

ONTWERP VAN DECREET TOT INVOERING VAN HET WEGENVIGNET

Samenvatting

Het Regeerakkoord vermeldt "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. We waken erover dat dit in de praktijk geen verhoging inhoudt van de huidige tarieven voor de Vlaming."

In uitvoering van het Regeerakkoord wordt vanaf 1 mei 2027 een wegenvignet ingevoerd als belasting op het gebruik van gewest- en snelwegen met een motorvoertuig met minstens vier wielen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van niet meer dan 3,5 ton.

Volgens de Europese Commissie is het omwille van het non-discriminatiebeginsel onmogelijk een wegenvignet enkel voor buitenlanders in te voeren. Zo werd Duitsland bijvoorbeeld in 2019 veroordeeld door het Europese Hof van Justitie, omdat de inwoners het exacte bedrag van het jaarvignet konden aftrekken van de Duitse motorvoertuigenbelasting. Het vignet en de mogelijkheid tot aftrek werden gelijktijdig ingevoerd, waardoor het duidelijk was dat Duitsland enkel buitenlanders wou laten betalen. Om die reden zal het wegenvignet voor alle weggebruikers gelden, zowel voor eigen inwoners als voor buitenlanders.

Tevens worden met dit voorontwerp enkele verduidelijkingen en aanpassingen aangebracht ingevolgde het advies van de VTC de dato 8 september 2026.

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

A. Situering

Beleidsveld: Financiën en Begroting

Beleidsdoelstelling: in uitvoering van het Regeerakkoord dat stelt dat vanaf 1 mei 2027 een wegenvignet zal worden ingevoerd als belasting op het gebruik van gewest- en snelwegen met een motorvoertuig met minstens vier wielen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van niet meer dan 3,5 ton.

Het Regeerakkoord vermeldt "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. We waken erover dat dit in de praktijk geen verhoging inhoudt van de huidige tarieven voor de Vlaming.” (Vlaams Regeerakkoord 2024-2029, p. 37).

B. Inhoud

Probleemstelling en omgevingsanalyse

Op dit moment dragen buitenlandse gebruikers van het Vlaamse wegennetwerk (behalve vrachtwagens die worden belast via de kilometerheffing) niet bij aan de kosten van de slijtage van de weginfrastructuur.

In uitvoering van het Regeerakkoord wordt vanaf 1 mei 2027 een wegenvignet ingevoerd als belasting op het gebruik van gewest- en snelwegen met een motorvoertuig met minstens vier wielen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van niet meer dan 3,5 ton.

Omwille van Europese regelgeving (zie titel II, punt D) zal het wegenvignet zowel van toepassing zijn voor de voertuigen van eigen inwoners als die van niet-inwoners.

Het wegenvignet zal in samenspraak en gelijktijdig met het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest worden ingevoerd. Hierover wordt er tussen de gewesten een facultatief samenwerkingsakkoord afgesloten. Het gaat namelijk over een samenwerkingsakkoord zoals vermeld in artikel 92bis §1 van de BWHI van 8/8/1980 en niet om een samenwerkingsakkoord als bedoeld in §2 van diezelfde bepaling.

Beleidsmaatregelen en doelstelling

Voor de inhoudelijke maatregelen kan verwezen worden naar de artikelsgewijze toelichting.

Impactanalyse

Budgettaire impact

Eigen ingezeten weggebruikers

De ontvangsten voortkomende van de eigen ingezeten gebruikers van het vignet worden toegewezen aan het Vlaamse, Waalse en Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens het lokalisatiecriterium van de woon- of vestigingsplaats, met name de plaats waar de natuurlijke persoon of rechtspersoon gevestigd is op wiens naam het voertuig ingeschreven is of moet zijn.

De opbrengsten die gepaard gaan met de invoering van het Wegenvignet zijn afhankelijk van verschillende factoren die spelen en een invloed hebben op de toekomstige ontvangsten, zoals bv. het aantal weggebruikers, de samenstelling en evolutie van het wagenpark en de aankoopkeuze van de weggebruiker van het type vignet (dag- versus jaarvignet).

Het wegenvignet voor Vlaamse personenwagens exclusief leasingwagens (i.e. het Vlaamse Gewest is de plaats waar de natuurlijke persoon of rechtspersoon gevestigd is op wiens naam het voertuig ingeschreven is of moet zijn) aangedreven op fossiele brandstoffen zal resulteren in 301 miljoen extra ontvangsten voor de Vlaamse begroting op jaarbasis. Er wordt verondersteld dat voertuigen aangedreven op fossiele brandstoffen die momenteel ingeschreven staan

hoofdzakelijk een jaarvignet zullen aanschaffen. Het bedrag van het jaarvignet is afhankelijk van de euronorm. Het bedrag van 301 miljoen heeft betrekking op personenwagens op fossiele brandstof.

Voor personenwagens (niet leasing), aangedreven door fossiele brandstoffen, wordt het budgettaire luik gekoppeld aan een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting, zodat de aanpassingen van de verkeersfiscaliteit globaal budgetneutraal zullen zijn in 2027, doch zonder een één op één budgetneutraliteit per individuele wagen.

Daarnaast zullen er ook ontvangsten zijn die voortvloeien uit de aankoop van een vignet voor lichte vracht (62 miljoen euro) en voor volledig elektrische voertuigen niet leasing (16 miljoen euro).

Buitenlandse weggebruikers en leasingwagens

De Vlaamse meerjarenbegroting voorziet bovendien 130 miljoen euro extra ontvangsten op jaarbasis uit het wegenvignet aangekocht door buitenlanders.

Dit cijfer is gebaseerd op tellingen via het AMS-netwerk van de federale politie. AMS (i.e. ANPR Managed System) omvat alle ANPR camera's die data doorgeven naar de centrale databank van de federale politie. VLABEL heeft de vraag gesteld hoeveel unieke nummerplaten er jaarlijks worden geregistreerd. Volgens AMS gaat het om circa 50 miljoen unieke nummerplaten per jaar. Maar dit zijn alle unieke nummerplaten die gescand worden, ongeacht de categorie van voertuigen. Deze cijfers bevatten dus ook voertuigcategorieën die niet onder het toepassingsgebied van het wegenvignet zullen vallen, zoals vrachtwagens, waarvan zowel trekker als oplegger een aparte nummerplaat hebben, motors, caravans, enz... Vervolgens heeft VLABEL deze data gefilterd, teneinde enkel personenwagens over te houden. Zo kom je aan circa 30 miljoen unieke nummerplaten van personenwagens.

Er werd gerekend met 9 euro aan wegenvignet (i.e. het tarief voor een dagvignet) per wagen als uitgangspunt, dit resulteert in totale inkomsten - voor het ganse Belgische netwerk van snelwegen en gewestwegen - ten belope van 270 miljoen euro.

Die inkomsten, gegenereerd door het verkeer van buitenlandse weggebruikers worden samengeteld met de totale ontvangsten die gegenereerd worden door de leasingwagens die rondrijden op Belgische wegen. Deze bedraagt minstens 35 miljoen euro, voor wat het aandeel aan fossiele wagens betreft. Daarnaast genereren de elektrisch aangedreven leasingwagens een totale bijkomende ontvangst van 18 miljoen euro.

Van dit totale bedrag van 323 miljoen euro (270 miljoen euro + 35 miljoen euro + 18 miljoen euro), wordt een bedrag van 24,2 miljoen euro afgenomen en overgemaakt aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het resterende deel +/- 300 miljoen euro wordt vervolgens in gelijke delen verdeeld tussen het Waalse en het Vlaamse Gewest. Deze verdeling is het resultaat van het bereikte politieke akkoord na overleg tussen de betrokken ministers van de drie gewesten.

Daarnaast brengt de invoering van het wegenvignet ICT-kosten met zich mee zoals voor de opbouw van de website, het aankoopplatform voor het vignet, de ondersteuning voor de belastingplichtige, het voorzien van de nodige servers, een sensibiliseringscampagne, ...

Deze kosten zullen volgens het akkoord met het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als volgt verdeeld worden:

- Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 10%

- Vlaamse en Waalse Gewest dragen ieder de helft van het overige deel (90%), of ieder 50%.

Impact op het personeel van de Vlaamse overheid

Personeelsinzet

Handhaving zal gebeuren door de gewestelijke controlediensten, aangezien het een fiscale bevoegdheid betreft. De gewesten kunnen een administratieve geldboete opleggen bij het niet naleven van de vignet-verplichting. Omwille van het beperkte bedrag van boete (70 euro) is het kosten-baten niet opportuun om de invordering van openstaande bedragen via een gerechtsdeurwaarder/alternatieve invordering te laten verlopen, waardoor maximaal moet ingezet worden op handhaving via de back-office en via controle langs de weg, waarbij een voertuig staande wordt gehouden op basis van een hit via de ANPR-camera's.

Implementatie

C. Totstandkomingsprocedure

Het voorontwerp van decreet werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2025/545 van 21 januari 2026.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën, werd verleend op 3 juni 2026.

Op 3 november 2025 werd het advies gevraagd aan de minister van Bestuurszaken in het kader van de bijkomende personeelskost met betrekking tot het wegenvignet (zie punt 7 en 8 onder B. impactanalyse).

Het advies van de minister bevoegd voor Bestuurszaken werd verleend op 5 februari 2026.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 9 juni 2026.

Het advies van de SERV werd bekomen op 24 augustus 2026, het advies van de MORA dateert van 4 september 2026. Op 8 september 2026 heeft ook de VTC haar advies uitgebracht. De opmerkingen van de SERV en de MORA vereisen geen aanpassingen. De opmerkingen van de VTC vereisen aanpassingen. Hieronder worden de opmerkingen van de SERV, de MORA en de VTC behandeld.

1. Advies SERV

De SERV heeft zijn advies uitgebracht op 24 augustus 2026.

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 enkel ingegaan op de bemerkingen die de SERV maakte specifiek met betrekking tot de invoering van het wegenvignet.

Wegenvignet stuurt niet weg van fossiel en congestie

De SERV geeft aan achter een faire bijdrage van alle weggebruikers uit binnen- en buitenland aan het onderhoud van de Vlaamse weginfrastructuur te staan. De SERV

merkt 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 het verbeteren 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.

Het uitgangspunt van het wegenvignet is het laten bijdragen van buitenlandse weggebruikers voor het gebruik van de wegen. Gelet op het Europees gelijkheidsbeginsel wordt voor eigen ingezetenen derhalve hetzelfde systeem, vanuit hetzelfde uitgangspunt toegepast. Er werd voor 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. De tarieven zijn, conform de Tolrichtlijn, volgens een trapsgewijs systeem opgezet, waarbij de meest vervuilende voertuigen het hoogste tarieven betalen en emissievrije voertuigen de laagste tarieven.

Juridische robuustheid en consistentie moeten maximaal worden gewaarborgd

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

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.

Goede monitoring, communicatie en handhaving zijn essentieel

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. De SERV pleit ook voor een nauwgezette opvolging, zodat waar nodig tijdig kan worden bijgestuurd.

Communiceren, informeren en handhaven maken uiteraard integraal onderdeel 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, waarbij de dienst Controle Verkeersfiscaliteit/wegeninspectie wordt versterkt met 15 VTE. Daarnaast zullen bij de opstart van de controles langs de weg de ANPR-camera's van VLABEL gebruikt worden, waarbij nog wordt onderzocht in welke mate dit cameranetwerk kan uitgebreid worden. De Vlaamse Regering erkent het belang van een blijvende evaluatie van de hervorming, die uiteraard de nodige monitoring vergt.

Advies MORA

De MORA heeft zijn advies uitgebracht op 4 september 2026. Hieronder wordt ingegaan op de bemerkingen die de MORA heeft gemaakt.

Te weinig differentiatie

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

Er wordt inderdaad niet gekozen voor een algemene kilometerheffing waarvoor de MORA pleit en waardoor alle differentiaties die de MORA wenst zouden meegenomen worden, maar wel voor een wegenvignet. Hierover kon het nodige politieke draagvlak gevonden worden over de drie gewesten heen. Het uitgangspunt van het wegenvignet is, zoals reeds gerepliceerd werd op het advies van de SERV, het laten bijdragen van buitenlandse weggebruikers voor het gebruik van de wegen. Gelet op het Europees gelijkheidsbeginsel wordt voor eigen ingezetenen derhalve hetzelfde systeem, vanuit hetzelfde uitgangspunt, toegepast. Het wegenvignet werd, zoals eveneens reeds werd toegelicht in de repliek op het advies van de SERV, opgezet conform de mogelijkheden voorzien in de Tolrichtlijn.

Ongelijke impact op doelgroepen en sectoren

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

Voor wat betreft de vrijstelling voor personen met een handicap, kan gerepliceerd worden dat ingezetenen die momenteel genieten van een vrijstelling voor de jaarlijkse verkeersbelasting, automatisch zullen vrijgesteld worden van het wegenvignet (zij komen op een zogenaamde "whitelist"). Diegenen die na de start van de vignetverplichting pas aan de voorwaarden voor de vrijstelling voldoen, moeten die 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.

Voor wat betreft het pleidooi van de MORA voor een specifieke vrijstelling voor individueel bezoldigd vervoer door taxi's of voertuigen met chauffeur, dient verwezen te worden naar de Tolrichtlijn. Die is strikt voor wat betreft de mogelijkheid om te voorzien in vrijstellingen van betaling van tolgeld of gebruiksrechten. 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 veel ruimer en kan dus niet binnen de contouren van de Tolrichtlijn worden toegepast voor het wegenvignet.

Daarnaast geeft de MORA in zijn advies aan het positief te vinden dat de aankoop van het wegenvignet 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 en kmo's en vraagt de automatische koppeling aan de inschrijving van een voertuig.

De Vlaamse Regering houdt dit advies indachtig bij de verdere implementatie van het wegenvignet 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.

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.

De emissievrije voertuigen met een MTM tussen de 3.500 en 4.250 kg vallen buiten het toepassingsgebied van de nieuwe berekeningsformule en worden in deze hervorming niet meegenomen. 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.

Onzekerheden in de uitvoering

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 wegenvignet zouden tegenvallen. De MORA is bezorgd dat de handhavingscapaciteit te beperkt is en 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 wegenvignet, JVB en BIV. De MORA wenst eveneens dat er jaarlijks een minimumbedrag wordt toegewezen aan investeringen in weginfrastructuur.

De handhaving zal binnen de Vlaamse Belastingdienst opgenomen worden door de reeds bestaande dienst Controle Verkeersfiscaliteit/wegeninspectie (op 30/6/2026 telde deze dienst 71 medewerkers). Deze dienst zal versterkt worden met 15 VTE en de controle op het wegenvignet 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 wegenvignet ondermaats zouden zijn of waarom er te weinig capaciteit voorhanden zou zijn om de naleving van de wegenvignetverplichting te handhaven. Gelet op het voorgaande wordt de noodzaak om een minimumbedrag voor investeringen in infrastructuurwerken te voorzien niet ingezien.

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.

Uiteraard zal uitgebreid ingezet worden op communiceren en infomeren van de Belgische én buitenlandse chauffeurs. Hiervoor kan verwezen worden naar de repliek op een gelijkaardige opmerking uit het advies van de SERV. Voor wat betreft de ondersteuning van niet-digitaal vaardige chauffeurs, kan meegegeven 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, kan bevestigd worden dat particuliere voertuigeigenaars, die een wegenvignet met een duurtijd van een jaar aankopen met een aangemaakt profiel, de mogelijkheid

krijgen om een herinnering te ontvangen en te kiezen voor een automatische vernieuwing. Voor wat betreft de impact op grensarbeid, kan verwezen worden naar de repliek op het advies van de SERV waarin gevraagd wordt naar een goede monitoring.

Advies VTC

De VTC heeft haar advies uitgebracht op 8 september 2026.

Hieronder wordt ingegaan op de bemerkingen die de VTC heeft gemaakt.

De VTC is van oordeel dat het voorgelegde voorontwerp voldoende waarborgen zou kunnen bieden wat de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokkenen betreft, op voorwaarde dat daarin volgende elementen bijkomend worden geïmplementeerd inzonderheid:

- De rechtvaardigingsgrond bepalen conform artikel 6 AGV:

De VTC adviseert om te verduidelijken (eventueel in de toelichting) waarom de juiste heffing en inning van het wegenvignet een taak van algemeen belang is in de zin van artikel 6 van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens (hierna: AVG).

In artikel 3.23.2.0.1 VCF wordt reeds bepaald dat persoonsgegevens worden verwerkt om de juiste heffing en inning van de belastingen waarop het fiscale gegevensverwerkingskader van toepassing is, te verzekeren. De verwerking van persoonsgegevens in het kader van het wegenvignet sluit aan bij deze bestaande taak van algemeen belang.

Om tegemoet te komen aan deze opmerking van de VTC wordt een aanvulling opgenomen in de toelichting bij de artikelen.

De VTC herinnert er ook aan dat elke overheidsinmenging in de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, zoals gewaarborgd door artikel 8 van het EVRM, artikel 7 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie samengelezen met artikel 52.1 van het Handvest en artikel 22 van de Grondwet moet worden voorgeschreven in een 'voldoende precieze wettelijke bepaling' die beantwoordt aan een dwingende maatschappelijke behoefte en evenredig is met de nagestreefde doelstelling.

Aan deze opmerking wordt eveneens tegemoetgekomen door een aanvulling in de toelichting bij de artikelen.

- De uitzonderingsgrond van artikel 9 AVG aanvullen in het Ontwerp en verantwoorden in de memorie (luik 3):

De VTC wijst erop dat er sprake is van persoonsgegevens als bedoeld in artikel 9 AVG, namelijk gegevens over de gezondheid van de betrokkenen via de aanvragen tot vrijstelling op basis van een invaliditeit. De VTC stelt dat er een uitzonderingsgrond op het principiële verwerkingsverbod voorhanden moet zijn voor de persoonsgegevens bedoeld in artikel 9 AVG. De VTC vraagt om het Ontwerp in die zin aan te vullen en dit te verantwoorden in de memorie. Een loutere verwijzing naar bestaande verwerkingen volstaat daarbij niet, aldus de VTC. De motivering van de uitzonderingsgrond (te onderscheiden van de rechtvaardigingsgrond van artikel 6 AVG) moet specifiek voor het wegenvignet worden gemaakt. De VTC wijst er ook op dat bijzondere categorieën van persoonsgegevens in de zin van artikel 9 AVG strengere beveiligingsmaatregelen behoeven.

Aan deze opmerking wordt gevolg gegeven. Een nieuw artikel 32 wordt toegevoegd in het voorontwerp van decreet, de artikelsgewijze toelichting wordt aangevuld.

- **Een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling (GEB) uitvoeren (luik 5):**

De VTC meent dat het uitvoeren van een GEB aangewezen zal zijn gelet op de lijst van de VTC met verwerkingen waarvoor een Vlaamse bestuursinstantie een GEB moet uitvoeren volgens artikel 35, 4 van de AVG.

Voorafgaand aan de operationele implementatie van het wegvignet zal een gegevensbeschermingseffectenbeoordeling worden uitgevoerd.

- **Na te gaan of de doeleinden correct bepaald zijn (luik 4):**

De VTC merkt op dat de doeleinden van de verwerking, zoals omschreven in artikel 3.23.2.0.1 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit, verwijzen naar de belastingen vermeld in titel 2, hoofdstuk 1, 5 en 6, en adviseert na te gaan of het wegvignet daaronder afdoende wordt gevat.

Het artikel waarnaar de VTC verwijst, betreft de doeleinden voor de gegevensverwerking specifiek voor de onroerende voorheffing, heffing ongeschikte en onbewoonbare woningen en leegstandsheffing bedrijfsruimten. De doeleinden voor de verwerking van gegevens in het kader van het wegvignet wordt voorzien door artikel 29 van het ontwerp van decreet. Hiermee wordt het wegvignet toegevoegd aan artikel 3.23.3.0.1 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit dat momenteel de doeleinden voor gegevensverwerking bevat voor de verkeersbelasting, de belasting op inverterstelling, de kilometerheffing en het eurovignet.

- **De VTC stelt dat wanneer het ontwerp ook een wettelijke basis voor het loket beoogt, de verwerkingsverantwoordelijkheid verder moet worden uitgeklaard.**

De wettelijke basis voor het loket zelf, bevindt zich niet in het voorliggende ontwerp van decreet. Gelet op het voorgaande heeft de bemerking van de VTC geen gevolgen voor het ontwerp van decreet.

- **De minimale gegevensverwerking waarborgen en daarbij ook rekening houden met wat onder "Bezorgdheden" vermeld staat (luik 6):**

De VTC vraagt bijkomende verduidelijking met betrekking tot het beginsel van minimale gegevensverwerking.

Er wordt opgemerkt dat de verwerking van persoonsgegevens in het kader van het wegvignet plaatsvindt binnen de bestaande regelgeving omtrent verwerking van persoonsgegevens van de VCF en beperkt blijft tot de gegevens die noodzakelijk zijn voor de vestiging, inning, controle en handhaving van het wegvignet en voor de behandeling van vrijstellingsaanvragen. Om tegemoet te komen aan deze opmerking van de VTC wordt een aanvulling opgenomen in de toelichting bij de artikelen.

- **De bewaartermijnen beter te onderscheiden (luik 6):**

De VTC maakt een voorbehoud bij de gehanteerde bewaartermijnen en adviseert om een duidelijker onderscheid te maken tussen de persoonsgegevens die worden verwerkt in het kader van de aanvraag van een wegvignet of een vrijstelling, de persoonsgegevens die voorkomen op de lijst van vrijgestelde voertuigen en de persoonsgegevens die worden verwerkt naar aanleiding van de vaststelling van een overtreding.

Er wordt tegemoet gekomen aan deze opmerking van de VTC. In de toelichting bij de artikelen, meer specifiek in het onderdeel over de gegevensbescherming, is een aanvulling voorzien.

- De VTC herinnert eraan dat er ook gezorgd moet worden voor de juistheid van de gegevens, transparantiemaatregelen en gepaste veiligheidsmaatregelen:

De VTC is van oordeel dat het aanbevolen is om het Ontwerp aan te vullen met de verplichting om de vermeldingen inzake informatie en communicatie op te nemen, zodat de betrokkenen goed geïnformeerd worden over de verwerking van hun persoonsgegevens en het voor de betrokkenen duidelijk is wat hun rechten zijn en tot wie zij zich moeten richten voor de uitoefening van hun rechten.

De verplichtingen inzake transparantie en informatieverstrekking vloeien reeds rechtstreeks voort uit de artikelen 12 tot en met 14 van de AVG en zijn bijgevolg van toepassing ongeacht een expliciete vermelding in het voorontwerp. De bevoegde entiteit zal de betrokkenen overeenkomstig deze bepalingen op een duidelijke en transparante wijze informeren over de verwerking van hun persoonsgegevens, onder meer via de daartoe bestemde informatie- en communicatiekanalen.

- De VTC wijst tot slot op de verplichting voor verwerkingsverantwoordelijken om gepaste technische en organisatorische maatregelen te treffen die nodig zijn voor de bescherming van de persoonsgegevens.

De bemerkingen van de VTC hieromtrent worden meegenomen, maar vereisen geen aanpassingen aan de regelgeving.

D. Bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest

Zoals aangegeven in artikel 1, regelt dit decreet een gewestaangelegenheid.

Een eigen gewestbelasting kan in principe enkel gevestigd worden op een belastbare materie waarop in de federale fiscale wetgeving nog geen belasting wordt geheven. Deze federale non bis in idem-regel verplicht de gewesten die een nieuwe belasting willen invoeren er dus toe dat enkel te doen op feiten die tot dan toe nog geen ontstaan gegeven hebben aan een belasting.

Artikel 11 van de bijzondere financieringswet voorziet evenwel in een uitzondering voor wat betreft de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling: "Onder voorbehoud van de bij deze wet bepaalde gevallen zijn de Gemeenschappen en de Gewesten niet gemachtigd belastingen te heffen op de materies waarop een bij deze wet bedoelde belasting wordt geheven, met uitzondering van de in artikel 3, eerste lid, 10° en 11° bedoelde belastingen."

Die uit de bijzondere wet van 26 december 2013 voortvloeiende uitzondering is ingevoerd in de context van de beslissing van de drie gewesten om voor zware vrachtvoertuigen in plaats van een eurovignet een kilometerheffing in te voeren. Het toepassingsgebied van die uitzondering is evenwel niet beperkt tot die bijzondere context. Uit de wijze van formuleren van die uitzondering blijkt dat de gewesten sindsdien het recht hebben om belastingen te vestigen inzake de materies die het voorwerp uitmaken van de verkeersbelasting of van de belasting op de inverkeerstelling.

II. Toelichting bij de artikelen

A. Algemene toelichting

Het voorliggende ontwerp van decreet beoogt de invoering van het wegenvignet als belasting op het gebruik van de niet-geconcedeerde autosnelwegen, autosnelwegenringen en overige gewestwegen op het Vlaamse grondgebied (dit zijn de wegen die niet in concessie zijn gegeven door de wegbeheerder aan een concessiehouder), met een motorvoertuig met minstens vier wielen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van niet meer dan 3,5 ton.

B. Doelstellingen

De doelstellingen van het wegenvignet zijn de volgende:

- een rechtvaardige fiscaliteit, waarbij iedere gebruiker betaalt volgens de duurtijd dat het wegenvignet recht geeft op het gebruik van de weg;
- buitenlandse gebruikers een eerlijke bijdrage laten leveren voor het gebruik van het Vlaams wegennet: zonder vignet dragen buitenlandse bestuurders die eveneens gebruikmaken van Vlaamse wegen niet bij tot de kosten van het onderhoud en herstel ervan. Het vignet creëert een eenvoudig, digitaal en niet-discriminerend mechanisme dat de gelijke behandeling tussen voertuigen van eigen inwoners en van niet-inwoners verzekert;
- een bijdrage die wordt gedifferentieerd in functie van de EURO-emissieklasse, teneinde de vergroening van het voertuigenpark te stimuleren en de Vlaamse luchtkwaliteit te verbeteren.

C. Intergewestelijk project

Dit ontwerp van decreet is beperkt tot het territoriaal toepassingsgebied van het Vlaamse Gewest, maar is wel onderdeel van een gezamenlijk project met het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, met als doelstelling de gelijktijdige invoering in de drie gewesten van een wegenvignet als belasting op het vooraf bepaald wegennetwerk (voor het Vlaamse Gewest komt dit neer op de niet-geconcedeerde autosnelwegen, autosnelwegenringen en overige gewestwegen op het Vlaamse grondgebied).

In het voorbereidend traject werd alvast een consensus bereikt met het Waalse Gewest en met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om het wegenvignet op een identieke manier en gelijktijdig in te voeren vanaf 1 mei 2027.

Ook op niveau van de Europese Commissie, vonden er al informele gesprekken met DG MOVE plaats om dit project toe te lichten, waarbij het wegenvignet effectief als een gebruiksrecht in het kader van de Tolrichtlijn kwalificeert.

D. Europees rechtskader

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 laatst gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 (hierna: Tolrichtlijn) is van toepassing op het wegenvignet indien die zal worden geheven op de autosnelwegen, alsook op andere wegen indien zij deel uitmaken van het trans-Europees netwerk (zoals gedefinieerd in beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet). Ingevolge artikel 7 van de richtlijn kan de belasting worden uitgebreid naar andere wegen. In dat geval mag zulke uitbreiding geen discriminerende werking ten opzichte van het internationaal

verkeer hebben, noch tot concurrentievervalsing tussen vervoerders leiden. Bovendien moet in dat geval voldaan worden aan de voorwaarden die zijn vastgesteld in de leden 4 en 5 van artikel 7, in artikel 7 bis en in artikel 7 undecies, leden 1, 2 en 4.

In dit decreet wordt de Tolrichtlijn, zoals meermaals gewijzigd, omgezet, en haar bepalingen worden toegepast op het wegenvignet waar deze wordt ingevoerd, op niet-geconcedeerde autosnelwegen, autosnelwegenringen en overige gewestwegen. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de wegen die al dan niet behoren tot het trans-Europees netwerk.

Als belasting waarvan de betaling recht geeft om gedurende een bepaalde tijd met een voertuig gebruik te maken van de weginfrastructuur is het wegenvignet een gebruiksrecht in de zin van artikel 2 van de Tolrichtlijn.

E. Algemene architectuur van het wegenvignet

1. Definitie van het wegenvignet

Het wegenvignet is een gebruiksrecht, dat bestaat uit een vastgesteld bedrag waarvan de betaling recht geeft om gedurende een bepaalde duurtijd met een motorvoertuig met minstens vier wielen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van niet meer dan 3.5 ton gebruik te maken van de in het Vlaamse gewest gelegen en niet-geconcedeerde autosnelwegen, autosnelwegenringen en overige gewestwegen.

2. Organisatie van het wegenvignet

Voor de voldoening van het wegenvignet is de belastingplichtige verplicht om vóór het gebruik van de weg het wegenvignet aan te kopen via een digitaal platform. In deze tijdsgeest wordt het niet meer wenselijk geacht om nog te werken met een papieren wegenvignet. Dit is ook in lijn met de evolutie in andere lidstaten. Zo heeft Oostenrijk bijvoorbeeld beslist om vanaf 2027 over te stappen op een volledig digitaal wegenvignet.

3. Handhaving door het gewest

De uitvoering van handhavingstaken wordt opgenomen door het territoriaal bevoegde gewest. Alle inbreuken op de regelgeving inzake het wegenvignet die begaan worden door de houder van het voertuig of de bestuurder ervan kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete.

F. Toelichting over gegevensbescherming

Algemeen

Voor de toepassing van het wegenvignet worden persoonsgegevens verwerkt binnen het bestaande fiscale gegevensverwerkingskader van de VCF.

De verwerking van persoonsgegevens is noodzakelijk voor de heffing, invoering, controle, inning, invordering, controle en handhaving van het wegenvignet. Deze verwerking strekt tot de verwezenlijking van doelstellingen van algemeen belang, met name het verzekeren van een correcte en efficiënte toepassing van de verkeersfiscaliteit en het waarborgen van de naleving van de regelgeving inzake het wegenvignet. De verwerking is noodzakelijk om belastingplichtigen, belastingschuldigen en vertegenwoordigers van de belastingplichtige (vb. een kind dat voor zijn ouder via zijn eigen profiel een wegenvignet aankoopt) te identificeren, de verschuldigdheid van het wegenvignet vast te stellen,

vrijstellingen te beheren, overtredingen vast te stellen en de correcte inning en handhaving van het vignet te verzekeren.

De verwerking van persoonsgegevens vormt bijgevolg een verwerking die noodzakelijk is voor de vervulling van een taak van algemeen belang zoals bedoeld in artikel 6, lid 1, e), van de AVG.

In het kader van de uitvoering van de regelgeving inzake het wegenvignet worden uitsluitend persoonsgegevens verwerkt die noodzakelijk zijn voor de voormelde doeleinden. Het betreft in hoofdzaak identificatiegegevens van de kentekenhouder, het kenteken van het voertuig, voertuigkenmerken die relevant zijn voor de toepassing van de regelgeving inzake het wegenvignet, contactgegevens van de persoon die een aanvraag of vrijstellingsverzoek indient en gegevens die noodzakelijk zijn om na te gaan of aan de voorwaarden voor een vrijstelling is voldaan. In het kader van de controle en handhaving kunnen eveneens persoonsgegevens worden verwerkt die voortvloeien uit vaststellingen van overtredingen, met inbegrip van gegevens afkomstig van ANPR-systemen, voor zover deze verwerking noodzakelijk is voor het toezicht op de naleving van de regelgeving inzake het wegenvignet.

De inmenging in het recht op bescherming van persoonsgegevens blijft beperkt tot hetgeen noodzakelijk is voor de verwezenlijking van deze doelstellingen. De verwerking gebeurt binnen het bestaande decretale kader van de VCF, dat de doeleinden van de verwerking, de categorieën van gegevens, de bevoegde verwerkingsverantwoordelijke en de toepasselijke waarborgen bepaalt. Overeenkomstig het beginsel van minimale gegevensverwerking, vermeld in artikel 5, lid 1, c), AVG, worden uitsluitend persoonsgegevens verwerkt die toereikend, ter zake dienend en beperkt zijn tot wat noodzakelijk is voor de doeleinden waarvoor zij worden verwerkt.

Bewaartermijnen

Het ontwerp sluit aan bij het bestaande gegevensverwerkingskader van de VCF. Binnen het bestaande gegevensverwerkingskader wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de persoonsgegevens die verwerkt worden in het kader van de toepassing, controle, inning en invordering van de belasting en anderzijds de persoonsgegevens die aanleiding geven tot een vaststelling op de openbare weg. Voor deze laatste categorie geldt een afzonderlijke bewaartermijn van 90 dagen.

De persoonsgegevens die verwerkt worden in het kader van de aanvraag van een wegenvignet, de behandeling van een aanvraag tot vrijstelling en de opname op de lijst van vrijgestelde voertuigen, dienen allen tot hetzelfde fiscale doel, met name de correcte toepassing van de regelgeving inzake het wegenvignet. Voor deze gegevenscategorieën wordt dan ook aangesloten bij de bestaande bewaartermijn van 10 jaar die reeds geldt binnen de VCF.

G. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

Artikel 2

Dit artikel voegt een aantal gedefinieerde begrippen toe aan artikel 1.1.0.0.2. VCF.

Uit de definitie van 'voertuig', blijkt duidelijk dat voertuigen met minstens vier wielen met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van niet meer dan 3,5 ton worden bedoeld.

Artikel 3

Dit artikel voegt in titel 2 van de VCF een nieuw hoofdstuk 14 voor het wegenvignet in. De structuur van dit hoofdstuk is gelijkaardig aan de andere hoofdstukken van titel 2 van de VCF.

Artikel 4

Dit artikel voegt afdeling 1 over het belastbaar voorwerp van het wegenvignet in.

Artikel 5

Dit artikel geeft het belastbaar voorwerp van de belasting weer. Het wegenvignet zal gelden als belasting op het gebruik dat een voertuig maakt van niet-geconcedeerde wegen gedurende een bepaalde tijd.

In samenlezing met de tarieven vermeld in artikel 11 betekent dit dat een wegenvignet zal moeten aangekocht worden voor de niet-geconcedeerde autosnelwegen, autosnelwegenringen en overige gewestwegen.

Artikel 6

Dit artikel voegt afdeling 2 over de belastingplichtigen van het wegenvignet in.

Artikel 7

Dit artikel betreft de belastingplichtige. De eerste paragraaf van het ingevoegde artikel 2.4.2.0.1 VCF bepaalt dat het wegenvignet verschuldigd is door de houder van het voertuig. Dit is de persoon op wiens naam het kenteken van het voertuig is ingeschreven bij de Belgische overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen (op dit moment de Directie Inschrijving van Voertuigen of DIV), of haar buitenlands equivalent.

In het uitzonderlijke geval dat het voertuig niet is ingeschreven bij de DIV of haar buitenlandse equivalent, is de houder degene die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft. De bestuurder van het voertuig wordt alvast beschouwd als degene die het voertuig feitelijk ter beschikking heeft.

Voor het overige zal de bestuurder van het voertuig enkel in geval van niet-betaling door de houder van het voertuig hoofdelijk gehouden zijn tot betaling van het wegenvignet als belastingschuldige.

In paragraaf 2 wordt het geval geregeld waarbij het voertuig ingeschreven is op naam van een persoon, bijvoorbeeld een leasingmaatschappij, die het voertuig bestendig of gewoonlijk ter beschikking stelt aan een andere persoon, bijvoorbeeld een onderneming die deelwagens ter beschikking stelt. De houder van het voertuig kan, met het akkoord van de andere persoon, deze laatste als houder van het voertuig aanduiden voor de toepassing van dit ontwerp van decreet. De initiële houder van het voertuig blijft echter solidair aansprakelijk voor de goede uitvoering van de verplichtingen van de nieuwe aangeduide houder van het voertuig. De Vlaamse Regering kan de voorwaarden, beperkingen en nadere regels hiervan bij besluit bepalen.

Artikel 8

Dit artikel voegt afdeling 3 over de belastbare grondslag van het wegvignet in.

Artikel 9

Dit artikel bepaalt de belastbare grondslag. Het legt als principe vast dat de belasting verschuldigd is op basis van de duurtijd van het aangekochte wegvignet enerzijds en op basis van de euronorm van het voertuig in kwestie anderzijds.

Artikel 10

Dit artikel voegt afdeling 4 over de tarieven van het wegvignet in.

Artikel 11

Dit artikel regelt het tarief van het wegvignet. Dit wordt bepaald op basis van het type weg enerzijds en de Euronorm van het voertuig anderzijds.

Enkel bij de gewestelijke wegen wordt de parameter inzake type weg op 1 gezet.

Bij de variatie in functie van de Euronorm zijn er twee categorieën: voertuigen met euronorm 0 tot en met 3 en voertuigen met euronorm 4 tot en met 6. Voor een gebruiksperiode van een jaar bedraagt de belasting respectievelijk 125 euro en 100 euro. Voor emissievrije voertuigen wordt de belasting verminderd met 10% ten opzichte van het jaarbedrag voor voertuigen met een euronorm 4 of hoger. Dit geeft dus de volgende situatie:

Euronorm	totaalbedrag van de belasting in euro
0 tot en met 3	125
4 en hoger	100
emissievrij voertuig	90

Het tarief van de belasting voor de gebruiksperioden van een dag, tien dagen, een maand en twee maanden bedraagt respectievelijk 9%, 12%, 19% en 30% van het tarief vermeld in het eerste lid. Voor emissievrije voertuigen wordt de belasting eveneens telkens verminderd met 10%. Dit betekent dus:

	Totaalbedrag van de belasting in euro			
Euronorm	Een dag (9% van tarief jaarvignet)	Tien dagen (12% van tarief jaarvignet)	Een maand (19% van het tarief van het jaarvignet)	Twee maanden (30% van tarief jaarvignet)
0 tot en met 3	11,25	15	23,75	37,50
4 en hoger	9	12	19	30
emissievrij voertuig	8,10	10,80	17,10	27

Een gebruiksrecht met een duurtijd van een dag is geldig voor een periode van 24 uur te rekenen vanaf het moment van aankoop of het gekozen startmoment.

Bovendien voorziet deze bepaling in een jaarlijkse indexatie van de tarieven vanaf 1 mei 2030. De tarieven zullen vanaf 1 mei 2030 elk jaar worden geïndexeerd met behulp van de coëfficiënt die wordt verkregen door het algemene indexcijfer van de consumptieprijzen van het Rijk, voor de maand januari van het lopende jaar te delen door het algemene indexcijfer van de consumptieprijzen van het Rijk voor de maand januari van het jaar voorafgaand aan het jaar van de eerste indexatie. Zo zal dus bijvoorbeeld de eerste indexatie worden berekend door de consumptieprijzenindex van januari 2030 te delen door de consumptieprijzenindex van januari 2029.

Artikel 12

Dit artikel waarborgt dat er geen opcentiemen zullen worden geheven op het wegenvignet. Enkel het gewest kan dus een belasting opleggen voor het gebruik van de heffingsplichtige wegen.

Voor de invoeging van onderhavig artikel wordt een beroep gedaan op de impliciete bevoegdheden. Opdat artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen toepassing kan vinden dienen er een aantal voorwaarden te worden voldaan (Grondwettelijk Hof, nr. 8/2011, 27 januari 2011; GwH, 12 juli 2012, nr. 89/2012, overweging B.6.1, BS, 18 oktober 2012):

- de aangenomen regeling is noodzakelijk voor de uitoefening van de bevoegdheden van de gemeenschappen of de gewesten. De noodzakelijkheid valt als volgt te motiveren:
 - het invoeren van een gebruiksrecht beïnvloedt de verkeersstromen, en vereist aldus noodzakelijk bovenlokale coördinatie;
 - het verbod tot het heffen van opcentiemen op het wegenvignet is noodzakelijk om de kostprijs van het gebruik van de weg binnen redelijke perken te houden binnen de grenzen van de Europese Tolrichtlijn;
 - toepassing van opcentiemen op het wegenvignet zou de overeenstemming van de gewestelijke tarieven met de bepalingen van de Tolrichtlijn in het gedrang kunnen brengen of zou op zijn minst de gewesten beperken in de uitoefening van hun bevoegdheid, gezien zij bij toepassing van opcentiemen beperkt zullen zijn bij de vaststelling van hun tarieven, teneinde de voormelde Europese grenzen te respecteren;
 - de (hoogte van de) tarieven (kan) kunnen bovendien een belangrijke sturende werking hebben op de verkeersstromen binnen een bepaald gewest. Dit sturend aspect zou in belangrijke mate kunnen verloren gaan
 - ook internrechtelijk is het vrij verkeer van goederen binnen de Belgische Economische en Monetaire Unie verankerd in artikel 1ter van de Bijzondere Financieringswet;
 - een gefragmenteerde regeling met een verschillend opcentiementarief per gemeente of provincie zou de inning en invordering van het wegenvignet tot slot bijzonder complex maken

en zou het voor de betrokken belastingplichtigen zeer moeilijk maken hun fiscale toestand te beoordelen;

- de aangelegenheid (die behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid) leent zich tot een gedifferentieerde regeling: dit uit zich al in het feit dat artikel 464/1 van het WIB 92 (Wetboek van de Inkomstenbelastingen) een gedifferentieerde regeling invoert, waarbij een uitzondering op het principiële verbod op opcentiemen van artikel 464, WIB 92, werd ingevoerd met betrekking tot de onroerende voorheffing en “een niet in artikel 3 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 met betrekking tot de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten vermelde gewestbelasting, die het federaal kadastraal inkomen als belastbare grondslag of als element van zijn belastbare grondslag heeft”. Bovendien betreft het wegvignet een eigenlijke gewestbelasting, waarbij het evident is dat de (reikwijdte van de) beperking van opcentiemen mogelijks te differentiëren is per gewest;
- de weerslag van de betrokken bepalingen op die aangelegenheid is slechts marginaal: de instelling van dit verbod op het heffen van opcentiemen heeft slechts een marginale weerslag op de bevoegdheid van de federale overheid, omdat voorliggend verbod beperkt blijft tot het wegvignet als eigenlijke Vlaamse gewestbelasting. Meer nog, het toelaten van opcentiemen op het wegvignet zou net een véél grotere en meer ontwrichtende impact hebben op de federale bevoegdheid, gezien het vrij verkeer van goederen binnen de Belgische Economische en Monetaire Unie in het gedrang zou komen.

Artikel 13

Dit artikel voegt afdeling 5 over de verminderingen bij het wegvignet in.

Artikel 14

Dit artikel werd ingevoegd om de artikelnummering van de VCF te kunnen aanhouden.

Artikel 15

Dit artikel voegt afdeling 6 over de vrijstellingen op het wegvignet in.

Artikel 16

Dit artikel betreft de vrijstellingen. Paragraaf 1 somt op welke categorieën van voertuigen vrijgesteld zijn van het wegvignet.

Met punt 1^o wordt verzekerd dat vrijstellingen die werden toegekend door het Waalse of het Brussels Hoofdstedelijke Gewest (automatisch ook in Vlaanderen worden erkend en hier ook meteen uitwerking zullen hebben. De belastingplichtige hoeft de vrijstellingsaanvraag met andere woorden niet opnieuw in te dienen bij de bevoegde entiteit als men zich met zo’n vrijgesteld voertuig op Vlaamse wegen begeeft.

De vrijstellingen onder punt 2^o tot en met 4^o moeten daarentegen wel worden aangevraagd door de belastingplichtige, waarbij deze laatste moet aantonen dat

aan alle vrijstellingsvoorwaarden is voldaan. Zoals paragraaf 2 bepaalt, moet men de vrijstelling aanvragen vóór het gebruik van de niet-geconcedeerde autosnelwegen, autosnelwegenringen of overige gewestwegen. Als men dit nalaat, heeft men niet voldaan aan de verplichtingen van dit decreet en riskeert men een administratieve geldboete. De vrijstelling heeft slechts uitwerking vanaf het ogenblik van de toekenning ervan en kan dus niet retroactief ingeroepen worden. Er zullen dan ook nooit terugbetalingen van eventuele eerder betaalde wegenvignetten of van opgelegde administratieve geldboetes voor datzelfde voertuig volgen.

De voertuigen, vermeld onder punt 2° zijn limitatief opgesomd.

Artikel 17

Dit artikel voegt afdeling 7 over de wijze van heffing van het wegenvignet in.

Artikel 18

Dit artikel bepaalt de wijze van heffing. Hiertoe wordt verwezen naar de relevante bepalingen in het procedureel luik van de VCF inzake aanslagjaar en belastbaar tijdperk.

De tweede alinea verduidelijkt bovendien dat wanneer een wegenvignet wordt aangekocht voor een jaar en het kenteken in de loop van dat jaar wordt geschrapt, de belasting die betaald moet worden, het bedrag is dat proportioneel verschuldigd is voor de begonnen maanden. Dit bedrag is het resultaat van een proportionele omrekening van het forfaitaire jaarbedrag.

Er zal in dat geval wel een bedrag van minimaal 25 euro verschuldigd blijven, ook al zou de proportionele omrekening een lager resultaat opleveren.

Twee voorbeelden kunnen dit illustreren.

Voorbeeld 1: Een belastingplichtige koopt een wegenvignet voor een jaar van 125 euro waarvan de duurtijd begint te lopen op 3 juli. Op 28 augustus wordt zijn nummerplaat geschrapt.

In dat geval zal het wegenvignet in principe voor 10/12 worden terugbetaald of voor 104,17 euro. Het verschuldigd gebleven bedrag zou dan 20,83 euro bedragen (125 euro – 104,17 euro).

Maar het uiteindelijk verschuldigd bedrag moet minimaal 25 euro bedragen, waardoor de terugbetaling in dit geval beperkt zal worden tot 100 euro.

Voorbeeld 2: Een belastingplichtige koopt een wegenvignet voor een jaar voor een bedrag van 100 euro waarvan de duurtijd begint te lopen op 3 juli.

Op 28 juli wordt zijn nummerplaat geschrapt.

In dat geval zal het wegenvignet in principe voor 11/12 worden terugbetaald of voor 91,67 euro. Het verschuldigd gebleven bedrag zou dan 8,33 euro bedragen wat lager is dan het minimum van 25 euro. Bijgevolg wordt de terugbetaling beperkt tot 25 euro.

Artikel 19

Dit artikel verduidelijkt welke bepalingen van titel 3 van de VCF niet van toepassing zijn op het wegenvignet.

Artikel 20

Aan artikel 3.3.2.0.1 wordt een omschrijving toegevoegd van het aanslagjaar en het belastbaar tijdperk voor het wegenvignet.

Het wegenvignet is geldig vanaf een zelf te kiezen startdatum voor de gekozen periode. Een jaarvignet is geldig voor 12 maanden vanaf de gekozen startdatum. Het aanslagjaar voor het wegenvignet begint op die gekozen startdatum. Bijvoorbeeld: Wanneer een belastingplichtige op 15 april 2027 een wegenvignet met een duurtijd van één jaar aankoopt en 1 mei 2027 ingeeft als startdatum, begint het aanslagjaar te lopen op 1 mei 2027. Aangezien de startdatum van het wegenvignet zich in 2027 bevindt, is 2027 het aanslagjaar.

Het belastbaar tijdperk is gelijk aan de duurtijd van het wegenvignet. Bijvoorbeeld: Wanneer een belastingplichtige op 15 april 2027 een wegenvignet met een duurtijd van één jaar aankoopt en 1 juli 2027 ingeeft als startdatum, begint het belastbaar tijdperk te lopen op 1 juli 2027 en loopt dit tot en met 30 juni 2028.

Artikel 21

Dit artikel verduidelijkt dat wanneer de administratieve geldboetes die worden opgelegd wegens een overtreding van de regelgeving met betrekking tot het wegenvignet, ingekohierd zijn op naam van verschillende natuurlijke personen of rechtspersonen, ten laste van elk van hen kan worden ingevorderd.

Artikel 22

Dit artikel bepaalt dat indien de houder van het voertuig het wegenvignet niet heeft betaald, de bestuurder van het voertuig (indien dit een andere persoon is dan de houder van het voertuig) hoofdelijk tot betaling wordt gehouden. Deze laatste kan eventueel wel de betaling van de openstaande belasting verhalen tegen de houder van het voertuig.

Artikel 23

Dit artikel betreft de controle ter plaatse en verduidelijkt dat voor het wegenvignet de bevoegde personeelsleden toezicht hebben op de naleving van de verplichtingen inzake het wegenvignet met betrekking tot de voertuigen die zich op de openbare weg bevinden.

Om dit te doen, kunnen ze alle documenten die nuttig zijn voor de identificatie van het voertuig, van de bestuurder of houder doen voorleggen, alsook een ander document dat de betaling van de belasting bewijst. Ze zijn gemachtigd zonder enige bijstand de garages, de hangars en de bergplaatsen te onderzoeken.

Dezelfde bepalingen zijn ook al van toepassing op de verkeersbelasting, de BIV en de kilometerheffing.

Artikel 24

Dit artikel verduidelijkt dat de paragraaf 1 van artikel 3.13.2.0.4. VCF ook van toepassing is bij niet-betaling van de administratieve geldboetes ten gevolge van de niet naleving van de regelgeving inzake het wegenvignet.

Als de niet-betaling van deze administratieve geldboete zich eerder voordeed maar niet vroeger ter kennis kon worden gebracht aan de overtreder omwille van de niet naleving van zijn verplichtingen, moet de bestuurder van dat voertuig tijdens een vaststelling op de openbare weg, de niet betaalde administratieve geldboetes en toebehoren die voor het gecontroleerde voertuig verschuldigd zijn op het ogenblik van de vaststelling van de overtreding dadelijk betalen aan het bevoegde personeelslid.

Als het gecontroleerde voertuig of de gecontroleerde nummerplaat ingeschreven staat op naam van de bestuurder of op naam van zijn echtgenoot, wettelijk samenwonende partner, een van zijn ouders of kind, betaalt de bestuurder alle openstaande administratieve geldboetes en toebehoren inzake het wegenvignet, die de houder van de nummerplaat verschuldigd is op het ogenblik dat de overtreding wordt vastgesteld, dadelijk aan het bevoegde personeelslid.

Artikel 25

Dit artikel bepaalt dat de specifieke bepalingen omtrent het verslag van vaststelling voor een overtreding inzake de kilometerheffing eveneens van toepassing zijn op het verslag van vaststelling voor een overtreding van de regelgeving inzake het wegenvignet.

Ten eerste dient het verslag van vaststelling minstens de volgende informatie te bevatten: de administratieve geldboete, de aard, de datum en het uur van de gepleegde overtreding, de verwijzing naar de artikelen die werden miskend, de naam en het adres van de bevoegde entiteit van de Vlaamse administratie bij wie informatie over de inbreuk en de geldboete kan worden verkregen en het administratief beroep dat kan worden ingesteld samen met de termijn, alsook de elementen die moeten toelaten de houder of de bestuurder van het voertuig te identificeren.

Ten tweede dient een afschrift van het verslag van vaststelling aan de houder van het voertuig of aan de bestuurder van het betrokken voertuig afgeleverd te worden in de taal van het kentekenbewijs, of als dat beschikbaar is (en in ieder geval in een officiële taal van de lidstaat van inschrijving van het voertuig), binnen vijftien dagen na de vaststelling van de overtreding. Indien dit niet of tijdig gebeurt, vervalt de bijzondere bewijswaarde het verslag van vaststelling. Aangezien het wegenvignet net zoals de kilometerheffing ook van toepassing is op voertuigen van niet-inwoners van het Vlaamse gewest zal deze taalvereiste ook bij dit belastingtype van toepassing zijn.

Artikel 26

Als het wegenvignet niet is betaald, kan de rechtbank in het kader van een strafrechtelijke procedure, net zoals voor de jaarlijkse verkeersbelasting, de BIV en de kilometerheffing, de nummerplaat van het voertuig verbeurd verklaren en de teruggave ervan bevelen aan de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen. Door dit ook voor het wegenvignet te voorzien, wordt de coherentie van de verkeersfiscaliteit zoveel mogelijk behouden.

Artikel 27

De nieuwe paragraaf 4/2 voorziet een apart regime inzake administratieve geldboetes bij overtredingen met betrekking tot het wegenvignet.

Er kan slechts één administratieve geldboete worden opgelegd voor het totaal van de overtredingen, die gepleegd zijn met een voertuig door dezelfde belastingplichtige met dezelfde nummerplaat op dezelfde kalenderdag.

Bij de eerste overtreding met een voertuig door dezelfde belastingplichtige met dezelfde nummerplaat bedraagt deze boete 70 euro. Bij een tweede overtreding bedraagt deze boete 140 euro en vanaf de derde overtreding (en bij verdere overtredingen) bedraagt deze boete 210 euro.

De bedragen van deze administratieve geldboetes worden ook vanaf 1 mei 2030 jaarlijks geïndexeerd op dezelfde manier zoals de tarieven van het wegenvignet.

Aangezien het wegenvignet ook van toepassing zal zijn in het Waalse en in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, zal er geen administratieve geldboete opgelegd worden voor iedere overtreding die werd begaan binnen een ononderbroken tijdvak van drie uren vanaf de vaststelling van een eerdere overtreding op de bepalingen inzake het wegenvignet van één van de overige gewesten. Het moet wel gaan over overtredingen begaan met een voertuig met dezelfde nummerplaat en er moet effectief een administratieve geldboete zijn opgelegd voor de eerst begane overtreding. Wanneer bijvoorbeeld wordt vastgesteld dat een voertuig in het Waalse Gewest om 14u15 zonder een wegenvignet rondrijdt op een weg die onder het toepassingsgebied van het vignet valt en daarvoor een administratieve geldboete wordt opgelegd door het Waalse Gewest, kan er geen tweede administratieve geldboete worden opgelegd in het Vlaamse Gewest wanneer wordt vastgesteld dat datzelfde voertuig om 16u10 in Vlaanderen rijdt op een belastbare weg. Dat is evenmin het geval wanneer het voertuig bijvoorbeeld om 23u10 rondrijdt in het Waalse Gewest en om 00u20 van de volgende kalenderdag rondrijdt in het Vlaamse Gewest.

De tweede wijziging verklaart paragraaf 5 ook van toepassing op de administratieve geldboetes inzake het wegenvignet.

Artikel 28

Dit artikel past het opschrift van afdeling 3 van titel 2, hoofdstuk 23 van de VCF aan omdat deze bepalingen met betrekking tot de gegevensverwerking ook van toepassing zijn bij de inning en heffing van het wegenvignet.

Artikel 29

Zoals ook gesteld bij de toelichting bij artikel 28, verduidelijkt dit artikel dat de bepalingen met betrekking tot de gegevensverwerking, die noodzakelijk is voor de juiste inning en heffing van de belastingen en die reeds van toepassing zijn op de jaarlijkse verkeersbelasting, de BIV en de kilometerheffing, ook van toepassing zijn op de inning en heffing van het wegenvignet.

Artikel 30

Dit artikel verklaart het tweede lid van artikel 3.23.3.0.2 VCF ook van toepassing op het wegenvignet. Dit lid is al van toepassing op de verkeersbelasting, de BIV en de kilometerheffing en regelt de verwerking van bepaalde persoonsgegevens met behulp van camera's.

Artikel 31

De vrijstelling voor voertuigen die als persoonlijk vervoermiddel worden gebruikt door grootoorlogsinvaliden of personen met een handicap veronderstelt noodzakelijkerwijze dat de bevoegde administratie kennis kan nemen van bepaalde gegevens met betrekking tot de gezondheidstoestand van de betrokkene. Het betreft bijzondere categorieën van persoonsgegevens als bedoeld in artikel 9, lid 1 AVG.

Deze verwerking wordt beperkt tot hetgeen noodzakelijk is om te beoordelen of aan de decretale voorwaarden voor de vrijstelling is voldaan. De verwerking is noodzakelijk om redenen van zwaarwegend algemeen belang als vermeld in artikel 9, lid 2, g), van de AVG. De regeling beoogt immers een doelgroep met een handicap een fiscale vrijstelling toe te kennen op basis van objectieve en controleerbare criteria. Zonder verwerking van de betreffende gegevens kan niet worden nagegaan of aan de voorwaarden voor de vrijstelling is voldaan.

Artikel 32

Dit decreet treedt in werking op 1 mei 2027. Vanaf die datum is het namelijk verplicht om een wegenvignet aan te kopen wanneer de belastingplichtige gebruik maakt van niet-geconcedeerde autosnelwegen, autosnelwegenringen en overige gewestwegen.

In de praktijk is echter voorzien dat de website en de applicatie die de digitale aankoop van het wegenvignet mogelijk maken, al operationeel zullen zijn op 1 maart 2027. Daarom bepaalt het tweede lid dat de aankoop van het wegenvignet vanaf die datum al zal mogelijk zijn. De belastingplicht gaat in ieder geval pas op 1 mei 2027 in.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

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

Ben WEYTS