



VOORONTWERP PROGRAMMADECREET BEGRO- TINGSOPMAAK 2026

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 Programmadecreet bij de begrotingsopmaak 2026	
Adviesvrager	Ben Weyts - Viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn	
Ontvangst adviesvraag	6 oktober 2025	
Goedkeuring raad	16 oktober 2025	
Contactpersoon	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be

De heer 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 voorontwerp Programmadecreet begrotingsopmaak 2026

Mijnheer de minister

Het voorontwerp van Programmadecreet bij de begrotingsopmaak 2026 bevat verstrekken wijzigingen m.b.t. de Vlaamse voertuigfiscaliteit. De Mobiliteitsraad is kritisch over de wijze waarop deze wijzigingen worden geïntroduceerd.

De opheffing van de belastingvrijstelling voor alle zero-emissiewagens zal een impact hebben op het bereiken van een gelijke 'total cost of ownership' voor ZE-wagens en wagens met verbrandingsmotoren. Daarnaast zal het effect groter zijn bij voertuigcategorieën zoals leasingwagens en voertuigen voor individueel bezoldigd personenvervoer. De korte periode tussen het voorstellen en implementeren van de wijziging en het hanteren van de inschrijvingsdatum als factor zorgt bovendien voor juridische onzekerheid voor burgers en bedrijven die te maken hebben met wachttijden voor zero-emissiewagens.

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.

Ten slotte worden beide wijzigingen 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, algemene 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
1. Gebrek aan mobiliteitssturende fiscaliteit	5
2. Opheffing belastingvrijstelling voor alle zero-emissiewagens	6
3. Kilometerheffing vrachtwagens - CO ₂ -heffing	7

Advies

Op vrijdag 3 oktober 2025 keurde de Vlaamse Regering het voorontwerp van Programmadecreet voor de begrotingsopmaak 2026 goed. De MORA richt zich in zijn advies op drie onderdelen van het ontwerpdecreet:

- Hoofdstuk 3. Afdeling 5. Opheffing vrijstelling jaarlijkse verkeersbelasting (JVB) en belasting op de inverkeerstelling (BIV) voor de voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een elektrische motor of waterstof.
- Hoofdstuk 3. Afdeling 6. Kilometerheffing: CO₂-heffing
- Hoofdstuk 5. Mobiliteit en Openbare Werken – wijziging Scheepvaartdecreet

Wat betreft het Scheepvaartdecreet gaat de MORA akkoord met het uitstellen van de inwerking-tredingsdatum van de nieuwe tariefstructuur voor watercaptatie. Het is cruciaal dat de ver-traagde opmaak van een uitvoeringsbesluit niet resulteert in een juridisch vacuüm.

De verdere adviestekst gaat over de twee hoofdstukken uit het deel “Financiën en Begroting”.

1. Gebrek aan mobiliteitssturende fiscaliteit

De MORA benadrukt nog steeds de nood aan een brede, algehele en evenwichtige herzie-nig van het prijsbeleid voor personen- en goederenvervoer in Vlaanderen. Zowel in zijn memorandum als in zijn advies ‘Naar een algemene kilometerheffing’ (2024) bepleitte de MORA een grondige herziening van het prijsbeleid voor personenvervoer, als logische en rechtvaardige aanvulling op de bestaande heffing voor vrachtwagens. Daarbij vroeg de raad aan de Vlaamse Regering om dringend de Vlaamse verkeersfiscaliteit te hertekenen richting meer belasten van gebruik, en de principiële beslissing te nemen om een systeem van algemene en slimme kilome-terheffing in te voeren.

De MORA blijft onverdeeld achter zijn eerder standpunt staan en vraagt opnieuw om stap-pen te zetten richting een doelgerichte, gedifferentieerde en sociaal rechtvaardige ge-bruiksheffing voor personenvervoer.

De raad stelt vast dat de wijzigingen die de Vlaamse Regering voorstelt in het ontwerp van pro-grammadecreet niet in deze richting gaan en geen rekening houden met de effecten op de mobi-liteit. Bovendien zullen zowel de opheffing van de vrijstelling van de jaarlijkse verkeersbelasting (JVB) en de belasting op inverkeerstelling (BIV), als het toevoegen van een CO₂-component in de berekening van de kilometerheffing voor vrachtwagens, een aanzienlijke financiële impact heb-ben op Vlaamse huishoudens en bedrijven die de Vlaamse regering niet meeneemt.

De Vlaamse Regering laat andermaal een grote kans liggen om naar een evenwichtig en rechtvaardig prijsbeleid voor alle vormen van vervoer te evolueren. De fiscale aanpassingen in het ontwerp van programmadecreet zijn bovendien niet gedifferentieerd in tijd of ruimte en laten een aanzienlijk deel van de (personen)voertuigen buiten beschouwing, waardoor de impact op bijvoorbeeld de Vlaamse congestieproblematiek onbestaande zal zijn.

De raad ziet deze aanpassingen als een louter financiële ingreep, met negatieve gevolgen voor burgers, bedrijven en mobiliteit. In zijn bovenstaande adviezen heeft de raad al gewaarschuwd voor het onder druk komen van de Vlaamse (en federale) inkomsten door de toename van het aantal zero-emissiewagens en het voeren van een suboptimaal ad hoc beleid.

De aanpassingen aan de JVB, de BIV en de kilometerheffing voor vrachtwagens lijken dus niet meer dan een verhoging van belastingen waar geen impact op het terrein tegenover staat. Door eerdere beleidskeuzes vreest de MORA dat de huidige maatregelen snel onvoldoende zullen blijken en zowel de JVB, de BIV als de kilometerheffing van vrachtwagens zullen verhoogd worden om de fiscale inkomsten op peil te houden. Een ontwikkeling waar de Mobiliteitsraad zich tegen blijft verzetten.

2. Opheffing belastingvrijstelling voor alle zero-emissiewagens

De MORA vreest dat het ongedifferentieerd afschaffen van de vrijstellingen een negatieve impact zal hebben op de nog prille evolutie richting zero-emissievoertuigen en op de verdere elektrificatie van het wagenpark.

De basisproblematiek, namelijk het eroderen van inkomsten uit verkeersbelastingen en accijnzen op fossiele brandstoffen, is onveranderd. De MORA herhaalt daarom zijn aanbevelingen uit zijn advies over de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken. De raad identificeert nog steeds dezelfde risico's:

- De tariefwijziging kan een aanzienlijke impact hebben op de gewenste groei van batterijelektrische voertuigen (BEV) bij consumenten, bedrijven en nichevloten. 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.
Bovendien blijven voertuigen ingeschreven voor 31 december 2025 volledig buiten schot. De MORA vindt het onrechtvaardig dat particulieren en bedrijven die doelbewust kiezen

voor zero-emissiewagens op zeer korte termijn geconfronteerd worden met deze belasting, ook wanneer zij buiten hun wil om te maken krijgen met leverings- en dus inschrijvingsvertraging. **De raad vraagt daarom om de aankoopdatum te hanteren als beslissende factor.**

- 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, 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 indien 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.

De MORA heeft ten slotte grote bedenkingen bij de formulering in de memorie van toelichting. Daarin staat dat er wel degelijk een voldoende grote differentiatie zal blijven tussen ZE-wagens en wagens met verbrandingsmotoren. De raad meent dat deze differentiatie onvoldoende zal blijken. De Vlaamse Regering moet een overzichtelijk fiscaal beleid 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.

3. 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-emissievervoer 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 echter wel positief dat de vrijstelling voor emissievrije vrachtwagens verankerd wordt tot 31 december 2029. Aangezien de EU toelaat om deze vrijstelling toe te kennen tot juni 2031, is het volgens de MORA logisch om dit in het kader van duurzaam transportbeleid ook in de Vlaamse regelgeving te verankeren.

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, net als de passage over het schrappen van de BIV- en JVB-vrijstelling, 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.