

701 (2025-2026) – Nr. 6
ingediend op 27 mei 2026 (2025-2026)

Reflectienota

van Bart Claes, Sarah T'Joens, Frédéric Erens,
Carmen Ryheul, Wim Verheyden en Chris Janssens

op 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

1. Situering

Deze reflectienota beoordeelt of dit ontwerp van decreet (*Parl.St.* VI.Parl. 2025-26, nr. 701/1), dat een CO₂-component toevoegt aan de kilometerheffing voor vrachtwagens, de doelstellingen bereikt die de Vlaamse Regering eraan verbindt. Daarbij staat ter discussie of de maatregel effectief bijdraagt aan een duurzamer goederentransport, dan wel of zij in de eerste plaats een belastingverhoging vormt die gedragen moet worden door een sector die al decennia onder buitengewone druk staat. De nota put daartoe uit de adviezen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en de Raad van State (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2025-26, nr. 701/1), en ook uit de inbreng van sectororganisaties en onderzoekers tijdens de parlementaire hoorzitting (*Parl.St.* VI.Parl. 2025-26, nr. 701/3).

2. Inhoud en onbenutte beleidsruimte

Het ontwerp van decreet voegt een CO₂-emissieklasse toe aan de externekosten-toeslag van de kilometerheffing. Voertuigen worden ingedeeld in vijf klassen, waarbij klasse I de meest vervuilende voertuigen omvat en klasse V de zogenaamd volledig emissievrije. De maatregel strekt tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2022/362 en treedt in werking op 1 juli 2026.

Cruciaal is dat de Raad van State in zijn advies van 18 december 2025 bevestigde dat de Europese richtlijn aan de lidstaten uitdrukkelijk de keuze laat om maar een percentage van de referentiewaarden door te rekenen. Die beleidsruimte werd door de Vlaamse Regering niet benut. Duitsland voorziet een volledige vrijstelling van tolheffing voor zero-emissievrachtwagens tot 2031. Een ander buurland, Nederland, werkt met substantiële kortingen voor elektrische vrachtwagens. Beide landen combineren zogenaamde vergroening met sectorondersteuning, binnen hetzelfde Europese kader. De stelling dat Vlaanderen geen andere keuze of beleidsruimte had, is onjuist. De Vlaamse Regering kiest ervoor om deze CO₂-component zonder gedeeltelijke vermindering door te rekenen, in plaats van de toegelaten beleidsruimte voor een lager percentage te benutten. Van flankerend beleid voor de Vlaamse transportsector is geen sprake.

3. Een sector die al vergroende

Om de impact van dit ontwerp van decreet juist te beoordelen, is het noodzakelijk om de bestaande inspanningen van de transportsector correct te situeren. De memorie van toelichting erkent zelf dat in 2024 al meer dan 92 procent van de tolheffing afkomstig was van vrachtwagens met de recentste EURO-emissieklasse, Euro VI. Cijfers van Transport & Logistiek Vlaanderen tonen dat het aandeel Euro VI-vrachtwagens in de Belgische vloot steeg van 45,73 procent in 2017 naar 94,80 procent vandaag. De sector heeft exact gedaan wat de overheid jarenlang vroeg: investeren in schonere voertuigen.

Het ontwerp van decreet belooft deze inspanningen niet, maar bestraft ze, en is niet technologie-neutraal door de eenzijdig opgelegde elektrificatie. Voor een Euro VI-vrachtwagen in de zwaarste gewichtscategorie stijgt de kost per kilometer met 8,2 eurocent, een stijging van 40 procent op de externekostentoeslag, zoals de MORA vaststelde in haar advies van 7 november 2025. De voertuigen die het meest worden ingezet, zijn precies de voertuigen die nu zwaarder worden belast. Febetra omschreef de maatregel tijdens de hoorzitting dan ook als “een platte belastingverhoging vermomd als milieumaatregel.”

4. Onzekere opbrengsten tegenover zekere lasten

De MORA stelde in haar advies vast dat de geraamde meeropbrengsten van 125 miljoen euro in 2026 en 250 miljoen euro in 2027 gebaseerd zijn op wat de

memorie van toelichting zelf omschrijft als “ruwe schattingen” met aanzienlijke onzekerheidsmarges. Er bestaan geen betrouwbare gegevens over de verdeling van de vrachtwagenvloot naar CO₂-emissieklasse. De overheid weet met andere woorden niet met welke zekerheid zij de geraamde opbrengsten zal realiseren.

De SERV formuleerde in zijn advies van 17 november 2025 een gelijkaardige kritiek. Hij heeft geen principiële bezwaar tegen een emissiegedifferentieerde heffing, maar stelt dat het problematisch is dat de invoering gepaard gaat met een verhoging van de kilometerheffing, zonder dat er concrete flankerende maatregelen voor de transportsector tegenover staan. De raad vraagt de verhoging te heroverwegen. De onzekerheid over de opbrengsten voor de staatskas staat in schril contrast met de zekerheid van de negatieve impact op de transportsector.

5. Een sector die het moeilijk heeft

Deze tariefverhoging wordt opgelegd op een moment van buitengewone druk. In 2025 gingen in België 413 transportondernemingen failliet, een stijging van 34 procent tegenover 2024. Volgens sectorberichtgeving gingen in de eerste vier maanden van 2026 al 301 transportbedrijven failliet. Statbel bevestigt daarnaast dat april 2026 algemeen een stijging van faillissementen in het Vlaamse Gewest liet zien met 12,6 procent tegenover april 2025.

In de Vlaamse transportsector, een KMO-sector bij uitstek, had bijna 80 procent van de failliete ondernemingen maximaal vijf voertuigen. De stijgende transportkosten worden door bedrijven met flinterdunne marges niet geabsorbeerd maar doorgerekend. Deze CO₂-heffing is bijgevolg ook een indirecte belasting op elke Vlaming die boodschappen koopt, een woning bouwt of een pakje ontvangt.

6. Opbrengsten zonder doelbestemming en concrete alternatieven

Een structureel probleem bij de kilometerheffing is dat de opbrengsten ervan niet worden geherinvesteerd in de sector. De inkomsten stegen van circa 424 miljoen euro in 2017 naar zo’n 700 miljoen euro in 2025, maar belanden in de algemene middelen. Er zijn onvoldoende vrachtwagenparkings, er is onvoldoende laadinfrastructuur en er is geen structurele ondersteuning bij vlootvernieuwing. De MORA vraagt in haar advies uitdrukkelijk dat de opbrengsten worden gekoppeld aan investeringen in klimaatvriendelijke infrastructuur en ondersteuning van de sector. Ook Transport & Environment bevestigde tijdens de hoorzitting dat de inkomsten van de kilometerheffing moeten terugvloeien via kmo-ondersteuning, laadinfrastructuur en subsidies voor de transitie.

Als de Vlaamse Regering werkelijk prioriteit geeft aan CO₂-reductie in het goederenvervoer, komt het haar toe om de Brusselse Regering ertoe aan te zetten de volledige Brusselse Ring toegankelijk te maken voor grensoverschrijdend 44 tonvervoer. Zolang het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest dit type transport niet op de volledige Ring toestaat, blijven noord-zuidbewegingen onmogelijk en blijft deze concrete maatregel met onmiddellijke CO₂-winst onbenut.

7. Verschuiving van transitheffing naar belasting op binnenlandse logistiek

Bij de beoordeling van dit ontwerp van decreet moet ook rekening worden gehouden met de evolutie van de kilometerheffing sinds haar invoering in 2016. De maatregel werd destijds politiek verantwoord als een systeem waarbij voornamelijk buitenlandse transittransporten zouden bijdragen aan de kosten van het weggebruik in Vlaanderen. In de praktijk is de kilometerheffing echter stelselmatig uitgebreid van voornamelijk autosnelwegen naar een veel ruimer Vlaams netwerk van gewestwegen en verbindingssassen.

8. Conclusie

Dit ontwerp van decreet beantwoordt niet aan de normen van een coherent beleid. Het legt een bijkomende last op, ook bij de meest geëngageerde bedrijven in de sector, zonder flankerend beleid, zonder geoormerkte bestemming van de opbrengsten en op basis van financiële ramingen die de eigen adviesorganen als onzeker bestempelen. Beleidsruimte werd bij de omzetting niet benut. Buurlanden tonen aan dat een haalbaardere omzetting met sectorondersteuning wel degelijk mogelijk is. De indieners roepen de Vlaamse Regering dan ook op om een beleid te ontwikkelen dat de sector daadwerkelijk begeleidt, de opbrengsten doelgericht inzet en de Europese beleidsruimte voluit benut.

Bart CLAES
Sarah T'JOENS
Frédéric ERENS
Carmen RYHEUL
Wim VERHEYDEN
Chris JANSSENS