

DE VLAAMSE MINISTER VAN BEGROTING EN FINANCIËN, VLAAMSE RAND, ONROEREND ERFGOED EN DIERENWELZIJN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Samenwerkingsakkoord Wegenvignet

- Goedkeuring en machtiging tot ondertekening van het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het wegvignet op het Belgische grondgebied
- Tweede principiële goedkeuring van 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 wegvignet op het Belgische grondgebied

Samenvatting

Voorliggend samenwerkingsakkoord voorziet het gezamenlijke juridische kader voor de invoering van een wegvignet. Het is noodzakelijk voor de gewesten om gezamenlijk maatregelen te nemen betreffende de gelijktijdige invoering van het wegvignet teneinde een transparant stelsel te ontwikkelen ten aanzien van de belastingplichtige.

Daarnaast beoogt dit akkoord, met respect voor de eigenheid van en de na te streven doelstellingen door elk gewest, die aangelegenheden gezamenlijk af te spreken of die regelingen vast te stellen die zijn vereist om de invoering, de organisatie en handhaving van het wegvignet in de drie gewesten doelmatig en kostenefficiënt te realiseren.

Dit akkoord regelt ook de verdeling van de inkomsten die uit het wegvignet voortvloeien.

Een voorontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord is noodzakelijk om de beoogde rechtsgevolgen te realiseren.

Op 10 juli 2026 werd 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 wegvignet op het Belgische grondgebied (VR 2026 1007 DOC.0788/1) principieel goedgekeurd. Het advies van de SERV werd bekomen op 24 augustus 2026, het advies van de MORA dateert van 4 september 2026. Na de eerste principiële goedkeuring werden aan het samenwerkingsakkoord nog een aantal, voornamelijk taalkundige, aanpassingen aangebracht op vraag van het Waalse Gewest.

1. SITUERING

BELEIDSVELD

INHOUDELIJK STRUCTUURELEMENT

BELEIDSDOELSTELLING

- Beleidsveld: Financiën en Begroting
- Inhoudelijk Structuurelement: Fiscaliteit
- Beleidsdoelstelling: Het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029 voorziet: “We werken een digitaal systeem uit om ook de buitenlandse voertuigen die niet onderworpen zijn aan de kilometerheffing voor vrachtwagens mee te laten bijdragen aan het gebruik van onze wegen. We gaan uit van het Europese gelijkheidsbeginsel waarbij buitenlandse weggebruikers pro-rata aan dezelfde tarieven worden onderworpen als de Vlamingen.”

VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Inspectie van Financiën gaf een gunstig advies op 3 juni 2026. Een begrotingsakkoord werd verleend op 9 juni 2026.

Op 10 juli 2026 werd het voorontwerp van decreet principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering (VR 2026 1007 DOC.0788/2). De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn werd ermee gelast het advies in te winnen van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

De Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) bracht zijn advies uit op 24 augustus 2026. Dit advies wordt als bijlage toegevoegd. In zijn advies formuleert de SERV enkele bemerkingen en bijhorende aanbevelingen. Verder in deze nota worden de opmerkingen van de SERV behandeld.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) bracht zijn advies uit op 4 september 2026. Dit advies wordt als bijlage toegevoegd. In zijn advies formuleert de MORA een aantal bemerkingen en aanbevelingen. Verder in deze nota worden de opmerkingen van de MORA behandeld.

INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

1. Situering

Voorliggend samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest voorziet de gelijktijdige invoering in de drie regio's van een wegenvignet voor gebruikers van voertuigen met een maximaal toegelaten totaalgewicht (MTT) van minder dan 3,5 ton.

Naast de reeds bestaande kilometerheffing voor vrachtwagens wordt beoogd een systeem in te voeren waarbij ook de overige buitenlandse weggebruikers bijdragen aan de investeringen in en het onderhoud van de weginfrastructuur. Dit draagt bij tot een meer evenwichtige en billijke toerekening van de kosten van aanleg, onderhoud en ontwikkeling van het wegennet. Daarnaast heeft het akkoord tot doel bij te dragen tot de aanmoediging van milieuvriendelijker verkeer.

De totstandkoming van dit akkoord vindt haar grondslag in de gedeelde beleidsintentie van de drie gewesten om een geharmoniseerd wegenvignet in te voeren. Deze intentie blijkt uit de respectieve regeerakkoorden en beleidsverklaringen. Daarbij wordt uitdrukkelijk gestreefd naar een onderling afgestemde aanpak, teneinde de coherentie van het systeem te waarborgen en de transparantie voor de gebruiker te verzekeren.

Gelet op de verdeling van bevoegdheden inzake fiscaliteit en mobiliteit tussen de gewesten, kan deze harmonisatie slechts op afdoende wijze worden gerealiseerd door middel van een samenwerkingsakkoord als bedoeld in artikel 92bis §1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Enkel een dergelijk akkoord biedt een voldoende waarborg om de basisregels te voorzien die vervolgens door elk gewest zullen worden ingevoerd met inachtnaam van de principes vastgesteld in de samenwerkingsovereenkomst.

Het akkoord beoogt tevens de onderlinge afstemming van de invoering van het wegenvignet, door te voorzien in een gelijktijdige implementatie, teneinde de rechtszekerheid, de transparantie en de uniformiteit van het systeem voor de belastingplichtigen te waarborgen. Verder maakt de samenwerking tussen de gewesten het mogelijk om efficiëntiewinsten en schaalvoordelen te realiseren, onder meer op het vlak van administratie, inning en controle.

Op dit moment dragen buitenlandse gebruikers van het Vlaamse wegennet niet bij aan de kosten die voortvloeien uit het gebruik ervan, in het bijzonder wat betreft de slijtage van de weginfrastructuur. Dit geldt met name voor de gebruikers van voertuigen met een maximaal toegelaten totaalgewicht (MTT) van niet meer dan 3,5 ton.

In uitvoering van de respectieve regeerakkoorden en beleidsverklaring van de gewesten wordt voorzien in de invoering van een wegenvignet als belasting op het gebruik van gewest- en snelwegen door motorvoertuigen met minstens vier wielen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van niet meer dan 3,5 ton.

Overeenkomstig de bepalingen van de Tolrichtlijn (Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van weginfrastructuur aan voertuigen, zoals meerdere keren gewijzigd) dient het wegenvignet van toepassing te zijn voor de voertuigen van zowel eigen inwoners als die van niet-inwoners.

Met respect voor de eigenheid van en de na te streven doelstellingen door de gewesten, beoogt het samenwerkingsakkoord die aangelegenheden gezamenlijk af te spreken of die regelingen vast te stellen die vereist zijn om de invoering, de organisatie en handhaving van het Wegenvignet op het Belgische grondgebied doelmatig en kostenefficiënt te organiseren. Daarbij wordt voorzien in een gelijktijdige invoering van het wegenvignet teneinde de transparantie en rechtszekerheid voor de gebruikers te waarborgen.

In het licht van de vereisten van de Tolrichtlijn, met name wat betreft de betrokkenheid van lichte vrachtvoertuigen en de mogelijkheid tot differentiatie, dient het systeem voorafgaand te worden aangemeld bij de Europese Commissie. De gewesten voorzien hiertoe in een gezamenlijke kennisgeving.

Het samenwerkingsakkoord houdt voorts rekening met specifieke engagementen tussen de drie gewesten, onder meer met betrekking tot de afwezigheid van bijkomende heffingen die onverenigbaar zouden zijn met het geharmoniseerde wegenvignet, evenals met de noodzaak van onderlinge samenwerking bij infrastructuurprojecten aan de RO.

Naast de onderlinge afstemming tussen de gewesten betreffende de invoering, organisatie, handhaving en gelijktijdige invoering van het wegenvignet, bevat het akkoord bepalingen inzake de verdeling van de

inkomsten uit het wegenvignet. Ook de praktische samenwerking tussen de gewesten, met inbegrip van de aanduiding en werking van een vignetprovider, wordt vastgelegd.

Na principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering op 10 juli 2026, gaf het Waalse Gewest aan nog enkele aanpassingen te wensen aan het samenwerkingsakkoord. De meeste aanpassingen betreffen taalkundige aanpassingen. Er zijn ook enkele inhoudelijke aanpassingen aan het samenwerkingsakkoord:

- In artikel 3 van het samenwerkingsakkoord wordt bepaald dat de kennisgeving aan de Europese Commissie in september 2026 zal gebeuren i.p.v. in augustus 2026;
- In artikel 7, §2 wordt verduidelijkt dat de voorafgaande instemming, waarvan reeds sprake in paragraaf 1 van datzelfde artikel uiteraard ook van toepassing is in het kader van paragraaf twee bij een aanpassing aan de euronorm en mogelijke uitbreiding van opties inzake duurtijd van het wegenvignet vanaf 1 januari 2030;
- In artikel 14 wordt paragraaf 6 verduidelijkt: er wordt duidelijker bepaald wat het lot is van de intellectuele rechten van partijen wanneer één van de partijen uit de overeenkomst treedt;
- In artikel 21 worden twee leden toegevoegd waarin nogmaals wordt benadrukt dat partijen geen eigen regionaal instrument van wegbeprijzing zullen invoeren of exploiteren naast de samenwerkingsovereenkomst. Een Partij die toch een eigen systeem wenst te voorzien, is verplicht uit te treden uit de samenwerkingsovereenkomst, waarbij deze Partij het eigen systeem van wegbeprijzing pas mag invoeren na het verstrijken van de opzegtermijn van twee jaar.

Intussen werd deze versie van het samenwerkingsakkoord op 10 september 2026 in eerste lezing door de Waalse regering goedgekeurd.

Gelet op het feit dat er een uniforme tekst van het samenwerkingsakkoord noodzakelijk is voor het verdere verloop van de procedure, wordt het voorontwerp van decreet opnieuw aan de Vlaamse Regering voorgelegd met het oog op een tweede principiële goedkeuring.

2. Advies SERV

De SERV heeft zijn advies uitgebracht op 24 augustus 2026. Dit advies wordt als bijlage toegevoegd.

De SERV leverde een geïntegreerd advies af voor:

- de adviesaanvraag voor de invoering van het wegenvignet;
- de adviesaanvraag voor het instemmingsdecreet voor het samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten voor de invoering van het wegenvignet in heel België;
- de adviesaanvraag voor de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting.

Hieronder wordt ingegaan op de bemerkingen die de SERV maakte specifiek met betrekking tot hetgeen opgenomen wordt in het samenwerkingsakkoord.

De SERV staat achter een faire bijdrage van alle weggebruikers uit binnen- en buitenland aan het onderhoud van de Vlaamse weginfrastructuur. De SERV merkt wel op dat de beperkte differentiatie tussen fossiele en emissievrije auto's een gemiste kans is om dit instrument te gebruiken ter ondersteuning van de vergroening van de Vlaamse vloot, ter vermindering van de energieafhankelijkheid en ter verbetering van de luchtkwaliteit. Daarnaast stelt de SERV ook vast dat het vignet niet in de tijd differentieert en niet bijdraagt aan het terugdringen van de files.

Replik: Het samenwerkingsakkoord beoogt om afspraken te maken om uitvoering te geven aan de intenties opgenomen in de diverse regeerakkoorden en beleidsverklaringen. Het Vlaams Regeerakkoord vermeldt hierover het volgende:

“We werken een digitaal systeem uit om ook de buitenlandse voertuigen die niet onderworpen zijn aan de kilometerheffing voor vrachtwagens mee te laten bijdragen aan het gebruik van onze wegen. We gaan

uit van het Europese gelijkheidsbeginsel waarbij buitenlandse weggebruikers prorata aan dezelfde tarieven worden onderworpen als de Vlamingen. We waken erover dat dit in de praktijk geen verhoging inhoudt van de huidige tarieven voor de Vlaming.” (Vlaams Regeerakkoord 2024-2029, p. 37).

Het uitgangspunt van het wegenvignet is dan ook het laten bijdragen van alle weggebruikers voor het gebruik van de wegen. Tot nog toe droegen enkel binnenlandse weggebruikers bij, hoewel zij niet de enige zijn die de Vlaamse wegen verslijten. Het wegenvignet beoogt de kosten die ontstaan door het gebruik van de wegen af te wentelen op alle gebruikers, en niet enkel op de Vlaamse belastingbetaler. Gelet op het Europees gelijkheidsbeginsel wordt voor eigen ingezetenen derhalve hetzelfde systeem, vanuit hetzelfde uitgangspunt toegepast. Er werd gekozen om het wegenvignet op te zetten als een gebruiksrecht conform de Tolrichtlijn. Ingevolge hiervan werd conform de Tolrichtlijn gekozen voor een systeem waarin het gebruik van de wegen wordt belast volgens de tijdsduur én in functie van de Euronorm. Ook de tarieven zijn in onderlinge overeenstemming bepaald en de differentiatie ervan werd conform de maxima van artikel 7bis, lid 3 van de Tolrichtlijn berekend, startend vanaf het tarief met een gebruiksperiode van een jaar. Conform de Tolrichtlijn werd een trapsgewijs systeem opgezet, waarbij de meest vervuulende voertuigen de hoogste tarieven betalen en emissievrije voertuigen de laagste tarieven. Daarnaast is de Vlaamse Regering de mening toegedaan dat een algemene kilometerheffing de werkende Vlaming bovengemiddeld treft. Voor veel Vlamingen zijn alternatieve vervoersmiddelen of aangepaste vertrektijden geen realistische optie om hun beroepsactiviteiten uit te oefenen.

De SERV uit zijn bezorgdheid rond de juridische robuustheid en consistentie doordat het wegenvignet samengaat met een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting en dit samenhangend met het Europees non-discriminatiebeginsel. De SERV vraagt ook voldoende aandacht voor de samenhang met de regelingen in de andere gewesten en eventuele toekomstige aanpassingen aan de jaarlijkse verkeersbelasting voor leasingvoertuigen en BIV.

Replik: Voor wat betreft de bezorgdheid van de SERV aangaande het wegenvignet en de hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting in het licht van het Europees non-discriminatiebeginsel, kan geantwoord worden dat er verschillende informele contacten met de Europese Commissie waren tijdens dewelke het project werd afgestemd. Voor wat betreft de samenhang van de regelingen in de andere gewesten kan verwezen worden naar het samenwerkingsakkoord waarin de nodige afspraken gemaakt zijn met de gewesten rond het wegenvignet.

Tot slot wijst de SERV op de noodzaak van een duidelijke en tijdige communicatie naar burgers en ondernemingen in binnen- en buitenland, alsook een goede handhaving.

Replik: Dit maakt integraal onderdeel uit van het project en wordt verder uitgewerkt. Communiceren, informeren en handhaven maken uiteraard integraal deel uit van het project. Er zal een communicatiecampagne worden voorzien zowel voor Belgische als buitenlandse chauffeurs. Er zullen ook, zoals bij kilometerheffing het geval is, informatieborden worden geplaatst aan grenzen en invalswegen. Daarnaast zal er een viertalig contactcenter worden opgericht en zal de informatie op de website/webshop eveneens in vier talen ter beschikking worden gesteld. Ook op handhaving wordt ingezet, zie hiervoor verder bij de opmerking van de MORA over het aantal VTE dat hier bijkomend voor wordt ingezet. Tot slot zullen bij de opstart van de controles langs de weg de ANPR-camera's van VLABEL gebruikt worden, waarbij wordt onderzocht in welke mate dit cameranetwerk kan uitgebreid worden.

3. Advies MORA

De MORA heeft zijn advies uitgebracht op 4 september 2026. Dit advies wordt als bijlage toegevoegd.

Hieronder wordt zowel ingegaan op de bemerkingen die de MORA heeft gemaakt op het wegenvignet in het algemeen en als specifiek met betrekking tot het samenwerkingsakkoord.

De MORA geeft aan kritisch te staan ten aanzien van het feit dat gekozen werd voor een wegenvignet en niet voor een algemene kilometerheffing of een gebruiksrecht.

Replik: Uit de verschillende regeerakkoorden én beleidsverklaringen van de drie gewesten blijkt dat er een draagvlak kan gevonden worden voor een wegenvignet, waar dat er niet was voor een algemene kilometerheffing. Deze gedragenheid heeft geleid tot een samenwerkingsakkoord waarin eveneens een akkoord kon worden gevonden over de vormgeving van dit wegenvignet. Uiteindelijk werd als uitgangspunt gekozen om via een wegenvignet de buitenlandse weggebruiker te laten bijdragen voor het gebruik van de wegen. Gelet op het Europees gelijkheidsbeginsel wordt voor eigen ingezetenen derhalve hetzelfde systeem, vanuit hetzelfde uitgangspunt toegepast. Voor het overige kan verwezen worden naar de repliek op het advies van de SERV op dit punt.

Ook geeft de MORA aan dat er te weinig wordt gedifferentieerd op tijdsduur en er geen differentiatie is op tijdstip, afstand en plaats. De MORA geeft ook aan dat er te weinig wordt gedifferentieerd in functie van milieukeurmerken.

Replik: Ook hiervoor kan verwezen worden naar de repliek op het advies van de SERV. De gewesten hebben zich, op vlak van differentiatie, laten leiden door hetgeen bepaald wordt in de Tolrichtlijn.

De MORA geeft daarnaast een opmerking over het feit dat de Vlaamse Regering stelt dat er geen opcentiemen mogen geheven worden op het wegenvignet.

Replik: Het is niet helemaal duidelijk wat de MORA hiermee wenst te beogen, want hij benadrukt tegelijkertijd geen pleidooi te houden om wél opcentiemen te laten heffen.

De MORA formuleert een opmerking over de ongelijke impact op doelgroepen, sectoren en voertuigcategorieën. Om te beginnen vindt de MORA het positief dat een vrijstelling die verleend wordt in het ene gewest automatisch wordt toegepast in de andere gewesten. De MORA vindt het, specifiek voor de vrijstelling voor personen met een handicap, vanzelfsprekend dat deze vrijstelling automatisch wordt toegekend aan personen waarvan is geweten dat ze aan de voorwaarden voldoen.

Replik: Voor personen met een handicap die momenteel op die grond een vrijstelling van de jaarlijkse verkeersbelasting genieten en aan de voorwaarden voor de vignetvrijstelling voldoen, wordt de vrijstelling automatisch verwerkt.. Diegenen die na de start van de vignetverplichting pas aan de voorwaarden voor de vrijstelling voldoen, moeten dit in principe wel aanvragen. Er wordt bij de verdere uitwerking van het wegenvignet rekening gehouden met de opmerking van de MORA hieromtrent. Een retroactieve vrijstelling of gedeeltelijke terugbetaling is niet voorzien, dit is technisch onuitvoerbaar.

De MORA pleit ook voor een specifieke vrijstelling voor individueel bezoldigd vervoer door taxi's of voertuigen met chauffeur.

Replik: De Tolrichtlijn is strikt voor wat betreft de mogelijkheid om te voorzien in vrijstellingen van de verplichting tolgeld of gebruiksrechten te betalen. Dit is mogelijk voor een voertuig dat gebruikt wordt door dan wel eigendom is van een persoon met een handicap. De vrijstelling inzake jaarlijkse verkeersbelasting, waarnaar de MORA verwijst, is hiertoe niet beperkt. De MORA geeft weliswaar aan dat taxivoertuigen regelmatig vervoer verzorgen voor mensen met een beperkte mobiliteit of rolstoelvervoer, maar dit is niet afdoende. Er is dan ook bewust voor gekozen om enkel een vrijstelling te voorzien voor voertuigen die effectief gebruikt worden als persoonlijk vervoermiddel voor een persoon met een handicap en dit onder dezelfde voorwaarden als in de jaarlijkse verkeersbelasting.

De MORA geeft in zijn advies aan het positief te vinden dat de aankoop van het wegvignet digitaal via één gemeenschappelijk platform kan gebeuren voor de verschillende gewesten. De MORA vraagt evenwel om voldoende voorzieningen te treffen voor bedrijven met grote vloten.

Replik: De Vlaamse Regering houdt dit advies indachtig bij de verdere implementatie van het wegvignet en voert hierrond reeds de nodige gesprekken. Voor wat betreft de vraag van de MORA om een (vrijwillige) automatische koppeling aan de inschrijving van het voertuig te voorzien voor voertuigen van kmo's dient gerepliceerd te worden dat het technisch niet uitvoerbaar is. Voor wat betreft de vrijwillige automatische vernieuwing van het wegvignet te voorzien voor particuliere voertuigeigenaars, kan worden aangegeven dat voor wie een wegvignet met een duurtijd van een jaar aankoopt met een aangemaakt profiel de mogelijkheid wordt voorzien om een herinnering te ontvangen en te kiezen voor een automatische vernieuwing.

De MORA heeft eveneens bedenkingen bij het gegeven dat een oldtimer aan dezelfde prijszetting is onderworpen als een gewoon voertuig.

Replik: Het is niet helemaal duidelijk in welke zin de MORA een differentiatie wenst. Wel is het zo dat er bewust werd gekozen voor een eenvoudig systeem dat voor iedereen gemakkelijk te begrijpen en toe te passen is. Het toevoegen van allerhande differentiaties van tarieven in functie van voertuigen, draagt hier niet aan bij.

De MORA wijst ook op voertuigcategorieën die ontbreken in de regelgeving, meer bepaald zero-emissievoertuigen met een MTM tussen de 3.5 en de 4.25 ton, die theoretisch gezien onder kilometerheffing vallen, maar tot 31 december 2029 geen kilometerheffing moeten betalen.

Replik: De emissievrije voertuigen met een MTM tussen de 3.500 en 4.250 kg vallen buiten het toepassingsgebied van het wegvignet. De Vlaamse Regering onderschrijft het belang van een toekomstbestendige verkeersfiscaliteit. De evoluties binnen het wagenpark zullen verder worden opgevolgd zodat zo nodig op ontwikkelingen kan worden ingespeeld.

De MORA wijst in zijn advies op mogelijke onzekerheden in de kostenstructuur, die ertoe kunnen leiden dat geplande infrastructuurinvesteringen verkleinen. De MORA stelt dat dit effect nog kan worden versterkt als de investeringen in handhaving ondermaats blijken te zijn en de inkomsten van het wegvignet zouden tegenvallen. De MORA vraagt in zijn advies om bij de start van het systeem meer controleurs te voorzien dan de 15 VTE die momenteel zijn begroot. De MORA vraagt daarnaast om een gedegen capaciteitsanalyse door te voeren van het bestaande ANPR-netwerk, zodat het cameranetwerk voldoende fijnmazig is voor de gecombineerde handhaving van wegvignet, JVB en BIV. Gelet op het voorgaande risico, wenst de MORA dat er jaarlijks een minimumbedrag wordt toegewezen aan investeringen in weginfrastructuur.

Replik: Hierop kan gerepliceerd worden dat de handhaving binnen de Vlaamse Belastingdienst zal opgenomen worden door de reeds bestaande dienst Controle Verkeersfiscaliteit/wegeninspectie. Deze dienst zal versterkt worden met 15 VTE en de controle op het wegvignet wordt geïntegreerd in de dagelijkse werking van deze dienst. Daarnaast zullen, zoals reeds aangegeven in de repliek op het advies van de SERV, bij de opstart van de controles langs de weg de ANPR-camera's van VLABEL gebruikt worden, waarbij wordt onderzocht in welke mate dit cameranetwerk kan uitgebreid worden. De handhaving via de camera's zal, in een tweede fase, geïntegreerd worden binnen het bestaande handhavingscentrum van de kilometerheffing waar momenteel al 20 medewerkers de naleving van de regelgeving op de kilometerheffing controleren. Ook hier is er dus voldoende controlecapaciteit voorhanden. Er wordt dan ook geen enkele reden gezien waarom de inkomsten uit het wegvignet ondermaats zouden zijn of waarom er te weinig capaciteit voorhanden zou zijn om de naleving van de wegvignetverplichting te handhaven. Gelet op het voorgaande wordt de noodzaak om een minimumbedrag voor investeringen in infrastructuurwerken niet ingezien.

De MORA vraagt in zijn advies de nodige aandacht voor communicatie. De MORA doet een aantal aanbevelingen om naast binnenlandse campagnes ook voldoende middelen te voorzien om de regelgeving, betaalmogelijkheden,... te communiceren in het buitenland.

Replik: Hiervoor verwezen worden naar wat hoger reeds werd uiteengezet m.b.t. de voorziene communicatie. Daarnaast maakt de MORA een opmerking over het gegeven dat het wegenvignet uitsluitend digitaal ter beschikking gesteld wordt. De MORA is van oordeel dat het de taak van de overheid is 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 de website. Hierop kan gerepliceerd worden dat momenteel mogelijkheden worden verkend om dergelijke chauffeurs op verschillende manieren te ondersteunen bij de aankoop van dit digitaal vignet. In elk geval wordt de mogelijkheid voorzien om een vignet aan te kopen via de loketten van de Vlaamse Belastingdienst. Voor wat betreft de vraag van de MORA om een herinneringssysteem met automatische hernieuwing te voorzien, wordt verwezen naar de repliek hoger.

De MORA wijst er op dat het wegenvignet enkel geldt voor niet-geconcedeerde wegen. Voor geconcedeerde wegen zoals de Liefkenshoektunnel en in de toekomst de ringwegen en tunnels rond Antwerpen gelden andere verplichtingen en kosten. De MORA wenst een transparant en geïntegreerd systeem waarbij betalingen voor vignet en geconcedeerde wegen zouden kunnen gecombineerd worden.

Replik: Het is niet duidelijk hoe dergelijk geïntegreerd systeem vorm zou kunnen krijgen, gelet op het feit dat het wegenvignet rechtstreeks geïnd wordt door de gewesten, daar waar de tolgelden voor geconcedeerde wegen terecht komen bij de concessiehouder, wat de facto een andere rechtspersoon betreft.

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.

Replik: Hiervoor kan verwezen worden naar wat hoger werd gerepliceerd op de SERV.

Tot slot stelt de MORA vragen bij het samenwerkingsakkoord zelf, ingevolge waarvan de gewesten de vlakke structuur van het vignet voor tien jaar verankeren en tariefwijzigingen aan unanimititeit onderwerpen, waardoor de beleidsvrijheid van Vlaanderen om bij te sturen beperkt wordt.

Replik: Dit is het logisch gevolg van een project dat gezamenlijk door drie gewesten wordt opgezet. Wanneer een van de gewesten zou afwijken van deze tarieven, met name door deze te verlagen, zou dit tot gevolg hebben dat buitenlandse chauffeurs hun wegenvignet zouden aankopen in het gewest met de laagste tarieven. Dit zou dan tot gevolg hebben dat de initiële doelstelling van het wegenvignet, namelijk buitenlandse chauffeurs laten bijdragen aan het onderhoud van Vlaamse wegen, volledig verdwijnt.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN

Voor de toelichting bij de artikelen, zowel van het voorontwerp van instemmingsdecreet als van het samenwerkingsakkoord kan verwezen worden naar de artikelsgewijze toelichting in de Memorie van Toelichting.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

Uit de goedkeuring en decretale bekrachtiging van het voorliggende samenwerkingsakkoord vloeien voor het Vlaamse Gewest engagementen voort, in hoofdzaak het invoeren van een verplichting om een wegenvignet aan te schaffen met het oog op het gebruik van het Vlaamse wegennet.

Hiertoe wordt nog een afzonderlijk voorontwerp van decreet tot invoering van het wegenvignet in de interne rechtsorde van het Vlaamse Gewest aan de Vlaamse Regering voorgelegd. De bepalingen van dit voorontwerp zijn conform aan de bepalingen van het hierbij voorliggende samenwerkingsakkoord.

Voor de bestuurlijke impact kan dan ook worden verwezen naar de nota die aan de Vlaamse regering wordt voorgelegd met het oog op de principiële goedkeuring van het voorontwerp van decreet tot invoering van het wegenvignet.

Wat hierna volgt is grotendeels een herneming van de betreffende passages uit de nota bij het eigenlijke voorontwerp van decreet.

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Op dit vlak zijn geen wijzigingen ten opzichte van de nota waaraan de Vlaamse Regering op 10 juli 2026 haar principiële goedkeuring verleende (VR 2026 1007 DOC.0788/1).

B. ESR-TOETS

Op dit vlak zijn geen wijzigingen ten opzichte van de nota waaraan de Vlaamse Regering op 10 juli 2026 haar principiële goedkeuring verleende (VR 2026 1007 DOC.0788/1).

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Op dit vlak zijn geen wijzigingen ten opzichte van de nota waaraan de Vlaamse Regering op 10 juli 2026 haar principiële goedkeuring verleende (VR 2026 1007 DOC.0788/1).

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Op dit vlak zijn geen wijzigingen ten opzichte van de nota waaraan de Vlaamse Regering op 10 juli 2026 haar principiële goedkeuring verleende (VR 2026 1007 DOC.0788/1).

4. VERDER TRAJECT

Over het voorontwerp van decreet zal met het oog op definitieve goedkeuring het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie worden gevraagd. Daarnaast wordt het advies aan de Raad van State gevraagd door middel van een gezamenlijke adviesaanvraag door de drie gewesten.

Tot slot zal, conform artikel 3 van het samenwerkingsakkoord, op basis van artikel 7 octies ter, lid 2, 2de alinea van de Tolrichtlijn een kennisgeving van het dossier gebeuren aan de Europese Commissie, eveneens door de drie gewesten.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan bovengenoemd ontwerp van samenwerkingsakkoord,
2. de minister-president van de Vlaamse Regering en de Vlaamse minister, bevoegd voor de fiscaliteit, te gelasten voornoemd ontwerp van samenwerkingsakkoord, in naam van het Vlaamse Gewest, te ondertekenen,
3. onder voorbehoud van onderschrijving van voornoemd ontwerp van samenwerkingsakkoord door alle partijen, haar principiële goedkeuring te hechten aan het voorontwerp van decreet houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord van xx.xx.xxxx tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het wegenvignet op het Belgische grondgebied,
4. onder voorbehoud van onderschrijving van voornoemd ontwerp van samenwerkingsakkoord door alle partijen, de Vlaamse minister, bevoegd voor de fiscaliteit:
 1. te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Vlaamse Toezichtcommissie met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen,
 2. te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Raad van State via een gezamenlijke adviesaanvraag door de akkoordsluitende partijen, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, zoals bepaald in artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State,
 3. te gelasten met de aanmelding van het dossier bij de Europese Commissie op basis van artikel 7 octies ter, lid 2, 2de alinea van de Tolrichtlijn, via de Permanente Vertegenwoordiging, en dit conform artikel 3 van het samenwerkingsakkoord, en alle voor die kennisgeving vereiste documenten over te maken.

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

Ben WEYTS

Bijlagen:

- het ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het wegenvignet op het Belgische grondgebied
- het principiële goed te keuren voorontwerp van decreet houdende 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, en de daarbij horende memorie van toelichting;
- het advies van de SERV van 24 augustus 2026;
- het advies van de MORA van 4 september 2026;