

Mobilitäts- Memorandum

Update 2026

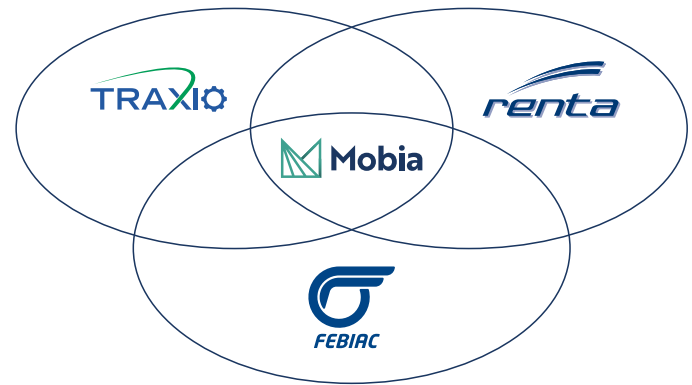
Inhalt

Mobia, Partner der Regierung	5
Unsere Vision von Mobilität	6
Auf dem Weg zu einer emissionsarmen Mobilität	8
Sozialer Kontext	9
Unsere 3 wichtigsten Prioritäten	10
Einige Schlüsselzahlen	17
Themen mit Empfehlungen	15
Kontakte	42

Mobia, Partner der Regierung

Die Mobilitätsverbände FEBIAC, RENTA und TRAXIO bilden eine Allianz unter dem Namen "Mobia". Wir vertreten 10.000 Unternehmen, 160.000 Beschäftigte und eine Wertschöpfung von 11,5 Milliarden Euro, was 2,6 % des BIP entspricht.

Mit diesem Memorandum wenden wir uns an die Politiker, um die Herausforderungen der Mobilität gemeinsam anzugehen. Wir vereinen in geordneter Weise unsere politischen Empfehlungen, aber vor allem wollen wir in einen Dialog eintreten und uns anhören, wie wir selbst als Sektor noch besser zu den Zielen beitragen können in Bezug auf Nachhaltigkeit, reibungslosen Verkehr, Bezahlbarkeit, Verkehrs-sicherheit und Beschäftigung.



Unsere Vision von Mobilität

Benutzerorientierter Ansatz

Mobilität ist ein Recht, das wir verteidigen müssen, ebenso wie das Recht des Bürgers, seine Mobilität sowohl für private als auch für berufliche Zwecke frei und zu bezahlbaren Bedingungen wählen zu können.

Alle Formen der Mobilität, ob aktiv motorisiert, elektrifiziert, vernetzt, automatisiert, individuell oder gemeinsam genutzt, für Personen, Güter oder Dienstleistungen, stehen vor spezifischen Herausforderungen, die sich grundlegend unterscheiden, je nachdem, wann und wo sich jeder Bürger strukturell oder gelegentlich bewegen muss oder wo Güter oder Dienstleistungen geliefert werden müssen.

Bei der Bewältigung dieser Herausforderungen müssen wir für alle Wege offen sein, die dazu beitragen können, die komplexe Aufgabe der nachhaltigen Mobilität mit ihren vielen Unbekannten zu lösen, ohne bestimmte Verkehrsmittel, Technologien oder Kraftstoffe auszuschließen, bevor sie eine Chance hatten, sich zu bewähren.

Die Palette an Nutzerprofilen, Reisemotiven und technischen Lösungen ist sehr groß. Anstatt zu versuchen, eine einzige Technologie vorzuschreiben, sollten wir versuchen, die bestmögliche Übereinstimmung zwischen dem Profil und den Motiven der Nutzer und der Technologie zu finden, die ihren Mobilitätsbedürfnissen und finanziellen Möglichkeiten am besten entspricht.

“Die Digitalisierung und die Koordination der verschiedenen Verkehrsträger sind ebenso wichtig wie ein komfortables und vielfältiges Angebot.”

Wir müssen dafür sorgen, dass die individuelle Mobilität nicht zu einem Privileg von wenigen wird, sondern für möglichst viele Menschen zugänglich bleibt, in welcher Form auch immer.

Jeder Bürger sollte die Freiheit haben, eine Kombination von Verkehrsmitteln nach seinen Wünschen zu nutzen, die so genannte Kombi-Mobilität, obwohl wir uns bewusst sind, dass unter bestimmten Umständen und an bestimmten

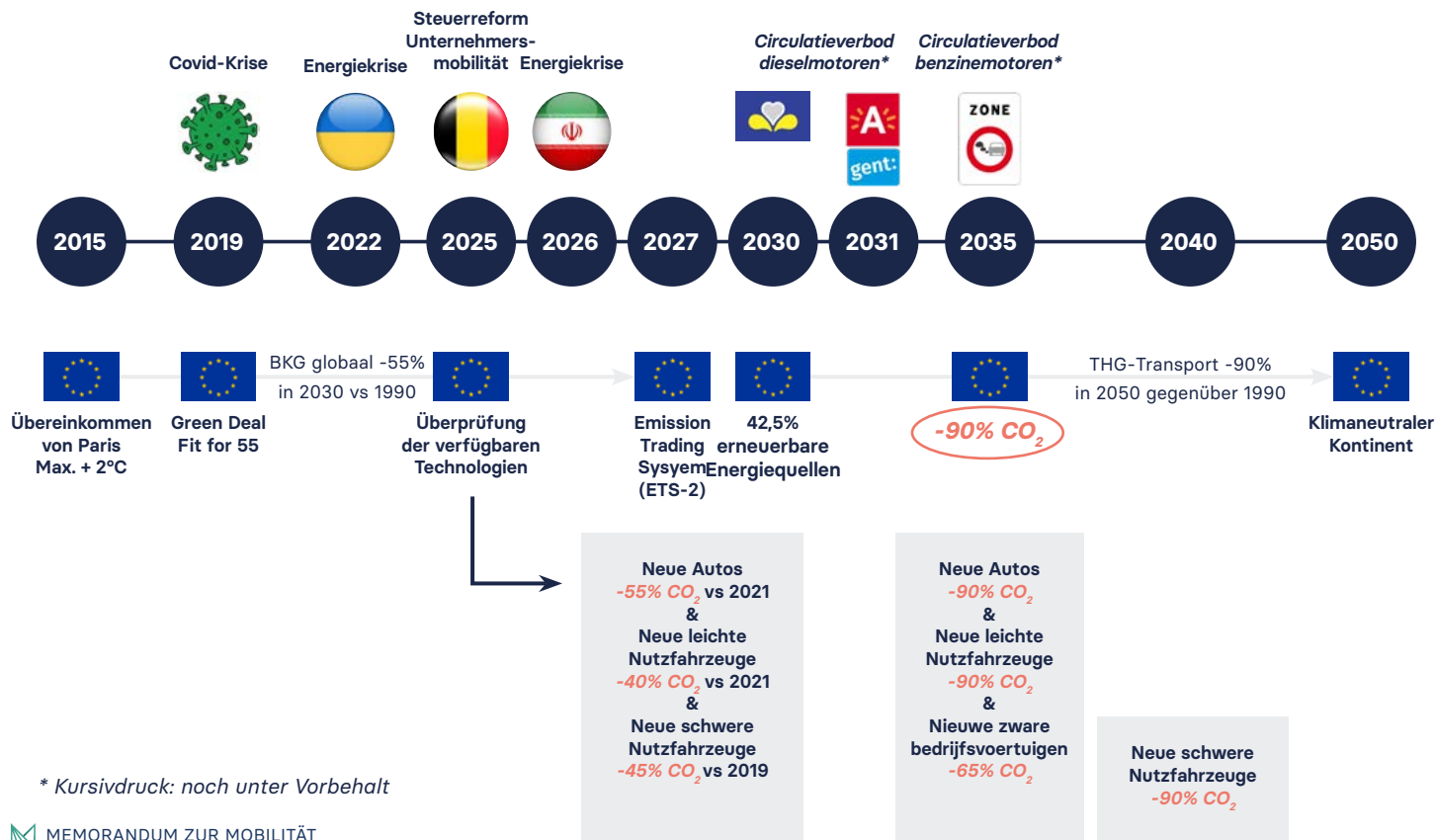
Orten oder für bestimmte Personen oder Zielgruppen gemeinsame Verkehrslösungen besser geeignet sein können. Geteilte Verkehrslösungen müssen daher attraktiver gemacht werden. Digitalisierung und Koordination der verschiedenen Verkehrsträger sind dabei ebenso wichtig wie komfortable und vielfältige Angebote. Gleichzeitig sind wir überzeugt, dass solche Mobilitätsdienstleistungen nur dann eine nachhaltige Zukunft haben, wenn das Geschäftsmodell für alle Beteiligten in der Kette profitabel ist.

Das Aufkommen neuer Technologien sollte nicht zu Mobilitätsarmut führen, indem einigen Menschen die individuelle Mobilität genommen wird. Die individuelle Mobilität, die für möglichst viele Menschen finanziell erreichbar ist, muss erhalten bleiben. In einer Phase der Energiewende müssen wir sicherstellen, dass das Angebot an neueren Fahrzeugen, die bereits strenge Emissions- und Luftqualitätsstandards erfüllen, attraktiv bleibt.

Mobia möchte ein Partner bei der Entwicklung eines staufreien und emissionsarmen Mobilitätssystems sein, das für alle bezahlbar und zugänglich ist, insbesondere durch individuelle multimodale Mobilität.



Auf dem Weg zu einer emissionsarmen Mobilität



Sozialer Kontext

Die für eine nachhaltigere Mobilität erforderliche Energiewende ist eine große gesellschaftliche Herausforderung. Ziel ist es, unsere Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern, erneuerbare Energiequellen zu erschließen und gleichzeitig die Treibhausgasemissionen und die Luftverschmutzung zu reduzieren.

Die Energiewende für eine nachhaltigere Mobilität bringt viele gesellschaftliche Herausforderungen mit sich, darunter:

1. Soziale Gerechtigkeit: Es ist wichtig, sicherzustellen, dass die Energiewende allen zugute kommt und niemanden zurücklässt, insbesondere benachteiligte und gefährdete Gemeinschaften.

2. Beschäftigung: Die Energiewende kann neue Arbeitsplätze schaffen, aber auch einige bestehende Industrien und Arbeitsplätze gefährden, insbesondere im Bereich der fossilen Brennstoffe. Es ist wichtig, diese Veränderungen auf faire und ausgewogene Weise zu bewältigen.

3. Kosten: Die Energiewende kann für Regierungen, Unternehmen und Einzelpersonen mit hohen Anfangskosten verbunden sein. Wir müssen Wege finden, um diesen Übergang gerecht zu finanzieren.

4. Energiesicherheit: Die Energiewende kann sich auf die Energieversorgung eines Landes auswirken, indem sie seine Abhängigkeit von bestimmten Energiequellen oder Energielieferanten verändert. Es ist wichtig, einen schrittweisen und geordneten Übergang zu gewährleisten und Strategien zu entwickeln, die die Risiken der Energiesicherheit beherrschen..

Kurz gesagt, die Energiewende für eine nachhaltigere Mobilität erfordert eine wirksame Planung, Koordinierung und Zusammenarbeit mit verschiedenen Interessengruppen, um einen fairen und gerechten Übergang zu gewährleisten.



Hauptpriorität 1

Modernisierung der Besteuerung für bezahlbare emissionsfreie Mobilität

Die zunehmende Zahl emissionsfreier Fahrzeuge und die Überlastung unserer Straßen erfordern einen moderneren Ansatz bei der **Kraftfahrzeugbesteuerung**.

Einmalige oder jährliche Kfz-Steuern haben wenig Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Die Gesamtsteuerbelastung der Automobilisten ist bereits heute sehr hoch. Wir plädieren dafür, sie nicht weiter ansteigen zu lassen. **Mit der Zeit sollten die bestehenden Steuern durch neue Abgaben ersetzt werden**, an deren Kosten sich alle Nutzer unserer Verkehrsinfrastruktur beteiligen.

Der Schritt zum emissionsfreien Fahren ist für einen durchschnittlichen Autofahrer derzeit noch zu groß. Einige werden eher geneigt sein, ihr derzeitiges, umweltschädlicheres Fahrzeug weiter zu fahren, als auf ein umweltfreundlicheres Fahrzeug umzusteigen. Daher ist es wichtig, die Schwellenwerte für Privatpersonen zu senken und sie im Gegenteil zu ermutigen, die stärksten Verschmutzer, in der Regel die ältesten Fahrzeuge, gegen neuere Technologien einzutauschen.

Es sollten finanzielle und steuerliche Anreize für Einzelpersonen und Unternehmen geschaffen werden, die sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr **mit dem emissionsfreien Fahren beginnen**. Dies gilt sowohl für die Fahrzeuge selbst als auch für die entsprechende Betankungs- oder Ladeinfrastruktur.



Hauptpriorität 2

Alle Register ziehen um den Fuhrpark aufzuladen!

Der Weg zur kohlenstofffreien Mobilität, sei es im Personen- oder im Güterverkehr, führt beim derzeitigen Stand der Technik unvermeidlich über die Elektrifizierung. Dieser Übergang wird sich in den kommenden Jahren in rasantem Tempo vollziehen. Wir fordern daher alle Regionen auf, **den Netzbetreibern die Mittel zu geben, um ihre Infrastruktur** an diese neue Realität anzupassen.

Für die Installateure, die Eigentümer und Verwalter von Parkplätzen und Gebäuden sowie die Betreiber von Ladeinfrastrukturen müssen Hindernisse beseitigt werden, damit sie ihren Teil der Arbeit so gut wie möglich erledigen können. Dies betrifft die Besteuerung, die Genehmigungspolitik und den allgemeinen Rechtsrahmen.

Darüber hinaus ist es äußerst wichtig, dass langfristig jederzeit eine **ausreichende und kohlenstoffarme Stromversorgung gewährleistet ist** und dass wir uns nicht zu sehr von geopolitischen Wendungen abhängig machen.



Hauptpriorität 3

Vorbereitung des Mobilitätssektors auf die Arbeitsplätze von morgen

1. Investitionen in die Aus- und Weiterbildung, um sicherzustellen, dass die Beschäftigten im Mobilitätssektor über die erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse verfügen, um den künftigen Bedarf zu decken.

2. Förderung von Innovation und Forschung mit Universitäten und Forschungszentren, da sich der Mobilitätssektor ständig weiterentwickelt.

3. Förderung von Inklusion und Diversität, nicht nur bei den Menschen, sondern auch bei den Ideen und Perspektiven.

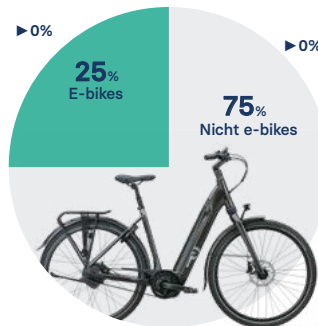
4. Förderung der Nachhaltigkeit, damit der Mobilitätssektor auf diese Herausforderungen vorbereitet ist.



Einige Schlüssel- zahlen

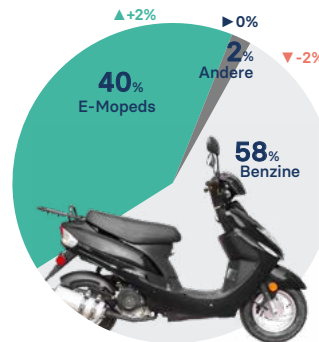
Quellen: Mobia, DIV, Statbel.
Zahlen 2025 (vs 2024).

Park

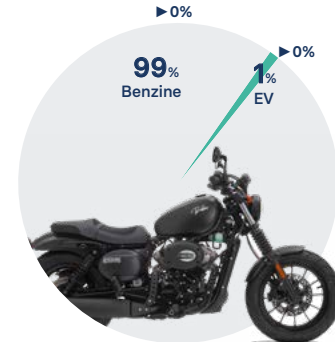


Fahrradpark
8.6 Millionen

Zweiräder

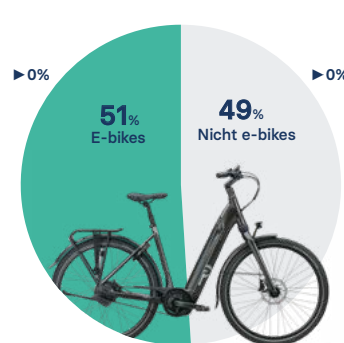


Moped-Park
328.000

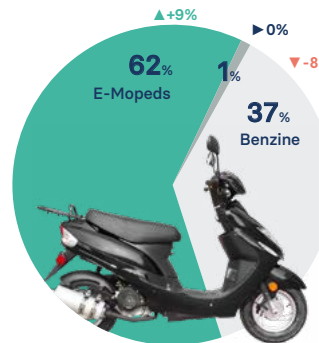


Motorrad-Park
554.000

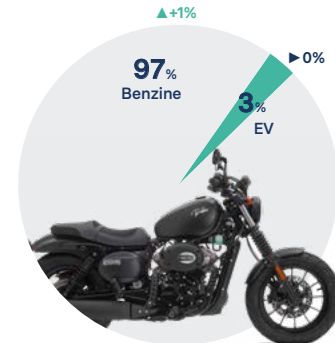
Markt



Neue Fahrräder
579.000

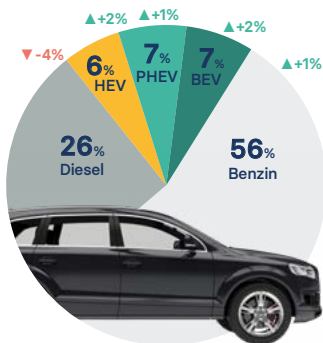


Neue Mopeds
27.000



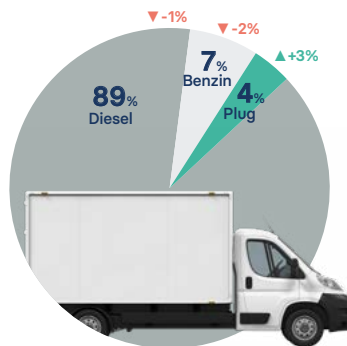
Neue Motorräder
26.000

Autos

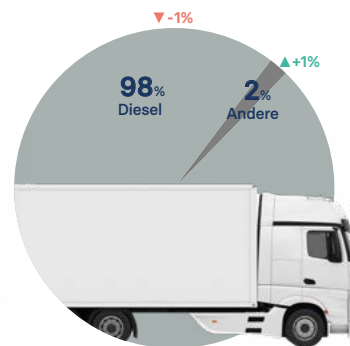


Flotte
6 Millionen
► 0%

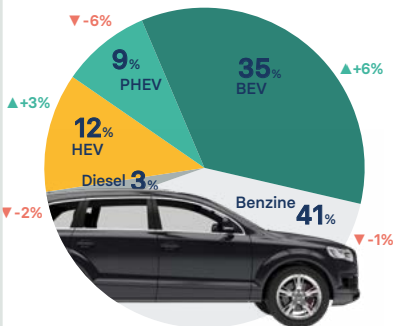
Nutzfahrzeuge



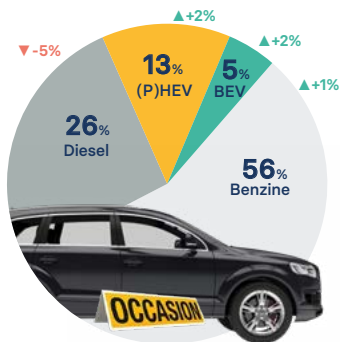
Leichte Nutzfahrzeugflotte
915.000
▲ +2%



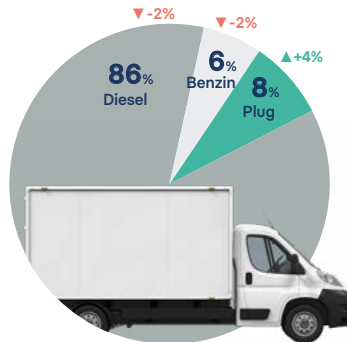
Schwere Nutzfahrzeugflotte
123.000
▼ -2%



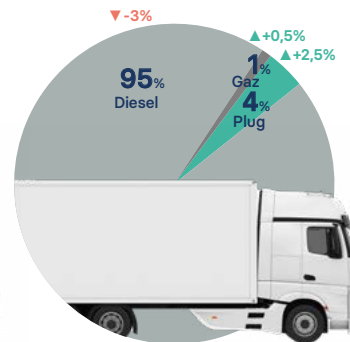
Neue Autos
415.000
▼ -8%



Anlässe
734.000
▲ +1%



Neue leichte Nutsfahrzeuge
71.000
▲ +8%



Neue schwere Nutsfahrzeuge
9.000
► 0%

Themen mit Empfehlungen

NACHHALTIGE MOBILITÄT

18

- Umsetzung von Green Deal & Fit for 55
- Kohlenstoffneutralität
- Kreislaufwirtschaft
- Technologische Neutralität
- Kohlenstoffarme Energiequellen
- Elektrisch aufladbare Fahrzeuge (ECVs)
- Ladeinfrastruktur für leichte Fahrzeuge
- Ladeinfrastruktur für schwere Fahrzeuge
- Alternativ angetriebene Lastkraftwagen und mobile Baumaschinen

BEZAHLBARE MOBILITÄT

27

- Bezahlbare Energiewende
- Zukunftsorientierte Besteuerung

ZUKUNFTSWEISENDER MOBILITÄTSSEKTOR

29

- Beschäftigung und Ausbildung

REIBUNGSLOSE MOBILITÄT

30

- Budget für Mobilität
- (E-)Zweiräder
- MaaS
- Automatisierte und vernetzte Fahrzeuge

SICHERE MOBILITÄT

34

- Sicherheitsmaßnahmen
- Modernisierung des Straßennetzes
- Verkehrsstrafen

SEKTORSPEZIFISCHE THEMEN

37

- Messung von Abgasen
- Technische Kontrolle
- Überprüfung des kommerziellen Kennzeichensystems
- Reibungslosere Abwicklung von Zulassung, Registrierung, Pannenhilfe und Inspektionen

Umsetzung von Green Deal & Fit for 55

Der Verkehr insgesamt ist für 22 % der CO₂-Emissionen in Europa verantwortlich.

2030-Ziele



-55% THG
(vs 1990)



-55% CO₂
(vs 2021)²

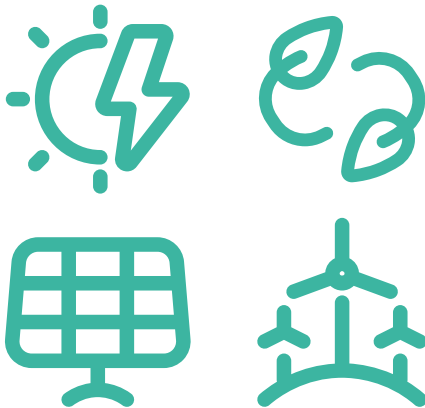
Politische Empfehlungen

- Unser Land muss sich voll und ganz den europäischen Plänen anschließen. Der Zeitplan der EU ist ehrgeizig, aber realisierbar: Die Agenda der Regierungen unseres Landes muss sich daran orientieren und darf ihm nicht vorausseilen; unsere Unternehmen müssen die gleichen Bedingungen vorfinden wie anderswo in der EU, nicht zuletzt, um mit unseren Nachbarn wettbewerbsfähig zu bleiben. Schließlich machen die (Verkehrs-)Märkte nicht an den Landesgrenzen halt.
- Die Regionen und die föderale Regierung müssen mit einer Stimme sprechen und sich auf Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele einigen. Bürger und Unternehmen müssen diese Entscheidungen vorhersehen können: Sie wollen rechtzeitig Klarheit und ein einheitliches Vorgehen. Die Bürger haben Schwierigkeiten mit einem Flickenteppich von Vorschriften, während die Unternehmen Vorhersehbarkeit und Rechtssicherheit brauchen, um die Kontinuität ihrer Tätigkeit zu gewährleisten.

Quelle: Europäische Umweltagentur (EUA)

Kohlenstoff-neutralität

Die Europäische Union will bis 2050 klimaneutral sein.

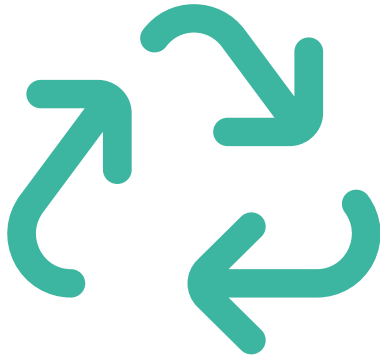


Politische Empfehlungen

- Die Einrichtung einer übergreifenden Beobachtungsstelle, die sich aus den föderalen und regionalen Regierungen und den relevanten zivilgesellschaftlichen Einrichtungen zusammensetzt, um eine nachhaltige und erschwingliche Dekarbonisierung des motorisierten Verkehrs in unserem Land zu überwachen, zu begleiten und zu realisieren.
- Unterstützung der Entwicklung und Vermarktung von kohlenstoffarmen und erneuerbaren Kraftstoffen, um sicherzustellen, dass auch die Fahrzeugflotte zur Erreichung der Klimaziele beiträgt.
- Verstärkter Einsatz von struktureller „hybrider“ Telearbeit, um die strukturelle Stausituation zu verbessern durch die Reduzierung der in der Hauptverkehrszeit gefahrenen Kilometer.
- Einbeziehung des gesamten Lebenszyklus der verschiedenen Verkehrsträger und ihrer Transporteffizienz in die CO₂-Bilanz und den Fahrplan zur klimaneutralen Mobilität.
- Rechtzeitige Festlegung klarer Übergangsregelungen im Einklang mit der EUAgenda.

Kreislauf- Wirtschaft

Die Grundlage für die Kreislaufwirtschaft im Mobilitätssektor wird in den Produkten selbst gelegt. Dies kann jedoch nur der Ausgangspunkt sein.



Politische Empfehlungen

- **Forschungsphase:** Berücksichtigung von 5-Jahres-Entwicklungszyklen bei der Festlegung von Recyclingquoten in diesem Sektor.
- **Entwicklungsphase:** Grundlage für die Regulierung sind Technologien und Materialien, die zu akzeptablen Marktpreisen verfügbar sind und die Netto-Umweltauswirkungen verbessern, ohne die Qualität, Sicherheit oder Haltbarkeit der Fahrzeuge zu beeinträchtigen.
- **Produktionsphase:** Einführung von Quotensystemen, die bei einer Verknappung von Recyclingmaterialien die Verwendung neuer Materialien ermöglichen, um Produktionsstopps in den Fabriken zu vermeiden.
- **Nachmarktphase:** Unterstützung des Marktes für Sekundärmaterialien, damit unsere Sektoren weniger neues Material aus fossilen Quellen auf wirtschaftlich verantwortungsvolle Weise verwenden müssen.
- **Refurbishment:** Fahrzeuge und ihre Antriebe werden nach ihrer ersten Nutzungsphase „aufgearbeitet“, um sie für ein zweites Leben fit zu machen.

Technologische Neutralität

Die technologischen Entscheidungen sollten dem Markt überlassen werden.



Politische Empfehlungen

- Schließen Sie keine relevante Lösung zur Reduzierung von CO₂- und Schadstoffemissionen aus.
- Die Politik sollte sich auf die „Fit For 55“-Ziele konzentrieren, nicht auf die Mittel, um dorthin zu gelangen: schließen Sie keine Technologien aus, die zur Erreichung der Ziele beitragen können (z.B. durch alternative Kraftstoffe, synthetische Kraftstoffe oder Wasserstoff).

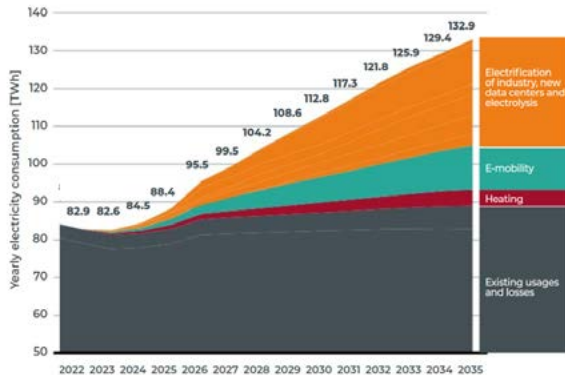
Kohlenstoffarme Energiequellen

Der Gesamtstrombedarf für eine vollelektrische Fahrzeugflotte in Belgien wird auf 37 TWh/Jahr geschätzt.



37 TWh/jaar

=
44 % des jährlichen
Stromverbrauchs



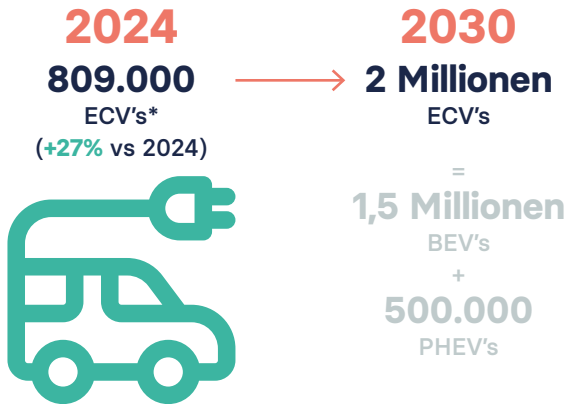
Quelle: Elia Adequacy & Flexibility Study 2035

Politische Empfehlungen

- Ausreichende und bezahlbare Elektrizität für die komfortable und flexible Nutzung von Elektrofahrzeugen in großem Maßstab sowie für die kohlenstoffneutrale Produktion und Montage von Verkehrsanwendungen.
- Ausweitung der Investitionshilfen für emissionsfreie Fahrzeuge auf Unternehmen auf föderaler und regionaler Ebene. Zusätzlich zu dieser Unterstützung sollte ein Steuerabzug für die Lade- und Betankungsinfrastruktur dieser emissionsfreien Fahrzeuge gewährt werden.
- Eine einfache Genehmigungspolitik, reibungslose Verfahren und angemessene Bedingungen für den Bau alternativer Betankungsanlagen.

Elektrisch aufladbare Fahrzeuge

Die Zahl der elektrisch aufladbaren Fahrzeuge (ECV*) macht über 13 % der derzeitigen Pkw-Flotte aus. Bei den leichten Nutzfahrzeugen liegt der Anteil bei knapp 1,5 %.



* ECVs: Elektrisch aufladbare Fahrzeuge =
Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) +
Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge (PHEV)

Quelle: FEBIAC | Zahlen zum 31.12.2025

Politische Empfehlungen

- Beibehaltung der Steuerregelung für emissionsfreie Nutzfahrzeuge.
- Eine finanzielle und steuerliche Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete und die Nutzung von emissionsfreien Fahrzeugen durch Privatpersonen.
- Steuerliche, finanzielle und operative Unterstützung für emissionsfreie leichte und schwere Nutzfahrzeuge und Baumaschinen.
- Reform der Kraftstoffsteuern, um ein Gleichgewicht zwischen Bezahlbarkeit und Umwelt herzustellen.
- Einfache Genehmigungspolitik, reibungslose Verfahren und angemessene Fristen für den Bau alternativer Ladeeinrichtungen.
- Eine kohärente Steuerpolitik, die emissionsfreie Fahrzeuge nicht benachteiligt. So plädieren wir für einen pauschalen geldwerten Vorteil für emissionsfreie Motorräder und vierrädrige Fahrzeuge nach dem Vorbild von Personenkraftwagen.

Ladeinfrastruktur für leichte Fahrzeuge

Derzeit folgt die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte im Großen und Ganzen der steigenden Nachfrage (1 Ladepunkt pro 10 ECVs), doch gibt es starke regionale/lokale Unterschiede und Engpässe.

2024 Von **107.000** **2030** zu **200.000**
(+38% vs 2024)



**öffentlich zugängliche
Ladepunkte**

Politische Empfehlungen

- Schaffung eines Rahmens für Netzbetreiber, um die Einführung von Ladestationen und kohlenstoffarmer Stromerzeugungsinfrastruktur zu beschleunigen.
- Verstärkung der Initiativen zur Erhöhung des Angebots an öffentlichen und privaten Ladepunkten für Elektrofahrzeuge in Belgien.
- „Intelligente“ Lademöglichkeiten fördern, um Kapazitätsspitzen auszugleichen und so viel wie möglich mit Ökostrom zu laden.
- In Bezug auf öffentliche Infrastruktur (AFIR: Alternative Fuels Infrastructure Regulation): Vorausschauende Entwicklung der Infrastruktur erforderlich öffentlich zugängliche Ladepunkte für eine breitere Nutzung von fossilarmen und kohlenstoffneutralen Kraftstoffen.
- In Bezug auf private Infrastruktur (EPBD: Energy Performance of Buildings Directive): Ausstattung jedes Parkplatzes mit technischer (Vor-)Ausrüstung und elektrischer (Vor-)Verkabelung bei Neubau und Renovierung von Gebäuden.

Quelle: www.eco-movement.com | Zahlen zum 31.12.2025

Ladeinfrastruktur für leichte Fahrzeuge

Ein Lkw ist kein Auto. Das Gleiche gilt für E-Lkw: Sie fahren oft mehr und haben weniger Zeit zum Aufladen, haben besondere Ladeanforderungen und benötigen mehr Parkraum und höhere Ladekapazitäten.



Politische Empfehlungen

- Bereitstellung eines lkw-spezifischen Netzes von Schnellladestationen („MW-Charging“) an Orten mit vielen kurzen Lkw-Stops.
- Bereitstellung von Lademöglichkeiten und angepassten Kapazitäten an Orten, an denen viele Lkw stundenlang stillstehen („overnight charging“ auf Lkw-Parkplätzen, in Industriegebieten, Logistikzentren, auf Firmenparkplätzen, im Hafengebiet...).
- Öffentliche Infrastruktur (AFIR: Alternative Fuels Infrastructure Regulation): Festlegung ehrgeizigerer Ziele zur Förderung des Straßenverkehrs und Konzentration auf die Entwicklung und Anpassung der Infrastruktur für eine breitere Nutzung kohlenstoffarmer Kraftstoffe.
- In Bezug auf private Infrastrukturen (EPBD: Energy Performance of Buildings Directive): Auch für E-Lkw sollten beim (Neu-)Bau von Be- und Entladekais und Parkplätzen in Depots, Logistikzentren, Industriegebieten, Hafengebieten usw. Ladevorrichtungen vorgeschrieben werden.
- Eine einfache Genehmigungspolitik für den Bau öffentlich zugänglicher Ladestationen auf Privatgrundstücken für den gewerblichen Verkehr.

Alternativ angetriebene Güterfahrzeuge und Baumaschinen

Alternative Antriebe schneller auf die Straße bringen, indem ihre betrieblichen Nachteile gegenüber Diesel-Lkw beseitigt werden.



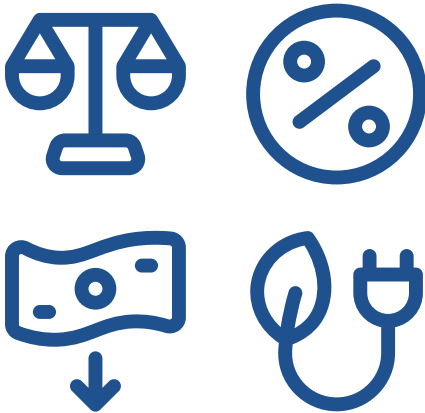
Politische Empfehlungen

- Kompensation des zusätzlichen Gewichts und Volumens alternativer Antriebe in Güterfahrzeugen durch Erhöhung der zulässigen Masse und Abmessungen.
- Geben Sie kohlenstofffreien Lkw einen kräftigen CO₂-Rabatt auf die Kilometerabgabe.
- Kohlenstofffreie leichte Nutzfahrzeuge bis zu 4,25 Tonnen dürfen legal mit BFührerschein gefahren werden, sind von der Kilometerabgabe und Fahrtschreiberpflicht befreit und dürfen einen Anhänger ziehen.
- Eine einfache Genehmigungs politik für den Aufbau einer öffentlich zugänglichen Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternativ angetriebene Lastkraftwagen auf Privatgrundstücken.
- Bereitstellung von Subventionen, um Kunden beim Umstieg auf verfügbare, aber teurere kohlenstoffarme Varianten von Baumaschinen, leichten Nutzfahrzeugen und Lkw mit fossilen Brennstoffen zu unterstützen.

Eine bezahlbare Energiewende

Flexible Finanzierungsformeln sind entscheidend, um die individuelle Mobilität umweltfreundlicher zu gestalten und für Teilnehmer und Unternehmen zugänglich zu halten.

Die Fahrzeugflotte mit Verbrennungsmotoren kann seinen Kohlenstoff-Fußabdruck durch kohlenstoffarme oder fossilarme Kraftstoffe verringern. Das Angebot an diesen Kraftstoffen muss steigen und der Preis an der Tankstelle muss sinken.



Politische Empfehlungen

- Weiterentwicklung des (Privat-)Leasings als Motor für eine beschleunigte Ökologisierung der Mobilität, und zwar in Abstimmung mit dem Sektor.
- Aufrechterhaltung und Gewährleistung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen Verbraucherrechten, Schutz vor Überschuldung und Zugang zur Mobilität in Absprache mit dem Sektor.
- Vermeiden Sie es, eine soziale Kluft zwischen Privat- und Firmenwagennutzern zu schaffen.
- Die schrittweise Ersetzung bestehender Steuern durch neue Abgaben, bei denen die Grundsätze „Nutzer zahlt“ und „Haushaltsneutralität“ im Vordergrund stehen.
- Finanzielle und steuerliche Unterstützung für den Kauf und die Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge durch Privatpersonen.
- Verstärkung und Ausweitung der finanziellen und steuerlichen Anreize für Unternehmen bei der Anschaffung und Nutzung von emissionsfreien Fahrzeugen.
- Eine operative Unterstützung für Unternehmen, die in emissionsfreie leichte und schwere Nutzfahrzeuge und die dazugehörige Lade- und Betankungsinfrastruktur investieren.

Zukunftsorientierte Besteuerung

De vergroening en diversifiëring van de mobiliteit zet het klassieke inkomstenmodel van de overheid onder druk. Tijd om voertuigfiscaliteit op een nieuwe leest te schoeien: maak ze sturend voor vlotter verkeer en hou tegelijk individuele mobiliteit betaalbaar.



± 20 Mrd. €

Jährliche Steuereinnahmen aus Pkw, Motorrädern, Lieferwagen und Lkw

Politische Empfehlungen

- Ersetzen Sie die bestehenden Steuern durch neue Abgaben, wobei jeder, der unsere Verkehrsinfrastruktur nutzt, zu deren Kosten beiträgt.
- Die Gesamtsteuerbelastung der Autofahrer darf nicht weiter steigen.
- Privatpersonen und Unternehmen, die auf emissionsfreie Fahrzeuge umsteigen, erhalten Anreize sowohl für das Fahrzeug als auch für die Betankungs- oder Ladeinfrastruktur. Dies gilt sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.
- Da das emissionsfreie Fahren noch nicht für jeden machbar ist, können die Nutzer in der Zwischenzeit steuerlich motiviert werden, auf die neuesten emissionsärmeren Technologien umzusteigen.
- Verwendung der Steuereinnahmen zur besseren Instandhaltung, Modernisierung und zum Ausbau der Straßen- und Fahrradinfrastruktur, wo dies erforderlich ist.
- Eine stabile Steuerbasis, die es Unternehmen und Privatpersonen ermöglicht, langfristig die richtigen Entscheidungen zu treffen.
- Durchführung von Konsultationen zwischen den verschiedenen Regierungen des Landes, damit die Besteuerung der Mobilität zwischen den Regionen und mit der föderalen Regierung kohärent bleibt.

Beschäftigung und Ausbildung

Mobilitätslösungen werden zunehmend elektrifiziert, automatisiert und vernetzt. Daher benötigen die technischen Arbeitskräfte ein breiteres Spektrum an Kompetenzen, was zu einem Anstieg der Zahl der polyvalenten offenen Stellen führt. Es gibt einen Mangel an Schulen, die eine technische Ausbildung für (Bau-)Arbeiter anbieten.



Politische Empfehlungen

- Ein Bildungssystem, das sich auf breitere Fähigkeiten konzentriert (STEM = Science, Technology, Engineering, Mathematics), um den Anforderungen einer elektrifizierten, vernetzten und automatisierten Mobilität gerecht zu werden.
- Eine Umschulung der Arbeitnehmer des Sektors auf grüne Technologien.
- Besondere finanzielle und betriebliche Unterstützung für Fortbildung und Umschulung in „grünen“ Antriebstechnologien, automatisierten und vernetzten Fahrzeugen.
- Einrichtung von Berufsausbildungskursen für den Bau von Maschinen.
- Öffnung der dualen Ausbildung für Bereiche, in denen es heute keine Schulen gibt.

Budget für Mobilität

Über 7 % der Berechtigten, entweder 1 von 14, nutzt das gesetzliche Mobilitätsbudget.

625.000 → **43.750**
Nutzfahrzeuge Mobilität Budgets



Politische Empfehlungen

- Eine Ausweitung des Systems, um es auch Arbeitnehmern ohne Firmenwagen zugänglich zu machen.
- Ersetzen der bestehenden Pendlerpauschalen durch ein flexibles und einheitliches Mobilitätsbudget.
- Bessere Anpassung an das bestehende System der Cafeteria-Pläne.
- Das Mobilitätsbudget sollte so weit wie möglich für nachhaltige und flexible Mobilitätslösungen genutzt werden. Wir sprechen uns für die Einführung von mehr und besseren Kontrollen aus, um möglichen Missbrauch zu vermeiden.

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1 von 10.000	1,5 von 1.000	1 von 200	1 von 60	1 von 45	1 von 20	1 von 14

Quellen: FÖD Mobilität & SD Worx | Zahlen zum 31.12.2025

(E-)Zweiräder

Elektrische Zweiräder, wie z.B. Elektrofahrräder und Elektroroller, sind aufgrund ihrer einfachen Handhabung und der besseren Infrastruktur sehr beliebt. Außerdem haben sie geringe Auswirkungen auf die Umwelt. Sie werden häufig als alternative Verkehrsmittel in Städten und städtischen Zentren eingesetzt, wo die Entfernungen kürzer sind.



Politische Empfehlungen

- Eine übergreifende Fahrradregistrierungsplattform (wie in den Niederlanden), an die lokale, nationale und internationale Registrierungssysteme angeschlossen werden können.
- Das Tragen von Helm und fluoreszierender Jacke wird empfohlen.
- Ausweitung der steuerlichen und steuerähnlichen Vergünstigungen für Firmenfahrräder auf E-Scooter und emissionsfreie Mopeds und Motorroller.

Mobilität als Dienstleistung (MaaS)

Die Regierung sollte stärker darauf achten, dass die Wahlfreiheit der Mobilitätsnutzer gewahrt bleibt.

26%

der belgischen Arbeitnehmer kombinieren Fahrrad und Auto.

Private Verkehrsmittel bleiben am beliebtesten:

Das Auto spielt in **78 %** der Fälle eine Rolle, das Fahrrad in **43 %**.

Die Rolle des öffentlichen Verkehrs stagniert bei etwa **8 %**.



Quelle: Mobilitätsbarometer Acerta

Politische Empfehlungen

- Die Pendlerpauschale sollte flexibel auf alle Verkehrsträger zugeschnitten sein.
- MaaS sollte sich nicht zu einer Monopolstellung für den MaaS-Betreiber entwickeln.
- Wir plädieren dafür, dass die Regierung MaaS als ein Instrument fördert, das es den Nutzern ermöglicht, jederzeit zu entscheiden, welches Verkehrsmittel am besten geeignet ist.

Automatisierte und vernetzte Fahrzeuge

Das Wiener Übereinkommen muss sich rechtzeitig auf die Ankunft der Fahrzeuge von morgen einstellen.

Grad der Automatisierung des Fahrens

0	1	2	3	4	5
NO AUTOMATION	DRIVER ASSISTANCE	PARTIAL AUTOMATION	CONDITIONAL AUTOMATION	HIGH AUTOMATION	FULL AUTOMATION
THE HUMAN MONITORS THE DRIVING ENVIRONMENT			AUTOMATED SYSTEM MONITORS THE DRIVING ENVIRONMENT		



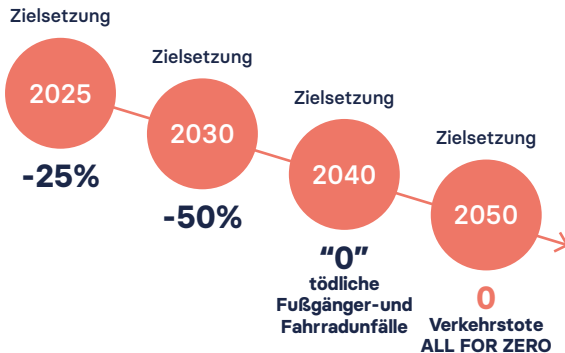
Politische Empfehlungen

- Anpassung und Angleichung des regionalen und föderalen Rechtsrahmens, um die Einführung von automatisierten Fahrzeugen der Stufe 3 sowie Tests der Stufen 4 und 5 zu ermöglichen.
- Änderung des Verhaltenskodexes für die Erprobung autonomer Fahrzeuge (Stufen 4 und 5), damit u.a. private Unternehmen Projekte einreichen können.
- Beschleunigung der Einführung von 5G/6G und Unterstützung des standardisierten fahrzeuginternen Datenaustauschs durch die EU.
- Anpassung der eCall-Verordnungen an die aktuellen und künftigen Kommunikationsstandards.
- Verpflichtung zum Aufbau einer Straßeninfrastruktur, die autonome Mobilität ermöglicht.

Sicherheitsmaßnahmen

Die Sicherheit im Straßenverkehr ist ein ständiges und vorrangiges Anliegen. Die Regierungen sollten die notwendigen Mittel bereitstellen, um die Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer sicher zu machen.

Auf dem Weg nach „0“ Verkehrstote



Politische Empfehlungen

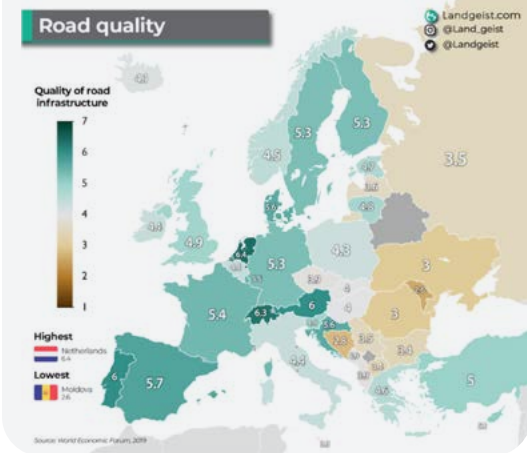
- Weitere Verbesserung der bestehenden Infrastruktur zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Konflikten zwischen den verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmern.
- Optimale Koordinierung zwischen lokalen Regierungen und übergeordneten Behörden, auch in Bezug auf Verkehrsbeschränkungen und Datenaustausch.
- Vertiefte und spezifische Analysen und Statistiken über die Ursachen aller schweren Unfälle.
- Geschwindigkeitsregelungen und andere Präventivmaßnahmen müssen mit der Gestaltung und Funktion der Straße in Einklang gebracht werden.
- Eine konfliktfreie Verkehrsinfrastruktur zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern, die einen reibungslosen Verkehrsfluss für alle ermöglicht.

Quelle: www.all-for-zero.be

Modernisierung des Straßennetzes

Autofahrer und Spediteure zahlen jedes Jahr mehr als 20 Milliarden Euro an den Staat und verdienen eine bessere Infrastruktur. Ein größerer Teil dieser Mittel sollte in die Straßeninfrastruktur investiert werden.

Belgien liegt bei der Straßenqualität auf Platz 53 der Weltrangliste



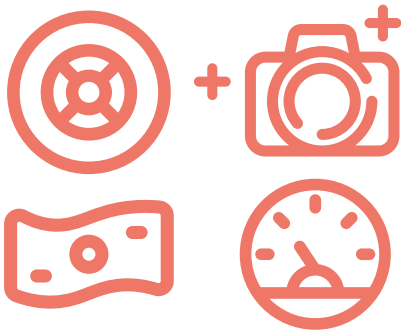
Quelle: www.the-global-economy.com

Politische Empfehlungen

- Ein langfristiger Investitionsplan in allen Regionen, um unsere Straßeninfrastruktur wieder auf den neuesten Stand zu bringen.
- Ergreifung von Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenkapazität an stauanfälligen Punkten.
- Investitionen in eine konfliktfreie Infrastruktur für alle Arten von Verkehrsteilnehmern auf (oder in der Nähe von) Straßen mit einer wichtigen Verkehrsfunktion.
- Alle Hauptstraßen sind mit modernen Verkehrsleitsystemen ausgestattet.
- Minimierung der Behinderungen bei Straßenarbeiten so weit wie möglich.
- Setzen auf dynamische Verkehrsschilder und Ampeln, die der aktuellen Realität entsprechen.

Verkehrsstrafen

Die Zahl der verhängten Bußgelder steigt von Jahr zu Jahr, doch die Zahl der Verkehrsoffer geht nicht entsprechend zurück. Repressive Maßnahmen sollten einzig und allein dem Zweck dienen, zur Verkehrssicherheit beizutragen.



**7,5 Millionen
Verkehrsdelikte bis 2025**

+7%
gegen 2024

Politische Empfehlungen

- Proportionale Sanktionen je nach Straftat.
- Ein breiteres Arsenal an Strafmaßnahmen, die es den Gerichten ermöglichen, Täter auf einer maßgeschneiderten Grundlage zu bestrafen.
- Wie bei Geschwindigkeitsübertretungen sollte die Haftung für Park- und GASBußgelder dem Benutzer eines Verkehrsmittels auferlegt werden.

Quelle: www.justitie.belgium.be | Zahlen zum 31.12.2025

Messung von Abgasen

Bessere Überwachung der Emissionen der Fahrzeugflotte mithilfe einer Datenbank mit Abgasmessungen.



Politische Empfehlungen

- Regelmäßige Messung und Analyse aller Abgase von Kraftfahrzeugen, damit bei Verschleiß der Abgasreinigungssysteme (O_2 , CO_2 , CO, NO_x , HC, PN) früher eingegriffen werden kann.
- Eine allgemeine Datenbank, in der diese Messungen gespeichert werden, damit wir einen Überblick über die Verschmutzung der Flotte haben.
- Ein Verfahren, das diesen Prozess standardisiert (Eco-Expert).
- Informationspflicht gegenüber dem Kunden über die Ergebnisse der Messungen.

Technische Kontrolle

Modernisierung der technischen Kontrolle.



Politische Empfehlungen

- Ausführlichere technische Informationen zu den Mängeln im Prüfbescheinigung.
- Genehmigung zur Durchführung von (erneuten) Inspektionen in den Werkstätten von Garagen.
- Die Möglichkeit zur Organisation von „Inspektionen außerhalb von Prüfstellen“, auch für Personenkraftwagen.
- Verlängerung der Gültigkeit der Zulassungsbescheinigung nach der Inspektion für den Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen.
- Abschaffung unnötiger Kontrollen, z. B. von neuem Originalzubehör ab Werk.

Überprüfung des kommerziellen Kennzeichensystems

Der Mobilitätssektor möchte sich auf eine noch effizientere Verwaltung verlassen können, die der Realität vor Ort besondere Aufmerksamkeit schenkt.

Thema

- Y-Testfahrtplatten
- Registrierung von Prototypen
- V-Händlerkennzeichen
- V-Händlerkennzeichen für Lkw
- Verkehr von nicht vervollständigten Fahrzeugen

Politische Empfehlungen

- Klärung der technischen Ausstattung von Fahrzeugen, die unter einer Testfahrtplatte (Y-Platte) betrieben werden.
- Nicht homologierte Prototypen sollten unter bestimmten Bedingungen leichter zugelassen werden können, um (internationale) Feldtests zu ermöglichen und/oder um professionellen Nutzern die Möglichkeit zu geben, einen Lkw unter realen Einsatzbedingungen zu testen.
- Internationale Anerkennung aller Handelskennzeichen.
- Abschaffung der Fahrtenschreiberpflicht, der Kfz-Steuer und der Kilometerabgabe auf Berufskennzeichen für Lkw.
- Berücksichtigung der industriellen Nutzung von Lastkraftwagen, für die V- Händlerkennzeichen nicht vorgesehen sind.
- Zulassen des Straßentransports von unvollständigen Fahrzeugen zwischen Werkstätten unter bestimmten Bedingungen.

Reibungslosere Abwicklung von Zulassung, Registrierung, Pannenhilfe und Inspektionen

Der Mobilitätssektor möchte sich auf eine noch effizientere Verwaltung verlassen können, die der Realität vor Ort besondere Aufmerksamkeit schenkt.

Thema

- behördenübergreifender Austausch von (technischen) Fahrzeugdaten
- Austausch von (technischen) Fahrzeugdaten mit Rettungsdiensten
- Gemeldete Fahrzeuge oder Fahrzeuge, die eine Finanzierungsgarantie darstellen
- Gerichtliche Beschlagnahme eines Fahrzeugs

Politische Empfehlungen

- Automatisierung des Datenaustauschs zwischen dem DIV und den regionalen Homologierungsanwendungen, um die Homologierungsprozesse zu vereinfachen.
- Anbringen eines den internationalen ISO-Normen entsprechenden Etiketts auf dem Kennzeichen.
- Regelmäßige Konsultationen zwischen den Regionen, der föderalen Regierung und den Verbänden, um den Weg zwischen Homologation (regional), Registrierung (föderal) und technischer Kontrolle (regional) zu optimieren.
- Einrichtung einer zentralen Datenbank, die es den Fachleuten unseres Sektors ermöglicht, zu überprüfen, ob ein Fahrzeug angemeldet ist oder eine Finanzierungsgarantie vorliegt, um Betrug zu bekämpfen.
- Im Rahmen eines Rechtsverfahrens sollte der Magistrat, der die Rechnung für den Abschleppdienst validiert (einschließlich der PV der Polizei), die Möglichkeit haben, Verwaltungspersonal mit der Erledigung dieser rein administrativen Aufgabe zu betrauen.

Reibungslosere Abwicklung von Zulassung, Registrierung, Pannenhilfe und Inspektionen

Der Mobilitätssektor möchte sich auf eine noch effizientere Verwaltung verlassen können, die der Realität vor Ort besondere Aufmerksamkeit schenkt.

Thema

- Blaue Lichter für FAST- oder SIABIS+-Schnelleinsatzfahrzeuge
- Pfandrecht für Abschleppdienste
- Signalisierung von Gefahrensituationen mit schweren Fahrzeugen auf Autobahnen
- Oldtimer

Politische Empfehlungen

- Aufnahme von Signalfahrzeugen in FAST- oder SIABIS+-Intervention in Artikel 37.5 der Straßenverkehrsordnung, in dem alle Kategorien aufgeführt sind, für die eine Ausnahme von den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung gewährt werden kann.
- Einrichtung eines Fonds zur Deckung von Risiken auf Pauschalbasis.
- Organisation einer stillschweigenden Abtretung des Pfandrechts an den Pannendienst (eingerahmt).
- Festlegung standardisierter Verfahren für die Signalisierungspflicht bei Interventionen an schweren Fahrzeugen (> 3,5 t) auf Autobahnen mit klarer Abgrenzung der Verantwortlichkeiten zwischen den beteiligten Parteien.
- Einführung von Sonderregelungen für Oldtimer, sowohl in Bezug auf die Zugangsregeln als auch auf die Besteuerung, um dieses mobile historische Erbe zu erhalten.

Weitere Informationen

Kontakte

Haben Sie weitere Fragen zu diesem Memorandum? Bitte zögern Sie nicht, unsere Spezialisten bei Mobia zu kontaktieren.

J. Bordetlaan 164, 1140 Evere
info@mobia.be

2026/04 - DE - V5

Christophe Dubon | Head of Communications FEBIAC
+32 497 70 91 47

Kris Gysels | Direktor für öffentliche Angelegenheiten FEBIAC
+32 479 32 33 87

Michel Martens | Direktor Wissenszentrum FEBIAC
+32 478 99 89 40

Stijn Blanckaert | Geschäftsführer RENTA
+32 477 23 41 06

Philippe Gheeraert | Generalsekretär MOBIA
+32 497 57 34 20

Serge Istas | Öffentliche Angelegenheiten TRAXIO
+32 499 53 96 35

Filip Rylant | TRAXIO-Sprecher TRAXIO
+32 475 35 45 64

Möchten Sie mehr erfahren? Surfen Sie auf **mobia.be**

Mobia vzw ist eine Zusammenarbeit zwischen FEBIAC, RENTA und TRAXIO

© Mobia vzw

J. Bordetlaan 164, 1140 Evere

info@mobia.be

