



ONTWERPDECREET CO₂-COMPONENT KILOMETERHEFFING VOOR VRACHTWAGENS

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	Ontwerp van decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van een externekostenheffing voor de kosten veroorzaakt door CO2-emissies	
Adviesvrager	Annick De Ridder - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport	
Ontvangst adviesvraag	3 november 2025	
Goedkeuring raad	7 november 2025	
Contactpersoon	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be

Mevrouw Annick DE RIDDER

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Koolstraat 35 – verdieping 2, 5 en 6

B-1000 Brussel

Advies CO₂-component in kilometerheffing voor vrachtwagens

Mevrouw de minister

Op vrijdag 24 oktober 2025 keurde de Vlaamse regering een voorontwerp van decreet goed om een CO₂-component in de berekening van de kilometerheffing voor vrachtwagens te introduceren. De MORA heeft eerder over deze beleidsmaatregel geadviseerd in zijn spoedadvies over het voorontwerp van Programmadedcreet bij de begrotingsopmaak 2026. In dit advies bezorgt de MORA u zijn ongewijzigd standpunt over de introductie van deze beleidsmaatregel.

De toevoeging van een CO₂-component aan de kilometerheffing voor vrachtwagens zal zwaar wegen op vele transportondernemingen waardoor ze de rechtszekerheid en de voorspelbaarheid voor de sector ernstig ondermijnt. Ondanks jarenlang aandringen door de MORA en de sector is er nog steeds geen passend beleid om de sector te ondersteunen.

Bovendien wordt deze wijziging gestaafd door onzekere aannames m.b.t. de verwachte inkomsten. Om de inkomsten te garanderen en positieve mobiliteitseffecten te realiseren, benadrukt de MORA de nood aan een brede, algehele en evenwichtige herziening van het prijsbeleid voor personen- en goederenvervoer in Vlaanderen, en vraagt hij om stappen te zetten richting een doelgerichte, gedifferentieerde en sociaal rechtvaardige gebruiksheffing voor personenvervoer.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroy
voorzitter

Inhoud

Advies	5
Kilometerheffing vrachtwagens - CO ₂ -heffing	5

Advies

Op vrijdag 24 oktober 2025 keurde de Vlaamse regering een voorontwerp van decreet goed om een CO₂-component in de berekening van de kilometerheffing voor vrachtwagens te introduceren. Deze maatregel werd eerder opgenomen in het voorontwerp van Programmadecreet bij de begrotingsopmaak 2026. De MORA verleende hierover een [spoedadvies](#) aan minister Weyts op 16 oktober 2025.

De Raad van State verklaarde in zijn advies over het programmadecreet BO 2026 echter dat de spoedeisendheid niet kan aanvaard worden voor de artikels die deze beleidsmaatregel uitwerken (artikelen 40 tot 44). Hij oordeelt immers dat de geplande inwerkingtreding op 1 juli 2026 niet in overeenstemming is met de beoordeling van de Vlaamse regering dat “de spoedeisendheid noodzakelijk [is] in het kader van het behalen van de begrotingsdoelstellingen en [dus] geen uitstel dulden.”

Als reactie op dit advies heeft de Vlaamse regering de introductie van een CO₂-component in de kilometerheffing voor vrachtwagens ondergebracht in een apart ontwerpdecreet. Aangezien de feitelijke artikelen ongewijzigd zijn, formuleert de MORA evenmin nieuwe aanbevelingen en herneemt hij zijn standpunt uit het spoedadvies over het ontwerp van Programmadecreet BO26.

Kilometerheffing vrachtwagens - CO₂-heffing

De MORA verzet zich niet tegen het aanpassen van de kilometerheffing voor vrachtwagens aan de gewijzigde Europese tolrichtlijn, waardoor de uitstoot van CO₂ een belangrijke component in de berekening van de kilometerheffing wordt. De manier waarop de Vlaamse Regering deze aanpassing doet, zal echter zwaar wegen op vele transportondernemingen waardoor ze de rechtszekerheid en de voorspelbaarheid voor de sector ernstig ondermijnt.

Tariefwijzigingen zonder flankerend beleid hypothekeren duurzaam vervoer

De MORA stelt vast dat door de tariefwijzigingen bijvoorbeeld ook de meest milieuvriendelijke vrachtwagens met verbrandingsmotor extra belast worden, terwijl de sector zich in volle evolutie naar meer duurzame voertuigen bevindt. De wijziging van de waarden voor component ‘Ex’ in de tariefformule zal aanleiding geven tot een gegarandeerde toename van de heffing. Voor een Euro VI-voertuig in de zwaarste gewichtscategorie zal de toegenomen kost per kilometer €0,082 bedragen, een procentuele stijging met maar liefst 40% in vergelijking met het huidige tarief.

De MORA volgt de redenering van de Vlaamse Regering dat een hervorming richting een meer emissiegebonden tariefstructuur kan bijdragen aan een duurzamer transportbeleid. Maar om

dat te bereiken moet ze echter ook een passend sociaal en economisch beleid voeren. **Ondanks jarenlang aandringen door de MORA en de sector is er nog steeds geen passend beleid dat de sector op een andere dan fiscale manier ondersteunt.** De raad denkt bijvoorbeeld aan beleid rond vrachtwagenparkings, ondersteuning in de evolutie naar zero-emissie vervoer enz. Om het draagvlak voor de kilometerheffing niet te ondergraven moet er een koppeling zijn van de opbrengsten aan beleidsrelevante investeringen in klimaatvriendelijke alternatieven en infrastructuur, zoals laadinfrastructuur, opleiding van chauffeurs, spoor- en binnenvaartvervoer ... Door het ontbreken van deze maatregelen percipieert de MORA de toevoeging van de CO₂-component als eenvoudige belastingverhoging, in plaats van als een onderdeel in de transitie naar een duurzamere en milieuvriendelijkere transportsector.

De MORA vindt het positief dat tot 31 december 2029 de toeslag 'Ex' in de berekening van de kilometerheffing gelijk zal blijven aan nul. Toch vraagt de MORA om de volledige vrijstelling van kilometerheffing voor emissievrije vrachtwagens te overwegen in plaats van de bestaande, afnemende korting tot eind 2029. De EU laat immers toe om een volledige vrijstelling van tolheffing te verankeren in regelgeving tot 2031, hetgeen de omslag naar emissievrij vrachtvervoer zeker kan ondersteunen door de aanzienlijke impact op de total cost of ownership van deze voertuigen.

Prijsstijging kan zware gevolgen hebben voor de transportsector

De MORA meent dat de verschuiving van het tijdstip van de indexering naar januari 2027 de tariefverhoging op 1 juli 2026 enigszins kan milderen. Om de levensvatbaarheid van de Vlaamse transportsector te ondersteunen is het cruciaal dat deze indexsprong behouden blijft. De laatste jaren zijn de kosten al fors toegenomen voor ondernemingen die beroep doen op vrachtvoertuigen, en deze kosten worden vanzelfsprekend ook doorgerekend naar de eindconsument.

De raad schat dat de Vlaamse Regering de extra inkomsten uit de heffing met CO₂-component overschat. De passage over de indexering in de Memorie van Toelichting bevat een aantal financiële aannames die hoogst onzeker zijn. De geraamde meeropbrengsten van €125 mln. in 2026 en €250 mln. in 2027 zijn naar eigen zeggen gebaseerd op een 'ruwe schatting' met dus aanzienlijke onzekerheidsmarges. Het ontbreken van betrouwbare gegevens over de verdeling van de vrachtwagenvloot naar CO₂-emissieklasse is eveneens een fundamentele beperking.

De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om transparanter te communiceren over de gehanteerde aannames en vraagt een actualisering van de impactramingen van de introductie van de CO₂-component zodra meer gegevens over de reële vlootsamenstelling beschikbaar zijn. De onzekere financiële inkomsten in combinatie met de indexsprong mogen evenmin gecompenseerd worden door toekomstige tariefstijgingen die alsnog een zware impact zouden hebben op transportbedrijven en tewerkstelling.

Ten slotte vraagt de MORA aan de Vlaamse Regering om in de toekomst tijdig en transparant overleg te voeren met de sociale partners in de transportsector, waarbij ook flankerende maatregelen voor de sector op tafel moeten liggen zoals ondersteuning bij vlootvernieuwing, opleidingen enz.