

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Voorontwerp van decreet tot invoering van het wegenvignet
- Principiële goedkeuring

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 met voorliggend ontwerp van decreet een wegenvignet ingevoerd vanaf 1 mei 2027. Dit wegenvignet is een 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.

Op niveau van de fossiele personenwagens (niet leasing) 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.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/INHOUDELIJK STRUCTUURELEMENT/BELEIDSDOELSTELLING

- Beleidsveld: Financiën en Begroting, Budgettair beleid
- Inhoudelijk Structuurelement: Fiscaliteit en Budgettair beleid
- Beleidsdoelstelling:
Het voorontwerp van decreet tot invoering van het wegenvignet is 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.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

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

De Inspectie van Financiën gaf m.b.t. het voorontwerp van decreet een gunstig advies, op 3 juni 2026. De opmerkingen van de inspectie vereisen geen aanpassingen. Een begrotingsakkoord werd verleend op 9 juni 2026.

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

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

1. Situering

Het voorontwerp van decreet tot invoering van het wegenvignet zorgt ervoor dat er een wegenvignet wordt 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.

Op niveau van de fossiele personenwagens (niet leasing) 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. Eventuele toekomstige meerinkomsten worden in beginsel aangewend voor inversie in weginfrastructuur en -onderhoud.

2. 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 wegvignet 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 zal het wegvignet zowel van toepassing zijn voor de voertuigen van eigen inwoners als die van niet-inwoners.

Het wegvignet zal in samenspraak en gelijktijdig met het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest worden ingevoerd. Hierover wordt er tussen de gewesten een samenwerkingsakkoord afgesloten.

3. Beleidsmaatregelen en doelstelling

Voor de inhoudelijke maatregelen kan verwezen worden naar de artikelsgewijze toelichting in de memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet.

4. Impactanalyse

Voor de inhoudelijke maatregelen wordt verwezen naar de artikelsgewijze bespreking in de memorie van toelichting.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Voor een gedetailleerde bespreking kan verwezen worden naar de artikelsgewijze toelichting in de memorie van toelichting bij het voorontwerp van decreet.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Eigen ingezeten weggebruikers

De ontvangsten voortkomende van de eigen ingezeten gebruikers van het vignet worden toegewezen aan het Vlaamse, Waalse en Brusselse Hoofdstedelijke 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 wegvignet 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 wegvignet 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 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 wegvignet 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 wegvignet 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 wegvignet (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. Wellicht is deze nog hoger¹, maar vanuit overwegingen van budgettaire voorzichtigheid wordt uitgegaan van een bedrag van 35 miljoen euro. Daarnaast genereren de elektrisch aangedreven leasingwagens een totale bijkomende ontvangst van 18 miljoen euro.

Van dit totale bedrag van minstens 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.

De totale opbrengsten voor Vlaanderen uit het vignet bedragen bijgevolg 529 miljoen euro:

- Voertuigen fossiele brandstof niet leasing: 301 miljoen euro
- Elektrische voertuigen niet leasing: 16 miljoen euro
- Lichte vracht: 62 miljoen euro
- Buitenlanders + leasing: 150 miljoen euro

¹ De opbrengsten die gegenereerd worden door de voertuigen toebehorend aan de leasingmaatschappijen die in het Brusselse Gewest zijn gelokaliseerd wordt niet meegeteld wegens het ontbreken van gegevens hierover.

Kosten van het systeem

De invoering van het wegenvignet brengt ook 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, ... Hieronder een overzicht van de initieel geraamde kosten, opgesplitst in eenmalige en recurrente kosten (inclusief btw):

Eenmalig	Euro inclusief btw
Ontwikkeling website/webshop	5.413.000,00
Opzet payment service provider	1.210.000,00
Handhaving hard- en software	4.235.000,00
Samenwerkingsovereenkomst Digitaal Vlaanderen	1.000.000,00
	11.858.000,00
 Recurrent	 Euro inclusief btw
Transactiekosten aankoop wegenvignet (payment service provider)	15.000.000,00
Beheer/onderhoud toepassing	1.500.000,00
Licenties/abonnementen	400.000,00
Hosting data	2.300.000,00
Financiële afhandeling chargebacks	800.000,00
	20.000.000,00

Op basis van de reeds bekomen offertes moet voor het budget voor de recurrente kosten rekening worden gehouden met een bedrag van 20 miljoen euro per jaar. Dit is echter geenszins een uitzonderlijk hoog bedrag, vergeleken met buitenlandse voorbeelden zoals het Oostenrijkse Asfinag (cfr: <https://shop.asfinag.at/nl/producten/digitaal-vignet/>).² Het Oostenrijkse systeem is zeer vergelijkbaar met het beoogde systeem van het wegenvignet dat aan de Vlaamse Regering wordt voorgelegd.

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%.

Voor een communicatiecampagne wordt het budget geraamd op 1.500.000 euro voor het eerste jaar (2 campagnes) en 750.000 euro vanaf het tweede jaar. De kosten voor het callcenter worden ingeschat op 450.000 euro.

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

Het begrotingsakkoord werd verleend op 9 juni 2026.

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

² De kosten die door Asfinag worden aangerekend bedragen jaarlijks 24 miljoen euro.

C. 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 en bij recidive van de overtreding oplopend tot 140 euro of 210 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.

Om de controles in de back-office en controle langs de weg te kunnen uitvoeren worden 15 extra personeelsleden gevraagd (3 extra controleurs per provincie) om de bestaande controleteams te versterken, dit naar analogie met het Oostenrijks handhavingssysteem, waarbij 80 controleurs worden ingezet.

Personeelskost

Loonkosten

Voor de budgetlast van de weddekredieten wordt standaard uitgegaan van een aanwerving van een personeelslid met 6 jaar relevante ervaring. Hieronder een overzichtstabel met de budgetlast en loonkost op jaarbasis:

Niveau	Budgetlast entiteit in euro	Budgetlast te compenseren naar AGO in euro	Budgetlast totaal per VTE in euro	Aantal te werven	Loonkost totaal in euro
C	55.274,58	2.278,92	57.553,50	15	863.302,50

Werkingskosten

Voor de werkingskosten wordt telkens een onderscheid gemaakt tussen éénmalige (3.500 euro) en recurrente (5.225 euro) kosten. Hieronder een overzichtstabel met de werkingskosten op jaarbasis:

Niveau	Werkingskost éénmalig per VTE in euro	Werkingskost recurrent per VTE in euro	Werkingskost totaal per VTE in euro	Aantal te werven	Werkingskost totaal in euro
C	3.500	5.225	8.725	15	130.875

De totale jaarlijkse weddekredieten bedragen 994.177,50 euro (*exclusief ICT, huisvesting en uitrusting*).

Advies van de minister bevoegd voor bestuurszaken

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

Het advies vermeldt dat de vergelijking van de gevraagde personeelsuitbreiding van 15 VTE met het Oostenrijks handhavingssysteem, waar 80 controleurs worden ingezet, niet wordt toegelicht en niet wordt onderbouwd. De relevantie kan dus, aldus het advies, niet worden beoordeeld.

Hierop kan het volgende worden geantwoord. De vergelijking met Oostenrijk wordt gemaakt omwille van het feit dat het vignet quasi identiek is qua systeem / modaliteiten en uitrol. Het aantal inwoners in Oostenrijk is wat lager dan België en het vignetplichtig wegennet is ook beperkter, aar qua aantal weggebruikers is het min of meer vergelijkbaar. België is bovendien een transitland voor autoverkeer, wat maakt dat we sowieso meer voertuigen op onze wegen hebben dan Oostenrijk.

Evident zal zowel Vlaanderen als Wallonië eigen controles uitvoeren, maar zelfs ten aanzien van de helft van Oostenrijk, namelijk 40 VTE, is de 15 VTE voor Vlaanderen erg laag.

Het advies vermeldt ook dat er voor de gevraagde personeelsuitbreiding geen duidelijke taakinvulling is opgenomen, noch een argumentatie waarom deze functies niet (gedeeltelijk) binnen het bestaande personeelsbestand kunnen worden opgevangen.

Voor wat betreft deze taakinvulling en de eventuele interne verschuivingen kan de volgende verduidelijking nog worden verstrekt.

De handhaving op het vignet zal verlopen in 3 fasen:

- Fase 1: eerste 2 maanden (1 mei 2027 tot 30 juni 2027): nadruk op sensibilisering, voertuigen via ANPR scanners gericht uit het verkeer halen en aanspreken om zich alsnog te regulariseren of anders boete opleggen. Dit vergt vooral controleurs op de baan.
- Fase 2: vanaf 1 juli 2027 tot 29 februari 2028: handhaving op basis van mobiele ANPR toestellen om gericht overtredders uit het verkeer te halen en boete op te leggen + invoeren op blacklist.
- Fase 3: vanaf 1 maart 2028: dan worden ook alle vaste portieken uitgerust met ANPR scanners en zal er 24u/24u en 7/7 gescand en gemonitord worden op correct betaald zijn van het vignet. Deze beelden komen binnen in het handhavingscentrum van VLABEL, waar medewerkers de beelden moeten bekijken en valideren en vervolgens omzetten in een boete die wordt uitgestuurd.

We gaan ervan uit dat het eerste jaar de 15 controleurs allemaal ingezet gaan worden op de baan. Nadien zullen er 5 verschuiven naar het handhavingscentrum om ANPR beelden van vaste portieken te bekijken en te verwerken en om de administratieve boetes via VLABEL handhavingscentrum te verwerken.

Wat wordt al intern opgevangen zonder extra personeel te vragen?

- ICT ondersteuning: in het bijzonder inzake white- en blacklist die moet bijgehouden worden en ingeladen op de ANPR scanners.
- Alle binnenkomende mails en oproepen inzake vragen om info / vrijstellingen / betwistingen / enz...
- Alles wat met logistieke ondersteuning te maken heeft.

De handhavingsdoelstelling is gebaseerd op de overname van de verkeersbelastingen in 2011. In het begin was er een overtredingspercentage van meer dan 4%. Door performante controle is dit intussen gedaald tot minder dan 0,5%. 1% meer inzake compliance genereert een meerontvangst van 3,8 miljoen euro (alleen voor het Vlaams Gewest, dus exclusief buitenlanders): 3,8 miljoen wagens x 100 euro vignet = 380 miljoen euro inkomsten X 1% = 3,8 miljoen euro extra ontvangsten.

Ook bij de handhaving van de kilometerheffing vrachtwagens hebben we een analoog verloop gezien. Nu stellen we daarvoor een compliance van meer dan 99% vast.

De minister van Bestuurszaken verleent een akkoord voor een personeelsuitbreiding van 10 VTE bij de Vlaamse Belastingdienst voor onbepaalde duur en 5 VTE voor maximaal 2 jaar. Tevens dient aan volgende voorwaarden te worden voldaan.

- Idealiter wordt intern personeel doorgeschoven, als het bijkomend personeel niet intern kan worden opgevangen moet dat worden toegelicht.
- De Vlaamse Belastingdienst zal in samenwerking met het Agentschap Overheidspersoneel een aantoonbare poging ondernemen om deze VTE door middel van interne heroriëntering in te vullen.
- Na 2 jaar wordt de personeelsinzet geëvalueerd.

Hierop kan het volgende worden geantwoord.

De Vlaamse Belastingdienst zal eerst in het kader van interne heroriëntering een interne oproep naar kandidaten binnen de eigen entiteit lanceren. Tegelijkertijd zal ook met het Agentschap voor Overheidspersoneel bekeken worden in hoeverre zij een mogelijke match zien met kandidaten die aangemeld werden vanuit andere entiteiten in het kader van begeleide heroriëntering. Zijn er na deze oproepen niet voldoende geschikte kandidaten, dan zullen de resterende vacatures via aanwerving vanuit de externe arbeidsmarkt in combinatie met horizontale mobiliteit worden ingevuld.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorontwerp van decreet tot invoering van het wegvignet heeft geen impact op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Over dit voorontwerp van decreet wordt het advies gevraagd van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen en van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen. Wat betreft de aspecten m.b.t. de verwerking van persoonsgegevens wordt het advies gevraagd van de Vlaamse Toezichtcommissie.

Als naar aanleiding van deze adviezen geen wijzigingen nodig zijn aan het ontwerp van decreet, zal daarna met het oog op definitieve goedkeuring het advies van de Raad van State worden gevraagd.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande voorontwerp van decreet tot invoering van het wegvignet en de bijhorende memorie van toelichting;

2° de Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

* te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) en van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) (met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen);

* te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Vlaamse Toezichtcommissie (VTC) (met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen);

* te machtigen te beoordelen of voornoemde adviezen aanleiding kunnen geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst;

* te gelasten over voornoemd voorontwerp van decreet het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van

artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemde adviezen geen aanleiding geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

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

Ben WEYTS

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren voorontwerp van decreet tot invoering van het wegenvignet en bijbehorende memorie van toelichting
- het advies van de Inspectie van Financiën
- het advies van de minister bevoegd voor Bestuurszaken
- het begrotingsakkoord