

ingediend op **701** (2025-2026) – Nr. 8
2 juni 2026 (2025-2026)

Amendementen

voorgesteld na indiening van het verslag

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

AMENDEMENT NR. 3

**voorgesteld door Bart Claes, Sarah T'Joens, Frédéric Erens,
Carmen Ryheul, Wim Verheyden en Chris Janssens
na indiening van het verslag**

Artikel 6/1 (nieuw)

Een artikel 6/1 invoegen, dat luidt als volgt:

"Art. 6/1. De Vlaamse Regering brengt jaarlijks een verslag uit over de toeslag voor de door het voertuig veroorzaakte kosten van CO₂-emissies. Dit verslag bevat minstens:

- 1° een overzicht van de geraamde en gerealiseerde netto-opbrengsten uit deze toeslag;*
- 2° een overzicht van de investeringen in het Vlaamse mobiliteits- en infrastructuurbeleid, met bijzondere aandacht voor infrastructuur voor goederenvervoer, laadinfrastructuur, multimodale overslag, spoor- en binnenvaart;*
- 3° een analyse van de verhouding tussen de netto-opbrengsten uit de CO₂-toeslag en de investeringen, vermeld in punt 2°;*
- 4° een motivering van de mate waarin deze investeringen bijdragen aan het behoud en de versterking van het draagvlak voor de kilometerheffing en aan de decarbonisering van het goederenvervoer.*

Dit verslag wordt bij de indiening van het ontwerp van decreet houdende de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap aan het Vlaams Parlement bezorgd en openbaar gemaakt."

VERANTWOORDING

Dit amendement streeft naar meer transparantie over de opbrengsten uit de CO₂-toeslag binnen de kilometerheffing. Aangezien deze toeslag bijkomende lasten meebrengt voor het goederenvervoer, is het noodzakelijk dat jaarlijks wordt aangetoond hoe de opbrengsten zich verhouden tot investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor goederenvervoer. Zo kan het Vlaams Parlement opvolgen of deze middelen bijdragen aan de verduurzaming van het goederenvervoer en aan het behoud van het draagvlak voor de kilometerheffing.

**AMENDEMENT NR. 4**

**voorgesteld door Bart Claes, Sarah T'Joens, Frédéric Erens,
Carmen Ryheul, Wim Verheyden en Chris Janssens
na indiening van het verslag**

Artikel 6/2 (nieuw)

Een artikel 6/2 invoegen, dat luidt als volgt:

"Art. 6/2. Bij de uitvoering van dit decreet en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten worden voor de toeslag voor de door het voertuig veroorzaakte kosten van CO₂-emissies geen hogere tarieven, strengere normen, een ruimer geografisch toepassingsgebied of ruimere toepassingsmodaliteiten vastgesteld dan noodzakelijk is voor de omzetting van 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, tenzij daarvoor voorafgaandelijk een uitdrukkelijke decretale machtiging wordt verleend.

Elke wijziging die leidt tot een verhoging van de globale lasten voor de betrokken weggebruikers wordt voorafgegaan door een impactanalyse over de gevolgen voor de Vlaamse transportsector, de concurrentiepositie van Vlaamse ondernemingen en de doorrekening naar de eindconsument. Die impactanalyse wordt ten minste zes weken vóór de inwerkingtreding van de wijziging aan het Vlaams Parlement bezorgd en openbaar gemaakt.”.

VERANTWOORDING

Met het voorliggende amendement wordt het principe van ‘no gold-plating’ decretaal verankerd voor de uitvoering van de CO₂-component in de kilometerheffing.

Het ontwerp van decreet strekt ertoe richtlijn (EU) 2022/362 gedeeltelijk om te zetten. De richtlijn laat lidstaten uitdrukkelijk ruimte om minder dan de maximale referentiewaarden in rekening te brengen: artikel 7quater, lid 1, van de herziene richtlijn 1999/62/EG bepaalt dat lidstaten ervoor kunnen kiezen maar een percentage van de referentiekosten aan te rekenen. Die omzettingenvrijheid mag niet in omgekeerde richting worden aangewend om hogere tarieven, strengere normen of een ruimer toepassingsbereik in te voeren dan de richtlijn vereist of toelaat.

Het amendement breidt de ‘no gold-plating’-norm in vergelijking met de vorige versie uitdrukkelijk uit tot het geografische toepassingsgebied. De richtlijn geeft lidstaten namelijk ook keuzevrijheid over welke wegvakken aan de heffing worden onderworpen. Een uitbreiding van het geografische bereik van de CO₂-component via een louter uitvoeringsbesluit, zonder decretale machtiging, moet evenzeer worden uitgesloten.

Ook het Vlaamse regeerakkoord 2024-2029 (*Parl.St.* VI.Parl. 2024-25, nr. 31/1) stelt dat Vlaanderen bij de omzetting van Europese regelgeving geen hogere standaarden, doelen of normen oplegt dan noodzakelijk, om de Vlaamse economie en concurrentiepositie niet te ondergraven. Dit amendement brengt de uitvoering van het voorliggende ontwerp van decreet in overeenstemming met dat uitgangspunt.

De verplichting tot een impactanalyse wordt in deze versie op twee punten aangescherpt. Ten eerste wordt een minimumtermijn van zes weken vóór de inwerkingtreding ingevoerd. Die termijn sluit aan bij de praktijk die de Europese Commissie zelf hanteert voor kennisgevingsverplichtingen onder de richtlijn, en biedt het Vlaams Parlement de tijd om de analyse te beoordelen vooraleer de wijziging uitwerking krijgt.

Ten tweede wordt de impactanalyse niet alleen aan het parlement bezorgd maar ook openbaar gemaakt. Dat laat toe dat sectorfederaties, transportondernemingen en andere betrokken actoren de analyse kunnen toetsen en hun opmerkingen kenbaar kunnen maken. Beide aanscherpingen samen vermijden dat een impactanalyse wordt gereduceerd tot een louter formele stap zonder effectieve parlementaire of publieke toetsing.

