



WEGENVIGNET EN SAMENWERKINGSAKKOORD

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Voorontwerp van decreet tot invoering van het wegenvignet Voorontwerp van decreet houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van xx tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het wegenvignet op het Belgische grondgebied	
Adviesvrager	Ben Weyts - Viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn	
Ontvangst adviesvraag	14 juli 2026	
Goedkeuring raad	4 september 2026	
Contactpersoon	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be

Meneer Ben WEYTS

Viceminister-president van de Vlaamse Regering en
Vlaams minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand,
Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

Kreupelenstraat 2

B-1000 Brussel

Advies wegenvignet en samenwerkingsakkoord

Mijnheer de minister

Op 14 juli vroeg u de MORA om advies over het voorontwerp van decreet tot invoering van het wegenvignet en het voorontwerp van decreet houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over de invoering van het wegenvignet op het Belgische grondgebied.

Op 4 september 2026 gaf de Algemene Mobiliteitsraad zijn goedkeuring aan het advies in bijlage. Gezien de verreichende modaliteiten en effecten van de invoering van een wegenvignet nam de MORA het initiatief om zo snel mogelijk een breed debat met representatieve samenstelling te organiseren, maar door de vakantieperiode is het echter niet gelukt om alle MORA-leden te verzamelen binnen de adviestermijn van dertig dagen.

De MORA is erg kritisch over de keuze voor een wegenvignet. Het voorstel voldoet aan geen van de vier principes voor een gedragen prijsbeleid die de raad in 2024 vooropstelde. Het ontbreken van een grondig maatschappelijk debat voorafgaand aan de invoering van een wegenvignet toont zich in alle aspecten van deze maatregel.

De MORA is tevreden dat eventuele meeropbrengsten in beginsel naar infrastructuurinvesteringen gaan, maar concludeert dat het wegenvignet als instrument voor mobiliteitssturing constructiefouten vertoont. De raad herhaalt zijn oproep om een maatschappelijk debat op te starten richting de invoering van een algemene kilometerheffing.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroy
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	5
Inleiding	7
Advies	8
1. Wegenvignet hypothekeert eerlijke gebruiksheffing	8
2. Te weinig differentiatie	9
2.1 Nauwelijks differentiatie op tijdsduur en geen differentiatie op tijdstip, afstand en plaats	10
2.2 Te weinig differentiatie op milieukenmerken	11
2.3 Ongelijke impact op doelgroepen, sectoren en voertuigcategorieën	14
3. Onzekerheden in de uitvoering	17
3.1 Onzekere kosten hypothekeken investeringen	17
3.2 Besparen op sluitende handhaving houdt risico's in	18
3.3 Communicatie en gebruiksvriendelijkheid	19
4. Samenwerkingsakkoord	21
5. Conclusie: constructiefouten in een suboptimaal systeem	22
5.1 Te weinig differentiatie	22
5.2 Impact op burgers en sectoren is niet onderzocht	22
5.3 Twijfels over handhaving en kosten	23
5.4 Naar een algemene kilometerheffing	23
Bijlage: MORA-standpunten verkeersfiscaliteit	25
1. Aanpassingen verkeersfiscaliteit 2015-2024	25
2. Aanpassingen verkeersfiscaliteit 2024-2029	26
3. Evolutie naar een eerlijke gebruiksheffing	27

Krachtlijnen

De MORA is erg kritisch over de keuze voor een wegenvignet. Het voorstel voldoet aan geen van de vier principes voor een gedragen prijsbeleid die de raad in 2024 vooropstelde: het gebruiker-betaalt-principe, het vervuiler-betaalt-principe, het differentiatie-principe en het solidariteitsprincipe. **Het ontbreken van een grondig maatschappelijk debat voorafgaand aan deze maatregel toont zich in alle aspecten van het wegenvignet en komt ter sprake doorheen het volledige advies.**

Te weinig differentiatie.

Een vignet varieert nauwelijks op tijdsduur, niet op tijdstip, afstand of plaats, en zal dus geen sturend effect hebben op het mobiliteitsgedrag en evenmin op de congestie van het wegennet. Ook voor milieukeurmerken is de differentiatie ontoereikend: de twee brede euronormklassen maken geen onderscheid tussen diesel en benzine, houden geen rekening met Euro 7, en het prijsverschil tussen fossiele en zero-emissievoertuigen is te beperkt om een reële fiscale prikkel te vormen.

Ongelijke impact op doelgroepen en sectoren.

Vrijstellingen voor personen met een handicap moeten specifiek aangevraagd worden. De MORA vindt dat dit automatisch zou moeten gebeuren, met bovendien de mogelijkheid tot retroactieve aanvraag. Taxi's en voertuigen voor verhuur met chauffeur vallen wel onder het vignet maar niet onder de bestaande vrijstelling voor personenvervoer voor personen met een beperkte mobiliteit. De raad vraagt een grondig juridisch onderzoek naar een aangepaste vrijstelling.

Voor bedrijfsvloten en kmo's zonder vlootbeheerder vraagt de MORA voldoende ondersteuning bij bulkregistratie en automatische koppeling aan de inschrijving van het voertuig. Zero-emissie voertuigen tussen 3,5 en 4,25 ton vallen buiten de regelgeving en hebben dringend een permanent fiscaal kader nodig.

Onzekerheden in de uitvoering.

De geraamde jaarlijkse opbrengst van €529 mln. staat tegenover stijgende operationele kosten (de recurrente ICT-kost ligt nu al hoger dan de eerste raming) en een onzekere kost die de hervorming van de JVB met zich meebrengt. Om de vooropgestelde infrastructuurinvesteringen veilig te stellen vraagt de MORA een gewaarborgd minimumbedrag vast te leggen.

Ook over de handhavingscapaciteit maakt de raad zich zorgen: 15 VTE is naar de vrees van de MORA onvoldoende om in een verkeersdichte transitregio als Vlaanderen een geloofwaardige handhaving te organiseren. Op vlak van gebruiksvriendelijkheid dringt de raad aan op meertalige communicatie richting het buitenland, ondersteuning voor niet-digitaal vaardige chauffeurs, een

duidelijk herinneringssysteem bij vervaldatum, en een grondige analyse van de impact op grensarbeid nabij de economische poorten.

Samenwerkingsakkoord

De MORA stelt vast dat het akkoord tussen de drie gewesten de vlakke structuur van het vignet voor tien jaar verankert en tariefwijzigingen aan unanimititeit onderwerpt. Dit beperkt de beleidsvrijheid van Vlaanderen om bij te sturen, ook als de maatregel op termijn negatieve gevolgen blijkt te hebben.

Conclusie

De MORA is tevreden dat eventuele meeropbrengsten in beginsel naar infrastructuurinvesteringen gaan, maar concludeert dat het wegvignet als instrument voor mobiliteitssturing constructiefouten vertoont: te weinig differentiatie, onvoldoende onderzochte impact op doelgroepen en sectoren, en twijfels over handhaving en kosten. De raad herhaalt zijn oproep om een traject op te starten richting de invoering van een algemene kilometerheffing, en benadrukt dat deze stapsgewijs, participatief en transparant moet worden voorbereid.

Inleiding

De Vlaamse Regering gaf haar eerste principiële goedkeuring aan de introductie van een wegvignet in het Vlaamse Gewest, samen met het Waalse en Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Gelijktijdig bouwt ze verder aan haar hervorming van de Vlaamse verkeersfiscaliteit met de voorgestelde modernisering van de jaarlijkse verkeersbelasting voor personenwagens, lichte vracht en oldtimers.

Hoewel beide dossiers op regelgevend vlak losstaan van elkaar, zijn er duidelijke linkjes die onomwonden ter sprake komen in de overeenkomstige memories van toelichting, de nota's aan de Vlaamse Regering en in de externe communicatie van de Vlaamse Regering. Zo worden de beoogde opbrengsten door de introductie van het wegvignet op verschillende plaatsen afgewogen t.o.v. de verwachte minderinkomsten die ontstaan door de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting.

De introductie van het wegvignet is een maatregel waarbij een correcte intentie, namelijk het in rekening brengen van slijtage aan infrastructuur, gekoppeld wordt aan een maatregel die na laat om een werkelijke impact te creëren op het vlak van mobiliteit, fiscaliteit, economie en leefbaarheid. De hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting daarentegen maakt komaf met de ingewikkelde formules uit het verleden en kiest alvast voor de personenwagens met fossiele brandstofmotoren voor een berekening die de huidige samenstelling van het voertuigenpark weerspiegelt en de impact ervan op infrastructuur en milieu. Met twee aparte maar aan elkaar verbonden adviezen geeft de MORA aanbevelingen over deze twee hervormingen.

Advies

Met het ‘voorontwerp van decreet tot invoering van een wegenvignet’ introduceert de Vlaamse Regering, samen met haar Waalse en Brusselse collega's, vanaf 1 mei 2027 een wegenvignet als belasting op het gebruik van niet-geconcedeerde gewest- en snelwegen voor personenwagens met een MTM tot 3,5 ton. De primaire intentie is om buitenlandse voertuigen mee te laten betalen voor de slijtage die ze veroorzaken aan de weginfrastructuur. Om te voldoen aan het Europese gelijkheidsbeginsel is de invoering van een vignet ook van toepassing op binnenlandse voertuigen. Daarnaast moderniseert de Vlaamse Regering de jaarlijkse verkeersbelasting (JVB) voor personenwagens met fossiele brandstofmotoren, lichte vracht en oldtimers. Het is de intentie dat de inkomsten van het wegenvignet van de binnenlandse bestuurders het verlies aan inkomsten door de hervorming van de JVB op Vlaams niveau compenseren. Op individueel niveau kunnen beide maatregelen resulteren in een belastingverhoging dan wel verlaging voor Vlaamse chauffeurs.

De MORA ontving gelijktijdig een adviesvraag over het ‘voorontwerp van decreet tot instemming met het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het wegenvignet op het Belgische grondgebied’. Aangezien beide decreten onlosmakelijk verbonden zijn, zal de MORA beide adviesvragen in dit advies combineren.

1. Wegenvignet hypothekeert eerlijke gebruiksheffing

De MORA is kritisch over de keuze voor een wegenvignet in plaats van een algemene kilometerheffing of gebruiksheffing. Al meer dan een decennium wijst de MORA op de risico's van een ongewijzigde voertuigfiscaliteit die niet stuur naar de eigen Vlaamse beleidsdoelstellingen en geen rekening houdt met een veranderend voertuigenpark. De raad heeft de voorbije jaren stapsgewijs gebouwd aan een maatschappelijk gedragen voorstel, zoals duidelijk blijkt uit de bijlage bij dit advies.

Het voorstel voldoet aan geen van de vier principes voor prijsbeleid die de MORA in 2024 vooropstelde in zijn advies over een gedragen hervorming van de verkeersfiscaliteit:

- **Het gebruiker-betaalt-principe:** de prijs van het wegenvignet is geen correcte weerspiegeling van het echte gebruik van infrastructuur – het is een quasi vlakke taks.
- **Het vervuiler-betaalt-principe:** het wegenvignet differentieert te weinig volgens milieukenmerken en weerspiegelt dus niet de impact op de leefomgeving en het klimaat.

- **Het differentiatie-principe:** de prijs van het wegvignet is niet afhankelijk van de plaats, het type weg/de wegcategorie, het tijdstip, enz. Het vignet zal dus ook geen sturend effect hebben naar duurzamere modi of voertuigen.
- **Het solidariteit-principe:** het wegvignet heeft aanzienlijke gevolgen voor doelgroepen en sectoren, en schiet tekort op vlak van gebruiksvriendelijkheid. De vlakke structuur verhindert compenserende maatregelen voor kwetsbare groepen, werknemers en werkgevers.

Het **totaal gebrek aan maatschappelijk debat** ter voorbereiding van deze maatregel zorgt ervoor dat Vlaanderen tezamen met het Waalse en het Brussels Hoofdstedelijk gewest kiest voor **een onevenwichtig, oneerlijk en voorbijgestreefd systeem**. Het overeengekomen politiek samenwerkingsakkoord zorgt ervoor dat de parameters van het wegvignet zeer moeilijk aan te passen zijn zonder akkoord van de andere gewesten. Aangezien dit samenwerkingsakkoord al op voorhand werd aangekondigd en eveneens ter advisering voorligt, lijken wijzigingen aan de modaliteiten van het wegvignet onwaarschijnlijk. De raad kiest om met dit advies in detail te benoemen wat de gebreken zijn van het wegvignet, waar er te weinig gedifferentieerd wordt en welke onzekerheden er zijn op vlak van de uitvoering. **De MORA formuleert aanbevelingen om van het wegvignet toch een performanter instrument te maken voor mobiliteitssturing en roept de Vlaamse regering op zo snel mogelijk werk te maken van het maatschappelijk debat rond de algemene kilometerheffing.**

Misschien wel het enige gunstige neveneffect dat de raad identificeert zijn de **extra middelen voor investeringen in weginfrastructuur en -onderhoud**. Hoe hoog dit bedrag zal zijn, hangt af van de fijnmazigheid en effectiviteit van de handhaving, maar ook van de kosten die de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting (JVB) met zich meebrengt.

Bovendien is het niet zeker zijn of er wel investeringsmiddelen zullen zijn: als de Europese Commissie oordeelt dat het wegvignet in strijd is met het gelijkheidsbeginsel, worden de drie gewesten opnieuw naar de tekentafel gestuurd. Het is voor de MORA onduidelijk of een negatief oordeel van de Commissie een impact zou hebben op de hervorming van de JVB en de kosten die daarmee gepaard gaan. Een echte gebruiksheffing, waarbij de volledige Vlaamse verkeersfiscaliteit wordt hertekend en binnenlandse en buitenlandse voertuigen gelijk behandeld worden, zou naar alle waarschijnlijkheid makkelijker aan het Europees gelijkheidsbeginsel voldoen en een positieve impact hebben op de Vlaamse mobiliteit.

2. Te weinig differentiatie

Het wegvignet is een gebruiksrecht, dat bestaat uit een vastgesteld bedrag dat overeenstemt met een specifieke duurtijd waarvoor de gebruiker op voorhand betaalt. Net omdat het vignet een gebruiksrecht is en geen gebruiksheffing, zal het per definitie niet differentiëren naar tijdstip, plaats of afgelegde afstand — enkel naar geldigheidsduur en voertuigklasse. De invoering van het vignet zal dus geen effect hebben op mobiliteitsgedrag en congestie.

Hoewel de MORA een aantal positieve elementen identificeert in het voorstel is vooral de vlakke structuur van de prijszetting en het gebrek aan sturing een aanzienlijke zwakte van het systeem. Het gebrek aan actieve sturing kan bovendien resulteren in een hogere druk op het lokale wegennet dat niet onder het vignet valt.

2.1 Nauwelijks differentiatie op tijdsduur en geen differentiatie op tijdstip, afstand en plaats

Tabel 1 toont de prijszetting van het wegvignet voor 2027. Het prijsverschil tussen de vijf verschillende termijnen is geen echte differentiatie naar gebruik omdat het vignet enkel in beperkte mate varieert op tijdsduur en niet op tijdstip. **De Vlaamse Regering laat na om in de begeleidende documenten te onderbouwen waarom ze deze vijf verschillende termijnen heeft geselecteerd, noch hoe de prijsverschillen tussen de termijnen tot stand zijn gekomen of wat de achterliggende redenering is.**

Tabel 1: prijszetting wegvignet 2027

Euronorm	1 dag	10 dagen	1 maand	2 maanden	1 jaar
Euro 0-3	€11,25	€ 15	€ 23,75	€ 37,5	€ 125
Euro 4-6	€ 9	€ 12	€ 19	€ 30	€ 100
Emissievrij	€ 8,1	€ 10,8	€ 17,1	€ 27	€ 90

De termijnen van het vignet kunnen eenvoudig gekoppeld worden aan bepaalde chauffeursprofielen, wat in de regeringsdocumenten ook gebeurt. In de memorie van toelichting gaat de Vlaamse Regering ervan uit dat het merendeel van de buitenlandse chauffeurs een dagvignet zal kopen¹. Dit is ook de goedkoopste optie voor iemand die Vlaamse infrastructuur gebruikt in transit heen en/of terug naar een andere bestemming. Een jaarvignet lijkt dan relatief goedkoop, namelijk de prijs van een elftal dagvignetten.

De MORA beschouwt het vignet als een maatregel om buitenlandse chauffeurs te doen betalen voor het gebruik van de infrastructuur en niet om binnenlandse chauffeurs te sturen naar een efficiënter mobiliteitsgedrag. Omdat de prijzen niet variëren naar werkelijk gereden afstand, plaats of tijdstip van de dag zal een persoon die een jaarvignet aankoopt niet aangemoedigd worden om zijn dagelijks mobiliteitsgedrag aan te passen en zal er geen effect zijn op de congestie van het wegennet. Ook de gelijktijdig voorgestelde aanpassingen aan de jaarlijkse verkeersbelasting zullen evenmin een effect hebben op het mobiliteitsgedrag van de Vlaming: het nettoverschil met de huidige verkeersbelasting is voor het merendeel van de chauffeurs immers te klein.

¹ In de memorie van toelichting verwacht de Vlaamse Regering een voor de drie gewesten gezamenlijke opbrengst van €270 mln. van alle buitenlandse voertuigen. Dit bedrag ontstaat door te rekenen op 30 mln. unieke voertuigen die telkens €9 betalen, de prijs van een dagvignet.

Sturend effect en impact op onderliggend wegennet

In artikel 12 beargumenteert de Vlaamse Regering dat er geen opcentiemen zullen worden geheven op het wegvignet door tot tweemaal toe te beweren dat het invoeren van het gebruiksrecht en (de hoogte van) tarieven een sturende werking kunnen hebben op de verkeersstromen in een bepaald gewest. Het heffen van opcentiemen door lokale besturen zou dit sturend aspect kunnen tegenwerken. De MORA wil geen pleidooi voeren om opcentiemen te heffen op het wegvignet, maar benadrukt wel dat het sturende effect van het wegvignet zoals het momenteel is ontworpen, beperkt zal zijn.

De enige verschuivingen van verkeersstromen die kunnen ontstaan zijn van gewestwegen naar lokale wegen die buiten het wegvignet vallen. Dat risico op sluipverkeer lijkt beperkt omdat door de dichtheid van het Vlaamse wegennet het gebruik of kruisen van gewestwegen voor de meeste verplaatsingen nauwelijks te vermijden is. Toch vraagt de raad om deze effecten voldoende te monitoren en in te grijpen waar verkeersonveilige situaties ontstaan of de leefbaarheid onder druk komt te staan.

Voldoende handhaving moet het risico op sluipverkeer verkleinen. Voertuigen die voornamelijk lokale wegen gebruiken en slechts korte stukken over gewest- en snelwegen afleggen, zouden ook over een vignet moeten beschikken. Chauffeurs moeten ervan weerhouden worden om routes met meer lokale wegen te gebruiken in de hoop dat ze niet gevat worden bij korte trajecten op of het kruisen van wegen die onder het vignet vallen. Het is de verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering om door middel van handhaving en controle chauffeurs te overtuigen dat de pakkans voldoende groot is, ook voor kleine trajecten.

2.2 Te weinig differentiatie op milieukenmerken

De prijs van het vignet verschilt naargelang drie gedefinieerde milieuklassen van voertuigen: zero-emissie, Euro 4-6 en Euro 0-3. Deze klassen zorgen voor te weinig differentiatie, onder meer omdat de twee klassen 'Euro 4-6' en 'Euro 0-3' zeer breed zijn en er geen onderscheid wordt gemaakt tussen diesel- en benzinevoertuigen. Bovendien houdt deze tweedeling geen rekening met de invoering van Euro 7 op 29 november 2026².

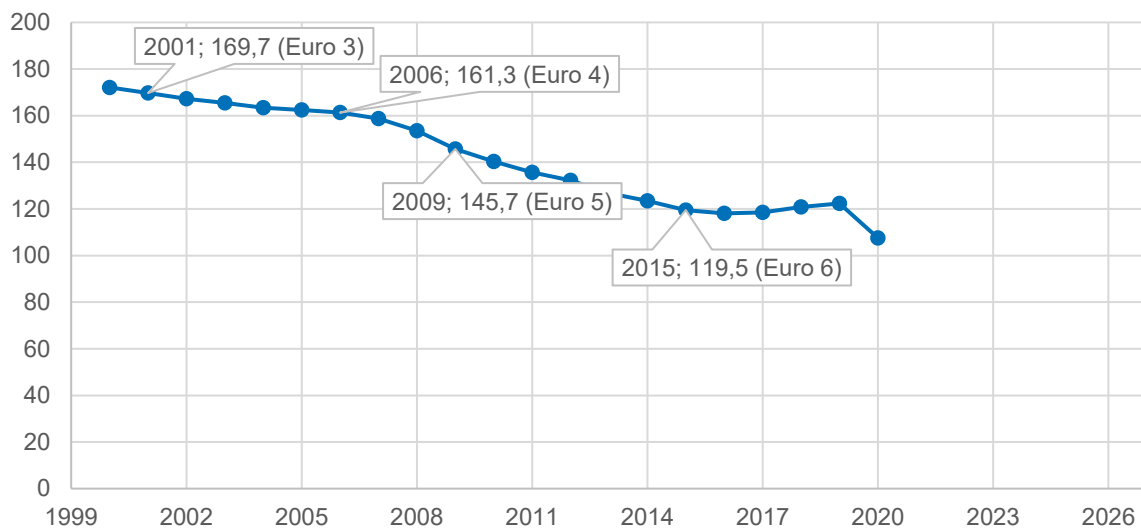
De MORA meent dat er te weinig differentiatie is volgens milieukenmerken. De prijszetting verloopt niet evenredig met de milieu-impact van de voertuigen die onder deze klassen vallen, zowel op vlak van CO₂-uitstoot, NO_x-uitstoot als fijnstofuitstoot. **De prijsverschillen voor het wegvignet zijn weinig gradueel** en het vignet zal dus in tegenstelling tot de intenties in de memorie van toelichting, amper de vergroening van het voertuigenpark vooruithelpen.

² De invoering van Euro 7 voor personenwagens en bestelwagens gebeurt in twee fases: vanaf 29 november 2026 is de norm van toepassing op nieuw goedgekeurde automodellen en bestelwagens. Vanaf 29 november 2027 is Euro 7 verplicht voor alle nieuw in te schrijven auto's en bestelwagens in de EU.

CO₂-uitstoot

Hoewel euronormen enkel luchtvervuilende stoffen reguleren en niet CO₂, toont onderstaande grafiek de data waarop bepaalde euronormen werden ingevoerd, gekoppeld aan de trendlijn voor CO₂-uitstoot van nieuw ingeschreven voertuigen sinds 2000³. Onderstaande grafiek, die de daling in gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw ingeschreven personenwagens in de EU⁴ toont, illustreert duidelijk dat **de differentiatie van de prijs van het wegvignet niet fijnmazig gelinkt is aan de CO₂-uitstoot van voertuigen**

Figuur 1: gemiddelde CO₂-uitstoot (g/km) van nieuwe personenwagens.



Noot: uitstoot volgens NEDC-metingen. De euronormen komen overeen met de data waarop alle nieuwe inschrijvingen aan deze norm moesten voldoen.

Bron: [European Environment Agency](https://ec.europa.eu/eia/).

Officiële monitoring van CO₂-uitstoot van nieuwe personenwagens begon pas na Euro 1 en Euro 2. Daarom is het moeilijk om rechtsreeks af te leiden wat het gemiddelde verschil is in gemiddelde CO₂-uitstoot tussen de klassen Euro 4-6 en Euro 0-3 die door het wegvignet worden gehanteerd. Toch meent de MORA dat het verschil tussen deze klassen aanzienlijk zal zijn.

Tussen de momenten waarop Euro 3 en Euro 6 van kracht werden, is er een duidelijk verschil van 50 g CO₂ gemiddelde uitstoot per kilometer. Een nieuw voertuig ten tijde van de introductie van Euro 3 stootte gemiddeld 42% meer CO₂ per kilometer uit dan een nieuw voertuig ten tijde van

³ Aangezien het regelgevend kader voor het wegvignet werkt met euronormen, is gekozen om de grafiek op deze manier op te stellen.

⁴ Meer specifiek gaat het over gecombineerde data van de EU27, IJsland (sinds 2018) en Noorwegen (sinds 2019).

de introductie van Euro 6⁵. Een emissieverschil van deze grootteorde wordt niet weerspiegeld of adequaat gecompenseerd door een prijsverschil van amper 25%.

Ook binnen de twee gedefinieerde klassen zijn er aanzienlijke verschillen tussen de CO₂-uitstoot van voertuigen. In 2006, bij invoering van Euro 4, stootte een nieuw ingeschreven voertuig gemiddeld 41,8 gram CO₂ per kilometer meer uit dan een nieuw ingeschreven voertuig in 2015, bij invoering van Euro 6. Het verschil tussen een 'oude' Euro 4 en de meest recente Euro 6 zal nog groter zijn. Toch worden beide voertuigen gelijk behandeld in de regelgeving.

NOx en fijn stof

NOx en fijn stof zijn wel onderdeel van de euronormering, tezamen met koolmonoxide (CO) en koolwaterstoffen (HC). De uitstootdoelstellingen voor deze luchtvervuilende stoffen – weergegeven in onderstaande tabel – tonen eveneens aan dat tussen én binnen de gedefinieerde klassen grote verschillen zijn. Deze graduele verschillen worden evenmin meegerekend in de prijszetting voor het wegvignet, terwijl ook de gezondheidsimpact (en dus de kosten voor de gezondheidszorg) van deze pollutanten sterk varieert per euronorm.

Tabel 2: doelstellingen NOx (g/km) en fijn stof (g/km) per euronorm.

	NOx (g/km)		Fijn stof (g/km)	
	Diesel	Benzine	Diesel	Benzine
Euro 1 (1992)	0,97 ⁶	0,97 ⁶	0,14	n.v.t.
Euro 2 (1996)	0,70 – 0,90 ⁶	0,50 ⁶	0,08 – 0,010	n.v.t.
Euro 3 (2000)	0,50	0,15	0,05	n.v.t.
Euro 4 (2009)	0,25	0,08	0,025	n.v.t.
Euro 5 (2009)	0,18	0,06	0,005	0,005
Euro 6 (2014)	0,08	0,06	0,0045	0,005

Bron: <https://dieselnet.com/standards/eu/ld.php>

Benzine vs. diesel, fossiel vs. zero-emissie

De uitstootnormen voor diesel en benzine verschillen aanzienlijk voor verschillende pollutanten, zoals bovenstaande tabel aantoont voor NOx en fijn stof. Daarnaast liggen ook de

⁵ Gezien de dalende trend kan het feitelijke verschil in uitstoot tussen twee willekeurig gekozen Euro 3- en Euro 6-voertuigen uiteraard kleiner zijn.

⁶ Bij Euro 1 en Euro 2 werden de grenswaarden voor NOx gecombineerd met de grenswaarden voor HC (koolwaterstoffen). Dit zijn dus gecombineerde doelstellingen.

uitstootnormen voor lichte vrachtvoertuigen hoger dan voor personenwagens, terwijl deze voor de berekening van de prijs van het wegvignet gelijkgeschakeld worden.

Daarnaast merkt de MORA op dat het prijsverschil tussen fossiele en zero-emissiewagens eerder beperkt is. Bovenstaande data over polluenten en CO₂-uitstoot tonen aan dat het verschil tussen de meest moderne fossiele brandstofwagen en een zero-emissievoertuig vele malen groter is dan het verschil tussen en binnen de voor het vignet gedefinieerde klassen. Het beperkte verschil van €10 voor een jaarvignet, gecombineerd met de voor moderne fossiele personenwagens relatief gunstige nieuwe jaarlijkse verkeersbelasting, zal er volgens de MORA toe leiden dat de fiscale prikkel voor zero-emissiewagens verder afneemt. **De MORA vraagt om het prijsverschil tussen fossiele brandstofvoertuigen en zero-emissie personenwagens groter te maken dan nu is voorzien in het ontwerpdecreet.**

2.3 Ongelijke impact op doelgroepen, sectoren en voertuigcategorieën

Het gebrek aan differentiatie creëert een ongelijke impact op verschillende doelgroepen, sectoren en voertuigcategorieën. Het voorgestelde systeem is weinig gebruiksvriendelijk en soms oneerlijk voor mindervaliden, bedrijfsvloten, taxi's en oldtimers, en negeert de eventuele negatieve impact op deelmobiliteit. Daarnaast vallen verschillende categorieën gemotoriseerde voertuigen buiten de reikwijdte van het vignet. Daarom doet de MORA enkele voorstellen om tot een eerlijker en meer evenwichtig systeem te komen dat de ongelijke impact op doelgroepen, sectoren en voertuigcategorieën reduceert.

2.3.1 Vrijstellingen voor personen met een handicap

Artikel 16 van het ontwerpdecreet bepaalt dat sommige voertuigen zijn vrijgesteld van het wegvignet. Het is positief dat een vrijstelling in één gewest automatisch van toepassing zal zijn in de twee andere gewesten. Toch meent de MORA dat het specifiek moeten aanvragen van een vrijstelling voor "voertuigen uitsluitend gebruikt door defensie, bescherming burgerbevolking, de brandweer en de politie, en voertuigen speciaal en uitsluitend voor medische doeleinden zijn uitgerust", omslachtig is. De MORA verwacht dat dergelijke vrijstellingen automatisch kunnen toegekend worden.

Eenzelfde opmerking is van toepassing op de vrijstelling voor voertuigen die als persoonlijk vervoermiddel worden gebruikt door grootoorlogsinvaliden of door personen met een handicap. Ook deze vrijstellingen moeten specifiek aangevraagd worden voor het begin van het belastbare tijdperk (i.e. de duur van het wegvignet). **De MORA vindt het vanzelfsprekend dat deze vrijstelling automatisch wordt toegekend aan personen waarvan is geweten dat ze aan de voorwaarden voldoen.**

Daarnaast vraagt de MORA om de mogelijkheid te creëren om vrijstellingen retroactief aan te vragen en een gedeeltelijke terugbetaling te vorderen. Het ontbreken van deze mogelijkheden in artikel 16 van het ontwerpdecreet is uitermate gebruiksonvriendelijk voor personen

die bijvoorbeeld te laat de nodige info kregen om de vrijstelling aan te vragen, of in de loop van het belastbare tijdperk worden erkend als persoon met een handicap.

2.3.2 Individueel bezoldigd personenvervoer

Voertuigen die worden ingezet voor individueel bezoldigd personenvervoer zijn vrijgesteld van de jaarlijkse verkeersbelasting. Taxi's en voertuigen voor verhuur met chauffeur moeten vanaf 1 mei 2027 echter ook een wegenvignet aankopen. Dit is een nieuwe structurele kost voor een sector die het afgelopen decennium met een aantal fundamentele hervormingen is geconfronteerd.

Deze voertuigen hebben bovendien een specifieke mobiliteits- en maatschappelijke functie. Taxi-voertuigen verzorgen bijvoorbeeld regelmatig vervoer voor mensen met een beperkte mobiliteit of rolstoelvervoer. Ze kunnen echter geen gebruik maken van de bestaande vrijstelling die is beschreven in artikel 16 van het ontwerpdecreet aangezien dit artikel van toepassing is op het persoonlijk vervoermiddel van personen met een handicap. Daarnaast wordt individueel bezoldigd personenvervoer ingeschakeld voor vervoer op maat en leerlingenvervoer, vervoer dat in essentie in opdracht van de Vlaamse overheid gebeurt.

Gezien de maatschappelijke functie van dit vervoer vraagt de MORA om een grondig juridisch onderzoek te voeren naar vrijstellingen voor deze voertuigcategorie mits voldaan is aan een aantal cumulatieve regels (taxi-kentekenplaat, bewijs van taxivergunning enz.) en wanneer ze voor specifieke maatschappelijke en mobiliteitsdoeleinden worden ingezet.

2.3.3 Bedrijfsvloten

De MORA vindt het positief dat het samenwerkingsakkoord ertoe leidt dat de aankoop van het wegenvignet digitaal via één gemeenschappelijk platform kan gebeuren voor de verschillende gewesten. De raad vraagt om voldoende voorzieningen te treffen om bedrijven met grote vloten te ondersteunen en de administratieve lasten te reduceren. Daarbij denkt de MORA bijvoorbeeld aan bulkregistratie om via één upload aan meerdere voertuigen een vignet te koppelen. Ook de wijzigingen aan voertuigen moeten vlot kunnen verlopen, tezamen met de afhandeling van boetes en terugbetalingen.

In Vlaanderen zijn ook vele kmo's die geen vlootbeheerders in dienst hebben maar wel voertuigvloten beheren, poolwagens ter beschikking stellen enz. De opvolging van de verplichtingen komt terecht bij de ondernemer en een vergetelheid leidt snel tot boetes. Daarom dringt de MORA aan om een (vrijwillige) automatische koppeling aan de inschrijving van het voertuig te voorzien om zo de administratieve last te beperken. Dit ligt in lijn met de vraag van de MORA om voor particuliere voertuigeigenaars een vrijwillige automatische vernieuwing van het wegenvignet te voorzien.

2.3.4 Oldtimers

Momenteel worden alle voertuigen die ouder dan dertig jaar zijn als oldtimer beschouwd en ook forfaitair belast. In de regelgeving over het wegenvignet worden oldtimers gelijkgeschakeld met 'gewone' voertuigen en zijn ze dus onderhevig aan dezelfde prijszetting. Hiertegenover staat dat de Vlaamse Regering met de vooropgestelde hervorming van de JVB het automatisch forfait afschaft⁷, het forfait verlaagt voor nieuwe en reeds ingeschreven oldtimers en enkele cumulatieve regels toevoegt om deze voertuigcategorie beter af te bakenen⁸.

Als enkel de ouderdom van deze voertuigen en de theoretische milieu-impact in beschouwing worden genomen, is de gelijkgeschakelde prijszetting binnen het wegenvignet enigszins te begrijpen. Maar het gelijkschakelen van deze voertuigen met gewone passagiersvoertuigen houdt geen rekening met het werkelijke of bedoelde gebruik van oldtimers. Een echte differentiatie naar gebruik zou veel logischer zijn voor deze voertuigcategorie die volgens de regelgeving niet mag gebruikt worden voor courante verplaatsingen als woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer enz.

De MORA dringt aan om de nieuwe oldtimerregelgeving streng te handhaven en zo liefhebbers te onderscheiden van de eigenaars die wel voordeel halen uit het oldtimerforfait, maar door het niet correcte gebruik van het voertuig aantonen dat ze te kwader trouw zijn. Een echte gebruiksheffing die de gereden afstand, locatie en tijdstip incalculeert zou voor oldtimers, maar ook voor alle andere voertuigcategorieën, een eerlijkere en meer correcte vorm van beprijzing zijn.

2.3.5 Voertuigcategorieën die ontbreken in de regelgeving

Er zijn meerdere voertuigcategorieën die buiten het toepassingsgebied van het wegenvignet vallen. Voor de MORA toont dit aan dat het wegenvignet niet gebaseerd is op een geïntegreerde benadering op basis van een grondig maatschappelijk debat.

Een categorie die ontbreekt en waar de MORA specifiek aandacht voor vraagt zijn zero-emissie **voertuigen met een MTM tussen 3,5 en 4,25 ton**. Net als bij de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting gaat de regelgeving voorbij aan deze nieuwe categorie voertuigen waarvoor een rijbewijs categorie B voldoende is. Deze voertuigen worden niet gevat door de nieuwe JVB-regels en gezien de afbakening van de belastingplichtigen voor het wegenvignet, vallen ze niet onder deze nieuwe regelgeving. Theoretisch gezien vallen deze voertuigen onder de kilometerheffing voor vrachtwagens, maar ze moeten alvast tot 31 december 2029 geen kilometerheffing betalen. **De MORA dringt aan om spoedig een permanent en sluitend fiscaal kader te**

⁷ In zijn advies over de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting dringt de MORA aan om het forfait niet te verlagen en vraagt hij eveneens om de cumulatieve regels beter te handhaven.

⁸ Voor oldtimers ingeschreven na 31 december 2026 zullen nieuwe cumulatieve regels gelden: minstens 30 jaar geleden in het verkeer gebracht, ingeschreven onder een O-kentekenplaat, en voldoen aan de voorwaarden die aan de O-kentekenplaat zijn gekoppeld. Bestaande oldtimers zullen in het kader van de rechtszekerheid niet worden onderworpen aan de twee bijkomende voorwaarden.

ontwerpen voor deze voertuigcategorie en hierbij rekening te houden met de baten op vlak van uitstoot.

3. Onzekerheden in de uitvoering

De MORA vreest dat de uitvoering van het wegvignet te veel onzekerheden met zich meebrengt. Een onzekere kostenstructuur kan ertoe leiden dat de geplande infrastructuurinvesteringen verkleinen. Dit effect kan nog versterkt worden als de investeringen in handhaving ondermaats blijken en de inkomsten van het wegvignet (en eventuele boetebedragen) tegenvallen. Ook de uitvoering op het terrein verdient extra aandacht om het systeem zo klantvriendelijk mogelijk te maken voor binnenlandse en buitenlandse chauffeurs.

3.1 Onzekere kosten hypothekeren investeringen

De Vlaamse Regering schat dat de invoering van het wegvignet op jaarbasis €529 mln. zal opbrengen. Dit bedrag is samengesteld uit:

- Voertuigen op fossiele brandstof, niet leasing: €301 mln.
- Elektrische voertuigen, niet leasing: €16 mln.
- Lichte vracht: €62 mln.
- Buitenlandse voertuigen en leasing: €150 mln.

De inkomsten van het wegvignet zijn eerder conservatief ingeschat, onder meer door erop te rekenen dat buitenlandse voertuigen voornamelijk gebruik zullen maken van dagvignetten. De Inspectie van Financiën formuleert evenmin opmerkingen over de beoogde inkomsten. Daartegenover staan een aantal kritische kanttekeningen m.b.t. de kosten van het systeem, alsook de kosten verbonden aan de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting.

Eventuele meerinkomsten veiligstellen

De MORA is zeer tevreden dat eventuele toekomstige meerinkomsten door het wegvignet in beginsel worden aangewend voor investeringen in weginfrastructuur en -onderhoud. De raad vraagt om de bijkomende middelen te gebruiken voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. De MORA dringt erop aan om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur, om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer te beperken en om de Vlaamse doelstellingen rond de modal shift te ondersteunen.

De MORA erkent dat de gezamenlijke invoering door de drie gewesten de overkoepelende kost van het systeem kan verminderen voor elk van de gewesten. Daarnaast is het positief dat maximaal gebruik wordt gemaakt van bestaande ANPR-infrastructuur om te handhaven. De begeleidende documenten bij het ontwerpdecreet maken geen inschatting of de bestaande ANPR-infrastructuur voldoende is om alle noodzakelijke handavingsgegevens te verwerken. Naast de

handhaving van het wegenvignet worden ANPR-camera's reeds ingezet om de jaarlijkse verkeersbelasting en de BIV te handhaven, chauffeurs op te sporen die openstaande boetes hebben of zonder geldig rijbewijs rijden enz. **De MORA vraagt om voor de start van het wegenvignet een gedegen capaciteitsanalyse van het bestaande ANPR-netwerk te voorzien die aantoont dat het cameranetwerk voldoende fijnmazig is voor de gecombineerde handhaving van wegenvignet, JVB, BIV enz.**

De MORA identificeert daarentegen twee onzekerheden die kunnen leiden tot hogere kosten dan initieel voorzien en dus minder investeringsmiddelen voor infrastructuur.

- De kosten die verbonden zijn aan de invoering van het wegenvignet vallen uiteen in €12 mln. eenmalig (ontwikkeling website, opzet payment serviceprovider, handhaving hard- en software) en €20 mln. recurrent (transactiekosten, beheer en onderhoud van toepassing, licenties en abonnementen, hosting enz.). De Inspectie van Financiën merkt echter op dat de recurrente ICT-kosten, de enige kosten die al in uitvoering zijn, al zijn gestegen in vergelijking met een eerdere raming van €14 mln.
Stijgende operationele kosten mogen de beloofde bijkomende investeringen voor weginfrastructuur niet in gevaar brengen. **De raad wil dat de Vlaamse Regering verzekert dat er jaarlijks minstens een minimumbedrag wordt toegewezen aan infrastructuur.**
- In zijn advies over de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting wijst de MORA op de risico's die verbonden zijn aan het koppelen van onzekere kosten voor een hervormde JVB aan onzekere inkomsten van het wegenvignet. Het is niet onwaarschijnlijk dat de hervorming van de JVB meer zal kosten dan de voorziene €335 mln. Alle bijkomende verliezen door deze hervorming kunnen niet geïnvesteerd worden in weginfrastructuur.

3.2 Besparen op sluitende handhaving houdt risico's in

De MORA volgt de Vlaamse Regering in haar idee om maximaal in te zetten op handhaving via de backoffice en via controle langs de weg. Gezien de hoogte van de boetebedragen (€70, bij recidive tot €140 of €210) is het inderdaad niet kosten-batenopportunity om invorderingen via gerechtsdeurwaarders of alternatieve invordering te laten verlopen.

De Vlaamse Regering voorziet 15 VTE voor het uitvoeren van de handhaving, waarvan 5 VTE voor maximaal twee jaar. In de memorie van toelichting wordt de intentie uitgesproken om deze 15 controleurs tijdens het eerste jaar allemaal in te zetten op de baan. Vervolgens zullen 5 VTE verschuiven naar het handhavingscentrum om ANPR-beelden van vaste portieken te bekijken en te verwerken, en om de administratieve boetes te verwerken.

De MORA vreest dat de Vlaamse Regering te weinig rekening houdt met een stijgende handavingskost als blijkt dat er meer personeelsleden nodig zijn dan de initieel voorziene 15 VTE (die na twee jaar gereduceerd worden tot 10 VTE). Op meerdere plaatsen in de adviesdocumenten maakt de Vlaamse Regering zelf de vergelijking met het systeem van het Oostenrijkse wegenvignet. Maar die vergelijking loopt op verschillende vlakken mank, wat ook werd opgemerkt in een advies van de minister bevoegd voor bestuurszaken.

Vlaanderen is een transitregio met een hoge verkeersdensiteit. Daardoor vreest de MORA dat een team van 15 mensen niet in staat zal zijn om een geloofwaardige objectieve pakkans te creëren in Vlaanderen. Besparen op personeelskosten bij de start van het systeem kan zo leiden tot minder inkomsten van het wegenvignet en minder investeringsmiddelen voor infrastructuur. Daarnaast ondergraaft een te lage objectieve pakkans de subjectieve pakkans, het gevoel dat men zich in regel moet stellen omdat de angst om gevat te worden voldoende groot is. De MORA benadrukt dat op deze manier een gebrekkige handhaving ook een negatieve impact heeft op het maatschappelijk draagvlak bij burgers en buitenlanders die wel plichtsbewust het wegenvignet aankopen.

De MORA vraagt om bij de start van het systeem meer controleurs te voorzien dan de 15 VTE die momenteel zijn begroot, en tijdens de eerste maanden en jaren van het systeem de controleurs op een efficiënte en responsieve manier in te zetten en zo een sluitend en effectief systeem met een hoge naleving te realiseren.

3.3 Communicatie en gebruiksvriendelijkheid

Naast een eerlijke en adequate handhaving kan ook de gebruiksvriendelijkheid bijdragen aan het draagvlak voor het wegenvignet. Voor de MORA bestaat gebruiksvriendelijkheid uit verschillende facetten waaronder duidelijke communicatie en voldoende digitale en niet-digitale mogelijkheden voor alle belastingplichtigen om het vignet aan te kopen. De ruimte om fouten te maken moet gereduceerd worden, bijvoorbeeld door een systeem van gecombineerde betalingen in het leven te roepen. Ten slotte vraagt de MORA om een grondige analyse te maken van de impact op grensarbeid, bijvoorbeeld in de economische poorten.

3.3.1 Meertalige en brede communicatie

De MORA beaamt dat communicatie centraal moet staan bij de invoering van een nieuwe heffing. Hiermee zal het systeem staan of vallen in de eerste maanden en jaren. Naast middelen voor twee geplande communicatiecampagnes in het eerste jaar is er budget voorzien voor een communicatiecampagne in het tweede jaar, alsook middelen voor een callcenter.

De raad kan uit de beschikbare documenten niet afleiden of deze communicatiecampagnes enkel bedoeld zijn voor de binnenlandse chauffeurs, of dat er ook communicatiebudget voorzien is om het systeem kenbaar te maken in het buitenland.

De MORA doet een aantal aanbevelingen om naast de binnenlandse campagnes ook voldoende middelen te voorzien om de regelgeving, betaalmogelijkheden enz. te communiceren in het buitenland:

- Creëer duidelijke communicatie in verschillende Europese talen, niet enkel in de drie landstalen. Ook bij het callcenter of een eventuele AI chatbot moeten courante Europese talen beschikbaar zijn voor buitenlandse chauffeurs.
- Spreek af met wegbeheerders in de buurlanden om aankondigingsborden te plaatsen op snelwegen en andere wegen die bij het kruisen van de landsgrens overgaan in een snelweg

of gewestweg waar het wegenvignet van toepassing is. Aankondigingsborden binnen de Vlaamse gewestgrenzen zijn eerder nutteloos door het ontbreken van een systeem voor achterafbetaling.

- Voorzie ook communicatie en eventueel betaalmogelijkheden in de laatste snelwegparings voor het binnenrijden van Vlaanderen. Hierbij denkt de raad aan het voorbeeld van Satellic dat ook in Nederland en Luxemburg service points heeft om chauffeurs te helpen bij de kilometerheffing voor vrachtwagens.

3.3.2 Consument ondersteunen bij betaling en vernieuwing vignet

In het huidige voorstel is het vignet uitsluitend digitaal en zijn er geen plannen om papieren vignetten of betaalkiosken te voorzien bij de grens of bij tankstations. **Voor de MORA is het de taak van de overheid om niet-digitaal vaardige binnenlandse en buitenlandse chauffeurs te ondersteunen in het betalen van het vignet door andere mogelijkheden te voorzien dan enkel voorafbetaling op een website.**

Omdat het wegenvignet een vrijwillig te betalen gebruiksrecht is en geen verplichte belasting zoals de JVB, zal het wegenvignet niet automatisch vernieuwd worden. Niet geverifieerde online artikels⁹ beweren dat er wel een herinnering voorzien wordt voor de vervaldatum, maar enkel voor automobilisten die een account aanmaken, hun contactgegevens doorgeven en meldingen activeren. De MORA kan uit de officiële documenten niet afleiden of een herinneringssysteem voorzien is of wat de modaliteiten van dergelijk systeem zouden zijn. Die onduidelijkheid is zeer problematisch voor de gebruiksvriendelijkheid.

De MORA dringt aan om een gebruiksvriendelijk systeem te creëren waarbij chauffeurs tijdig een herinnering krijgen dat hun wegenvignet zal vervallen en zelf de keuze kunnen maken om een automatische te vernieuwing te activeren. In dergelijk systeem ontvangt de houder van een vignet tijdig een betaalluitnodiging met uitleg toegestuurd.

3.3.3 Duidelijkheid scheppen over verschillende tol- en vignetkosten

De overheid verwacht zowel van binnenlandse als buitenlandse chauffeurs dat ze zichzelf informeren over het wegenvignet en de verplichtingen en de kosten die het systeem met zich meebrengen. Het vignet zal gelden voor wegen die niet in concessie zijn gegeven door de wegbeheerder aan een concessiehouder, zoals bijvoorbeeld nu al het geval is met de Liefkenshoek tunnel en in de toekomst mogelijk het geval zal zijn voor de ringwegen en tunnels rond Antwerpen.

⁹ Onder meer GOCAR.be (2026). Belgisch wegenvignet wordt niet verplicht en net daarin schuilt de val. Geraadpleegd 12 augustus 2026. <https://gocar.be/nl/autonieuws/belastingen/belgisch-wegenvignet-wordt-niet-verplicht-en-net-daarin-schuilt-de-val>

De MORA dringt aan om te werken aan een transparant en geïntegreerd systeem waarbij betalingen voor het vignet en geconcedeerde wegen gecombineerd worden zodat de kans op menselijke fouten tot een minimum herleid wordt.

3.3.4 Impact op grensarbeid in kaart brengen

De Vlaamse Regering deed een beperkte analyse over het aantal buitenlandse voertuigen die onder het toepassingsgebied van het wegenvignet zullen vallen¹⁰. Omdat de beschikbare documenten geen gedetailleerde rapportage bevatten, is het onduidelijk of deze analyse een onderscheid maakt tussen verschillende nationaliteiten, bestemmingen van grensoverschrijdend verkeer, voertuigcategorieën enz.

De vraag rond de impact van het vignet op grensarbeid is niet onbelangrijk, aangezien een aantal economische poorten net over de grens liggen (Port of Antwerp-Bruges) of zelfs deel uitmaken van een grensoverschrijdende samenwerking (North Sea Port). De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om alsnog een analyse te doen over de impact van het wegenvignet op grensarbeid en de eventuele economische gevolgen voor de economische poorten.

4. Samenwerkingsakkoord

Het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams, Waals en Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevat bepalingen die grotendeels identiek zijn aan de bepalingen in het voorontwerp van decreet tot invoering van een wegenvignet. Dit impliceert dat de aanbevelingen die de MORA in dit advies geeft van toepassing zijn op het volledige intergewestelijke samenwerkingsakkoord.

Aanpassingen die van toepassing zijn op het volledige samenwerkingsakkoord moeten besproken en goedgekeurd worden door een politieke stuurgroep, ondersteund door een administratieve stuurgroep. De MORA ondersteunt het voornemen om regelmatig overleg te voeren rond de strategische aansturing van het project en de samenhang van regelgeving tussen de verschillende gewesten. De raad merkt wel op dat in het samenwerkingsakkoord een vorm van bindende arbitrage of sanctionering ontbreekt als één van de gewesten niet voldoet aan de afspraken rond handhaving, gegevensuitwisseling of samenwerking rond cruciale infrastructuur zoals de R0.

Het samenwerkingsakkoord bindt de Vlaamse Regering voor een periode van tien jaar. Tijdens de looptijd moeten beslissingen over tariefwijzigingen steeds gezamenlijk genomen worden. Dit is

¹⁰ De Vlaamse Regering heeft tellingen laten uitvoeren via het AMS-netwerk van de federale politie (het ANPR Managed System dat data doorgeeft naar de centrale databank van de federale politie). De Vlaamse Belastingdienst heeft gevraagd hoeveel unieke nummerplaten er jaarlijks worden geregistreerd. Na aftrek van niet relevante voertuigcategorieën is de inschatting circa 30 mln. unieke nummerplaten van buitenlandse personenwagens op één jaar tijd.

een aanzienlijke beperking van de beleidsvrijheid van Vlaanderen om een sturend mobiliteitsbeleid te voeren.

De MORA vreest dat het sterk en langdurig verankeren van de vlakke structuur van het vignet ertoe zal leiden dat Vlaanderen het komend decennium de deur sluit voor een eerlijke gebruiksheffing en verdere aanpassingen van de verkeersfiscaliteit. Potentieel nefaste gevolgen van het huidige vignet zullen ook niet tijdig kunnen bijgestuurd worden op gewestelijk niveau.

5. Conclusie: constructiefouten in een suboptimaal systeem

De Vlaamse Regering presenteert de introductie van het wegenvignet, de hervorming van de JVB en de eerdere schrapping van de belastingvrijstelling voor zero-emissiewagens als onderdelen van een globale hervorming van de verkeersfiscaliteit. De MORA is het fundamenteel oneens met de manier waarop de Vlaamse Regering deze maatregelen kadert.

Net als bij de hervorming van de JVB worden vergroeningsdoelstellingen onevenredig toegepast, blijven voertuigcategorieën buiten de reikwijdte van de hervorming. Daarnaast laat het ontwerp-decreet na om grondig te kijken naar de impact op sommige doelgroepen, voertuigcategorieën en sectoren, en zijn er grote twijfels over de gebruiksvriendelijkheid en de handhavingscapaciteit.

5.1 Te weinig differentiatie

Het wegenvignet differentieert amper op vlak van impact op milieu en infrastructuur, en heeft dus gelijkaardige constructiefouten als de hervorming van de JVB. Bij het wegenvignet is de enige parameter de euronorm, die bovendien wordt gegroepeerd in twee zeer brede klassen. Het vignet wordt gepresenteerd als een infrastructuurheffing die veroorzaakte slijtage moet compenseren, maar noch de massa van het voertuig, noch de werkelijk gereden kilometers, noch de tijdstip en locatie van het voertuiggebruik worden in beschouwing genomen. Het potentiële sturend effect van het wegenvignet waarvan sprake in de memorie van toelichting zal in realiteit onbestaande zijn.

5.2 Impact op burgers en sectoren is niet onderzocht

Volgens de MORA is het gebrek aan maatschappelijk debat een van de belangrijkste oorzaken van de vastgestelde tekortkomingen van het wegenvignet. De duidelijke effecten op verschillende sectoren en doelgroepen, het niet in beschouwing nemen van bepaalde voertuigcategorieën en de meerdere gebruiksonvriendelijke aspecten van het systeem bevestigen deze vaststelling. Een grondige voorbereiding met brede betrokkenheid van experts, academici en stakeholders uit de mobiliteitswereld had deze effecten kunnen identificeren en ondervangen vóór de invoering van het wegenvignet. De MORA verkiest deze aanpak boven de huidige snelle introductie van een

systeem dat door zijn vlakke structuur een disproportionele impact heeft op sommige bevolkingsgroepen en sectoren.

5.3 Twijfels over handhaving en kosten

Hoewel de MORA tevreden is dat de opbrengsten van het wegenvignet in beginsel zullen aangewend worden voor investeringen in (het onderhoud van) infrastructuur, heeft de raad twijfels over de geplande kostenstructuur. De beslissing om nu te kiezen voor een theoretisch slanke kostenstructuur zal later een potentiële impact hebben op de handhavingscapaciteit, de subjectieve pakkans en de inkomsten. Om de inkomsten te vrijwaren **vraagt de MORA investeringen in een sluitende en effectieve handhaving**, bijvoorbeeld door meer controleurs aan te werven en zo de objectieve en subjectieve pakkans te vergroten. Een maximale naleving is te bereiken door naast 'harde' handhaving voldoende aandacht te schenken aan 'zachte' maatregelen zoals bijvoorbeeld binnenlandse en buitenlandse communicatiecampagnes en het voorzien van fysieke aankoopmogelijkheden.

5.4 Naar een algemene kilometerheffing

De MORA heeft al meermaals gepleit voor een voertuigfiscaliteit die maatschappelijk gedragen is en voldoende differentieert naar milieukeurmerken, gewicht, gereden afstand, en plaats en tijdstip. Hij is ervan overtuigd dat een ambitieus en strategisch mobiliteits- en klimaatbeleid tegelijk voorspelbaar en eerlijk kan zijn voor burgers en bedrijven, en de inkomsten voor de overheid op peil kan houden in het licht van het veranderende voertuigenpark.

De raad herhaalt zijn oproep om te werken aan een echte gebruiksheffing die, meer dan de huidige combinatie van het wegenvignet, de JVB en de BIV, rekening houdt met verschillende parameters en zo een eerlijke fiscaliteit voor elke voertuigeigenaar kan garanderen. De MORA is zich bewust van de complexiteit en de gevoeligheid van de invoering van een kilometerheffing en benadrukt daarom nogmaals de voorbereiding en de introductie **stapsgewijs, participatief en transparant** moet gebeuren. Vlaanderen moet simultaan inzetten op flankerend beleid met o.a. aanzienlijke investeringen in andere modi die een alternatief bieden voor de wagen en zo zelf de randvoorwaarden realiseren die bijdragen aan het maatschappelijke draagvlak voor een vernieuwde verkeersfiscaliteit en de modal shift.

De MORA is ervan overtuigd dat het effect van een kilometerheffing maximaal zal zijn in een systeem dat afgestemd is met de andere gewesten, waarbij de tariefkeuze en de keuze over besteding van inkomsten toebehoort aan elk gewest. De raad gelooft dat met het samenwerkingsakkoord voor het wegenvignet een eerste stap is gezet om de voertuigfiscaliteit van de verschillende gewesten verder op elkaar af te stemmen en te verdiepen.

Ten slotte meent de MORA dat een gebruiksheffing die universeel geldt voor binnenlandse en buitenlandse chauffeurs, los van JVB en BIV, een grotere kans zou hebben om de kritische controle van de Europese Commissie te doorstaan. Door tegelijk aanpassingen te doen aan de binnenlandse voertuigfiscaliteit en deze niet in zijn geheel te hervormen, bestaat de kans dat het

wegenvignet zal afgekeurd worden door de Europese Commissie. Wat de gevolgen hiervan zouden zijn voor de hervorming van de JVB en dus voor de overheidsfinanciën, is vooralsnog onbekend.

Bijlage: MORA-standpunten verkeersfiscaliteit

Doorheen de jaren heeft de MORA al verschillende standpunten rond verkeersfiscaliteit uitgewerkt. De MORA beschouwt 'verkeersfiscaliteit' als een verzamelterm voor de belasting op inverterstelling (BIV), de jaarlijkse verkeersbelasting (JVB), accijnzen op brandstof en nu ook het wegenvignet. In deze bijlage geeft de raad een kort overzicht van zijn bestaande standpunten rond verkeersfiscaliteit. Het logische eindpunt van alle hervormingen is voor de MORA een algemene kilometerheffing die alle bestaande vormen van verkeersfiscaliteit kan rationaliseren

1. Aanpassingen verkeersfiscaliteit 2015-2024

De afgelopen tien jaar heeft de MORA meermaals geadviseerd over aanpassingen aan de verkeersfiscaliteit. Drie van deze adviezen behandelden verschillende wijzigingen van de jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op inverterstelling tussen 2015 en 2020:

- Het advies over het bijgevoegd amendement over verkeersbelastingen bij het voorontwerp van Programmadecreet BO16 dat de JVB en BIV voor personenwagens wijzigde in functie van milieukeurmerken¹¹;
- het advies over de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers¹²;
- het advies over het voorontwerp van programmadecreet BO21 dat onder meer de JVB en BIV aanpaste aan de toen geïntroduceerde WLTP verbruiks- en emissietest¹³.

In deze adviezen vertrekt de raad van een centraal principe: het is goed om verkeersbelastingen steeds meer te baseren op de uitstoot en andere milieukeurmerken van voertuigen. Aanvullend toont de raad echter zijn onvrede over het vrijwaren van verlaagde tarieven en vrijstellingen voor verschillende voertuigcategorieën. Voor de MORA moeten eventuele vrijstellingen bij voorkeur tijdelijk zijn en ingebed in een prijsbeleid dat ook gebruik belast, aangezien de maatschappelijke impact van voertuigen wijder reikt dan enkel de uitstoot. Ook het gebrek aan een intergewestelijk samenwerkingsakkoord om leasewagens gelijk te behandelen met private voertuigen, is een terugkerend kritiekpunt.

Met zijn advies over de ontwerpvisie Clean Power for Transport 2030¹⁴ herhaalt de MORA dat het debat over verkeersfiscaliteit breder moet gevoerd worden en vroeg hij aan de Vlaamse Regering een globale herwerking van de manier waarop verkeersbelastingen en premies met elkaar interageren. De raad benadrukt dat een systeem met een slimme gebruiksheffing de meest optimale

¹¹ MORA (2015). <https://www.serv.be/node/10154>

¹² MORA (2016). <https://www.serv.be/node/10979>

¹³ MORA (2020). <https://www.serv.be/node/13967>

¹⁴ MORA (2021). <https://www.serv.be/node/14400>

oplossing is om een financieel evenwicht te behouden en de financiële instroom voor de overheid op peil te houden. Dergelijk systeem garandeert ook een eerlijk beleid tegenover bedrijven en burgers en creëert meer mogelijkheden om maximaal te sturen op milieukennissen, maar bijvoorbeeld ook op duurzaamheid van de batterijproductie.

2. Aanpassingen verkeersfiscaliteit 2024-2029

Een algemene kilometerheffing is niet opgenomen als maatregel in het Vlaams regeerakkoord 2024-2029 en de beleidsnota Financiën & Begroting. Prijsinstrumenten voor personenwagens en lichte vracht die wel zijn opgenomen, zijn de schrapping van het nultarief voor BIV en JVB voor zero-emissiewagens en het geplande digitale systeem om buitenlandse voertuigen te laten betalen voor het gebruik van de Vlaamse wegen, i.e. het nieuwe wegenvignet.

2.1.1 Schrapping nultarieven voor zero-emissiewagens

Vertrekkend vanuit een globale visie op prijsbeleid, vergroening en het veranderende wagenpark identificeert de MORA in zijn advies op de beleidsnota MOW 2024-2029 meerdere risico's in het schrappen van de nultarieven voor zero-emissiewagens. Deze maatregel werd ondergebracht in het voorontwerp van Programmadecreet voor de begrotingsopmaak 2026. De MORA maakt in dit advies¹⁵ een aantal kanttekeningen:

- Het ongedifferentieerd afschaffen van de vrijstellingen kan een negatieve impact hebben op de nog prille evolutie richting zero-emissievoertuigen en op de verdere elektrificatie van het wagenpark. Zonder globale aanpassingen aan de verkeersfiscaliteit blijft de basisproblematiek, namelijk het eroderen van inkomsten uit verkeersbelastingen en accijnzen op fossiele brandstoffen, onveranderd.
- Het beleidsvoornemen om tegen 2029 te streven naar een gelijke TCO tussen zero-emissiewagens (ZE-wagens) en fossiele brandstofvoertuigen wordt hiermee bemoeilijkt, en de termijn waartegen de voertuigvloot emissievrij wordt, schuift daarmee verder op.
- De 'eenvoudige' tariefwijziging zal van toepassing zijn op alle nieuw ingeschreven zero-emissiewagens. Door het ontbreken van een intergewestelijk samenwerkingsakkoord rond leasing kan er niet gedifferentieerd worden voor leasingvoertuigen en vallen zij terug op standaardtarieven voor BIV en JVB.
- De inkomsten van deze maatregel mogen niet te optimistisch ingeschat worden. Het is hoogst onzeker wat de impact zal zijn op de particuliere voertuigmarkt, de leasingmarkt en -bedrijven, en het beleid dat op federaal niveau gevoerd wordt, bijvoorbeeld m.b.t. BTW,

¹⁵ MORA (2024). Advies beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029. <https://www.serv.be/node/16798>

accijnzen enz. De raad meent dat de vooropgestelde 190.000 inschrijvingen in 2026 naar alle waarschijnlijkheid een overschatting zijn.

- De MORA verzet zich tegen een geleidelijke verhoging van de belastingtarieven als de Vlaamse Regering tegenvallende inkomsten zou vaststellen.
- Sectoren waar de keuze voor zero-emissievoertuigen niet volledig vrij is, hetzij door andere Vlaamse regelgeving (individueel bezoldigd personenvervoer), hetzij door federale regelgeving (leasingsector), zullen een disproportioneel effect ondervinden van het schrappen van deze vrijstellingen. De MORA vraagt om de impact op de betrokken sectoren nauwgezet te monitoren.
- Ook de beloofde 'voldoende grote differentiatie' tussen ZE-wagens en wagens met verbrandingsmotoren is volgens de raad hoogst onzeker.

2.1.2 Wegenvignet en hervorming jaarlijkse verkeersbelasting

Een ander instrument dat werd aangekondigd in het regeerakkoord 2024-2029 is een 'prijsmechanisme voor buitenlandse chauffeurs'. De Vlaamse Regering wil buitenlandse voertuigen die momenteel niet onder de kilometerheffing voor vrachtwagens vallen, een bijdrage laten betalen op basis van hun gebruik van het Vlaams wegennet. Dit is – alvast voor Vlaanderen – een nieuwe vorm van fiscaliteit voor personenwagens, oldtimers en lichte vracht.

Om de bijkomende kost van een wegenvignet te temperen heeft de Vlaamse Regering gelijktijdig een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting goedgekeurd. De Vlaamse Regering ambieert dat de lage JVB-inkomsten op Vlaams niveau gecompenseerd worden door de inkomsten van het wegenvignet, waarbij een eventuele meeropbrengst opnieuw wordt geïnvesteerd in infrastructuur. Op individueel niveau wordt dit evenwicht niet gegarandeerd. Voor sommige chauffeurs zal deze hervorming dus tot een lagere belastingdruk leiden, voor sommigen is de rekening ongeveer gelijk en voor sommigen zal de belastingdruk toenemen.

De standpunten van de MORA over het wegenvignet en de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting zijn het onderwerp van de adviezen waar deze bijlage aan is toegevoegd.

3. Evolutie naar een eerlijke gebruiksheffing

In het 'Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029' en het advies 'Naar een algemene kilometerheffing' (2024) stelt de MORA zijn standpunten over verkeersfiscaliteit scherp. Het basisidee is om een toekomstbestendige, alomvattende verkeersfiscaliteit in het leven te roepen die minder afhankelijk is van wijzigingen in het voertuigenpark dan de JVB en BIV, maar ook rechtvaardiger is en meer proportioneel voor burgers en bedrijven.

In zijn memorandum pleit de MORA opnieuw om de Vlaamse verkeersfiscaliteit te herdenken richting meer belasten van gebruik en de mix van prijsinstrumenten (waaronder JVB en BIV) daarop af te stemmen. Voorspelbaarheid en sociale rechtvaardigheid zijn hierbij belangrijke ankerpunten. De raad vraagt eveneens om over vorm en uitwerking van dit nieuwe prijsbeleid een grondig maatschappelijk debat voor te bereiden op basis van objectieve informatie met het oog op een breed draagvlak en heldere communicatie.

De MORA identificeert zes doelstellingen van de Vlaamse Regering die volgens hem gebaat zijn bij de ondersteuning door prijsinstrumenten:

- Het gebruik van infrastructuur aanrekenen;
- het beperken van emissies;
- het realiseren van de modal shift;
- het realiseren van een toekomstgerichte ruimtelijke ordening realiseren (via mental shift rond woon- en werklocatie, en realistische verplaatsingskost);
- het verminderen van verkeerscongestie
- het doorrekenen van overige externe kosten (geluid, luchtvervuiling enz.).

In 2024 zet de MORA een volgende grote stap met zijn advies 'naar een algemene kilometerheffing'. De MORA bepleit hierin de nood aan een ambitieus en strategisch mobiliteits- en klimaatbeleid dat voorspelbaar is voor burgers en bedrijven, en de inkomsten voor de overheid op peil houdt in het licht van het veranderende voertuigenpark. Om het debat te voeden legt de MORA vier fundamentele principes voor een toekomstbestendig prijsbeleid vast.

MORA-principes prijsbeleid (2024)

- **Het gebruiker-betaalt-principe:** de gebruiker van een vervoersmiddel betaalt een prijs die de kosten weerspiegelt die hij of zij veroorzaakt voor de infrastructuur. De klemtoon van de voertuigbelasting verschuift dus van bezit naar gebruik
- **Het vervuiler-betaalt-principe:** de gebruiker van een vervoersmiddel betaalt een prijs die de impact weerspiegelt die hij of zij veroorzaakt voor de kwaliteit van de leefomgeving en het milieu/klimaat.
- **Het differentiatie-principe:** de prijs die de gebruiker betaalt, is afhankelijk van de plaats, het type weg/de wegcategorie, het tijdstip, het type en de emissieklasse van het vervoersmiddel. Zo kan de prijs de vraag naar mobiliteit beïnvloeden, sturen naar meer duurzame keuzes en congestie tegengaan.
- **Het solidariteit-principe:** de prijs die de gebruiker betaalt, houdt rekening met de draagkracht, de behoeften en de alternatieven van de gebruiker. Er dient bijzondere aandacht te zijn voor de impact van deze heffing op de kost van het woon-werkverkeer van werknemers zonder alternatieve vervoersopties en dit moet overlegd worden via de geëigende kanalen. Er wordt voorzien in compenserende maatregelen voor kwetsbare groepen.

Voor de MORA is draagvlak creëren en behouden cruciaal bij de introductie van een gebruiksheffing. De raad is zich bewust van de complexiteit en de gevoeligheid van de invoering van een kilometerheffing en benadrukt dat deze **stapsgewijs, participatief en transparant** moet gebeuren. Vlaanderen moet simultaan inzetten op flankerend beleid met o.a. aanzienlijke investeringen in andere modi die een alternatief bieden voor de wagen (zoals openbaar vervoer, fiets enz.) en moet zo de randvoorwaarden trachten te realiseren die bijdragen aan het maatschappelijke draagvlak voor een vernieuwde verkeersfiscaliteit.

Om het effect van een kilometerheffing te maximaliseren pleit de MORA voor een systeem dat **afgestemd is met de andere gewesten, waarbij de tariefkeuze en de keuze over besteding van inkomsten toebehoort aan elk gewest**. Hoewel de gewesten de bevoegdheid hebben om een gebruiksheffing in te voeren, verdient ook de afstemming met het federale niveau voldoende aandacht omdat dit een verschuiving van inkomsten richting de gewesten zou veroorzaken en een deel van de te realiseren randvoorwaarden federale materie zijn.

Verder moet een impactanalyse over de effecten op de Vlaamse begroting – door gewijzigde inkomsten en mogelijke verschuivingen tussen beleidsdomeinen – deel zijn van de voorbereiding.

Ten slotte doet de MORA een voorzet over de budgettaire kant van een gebruiksheffing. Hij dringt aan om in het voorbereidend traject een grondige impactanalyse te maken over de effecten op de Vlaamse begroting. Dergelijke heffing zal immers zorgen voor gewijzigde inkomsten en mogelijke financiële verschuivingen tussen beleidsdomeinen. Het onderzoeken van opportuniteiten voor de verlaging van andere belastingen moet eveneens deel uitmaken van deze analyse. Daarnaast herhaalt de MORA zijn standpunt dat de inkomsten van een kilometerheffing rechtstreeks moeten terugvloeien naar het brede mobiliteitsbeleid, waaronder alle mogelijke (weg)beheerders, ter realisatie van de vooropgestelde beleidsdoelstellingen voor alle modi.