

ingediend op **701** (2025-2026) – Nr. 1
16 februari 2026 (2025-2026)

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

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Bijlage bij de memorie van toelichting: gedeeltelijke omzettingstabel richtlijn 2022/362.....	8
Voorontwerp van decreet.....	12
Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.....	17
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	24
Advies van de Raad van State	28
Ontwerp van decreet.....	35

MEMORIE VAN TOELICHTING

Samenvatting

Het voorliggende ontwerp van decreet strekt ertoe een CO₂-heffing in te voeren in de kilometerheffing, in overeenstemming met richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen.

Daarnaast wordt het tijdstip van de jaarlijkse indexering van het tarief van de kilometerheffing verschoven van 1 juli naar 1 januari.

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

De kilometerheffing voor vrachtwagens bestaat uit twee componenten: de infrastructuurheffing en een heffing voor de externe kosten. De externekostenheffing is op dit ogenblik bedoeld om de kosten van de externe effecten van het wegverkeer, zoals luchtverontreiniging en geluidshinder, te dekken. Deze heffing wordt momenteel bepaald op basis van de EURO-emissieklasse van het voertuig. In 2024 was al meer dan 92 procent van de tolheffing afkomstig van vrachtwagens die voldoen aan de hoogste EURO-emissieklasse, euro VI, en dit neemt intussen nog verder toe.

In de actualisatie van het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) 2021-2030, definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 18 juli 2025, werd het invoeren van de CO₂-heffing in de kilometerheffing opgenomen als maatregel om nog sterker te sturen richting schonere vrachtwagens. Op vlak van de CO₂-emissies is er nog ruimte voor de verdere vergroening van de voertuigvloot.

De factor Ex in het totale tarief Tz van de kilometerheffing wordt op basis van dit ontwerp van decreet aangepast zodat ook de CO₂-emissies in rekening gebracht zullen worden. De aanvulling van de externekostenheffing met de CO₂-emissieklasse gebeurt in overeenstemming met richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 naar aanleiding van de wijziging ervan bij richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees parlement en de Raad van 24 februari 2022, die de titel van de hogervermelde richtlijn heeft gewijzigd in richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen.

Op basis van richtlijn (EU) 2022/362 worden voertuigen in vijf CO₂-emissieklassen ingedeeld, waarbij de klimaatimpact voor voertuigen met CO₂-emissieklasse 1 het grootst is en emissievrije voertuigen tot CO₂-emissieklasse 5 behoren. Een vrachtwagen zal – naast een indeling in een EURO-emissieklasse – dus ook in een van de vijf CO₂-emissieklassen ingedeeld worden om de factor Ex voor die vrachtwagen te bepalen. Richtlijn (EU) 2022/362 heeft referentiewaarden vastgelegd op basis waarvan de externe kosten voor CO₂-emissies voor zware vrachtvoertuigen kunnen worden bepaald, maar lidstaten kunnen ervoor kiezen om maar een percentage van die kosten in rekening te brengen.

Daarnaast is in het ontwerp van decreet ook opgenomen dat het tijdstip van de jaarlijkse indexering van het tarief van de kilometerheffing wordt verschoven van 1 juli naar 1 januari. De huidige indexering op 1 juli valt midden in het boekjaar, terwijl prijsonderhandelingen in de transportsector vaak plaatsvinden rond de jaarwisseling. De huidige timing maakt het moeilijk om tijdens die onderhandelingen een volledig en accuraat kostenplaatje te presenteren. Om die reden wordt de indexeringsdatum verplaatst van 1 juli naar 1 januari. Om te vermijden dat deze

wijziging ertoe zou leiden dat er twee indexeringen kort op elkaar zouden volgen, zal er geen indexering plaatsvinden in 2026. De eerstvolgende indexering zal gebeuren op 1 januari 2027.

B. Totstandkomingsprocedure

Het ontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingstechnische en taalkundige advies nr. 2025/388 van 30 september 2025. De Inspectie van Financiën gaf een gunstig advies op 29 september 2025. De opmerkingen van de inspectie vereisen geen aanpassingen.

Het akkoord van de minister van begroting werd ontvangen op 23 oktober 2025.

Advies Mobiliteitsraad van Vlaanderen

Op 7 november 2025 bracht de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) haar advies uit. De MORA verzet zich niet tegen het aanpassen van de kilometerheffing voor vrachtwagens aan de gewijzigde Europese tolrichtlijn, waardoor de uitstoot van CO₂ als component in de berekening van de kilometerheffing wordt opgenomen. De MORA meent wel dat deze aanpassing zwaar zal wegen op vele transportondernemingen.

De MORA volgt de redenering dat deze hervorming richting een meer emissiegebonden tariefstructuur kan bijdragen aan een duurzamer transportbeleid, maar is ook van mening dat er nog altijd geen passend beleid is dat de sector op een andere dan fiscale manier ondersteunt.

Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)

Op 17 november 2025 bracht de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen haar advies uit.

De SERV heeft geen bezwaar tegen het principe van een emissiegedifferentieerde heffing, maar vindt het wel problematisch dat dit gepaard gaat met een verhoging van de kilometerheffing zonder dat er iets concreets voor de transportsector tegenover staat. De SERV vraagt dat deze verhoging van de kilometerheffing heroverwogen wordt.

Advies Raad van State

De Raad van State, afdeling wetgeving, heeft op 18 december 2025 zijn advies nr. 78.509/3 gegeven over het ontwerp van decreet.

De Raad van State merkt op dat het ontwerp van decreet tot doel heeft de externekostenheffing van de kilometerheffing aan te vullen met de CO₂-emissieklasse in overeenstemming met richtlijn 1999/62/EG, zoals gewijzigd bij richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijn 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen.

De raad wijst er vervolgens op dat het voorliggende ontwerp van decreet een gedeeltelijke omzetting vormt van richtlijn 1999/62/EG, zoals gewijzigd bij richtlijn (EU) 2022/362. Het is bijgevolg noodzakelijk om een nieuw artikel 2 in te voegen, waarin dit wordt bepaald.

Op deze opmerking van de Raad van State werd ingegaan. De daaropvolgende artikelen werden vernummerd.

Vervolgens merkt de Raad van State op dat de definities in artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 worden aangevuld met onder andere een punt 9° dat de definitie bevat voor 'CO₂-emissieklasse'. De Raad van State wijst op het ontbreken van een definitie voor de termen 'subgroep voertuigen sg' en 'emissiereductietraject', die worden gebruikt in de definitie van 'CO₂-emissieklasse'.

De Raad van State is van oordeel dat deze termen bijkomend gedefinieerd moeten worden in het ontwerp.

De definities van deze begrippen verwijzen zelf naar verordening (EU) 2019/1242 en bevatten technische en complexe definities die bovendien regelmatig worden aangepast en dus niet als stabiel kunnen worden beschouwd. Zo heeft de Europese Commissie in oktober 2025 nog een gewijzigd voorstel tot aanpassing van onder meer richtlijn 1999/62/EG gepubliceerd, waarin een herziening van de definitie van 'emissiereductietraject' wordt voorgesteld. Het integreren van dergelijke technisch-dynamische begrippen in het decreet zelf zou er dus toe kunnen leiden dat de Vlaamse regelgeving snel achterhaald raakt.

Daarbij komt dat de indeling in CO₂-emissieklassen deel uitmaakt van een internationaal en uniform toe te passen systeem van tolheffing binnen de Europese Unie. De voorwaarden voor deze indeling moeten in alle lidstaten op identieke wijze worden toegepast, overeenkomstig de relevante bepalingen van richtlijn 1999/62/EG. Vanuit het oogpunt van rechtszekerheid en coherentie met het Unierecht is het dan ook aangewezen om voor deze technische voorwaarden rechtstreeks te verwijzen naar artikel 7 octies bis van die richtlijn, in plaats van de onderliggende begrippen afzonderlijk in de Vlaamse Codex Fiscaliteit te definiëren.

Om die redenen wordt ervoor gekozen om geen bijkomende definities op te nemen voor 'subgroep voertuigen sg' en 'emissiereductietraject', maar een bijkomende verwijzing naar artikel 7 octies bis in de definitie van 'CO₂-emissieklasse' op te nemen.

De overige opmerkingen geven geen aanleiding tot tekstuele aanpassingen.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Dit artikel spreekt voor zich.

Artikel 3

Dit artikel voegt de definities van 'emissiearm voertuig' en 'CO₂-emissieklasse' toe aan de Vlaamse Codex Fiscaliteit.

De definitie van het begrip 'emissiearm voertuig' stemt overeen met de definitie van 'emissiearm zwaar bedrijfsvoertuig' in artikel 3, punt 12, van verordening (EU) 2019/1242 (die recent nog werd gewijzigd bij verordening (EU) 2024/1610), waar naar artikel 2 verwijst van richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen.

De definitie van de CO₂-emissieklassen verwijst naar artikel 7 octies bis en bijlage III quater van de richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen.

Artikel 4

Dit artikel brengt twee wijzigingen aan de tariefbepaling van de kilometerheffing in de Vlaamse Codex Fiscaliteit.

De toeslag met betrekking tot de externe kosten van het vervoer aangepast. De totale toeslag voor de door het voertuig veroorzaakte kosten, is gelijk aan de som van de (bestaande) toeslag in functie van de EURO-emissieklasse en de nieuwe toeslag in functie van de CO₂-emissieklasse.

Voor emissievrije vrachtwagens blijft de tijdelijke en afbouwende vrijstelling van de betalingsverplichting behouden zoals ze door het programmadecreet bij de begroting 2024 werd ingevoerd: dat wil zeggen dat de externekostenheffing voor emissievrije vrachtwagens ook nul blijft tot 31 december 2029.

Daarnaast wordt het tijdstip van de indexering verschoven van 1 juli naar 1 januari. De huidige indexering op 1 juli valt midden in het boekjaar, terwijl prijs-onderhandelingen in de transportsector vaak plaatsvinden rond de jaarwisseling. De huidige timing maakt het moeilijk om tijdens die onderhandelingen een volledig en accuraat kostenplaatje te presenteren. Om die reden wordt de indexeringsdatum verplaatst van 1 juli naar 1 januari, wat ook in lijn is met de Waalse praktijk. Deze verschuiving van de indexering van de kilometerheffing naar 1 januari is een logische, haalbare en sectorvriendelijke maatregel. Om te vermijden dat deze wijziging ertoe zou leiden dat er twee indexeringen kort op elkaar zouden volgen, zal er geen indexering plaatsvinden in 2026. De eerstvolgende indexering zal gebeuren op 1 januari 2027.

Artikel 5

Dit artikel voegt de verplichting van de houder van het voertuig om de CO₂-emissieklasse van het voertuig door te geven aan de dienst aanbieder of hoofddienst aanbieder toe in de Vlaamse Codex Fiscaliteit.

Verder wordt het vermoeden ingevoegd dat bij onvoldoende bewijs van de CO₂-emissieklasse, het voertuig wordt gelijkgesteld met een voertuig van CO₂-emissieklasse 1.

Artikel 6

Dit artikel voegt vervalsing van voertuigdocumenten om de CO₂-emissieklasse te bepalen toe aan de overtredingen in artikel 3.18.0.0.1 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit.

Artikel 7

Dit artikel voegt aan artikel 6 van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband, de verplichting toe dat de dienstverleningsovereenkomst ook de CO₂-emissieklasse van het voertuig moet bevatten.

Artikel 8

In dit artikel wordt de inwerkingtreding van het decreet vastgelegd op 1 juli 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Mathias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand,
Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER

BIJLAGE BIJ DE MEMORIE VAN TOELICHTING:
gedeeltelijke omzettingstabel richtlijn 2022/362

Bijlage: gedeeltelijke omzettingstabel Richtlijn 2022/362

Artikel, lid of onderdeel Richtlijn 2022/362	Omzettingsbepaling in decreet	Artikel, lid of onderdeel decreet	Omgezette bepaling van de Richtlijn 2022/362
Artikel 1, punt 1	Geen om te zetten bepaling	Artikel 1	nvt
Artikel 1, punt 2	Vereist geen omzetting	Artikel 2	nvt
Artikel 1, punt 3	Vereist geen omzetting	Artikel 3	Artikel 1, punt 11
Artikel 1, punt 4	Vereist geen omzetting	Artikel 4	Artikel 1, punt 11
Artikel 1, punt 5	Vereist geen omzetting	Artikel 5	Artikel 1, punt 11
Artikel 1, punt 6	Vereist geen omzetting	Artikel 6	Artikel 1, punt 11
Artikel 1, punt 7	Vereist geen omzetting	Artikel 7	Artikel 1, punt 11
Artikel 1, punt 8	Vereist geen omzetting	Artikel 8	nvt
Artikel 1, punt 9	Vereist geen omzetting		
Artikel 1, punt 10	Vereist geen omzetting		
Artikel 1, punt 11	Artikel 3-7		

Artikel, lid of onderdeel Richtlijn 2022/362	Omzettingsbepaling in decreet	Artikel, lid of onderdeel decreet	Omgezette bepaling van de Richtlijn 2022/362
Artikel 1, punt 12	Vereist geen omzetting		
Artikel 1, punt 13	Vereist geen omzetting		
Artikel 1, punt 14	Werd reeds omgezet		
Artikel 1, punt 15	Vereist geen omzetting		
Artikel 1, punt 16	Vereist geen omzetting		
Artikel 1, punt 17	Vereist geen omzetting		
Artikel 1, punt 18	Vereist geen omzetting		
Artikel 1, punt 19	Vereist geen omzetting		
Artikel 1, punt 20	Vereist geen omzetting		
Artikel 1, punt 21	Vereist geen omzetting		
Artikel 2	Vereist geen omzetting		

Artikel, lid of onderdeel Richtlijn 2022/362	Omzettings-bepaling in decreet	Artikel, lid of onderdeel decreet	Omgezette bepaling van de Richtlijn 2022/362
Artikel 3	Vereist geen omzetting		
Artikel 4	Vereist geen omzetting		
Artikel 5	Vereist geen omzetting		
Artikel 6	Vereist geen omzetting		

VOORONTWERP VAN DECREET



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

Op voorstel van de Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Aan artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, vervangen bij het decreet van 3 juli 2015 en gewijzigd bij het decreet van 3 mei 2024, worden een punt 8° en een punt 9° toegevoegd, die luiden als volgt:

“8° emissiearm voertuig: een voertuig dat beantwoordt aan de voorwaarden, vermeld in artikel 3, punt 12, van verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad;

9° CO2-emissieklasse: de CO2-emissieklasse, vermeld in bijlage III quater van Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de volgende vijf CO2-emissieklassen:

- a) CO2-emissieklasse 1: voertuigen die niet tot de CO2-emissieklassen 2 tot 5 behoren;
- b) CO2-emissieklasse 2: voertuigen van de subgroep voertuigen sg die voor het eerst zijn geregistreerd in de rapporteringsperiode van jaar Y met CO2-emissies van meer dan 5% lager dan het emissiereductietraject voor

- de rapporteringsperiode van jaar Y en de subgroep voertuigen sg, maar die niet onder CO₂-emissieklassen 3 tot 5 vallen;
- c) CO₂-emissieklasse 3: voertuigen van de subgroep voertuigen sg die voor het eerst zijn geregistreerd in de rapporteringsperiode van jaar Y met CO₂-emissies van meer dan 8% lager dan het emissiereductietraject voor de rapporteringsperiode van jaar Y en de subgroep voertuigen sg, maar die niet onder CO₂-emissieklassen 4 of 5 vallen;
- d) CO₂-emissieklasse 4: emissiearme voertuigen;
- e) CO₂-emissieklasse 5: emissievrije voertuigen.”.

Art. 3. In artikel 2.4.4.0.2 van dezelfde codex, vervangen bij het decreet van 3 juli 2015 en het laatst gewijzigd bij het decreet van 20 december 2024, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt punt 8° vervangen door wat volgt:

“8° Ex = toeslag in functie van de externe kosten die het voertuig heeft veroorzaakt, in functie van de hoogte van de CO₂-emissieklasse en de EURO-emissieklasse, gedifferentieerd volgens de volgende tabel:

		maximaal toegestane totaalgewicht		
		hoger dan 3,5 ton en lager dan 12 ton	hoger dan of gelijk aan 12 ton en niet hoger dan of gelijk aan 32 ton	hoger dan 32 ton
CO ₂ -emissieklasse 1	Euro 0	12,2	14,2	15,7
	Euro I	11,7	13,5	14,9
	Euro II	11,7	13,5	14,9
	Euro III	9,7	11,5	12,9
	Euro IV	6,5	8,1	9,6
	Euro V	5,3	6,9	8,4
	Euro VI	4,3	5,9	7,4
CO ₂ -emissieklasse 2		4,1	5,7	7,1
CO ₂ -emissieklasse 3		4,0	5,4	6,8
CO ₂ -emissieklasse 4		2,8	3,6	4,3
CO ₂ -emissieklasse 5		1,2	1,2	1,2

”;

2° het derde lid wordt vervangen door wat volgt:

“Het tarief T_z, vermeld in het eerste lid, wordt met ingang van 1 januari 2027 op 1 januari van elk jaar geïndexeerd met behulp van de coëfficiënt die wordt verkregen door het algemene indexcijfer van de consumptieprijs van het Rijk, voor de maand augustus van het lopende jaar te delen door het algemene indexcijfer van de consumptieprijs van het Rijk voor de maand april van het jaar 2016. Daarbij worden de volgende afrondingen toegepast:

- 1° de coëfficiënt wordt afgerond op het hogere of lagere tienduizendste naargelang het cijfer van de honderdduizendsten al dan niet vijf bereikt;
- 2° na de toepassing van de coëfficiënt wordt het verkregen bedrag afgerond op het hogere of lagere tiende van een eurocent naargelang het cijfer van het honderdste van de eurocent al dan niet vijf bereikt.”.

Art. 4. In artikel 3.3.1.0.11, §1, van dezelfde codex, ingevoegd bij het decreet van 3 juli 2015 en gewijzigd bij het decreet van 3 mei 2024, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid wordt tussen het woord “totaalgewicht” en het woord “en” de zinsnede “, de CO2-emissieklasse” ingevoegd;

2° het vierde en het vijfde lid worden vervangen door wat volgt:

“Als er geen afdoend bewijs is van de EURO-emissieklasse van het voertuig, wordt het voertuig geacht te behoren tot de categorie ‘Euro 0’, vermeld in de tabellen, opgenomen in artikel 2.4.4.0.2, eerste lid, 5° en 8°. Als er geen afdoend bewijs is van de CO2-emissieklasse van het voertuig, wordt het voertuig geacht te behoren tot de categorie ‘CO2-emissieklasse 1’, vermeld in de tabel die is opgenomen in artikel 2.4.4.0.2, eerste lid, 8°.

De vermoedens, vermeld in het derde, vierde en vijfde lid, worden toegepast tot die met afdoend bewijs worden weerlegd. Dat bewijs heeft evenwel geen invloed op de heffingen die verschuldigd zijn voor kilometers die zijn afgelegd vóór de dienstaanbieder of de hoofddienstaanbieder de gegevens uit het voorgelegde bewijsstuk heeft geverifieerd.”.

Art. 5. In artikel 3.18.0.0.1, §4/1, vierde lid, van dezelfde codex, ingevoegd bij het decreet van 22 december 2017 en gewijzigd bij het decreet van 3 mei 2024, wordt tussen het woord “totaalgewicht” en de woorden “en de euro-emissieklasse” de zinsnede “, de CO2-emissieklasse” ingevoegd.

Art. 6. In artikel 6, §2, eerste lid, 2°, van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband wordt tussen het woord “totaalgewicht” en de woorden “en de EURO-emissieklasse” de zinsnede “, de CO2-emissieklasse” ingevoegd.

Art. 7. Dit decreet treedt in werking op 1 juli 2026.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend
Erfgoed en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER

ADVIES VAN DE MOBILITEITSRAAD VAN VLAANDEREN



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 Programmadecreet 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 Rouveroj
voorzitter

Inhoud

Advies	22
Kilometerheffing vrachtwagens - CO ₂ -heffing	22

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-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 duurzame 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.

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN



CO₂-COMPONENT KILOMETERHEFFING VRACHT- WAGENS



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	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 CO ₂ -emissies	
Adviesvrager	Annick De Ridder - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport	
Ontvangst adviesvraag	3 november 2025	
Decretale opdracht	SERV-decreet 7 mei 2004 art. 20 (SAR-functie)	
Goedkeuring raad	17 november 2025	
Contactpersoon	Julien Matheys	jmatheys@serv.be

Ontwerp van decreet wat betreft de invoering van een heffing voor CO₂-emissies van vrachtwagens

Mevrouw de minister

Op 3 november ontving de SERV uw adviesvraag met betrekking tot het 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. Dit ontwerp van decreet bevat geen inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van de tekst die met betrekking tot deze wijziging was opgenomen in het principiële goedgekeurde voorontwerp van Programmadedcreet 2026. Daarom verwijst de SERV naar het op 15 oktober 2025 uitgebrachte advies met betrekking tot het voorontwerp van Programmadedcreet 2026, in het bijzonder naar de reactie op Hoofdstuk 3, Afdeling 6 van dat voorontwerp, m.n.:

“Op zich heeft de SERV geen bezwaar tegen het principe van een emissiegedifferentieerde heffing – deze is logisch en verdedigbaar. Maar het is wel problematisch dat dit opnieuw gepaard gaat met een verhoging van de kilometerheffing. Dit is alweer een extra belasting enkel gedragen door de transportsector, zonder dat er iets concreets voor deze sector tegenover staat. De SERV vraagt dat deze verhoging van de kilometerheffing opnieuw heroverwogen wordt.”

Hoogachtend

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

Stijn Gryp
voorzitter

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 78.509/3
van 18 december 2025

over

een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘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’

Op 20 november 2025 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ‘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’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 9 december 2025. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Yves DEPOORTER, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Kristine BAMS, eerste auditeur-afdelingshoofd.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 18 december 2025.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Zoals uit het opschrift ervan blijkt, strekt het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet van het Vlaamse Gewest ten eerste tot wijziging van de regeling van de kilometerheffing in de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de invoering van een externekostenheffing voor de kosten veroorzaakt door CO2-emissies (artikelen 2 tot 5 van het voorontwerp). Daartoe wordt tevens het decreet van 3 juli 2015 ‘tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband’ gewijzigd (artikel 6).

Luidens artikel 7 treedt het aan te nemen decreet in werking op 1 juli 2026.

VORMVEREISTEN

3. De kilometerheffing bestaat uit twee componenten: de infrastructuurheffing en de heffing voor de externe kosten, waarvan die tweede thans wordt gewijzigd.

Gelet op de infrastructuurheffing als onderdeel van de kilometerheffing, is aan de gemachtigde gevraagd of het voorontwerp reeds werd meegedeeld aan de Europese Commissie in toepassing van artikel 7^{nonies}, lid 1, van richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 ‘betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen’. De gemachtigde antwoordde hierop als volgt:

“Op basis van informele afstemming heeft de Europese Commissie aangegeven dat de introductie van een heffing voor externe kosten gemeld dient te worden op grond van artikel 7 *nonies*, lid 3. Hoewel deze bepaling geen specifieke termijn voorschrijft, acht de Europese Commissie een periode van twee maanden redelijk om de ontvangen informatie te beoordelen. We zullen deze termijn van twee maanden respecteren en de notificatie minstens twee maanden voor de inwerkingtreding van de wijziging aan de Europese Commissie bezorgen.”

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

ALGEMENE OPMERKING

4. Naar luid van de memorie van toelichting gebeurt de aanvulling van de externekostenheffing met de CO₂-emissieklasse in overeenstemming met voormelde richtlijn 1999/62/EG, zoals gewijzigd bij richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 ‘tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen’. Hierover om nadere toelichting gevraagd, antwoordde de gemachtigde het volgende:

“Door Richtlijn (EU) 2022/362 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen werd de differentiatie of heffing voor kosten veroorzaakt door CO₂-emissies ingevoerd.

De volgende punten uit de herziene Richtlijn 1999/62/EG zijn relevant voor de invoering van de CO₂-heffing:

Artikel 7 *octies bis* bepaalt dat lidstaten de infrastructuurheffing moeten differentiëren op basis van de CO₂-emissies. Lid 5 van dat artikel bepaalt dat – in afwijking van lid 1 – lidstaten kunnen besluiten de verplichting de infrastructuurheffing te differentiëren overeenkomstig lid 2 niet toe te passen, indien een externekostenheffing voor CO₂-emissies wordt aangerekend en gedifferentieerd op basis van de referentiewaarden van de externekostenheffing voor CO₂-emissies in bijlage III *quater*.

Zie ook overweging (25) van Richtlijn (EU) 2022/362: ‘Als stimulans om tot een schoner wagenpark van zware bedrijfsvoertuigen te komen, moet voor die voertuigen de differentiatie van de infrastructuurheffingen en gebruiksrechten op basis van hun CO₂-emissies verplicht worden, tenzij er een externekostenheffing voor CO₂-emissies wordt toegepast.’

Volgens artikel 7 *quater*, lid 1 kunnen lidstaten beslissen om slechts een percentage van die referentiewaarden opgenomen in bijlage III *quater* in rekening te brengen:

‘Indien een externekostenheffing wordt toegepast op zware bedrijfsvoertuigen, differentiëren de lidstaten de heffing en wordt die vastgesteld overeenkomstig de in bijlage III *bis* bedoelde minimumeisen en methoden en met inachtneming van de in de bijlagen III *ter* en III *quater* opgenomen referentiewaarden. De lidstaten kunnen ervoor kiezen slechts een percentage van die kosten in rekening te brengen.’

Volgens artikel 4 van Richtlijn (EU) 2022/362 moesten lidstaten uiterlijk op 25 maart 2024 de nodige wetten en bestuursmaatregelen invoeren om aan deze richtlijn te voldoen. Vlaanderen heeft echter gebruikgemaakt van de mogelijkheid tot uitstel van de verplichting rond het invoeren van een CO₂-heffing. Dit gebeurde op basis van artikel 7, lid 7 en lid 8, van de herziene Richtlijn 1999/62/EG voor bestaande tolsystemen met een concessie- of langetermijnovereenkomst, in dit geval de DBFMO-overeenkomst die Viapass namens de drie gewesten en SOFICO afsloot met de Single Service Provider Satellic.”

De gemachtigde voegde daar nog een omzettingstabel aan toe, waaruit evenzeer blijkt dat de ontworpen regeling een gedeeltelijke omzetting vormt van richtlijn 1999/62/EG, zoals gewijzigd bij richtlijn (EU) 2022/362. Er dient dan ook een nieuw artikel 2 te worden ingevoegd, waarin wordt bepaald dat het voorliggende voorontwerp de gedeeltelijke omzetting vormt van richtlijn (EU) 2022/362.² De daarop volgende artikelen van het voorontwerp dienen te worden vernummerd.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

5. Artikel 2 van het voorontwerp vult artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 aan met een punt 9° dat de definitie bevat van het begrip “CO2-emissieklasse”. In die definitie worden de termen “subgroep voertuigen sg” en “emissiereductietraject” gehanteerd, zonder dat op haar beurt in die bepaling een definitie van die termen is opgenomen. Die termen worden evenwel gedefinieerd in artikel 2, lid 1, punt 34) respectievelijk punt 37), van richtlijn 1999/62/EG. Omwille van de omzetting van die richtlijn in de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, dient ook een definitie van die termen in de tekst van het voorontwerp te worden opgenomen.

Artikel 4, 1°, en artikel 6

6. Artikel 4, 1°, van het voorontwerp voegt aan artikel 3.3.1.0.11, § 1, tweede lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 de verplichting toe om tevens de CO2-emissieklasse van het voertuig door te geven aan de dienaar aanbieder of de hoofddienaar aanbieder. Die verplichting wordt opgelegd aan de houder van het voertuig die de dienaar aanbieder of hoofddienaar aanbieder verzoekt om een dienstverleningsovereenkomst te sluiten. Uit de wijziging bij artikel 6 van het voorontwerp volgt dat ook de dienstverleningsovereenkomst de CO2-emissieklasse moet bevatten.

Aldus voert artikel 4, 1°, van het voorontwerp een verplichting in bij het sluiten van een dienstverleningsovereenkomst en bepaalt artikel 6 van het voorontwerp de inhoud van die overeenkomst.

Gelet op de inwerkingtredingsdatum van het aan te nemen decreet van 1 juli 2026 (artikel 7 van het voorontwerp), werd aan de gemachtigde gevraagd of de voormelde verplichting van toepassing is op dienstverleningsovereenkomsten die vanaf die datum worden gesloten of ook op reeds bestaande dienstverleningsovereenkomsten. De gemachtigde lichtte het toepassingsgebied toe als volgt:

“Het voorgestelde vierde lid van artikel 3.3.1.0.11, §1, VCF fungeert als een incentive om de juiste CO2-emissieklasse te rapporteren in bestaande

² *Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, Raad van State, 2008, aanbeveling 94.1 en formule F 4-1-2-1 (te raadplegen op www.raadvst-consetat.be).

dienstverleningsovereenkomsten. Voertuigen waarvoor geen bewijs geleverd is of kan worden, worden geacht te behoren tot categorie ‘CO2-emissieklasse 1’.

Naar schatting behoort momenteel ongeveer 85% van de vrachtwagens die onder de kilometerheffing vallen tot CO2-emissieklasse 1. Voertuigen die vóór juli 2019 zijn geregistreerd, worden eveneens automatisch ingedeeld in CO2-emissieklasse 1. Voor het merendeel van de voertuigen heeft het ontbreken van een bewijs van CO2-emissieklasse op dit moment dus geen financiële gevolgen, aangezien deze voertuigen volgens het ontworpen vierde lid van artikel 3.3.1.0.11, §1 in CO2-emissieklasse 1 worden geplaatst.

Door de Europese verplichting tot interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen is het tevens mogelijk om via één overeenkomst en één OBU in meerdere EU-lidstaten tol te betalen. Verschillende landen, waaronder Duitsland, Denemarken, Oostenrijk, Tsjechië en Hongarije, maken al gebruik van een systeem waarbij tol wordt geheven op basis van CO2-emissieklassen. Voor veel vrachtwagens verandert er weinig, omdat zij al beschikken over een dienstverleningsovereenkomst die de CO2-emissieklasse vermeldt voor het gebruik in deze landen. De classificatie in CO2-emissieklassen is gebaseerd op een Europese Richtlijn en is daardoor uniform en direct toepasbaar binnen het Vlaamse Gewest.

Emissievrije vrachtwagens, die tot CO2-emissieklasse 5 behoren, zijn momenteel al geregistreerd bij de dienstverleners die in Vlaanderen (of België) actief zijn. Sinds januari 2024 vallen deze vrachtwagens onder een tijdelijke vrijstelling van kilometerheffing; ze moeten hiervoor beschikken over een OBU en gekend zijn als emissievrije vrachtwagen.

Voor de meeste vrachtwagens en dienstverleningsovereenkomsten verandert er dus niets; een extra verplichting is niet nodig. Viapass zal, o.a. via hun website, in de nodige communicatie over de wijziging voorzien en een rekentool aanbieden om eenvoudig de CO2-emissieklasse van een voertuig te bepalen (dergelijke tool is vandaag al online terug te vinden op andere, ook Nederlandstalige, websites die actief zijn binnen tolheffing in Europa). Zo kunnen transporteurs zelf vaststellen of het doorgeven van de bewijsstukken voor hun CO2-emissieklasse voordeel oplevert.”

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Yves DEPOORTER

Jeroen VAN NIEUWENHOVE

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

Op voorstel van de Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Dit decreet voorziet in de gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2022/362 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen.

Art. 3. Aan artikel 1.1.0.0.2, vijfde lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, vervangen bij het decreet van 3 juli 2015 en gewijzigd bij het decreet van 3 mei 2024, worden een punt 8° en 9° toegevoegd, die luiden als volgt:

- “8° emissiearm voertuig: een voertuig dat beantwoordt aan de voorwaarden, vermeld in artikel 3, punt 12, van verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad;
- 9° CO₂-emissieklasse: de CO₂-emissieklasse, vermeld in artikel 7 octies bis en bijlage III quater van richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de volgende vijf CO₂-emissieklassen:
- a) CO₂-emissieklasse 1: voertuigen die niet tot de CO₂-emissieklasse 2 tot en met 5 behoren;
 - b) CO₂-emissieklasse 2: voertuigen van de subgroep voertuigen sg die voor het eerst zijn geregistreerd in de rapporteringsperiode van jaar Y met CO₂-emissies van meer dan 5 procent lager dan het emissiereductietraject voor de rapporteringsperiode van jaar Y en de subgroep voertuigen sg, maar die niet onder CO₂-emissieklasse 3 tot en met 5 vallen;
 - c) CO₂-emissieklasse 3: voertuigen van de subgroep voertuigen sg die voor het eerst zijn geregistreerd in de rapporteringsperiode van jaar Y met CO₂-emissies van meer dan 8 procent lager dan het emissiereductietraject voor de rapporteringsperiode van jaar Y en de subgroep voertuigen sg, maar die niet onder CO₂-emissieklasse 4 of 5 vallen;
 - d) CO₂-emissieklasse 4: emissiearme voertuigen;
 - e) CO₂-emissieklasse 5: emissievrije voertuigen.”

Art. 4. In artikel 2.4.4.0.2 van dezelfde codex, vervangen bij het decreet van 3 juli 2015 en het laatst gewijzigd bij het decreet van 20 december 2024, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt punt 8° vervangen door wat volgt:

“8° Ex = toeslag in functie van de externe kosten die het voertuig heeft veroorzaakt, in functie van de hoogte van de CO₂-emissieklasse en de EURO-emissieklasse, gedifferentieerd volgens de volgende tabel:

		maximaal toegestane totaalgewicht		
		hoger dan 3,5 ton en lager dan 12 ton	hoger dan of gelijk aan 12 ton en niet hoger dan of gelijk aan 32 ton	hoger dan 32 ton
CO ₂ -emissieklasse 1	euro 0	12,2	14,2	15,7
	euro I	11,7	13,5	14,9
	euro II	11,7	13,5	14,9
	euro III	9,7	11,5	12,9
	euro IV	6,5	8,1	9,6
	euro V	5,3	6,9	8,4
	euro VI	4,3	5,9	7,4
CO ₂ -emissieklasse 2		4,1	5,7	7,1
CO ₂ -emissieklasse 3		4,0	5,4	6,8
CO ₂ -emissieklasse 4		2,8	3,6	4,3
CO ₂ -emissieklasse 5		1,2	1,2	1,2

”;

2° het derde lid wordt vervangen door wat volgt:

“Het tarief T_z, vermeld in het eerste lid, wordt met ingang van 1 januari 2027 op 1 januari van elk jaar geïndexeerd met behulp van de coëfficiënt die wordt verkregen door het algemene indexcijfer van de consumptieprijzen van het Rijk, voor de maand augustus van het voorgaande jaar te delen door het algemene indexcijfer van de consumptieprijzen van het Rijk voor de maand april van het jaar 2016. Daarbij worden de volgende afrondingen toegepast:

- 1° de coëfficiënt wordt afgerond op het hogere of lagere tienduizendste naargelang het cijfer van de honderdduizendsten al dan niet vijf bereikt;
- 2° na de toepassing van de coëfficiënt wordt het verkregen bedrag afgerond op het hogere of lagere tiende van een eurocent naargelang het cijfer van het honderdste van de eurocent al dan niet vijf bereikt.”.

Art. 5. In artikel 3.3.1.0.11, §1, van dezelfde codex, ingevoegd bij het decreet van 3 juli 2015 en gewijzigd bij het decreet van 3 mei 2024, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid wordt tussen het woord “totaalgewicht” en het woord “en” de zinsnede “, de CO₂-emissieklasse” ingevoegd;

2° het vierde en het vijfde lid worden vervangen door wat volgt:

“Als er geen afdoend bewijs is van de EURO-emissieklasse van het voertuig, wordt het voertuig geacht te behoren tot de categorie ‘euro 0’, vermeld in

de tabellen, opgenomen in artikel 2.4.4.0.2, eerste lid, 5° en 8°. Als er geen afdoend bewijs is van de CO₂-emissieklasse van het voertuig, wordt het voertuig geacht te behoren tot de categorie 'CO₂-emissieklasse 1', vermeld in de tabel die is opgenomen in artikel 2.4.4.0.2, eerste lid, 8°.

De vermoedens, vermeld in het derde, vierde en vijfde lid, worden toegepast tot die met afdoend bewijs worden weerlegd. Dat bewijs heeft evenwel geen invloed op de heffingen die verschuldigd zijn voor kilometers die zijn afgelegd vóór de dienst aanbieder of de hoofddienst aanbieder de gegevens uit het voorgelegde bewijsstuk heeft geverifieerd.”.

Art. 6. In artikel 3.18.0.0.1, §4/1, vierde lid, van dezelfde codex, ingevoegd bij het decreet van 22 december 2017 en gewijzigd bij het decreet van 3 mei 2024, wordt tussen het woord “totaalgewicht” en de woorden “en de euro-emissieklasse” de zinsnede “, de CO₂-emissieklasse” ingevoegd.

Art. 7. In artikel 6, §2, eerste lid, 2°, van het decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van de heffing van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband wordt tussen het woord “totaalgewicht” en de woorden “en de EURO-emissieklasse” de zinsnede “, de CO₂-emissieklasse” ingevoegd.

Art. 8. Dit decreet treedt in werking op 1 juli 2026.

Brussel, 13 februari 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand,
Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER