nieuwe tarieven voor fossiele personenwagens exclusief leasingwagens, oldtimers en lichte vracht, geldig vanaf 1 januari 2027, hebben een impact van -335 miljoen euro op de ontvangsten jaarlijkse verkeersbelasting (inclusief opdecimen). Deze budgettaire impact voor fossiele personenwagens werd berekend op basis van een simulatiemodel van het departement Financiën en Begroting op basis van het voertuigenpark 2025. Het verlies aan opdecimen van de gemeenten, 30 miljoen euro, wordt gecompenseerd door het Vlaamse Gewest.

	Niet leasing (in mio euro)
Personenwagens - fossiele brandstof	-302

Oldtimers	-3
Lichte vracht	-30
	-335

Impact op het personeelsbestand en de budgetten

Dit voorstel heeft geen impact op het personeelsbestand en de budgetten.

Impact op de lokale en provinciale besturen

Aangezien het Vlaamse Gewest een opdecim op de verkeersbelasting heft ten voordele van de steden en gemeenten en de inkomsten uit de verkeersbelasting zullen dalen, is er in principe een negatieve impact van -30 miljoen euro voor de lokale besturen. Dit wordt echter gecompenseerd door het Vlaamse Gewest via een aanpassing van artikel 2.2.4.0.5 VCF (zie de artikelsgewijze bespreking bij artikel 5). Dankzij deze correctie zal geen enkele stad of gemeente voor het jaar 2027 een lagere opdecim ontvangen dan deze die wordt uitbetaald voor het jaar 2026.

C. Totstandkomingsprocedure

Het voorontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2025/545 van 15 januari 2026.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën, werd verleend op 17 november 2025.

D. Bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest

Zoals aangegeven in artikel 1, regelt dit decreet een gewestaangelegenheid.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN

De huidige formule voor de jaarlijkse verkeersbelasting is niet alleen bijzonder complex maar *de facto* ook gedateerd, doordat ze werd opgesteld in de onmiddellijke nasleep van "dieselgate". Intussen hebben de autoconstructeurs een grote technologische evolutie doorgevoerd, wat maakt dat ook de fiscale behandeling van ons wagenpark dringend aan een ingrijpende bijsturing toe is. Bovendien houdt de huidige formule te weinig rekening met de impact van het gewicht van het voertuig op de slijtage van de weginfrastructuur.

De nieuwe formule vertrekt vanuit een sterke vereenvoudiging van de berekeningsformule, gebaseerd op twee determinerende parameters voor het grootste deel van het wagenpark: het gewicht (MTT) en een vergroeningsfactor gebaseerd op de CO₂-uitstoot.

De stimulans tot vergroening blijft behouden door de corrigerende vergroeningsfactor, die rekening houdt met de CO₂-uitstoot van het voertuig toe te passen. Hierdoor wordt de verschuiving naar voertuigen met een lagere uitstoot verder ondersteund.

Er wordt voor een klein segment van voertuigen ook een derde parameter ingevoerd die rekening houdt met de cilinderinhoud (cc) van het voertuig, 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 als externe kosten.

Ten slotte wordt er voor oude, vervuilende dieselloftuigen (lager dan euronorm 6), een forfaitaire correctie toegepast om het uitfaseren van dit segment van auto's uit het huidige wagenpark te bespoedigen.

De nieuwe formule verhoogt de transparantie en eenvoud van de jaarlijkse verkeersbelasting aanzienlijk, aangezien deze voor het grootste deel van het wagenpark uit slechts twee parameters zal bestaan. Tevens wordt er voorzien in de aanpassing van de tarieven in de jaarlijkse verkeersbelasting voor lichte vrachtvoertuigen en oldtimers.

Materieel en temporeel toepassingsgebied

De nieuwe formule in de jaarlijkse verkeersbelasting is van toepassing op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen (met uitzondering van de emissievrije voertuigen en van de oldtimers), die worden ingeschreven of behoudens overmacht worden heringeschreven na 31 december 2026. De nieuwe formule is ook van toepassing voor de andere personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen (de voertuigen die tot en met 31 december 2026 werden ingeschreven, met uitzondering van de emissievrije voertuigen en van de oldtimers), zonder dat ze (opnieuw) worden ingeschreven, indien de belastingplichtige daarvoor uitdrukkelijk opteert. (zie verder bij de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2 en 7).

Bij voorlopige afwezigheid van een intergewestelijk samenwerkingsakkoord zijn bovengenoemde maatregelen enkel van toepassing op niet-leasingvoertuigen. De hervormde tarieven voor de lichte vrachtvoertuigen en de oldtimers zijn van toepassing vanaf aanslagjaar 2027, ongeacht of deze voertuigen reeds waren ingeschreven of niet. De aanpassing aan de voorwaarden om het oldtimerforfait toe te passen geldt voor wegvoertuigen die worden ingeschreven na 31 december 2026.

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

Art. 2

Invoeging paragraaf 2/3

1. De huidige formule in de jaarlijkse verkeersbelasting is voornamelijk gebaseerd op de fiscale pk en de milieukeurmerken van het voertuig, maar houdt te weinig rekening met de werkelijke impact van het voertuig op de slijtage van de weginfrastructuur, die vooral wordt veroorzaakt door het gewicht van het voertuig.

Deze hervorming van de tariefstructuur beoogt hieraan te remediëren door de bestaande sokkel van fiscale pk te vervangen door het maximaal toegestane totaalgewicht (MTT) van het voertuig (in de praktijk komt dit overeen met de maximaal toegestane massa of MTM). De MTT of MTM van een voertuig is een officiële parameter die op het gelijkvormigheidsattest van het voertuig staat vermeld en die ook beschikbaar is in de dataset die de Vlaamse Belastingdienst (hierna: VLABEL) ontvangt van de DIV. De fabrikant dient de MTM van zijn voertuig te bepalen, maar dient daarbij te voldoen aan een strikt kader. Voertuigen die op de Belgische (en Europese) markt worden gebracht, moeten eerst een EU-type-goedkeuring (ECWVTA) krijgen voordat ze mogen worden geregistreerd en gebruikt. Deze type-goedkeuring omvat technische kenmerken zoals de MTM. De

fabrikant (of zijn gemachtigde) stelt de gegevens, zoals de technisch maximale toegelaten massa op, maar deze worden ingediend bij en beoordeeld door de bevoegde typegoedkeuringsautoriteit. De fabrikant kan dus niet zelf een MTM kiezen zonder onderbouwing; hij moet aantonen dat het voertuig technisch en juridisch aan de eisen voldoet. Dit maakt onderdeel uit van de goedkeuringsprocedure.

Zwaardere voertuigen veroorzaken meer slijtage aan infrastructuur en hebben een grotere ruimtelijke en milieutechnische impact. Het basisbedrag van de nieuwe formule is een bedrag, oplopend in functie van het gewicht van het voertuig.

Toch blijft ook de stimulans tot vergroening behouden door een corrigerende parameter die rekening houdt met de CO₂-uitstoot van het voertuig. Hierdoor wordt de verschuiving naar voertuigen met een lagere uitstoot verder ondersteund. De corrigerende factor zal verschillen naar gelang de methodiek van de meting van de CO₂-uitstoot van het voertuig: hetzij de zogenaamde NEDC-waarde, hetzij de WLTP-waarde.

Naast de parameters voor MTT en de vergroeningsfactor of CO₂-uitstoot worden twee correcties toegevoegd voor twee specifieke categorieën van voertuigen:

- Enerzijds wordt er een derde parameter ingevoerd die rekening houdt met de cilinderinhoud (cc) van het voertuig, maar die in de praktijk enkel invloed heeft op het tarief voor voertuigen met een cilinderinhoud van 2400 cc of meer. Deze aanpassing is noodzakelijk 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 als externe kosten. Om deze reden bedraagt de parameter 0 voor voertuigen met een cilinderinhoud tot en met 2400 cc en genereert deze parameter pas vanaf een cilinderinhoud van meer dan 2400 cc een toeslag. Binnen deze laatste categorie wordt gewerkt met oplopende klassen, waaraan telkens een forfaitair bedrag is gekoppeld. Dit forfaitair bedrag wordt toegevoegd aan het bedrag van de jaarlijkse verkeersbelasting
- Anderzijds wordt er een forfaitaire correctie voorzien voor diesellootvoertuigen met een euronorm lager dan euro 6. Bij deze voertuigen hadden de autoconstructeurs nog geen technologische vernieuwing doorgevoerd (voertuigen dateren van vóór dieselgate). Doordat deze voertuigen nog niet beschikken over de nieuwe technologie stoten ze meer fijnstof en stikstofoxiden (NO_x) uit dan nieuwere (euro 6) diesellootwagens, die wel over deze technologie beschikken. Bij de stap van diesellootvoertuigen euro 5 naar euro 6 is er een reductie van NO_x-uitstoot per gereden kilometer, waar de eerdere stap van euro 4 naar euro 5 de uitstoot van fijnstof verminderde. Dit rechtvaardigt dan ook dat voor deze meer vervuillende voertuigen een hogere belasting is verschuldigd via de bijkomende correctie, zij bevinden zich immers in een andere situatie dan voertuigen, waarvan de motor is aangedreven door andere brandstoffen of euro 6 diesels. Zij stoten immers meer vervuillende stoffen uit dan voertuigen waarvan de motor is aangedreven door andere brandstoffen of euro 6 diesels. Na het uitbreken van het dieselgateschandaal zijn er inspanningen gedaan om het Europese kader van uitstootnormen te verbeteren. De laboratoriumtesten zijn verbeterd, er zijn nieuwe testen gekomen om emissies op de weg te bepalen en de hele homologatiewetgeving is vernieuwd met nieuwe mogelijkheden en procedures om op te treden tegen fraude. De nieuwste generatie voertuigen die nu op de markt komen, moeten voldoen aan deze nieuwe bepalingen. Daardoor zien we dat de modernste katalysatoren die reeds vele jaren bestaan nu

ook doorbreken in Europese dieselmodellen. Het hogere tarief voor dit segment van dieselveertuigen zorgt er ook voor dat de nieuwe, toekomstgerichte, formule in de jaarlijkse verkeersbelasting niet zou leiden tot een heropleving van de aankoop van oudere tweedehandsdieselveertuigen en dat de uitfasering van dit segment nog wordt versneld.

Tegelijk blijft de formule coherent, transparant en eenvoudig toepasbaar: de jaarlijkse verkeersbelasting wordt voortaan berekend op basis van twee objectieve en duidelijk aflijnbare parameters voor het grootste deel van het wagenpark. Enkel voor de voertuigen met een uitzonderlijk zware motor en/of voor de meest vervuilende dieselveertuigen wordt er een extra correctie aan toegevoegd:

- 1/ een basisbedrag oplopend in verhouding tot het Maximaal Toegelaten Totaalgewicht (MTT) van het voertuig;
- 2/ een vergroeningsfactor oplopend naargelang de CO₂-Uitstoot van het voertuig, met een onderscheid naar gelang de gebruikte procedure van homologatie: hetzij de WLTP-waarde, hetzij de NEDC-waarde;
- 3/ een correctie voor die voertuigen met een cilinderinhoud van meer dan 2400 cc;
- 4/ een correctie voor dieselveertuigen met een euronorm lager dan euro 6.

Dit zorgt voor een heldere berekeningswijze, die voor de belastingplichtige voor een gebruiksvriendelijkere verkeersfiscaliteit zorgt.

De tariefstructuur werd dermate aangepast zodat reeds bestaande principes worden behouden, waarbij de fiscaliteit duurder blijft voor vervuilende en zware voertuigen in vergelijking met milieuvriendelijke en lichte voertuigen, maar dat nu wel de externe kosten van het voertuig correct geïnternaliseerd worden, en rekening gehouden wordt met de technologische evolutie die de autoconstructeurs hebben doorgemaakt, ook inzake verbrandingsmotoren. Daardoor is 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.

2. Dit resulteert in de volgende formule:

$$JVB = (\text{basisbedrag} * \text{vergroeningsfactor}) + \text{cc_correctie} + \text{NO}_x_correctie$$

Basisbedrag:

Het basisbedrag wordt bepaald aan de hand van het maximaal toegelaten totaalgewicht (MTT) van het voertuig. In het decreet is een tabel opgenomen waarin elke gewichtsklasse gekoppeld is aan een vast basisbedrag in euro. Voor de berekening wordt het basisbedrag gekozen dat overeenstemt met de MTT-klasse van het voertuig. Dit basisbedrag bedraagt minimum 27,00 euro voor voertuigen met een MTT lager dan 1300kg en maximaal 217,00 euro voor voertuigen met een MTT van 3100kg en meer, conform de volgende tabel:

MTT in kg	basisbedrag in euro
-----------	---------------------

MTT ≤ 1300	27
MTT 1301 - 1400	33
MTT 1401 - 1500	40
MTT 1501 - 1600	41
MTT 1601 - 1700	43
MTT 1701 - 1800	52
MTT 1801 - 1900	66
MTT 1901 - 2000	82
MTT 2001 - 2100	94
MTT 2101 - 2200	108
MTT 2201 - 2300	115
MTT 2301 - 2500	137
MTT 2501 - 2600	156
MTT 2601 - 3100	159
MTT > 3100	217

Vergroeningsfactor:

De vergroeningsfactor is een multiplicatieve correctie op het basisbedrag en is afhankelijk van de CO₂-uitstoot van het voertuig zoals vastgesteld bij homologatie. Afhankelijk van de gebruikte testcyclus (WLTP of NEDC) wordt het voertuig ingedeeld in een uitstootklasse; elke klasse heeft een vooraf bepaalde vergroeningsfactor. Voor de berekening wordt het in stap 1 vastgestelde basisbedrag vermenigvuldigd met de relevante vergroeningsfactor, conform de volgende tabel:

Voertuigen voor het eerst ingeschreven na 31 december 2020		Voertuigen voor het eerst ingeschreven tot en met 31 december 2020	
uitstootklasse	vergroeningsfactor	uitstootklasse	vergroeningsfactor
≤ 25	1,00	≤25	1,31
26-50	1,04	26 - 50	1,32
51 - 175	1,84	51 - 75	2,04
176 - 200	2,87	76 - 115	2,37

201 - 225	3,61	116 - 140	2,54
226 - 250	5,60	141 - 145	2,98
251 - 275	10,68	146 - 150	3,13
276 - 350	15,66	151 - 175	3,51
351 - 375	18,15	176 - 200	4,48
376-400	19,56	201 - 225	5,76
>400	26,98	226 - 250	7,86
		251 - 275	10,35
		276 - 300	13,38
		>300	23,52

Cc_correctie:

De cc_correctie is een additieve correctie die wordt opgeteld bij het product van de eerste twee parameters (zie de motivatie onder punt 1). Voor voertuigen met een cilinderinhoud tot en met 2400 cc is de cc_correctie gelijk aan 0. Het merendeel van het Vlaamse wagenpark beschikt over een cilinderinhoud van minder dan 2400 cc, waardoor deze derde parameter slechts voor een beperkt aantal wagens van toepassing is. Voor voertuigen met een cilinderinhoud groter dan 2400 cc, dit zijn doorgaans sportwagens, SUV's en luxewagens, wordt een vast bedrag toegevoegd op basis van de cilinderinhoudsklasse, zoals uitgesplitst in deze tabel:

Cilinderinhoud in cc	basisbedrag in euro
0 - 2400	0
2401 - 2600	500
2601 - 2800	750
2801 - 3000	1000
3001 - 3250	1500
3251 - 3500	2000
3501 - 3750	2500
3751 - 4000	3000
4001 - 4250	3500
4251 - 4500	4000

4501 - 4750	4500
4751 - 5000	5000
5001 - 6000	6000
> 6000	7000

Dit progressief oplopend bedrag in euro wordt na de vermenigvuldiging tussen basisbedrag en vergroeningsfactor opgeteld.

Extra NO_x correctie dieselloftuigen met oudere euronorm:

Voor dieselloftuigen met een euronorm lager dan euro 6 wordt er een bijkomende correctie voorzien (zie de motivatie onder punt 1). In functie van de euronorm van het voertuig, wordt het tarief met een bedrag vermeerderd conform de volgende tabel:

euronorm	vermeerdering in euro
euro 6 en hoger	0
euro 5	100
euro 4	150
euro 3 en lager	200

Dit progressief oplopend bedrag in euro wordt na de vermenigvuldiging tussen basisbedrag en vergroeningsfactor opgeteld.

3. Een paar voorbeelden om de werking van de nieuwe formule van de jaarlijkse verkeersbelasting te verduidelijken:

Fiat 500 benzine met eerste inschrijving op 17 augustus 2022 (bij inschrijving na 31 december 2026 of bij keuze voor de opt-in)

MTT: 1.730 kg

CO₂-uitstoot (WLTP): 107g/km

Cc: 999 cc

Formule: (basisbedrag * vergroeningsfactor) + cc_correctie, dus: (52 euro * 1,84) + 0 euro = 95,68 euro

Lamborghini Aventador SVJ met eerste inschrijving op 14 maart 2021 (bij inschrijving na 31 december 2026 of bij keuze voor de opt-in)

MTT: 2.100 kg

CO₂-uitstoot (WLTP): 486 g/km

Cc: 6498 cc

Formule: (basisbedrag * vergroeningsfactor) + cc_correctie, dus: (94 euro * 26,98) + 7.000 euro = 9.536,12 euro

Ford Mondeo Diesel met eerste inschrijving op 12 april 2011 (bij inschrijving na 31 december 2026 of bij keuze voor de opt-in)

MTT: 2.210 kg

CO₂-uitstoot (NEDC): 159 g/km

Cc: 2179 cc

Euronorm: euro 5

Formule: (basisbedrag * vergroeningsfactor) + NO_x_correctie, dus: (115 euro * 3,51) + 100 euro = 503,65 euro

4. Deze nieuwe formule is van toepassing op zowel nieuwe als tweedehands personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die worden ingeschreven of behoudens overmacht worden heringeschreven na 31 december 2026. Deze voertuigen zullen onderworpen worden aan de nieuwe berekeningsformule voor de jaarlijkse verkeersbelasting. Vanuit het rechtszekerheidsbeginsel worden de reeds ingeschreven voertuigen niet gevat door de nieuwe tariefstructuur.

Om voldoende rechtszekerheid te bieden aan de belastingplichtige, wordt er een overgangsregeling voorzien, waarbij het voertuig van belastingplichtigen via het tijdig voorleggen van hun bestelbon, niet valt onder de toepassing van dit nieuw tarief, wanneer dat voertuig werd aangekocht ten laatste op [DATUM EERSTE WERKDAG NA EERSTE PRINCIPIËLE GOEDKEURING VR], maar pas geleverd na 31 december 2026.

[DATUM EERSTE WERKDAG NA EERSTE PRINCIPIËLE GOEDKEURING VR] is de eerste werkdag na de principiële goedkeuring van voorliggend (voorontwerp van) decreet door de Vlaamse Regering. Vanaf deze datum kan de belastingplichtige op de hoogte zijn van de nieuwe regelgeving ter zake. Daarnaast is [DATUM EERSTE WERKDAG NA EERSTE PRINCIPIËLE GOEDKEURING VR] ook de dag waarop de beslissingen van de Vlaamse Regering worden bekend gemaakt via op de website.

Een belastingplichtige die vanaf [DATUM EERSTE WERKDAG NA EERSTE PRINCIPIËLE GOEDKEURING VR] nog een voertuig aankoopt zou op de hoogte moeten zijn van de toekomstige regelgeving en zal zo kunnen inschatten, bijvoorbeeld op basis van een contractueel bepaalde leveringstermijn, of hij nog op basis van de oude tarieven kan worden belast. Een persoon die een voertuig vóór deze datum wenste te kopen, kon deze inschatting niet maken. Dit verantwoordt dan ook dat laatstgenoemde van een overgangsregeling kan genieten. Op deze manier wordt er ook beantwoord aan de vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof inzake overgangsregelingen, die stelt dat een verschil in behandeling bij een overgangsregeling, redelijk moet zijn verantwoord en niet op buitensporige wijze afbreuk mag doen aan het vertrouwensbeginsel.

De belastingplichtige kan er in dat geval voor opteren om alsnog onder het toepassingsgebied van de oude tarieven te blijven vallen. Daarvoor dienen er twee voorwaarden cumulatief te worden vervuld:

1° het voertuig dient effectief vóór [DATUM EERSTE WERKDAG NA EERSTE PRINCIPIËLE GOEDKEURING VR] te zijn besteld door de belastingplichtige;

2° de belastingplichtige bezorgt een kopie van de bestelbon aan de bevoegde entiteit van de Vlaamse administratie vóór 15 januari 2027. Daarnaast bezorgt hij ook een formulier, dat door de Vlaamse administratie werd afgeleverd. Dit formulier dient de belastingplichtige te ondertekenen en hij dient minstens de volgende gegevens in te vullen:

a) hetzij het identificatienummer uit het Rijksregister van de natuurlijke personen, hetzij het ondernemingsnummer dat bekend is bij de Kruispuntbank van Ondernemingen, hetzij het identificatienummer, vermeld in artikel 8 van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid, van de persoon op wiens naam het voertuig ingeschreven werd of zal ingeschreven worden in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid;

b) de voornamen, de achternaam en het domicilieadres van de natuurlijke persoon of de naam, de rechtsvorm en het adres van de maatschappelijke zetel van de rechtspersoon op wiens naam het voertuig ingeschreven werd of zal ingeschreven worden in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid.

Indien de belastingplichtige verkiest om onder de overgangsregeling te vallen en de nodige formaliteiten vervult, is deze keuze definitief en onherroepbaar.

Er is dus geen verplichting om gebruik te maken van de overgangsregeling. Voor de belastingplichtigen die de kopie van de bestelbon en/of het formulier niet bij VLABEL indienen, zal het nieuwe tarief worden toegepast, net zoals voor alle andere voertuigen die na 31 december 2026 worden ingeschreven.

Daarenboven kan ook voor de andere personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen (de voertuigen die tot en met 31 december 2026 werden ingeschreven), zonder dat ze (opnieuw) worden ingeschreven, de nieuwe formule toegepast worden, indien de belastingplichtige daarvoor uitdrukkelijk opteert. Dit geeft de belastingplichtige de mogelijkheid om te kiezen voor het meest gunstige tarief in zijn specifieke situatie.

De nieuwe tariefstructuur (en bijgevolg evenmin de mogelijkheid tot opt in) is niet van toepassing op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen, die vallen onder de regeling van het oldtimerforfait of op emissievrije voertuigen. Voor deze voertuigen is het forfaitair tarief van toepassing vermeld in respectievelijk artikel 2.2.4.0.2, §1 VCF en artikel 2.2.4.0.1, §9 VCF (zie programmadecreet bij de begroting 2026).

5. Bij voorlopige afwezigheid van een intergewestelijk samenwerkingsakkoord zijn bovengenoemde maatregelen enkel van toepassing op niet-leasingvoertuigen. Leasingvoertuigen blijven belast onder de oude formule van de jaarlijkse verkeersbelasting vermeld in paragraaf 2 van artikel 2.2.4.0.1 Vlaamse Codex Fiscaliteit.

Wijziging paragraaf 3, 3/1 en 3/2

Voor lichte vrachtvoertuigen wordt de jaarlijkse verkeersbelasting al berekend op basis van het gewicht van het voertuig, maar dat basisbedrag is net zoals de tariefstructuur voor

personenwagens aan een aanpassing toe. Het basisbedrag bedraagt immers nu 19,32 euro (geïndexeerd bedrag sinds 1 juli 2025: 24,60 euro) per 500 kg MTT, maar zal worden herleid tot 17,22 euro. Bij de vergroende tarieven voor lichte vracht (van toepassing op inschrijvingen na 30 juni 2017) in paragraaf 3/1 en 3/2 worden deze basisbedragen vervolgens gecorrigeerd in functie van de CO₂-uitstoot, de euronorm en het brandstoftype van het voertuig. Deze vergroeningscorrecties blijven behouden.

Samenvattend overzicht van het toepassingsgebied van de verschillende formules in de jaarlijkse verkeersbelasting

1) Personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen:

Art. 2.2.4.0.1 § 2	Ingeschreven vóór 01.01.2016 – Niet-leasing Leasing
Art. 2.2.4.0.1 § 2/1	Ingeschreven na 31.12.2015 – Niet-leasing
Art. 2.2.4.0.1 § 2/2	Voor de eerste keer ingeschreven na 31.12.2020 – Niet-leasing
Art. 2.2.4.0.1 § 2/3	Ingeschreven na 31.12.2026 – Niet-leasing Ingeschreven vóór 01.01.2027, mits uitdrukkelijke keuze van de belastingplichtige – Niet-leasing

2) Lichte vrachtvoertuigen:

Art. 2.2.4.0.1 § 3	Ingeschreven vóór 30.06.2017 Leasing
Art. 2.2.4.0.1 § 3/1 en §3/2	Ingeschreven na 30.06.2017 – Niet-leasing
Art. 2.2.4.0.1 § 3/3	Voor de eerste keer ingeschreven na 31.12.2020

3) Motorfietsen: (blijft onveranderd)

Art. 2.2.4.0.1, § 4

4) Autobussen en autocars (blijft onveranderd)

Art. 2.2.4.0.1, §5

5) Aanhangwagens (blijft onveranderd)

Art. 2.2.4.0.1, §7

6) Kampeerwagens: (blijft onveranderd)

Art. 2.2.4.0.1, § 8

7) Emissievrije voertuigen: (blijft onveranderd)

Art. 2.2.6.0.6	Ingeschreven vóór 01.01.2026 – Leasing en niet-leasing
Art. 2.2.4.0.1, § 9	Ingeschreven vanaf 01.01.2026 – Leasing en niet-leasing

8) Vrachtwagens: (blijft onveranderd)

Art. 2.2.4.0.1, § 6

9) Oldtimers:

Art. 2.2.4.0.2, §1

Tot aanslagjaar 2027: forfait van 90,90 euro (jaarlijks te indexeren).

Vanaf aanslagjaar 2027: forfait van 67,01 euro (jaarlijks te indexeren vanaf 1 juli 2028).

Art. 3

Tot op heden werd een voertuig dat onder een gewone kentekenplaat was ingeschreven en zonder enige gebruiksbeperking kon worden gebruikt, onderworpen aan het oldtimerforfait, zodra het sinds minstens 30 jaar in het verkeer was gebracht. Het is dan ook niet uitzonderlijk dat belastingplichtigen dergelijke voertuigen aankopen met de bedoeling ze dagelijks te gebruiken, teneinde te genieten van lagere belastingen en verzekeringskosten. Dit staat haaks op de motivatie van verzamelaars, die hun oldtimers slechts sporadisch gebruiken, bijvoorbeeld in het weekend of bij bijeenkomsten. In dat geval is er geen sprake meer van het bezit van een voertuig omwille van zijn historische waarde, maar wel omwille van het fiscale voordeel dat eraan verbonden is. Dit strookt bovendien niet met de huidige doelstellingen inzake responsabilisering van belastingplichtigen met betrekking tot de ecologische impact van het voertuig. Het is immers aangewezen om gunstregimes zoveel mogelijk te beperken tot gedragingen en keuzes die ecologisch verantwoord en duurzaam zijn, en om deze niet langer toe te kennen wanneer deze doelstellingen niet worden nagestreefd.

In die zin strekt dit voorstel ertoe het toepassingsgebied van de forfaitaire verkeersbelasting voor oldtimers te beperken tot voertuigen die cumulatief aan de volgende drie voorwaarden voldoen:

1° minstens 30 jaar geleden in het verkeer zijn gebracht;

2° zijn ingeschreven onder een O-kentekenplaat;

3° voldoen aan de voorwaarden die aan de O-kentekenplaat zijn gekoppeld.

In het kader van de rechtszekerheid van de belastingplichtigen, zijn deze twee extra voorwaarden van toepassing op voertuigen die worden ingeschreven na 31 december 2026. Voertuigen die reeds ingeschreven zijn blijven dus genieten van het huidige fiscale regime (tot dat ze eventueel opnieuw worden ingeschreven, bijvoorbeeld door verkoop).

Het forfaitair tarief wordt ook aangepast naar 67,01 euro.

Art. 4

Met dit artikel wordt de indexatiebepaling voor de jaarlijkse verkeersbelasting aangepast teneinde ook bij de nieuwe tariefstructuur de ontwaarding van het belastingtarief tegen te gaan. Het nieuwe tarief zal voor het eerst worden toegepast voor aanslagjaar 2027 en vanaf 1 juli 2028 wordt het bedrag zoals van toepassing voor het aanslagjaar 2027 jaarlijks op 1 juli geïndexeerd.

Daarnaast voorziet deze bepaling ook in de indexatie van de nieuwe bedragen inzake lichte vracht en inzake het oldtimerforfait, waarbij een eerste indexatie van de nieuwe basisbedragen plaatsvindt op 1 juli 2028.

Art. 5

Deze toevoeging betreft een verduidelijking met betrekking tot de opdecim op jaarlijkse verkeersbelasting, waarvan de opbrengst door VLABEL wordt doorgestort aan de Vlaamse steden en gemeenten. Doordat de jaarlijkse verkeersbelasting via dit decreet wordt hervormd en in het algemeen zorgt voor een lager tarief, zou dit ook een inkomstenderving van de lokale overheden veroorzaken. Om dit te voorkomen wordt in deze bepaling gespecificeerd dat de opbrengst van de opdecim vanaf aanslagjaar 2027 per stad of gemeente niet lager mag liggen dan de opbrengst van de opdecim die voor die gemeente voor aanslagjaar 2026 werd toegekend. Dit betreft dus enkel het bedrag dat door VLABEL wordt doorgestort aan de lokale overheden en heeft geen invloed op de opdecim die door de belastingplichtige dient te worden betaald. Dit blijft voor hem 10% van het tarief in de jaarlijkse verkeersbelasting. De extra kost (ongeveer 30 miljoen euro) die ontstaat door deze gemeentelijke compensatie wordt uitsluitend door het Vlaamse gewest zelf gedragen en zal niet worden doorgerekend aan de belastingplichtige.

Art. 6

Dit artikel maakt de vangnetbepaling van artikel 2.2.4.0.7 VCF bij het ontbreken van de waarde van CO₂-uitstoot van het voertuig eveneens van toepassing bij de berekening van de nieuwe formule in de jaarlijkse verkeersbelasting. Dit is noodzakelijk aangezien de CO₂-uitstoot eveneens een parameter van de nieuwe formule vormt.

Wanneer het voertuig voor de eerste keer werd ingeschreven tot en met 31 december 2020, is de eerste paragraaf van artikel 2.2.4.0.7 VCF van toepassing. Deze paragraaf voorziet namelijk in een vangnet voor voertuigen waarvan de CO₂-uitstoot nog wordt bepaald volgens de voormalige NEDC-methode. Deze CO₂-waarde wordt bij de berekening van de jaarlijkse verkeersbelasting gebruikt voor voertuigen voor de eerste keer ingeschreven tot en met 31 december 2020. Deze toevoeging is noodzakelijk omdat de nieuwe formule ook van toepassing kan zijn op voertuigen van het bestaande wagenpark als de belastingplichtige gebruik maakt van de opt-in of wanneer het voertuig opnieuw wordt ingeschreven na 31 december 2026.

Wanneer het voertuig voor de eerste keer werd ingeschreven na 31 december 2020, is de tweede paragraaf van toepassing. Deze paragraaf betreft namelijk de vangnetformule voor voertuigen waarvan de CO₂-waarde volgende de nieuwe WLTP-methode wordt berekend. Deze CO₂-waarde wordt bij de berekening van de jaarlijkse verkeersbelasting gebruikt voor voertuigen voor de eerste keer ingeschreven na 31 december 2020 in het repertorium van

het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid of in een vergelijkbare instelling binnen de EER.

Art. 7

Dit artikel bevat een overgangsregeling voor het bestaande voertuigenpark en regelt de modaliteiten voor het keuzerecht van de belastingplichtige om zijn voertuig (personenauto, de auto voor dubbel gebruik of minibus) te laten belasten onder de nieuwe formule in de verkeersbelasting, zoals bepaald in artikel 2 van dit decreet. De keuze om te worden onderworpen aan die nieuwe formule is onherroepelijk en definitief en dient aan een aantal formaliteiten te voldoen:

- De aanvraag wordt aan VLABEL bezorgd via een formulier, dat wordt ondertekend door de betrokken belastingplichtige, en dat minstens de volgende gegevens bevat:
 - o hetzij het identificatienummer uit het Rijksregister van de natuurlijke personen, hetzij het ondernemingsnummer dat bekend is bij de Kruispuntbank van Ondernemingen, hetzij het identificatienummer, vermeld in artikel 8 van de wet van 15 januari 1990 houdende oprichting en organisatie van een Kruispuntbank van de sociale zekerheid, van de persoon op wiens naam het voertuig ingeschreven werd in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid;
 - o de voornamen, de achternaam en het domicilieadres van de natuurlijke persoon of de naam, de rechtsvorm en het adres van de maatschappelijke zetel van de rechtspersoon op wiens naam het voertuig ingeschreven werd in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid;
 - o de nummerplaat van het voertuig waarop de aanvraag betrekking heeft.

De aanvraag dient uiterlijk de laatste dag van de maand voorafgaand aan het belastbare tijdperk waarop het eerste lid van toepassing wordt, te worden ingediend. Concreet betekent dit wanneer een belastingplichtige bijvoorbeeld wenst dat het nieuwe tarief van toepassing wordt vanaf aanslagjaar 2027, dat aanvang neemt op 15 augustus 2027, hij uiterlijk op 31 juli 2027 zijn optie zal moeten kenbaar maken aan VLABEL. Het belastbare tijdperk inzake de jaarlijkse verkeersbelasting loopt gedurende twaalf opeenvolgende maanden, waarbij het belastbaar tijdperk start op de eerste dag van de maand waarin het voertuig in het repertorium van de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) wordt ingeschreven.

De belastingplichtige zal goed geïnformeerd worden over zijn keuzerecht en zal aan de hand van een online simulatietool op eenvoudige wijze kunnen beoordelen welke formule voor zijn situatie het meest voordelig is.

Indien een belastingplichtige geen gebruik maakt van deze mogelijkheid tot een opt-in, dan ontstaat er een nieuwe mogelijkheid daartoe bij een volgend aanslagjaar. Er geldt geen eindtermijn bij deze overgangsmaatregel.

Art. 8

De artikelen 1 tot en met 6 treden in werking vanaf aanslagjaar 2027. Vanaf dat aanslagjaar zullen de nieuwe tarieven in de verkeersbelasting van toepassing zijn. Artikel 7 treedt onmiddellijk na de publicatie in het Belgisch Staatsblad in werking omdat men de opt-in om vanaf aanslagjaar 2027 onder de toepassing van de nieuwe formule in de jaarlijkse verkeersbelasting te vallen al in 2026 kan aanvragen.