

**RAADGEVENDE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUXRAAD**

2 december 2010

**WEGBEPRIJZING**

**VERSLAG**

NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES  
VOOR FINANCIËN EN MOBILITEIT, DUURZAME  
ONTWIKKELING (TERRITORIAAL GEBONDEN  
AANGELEGENHEDEN) EN VOOR  
GRENSOVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING

UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER M. LEBRUN <sup>(1)</sup>

(1) Samenstelling van de commissies:

**A. Commissie voor Financiën en Mobiliteit:**

Voorzitter: de heer Draps

Leden: de heren Beke, Bettel, Braz, Collard, Giet,  
mevrouw Haubrich, de heer Leunissen, mevrouw  
Quik-Schuijt, de heren Verougstraete en Verwilghen.

**B. Commissie Duurzame ontwikkeling (territoriaal gebonden materies):**

Voorzitter: de heer Eigeman

Leden: mevrouw Aasted-Madsen, de heren Draps, Goeyvaerts,  
Hendrickx, Hoffmann, Hofstra, Lebrun, Leunissen,  
Peters, Roth en Senesael.

**C. Commissie Grensoverschrijdende samenwerking:**

Voorzitter: mevrouw Aasted-Madsen

Leden: de heren Biskop, Collignon, Defossé, Eigeman, Hofstra,  
Negri, Oberweis, Siquet, Slager, Van Campenhout en  
Van den Bergh.

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE  
CONSULTATIF  
DE BENELUX**

2 décembre 2010

**LE PÉAGE ROUTIER**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS RÉUNIES  
DES FINANCES ET DE LA MOBILITÉ,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE (MATIÈRES  
TERRITORIALES) ET DE LA COOPÉRATION  
TRANSFRONTALIÈRE

PAR  
M. M. LEBRUN <sup>(1)</sup>

(1) Composition des commissions:

**A. Commission des Finances et de la Mobilité:**

Président: M. Draps

Membres: MM. Beke, Bettel, Braz, Collard, Giet,  
Mme Haubrich, M. Leunissen, Mme Quik-Schuijt,  
MM. Verougstraete et Verwilghen.

**B. Commission Développement durable (matières territoriales):**

Président: M. Eigeman

Membres: Mme Aasted-Madsen, MM. Draps, Goeyvaerts,  
Hendrickx, Hoffmann, Hofstra, Lebrun, Leunissen,  
Peters, Roth et Senesael.

**C. Commission coopération transfrontalière:**

Présidente: Mme Aasted-Madsen

Membres: MM. Biskop, Collignon, Defossé, Eigeman, Hofstra,  
Negri, Oberweis, Siquet, Slager, Van Campenhout et  
Van den Bergh.

## INHOUD

<b>I. Vergadering van 1 oktober 2010</b> .....	<b>5</b>
A. Uiteenzettingen.....	5
1. De ontwikkelingen betreffende wegbeprijzing in het Vlaams Gewest.....	5
2. De interregionale samenwerking op Belgisch niveau betreffende wegbeprijzing .....	7
3. Multilateraal en bilateraal overleg .....	10
4. De Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) en de aspecten van maatschappelijke participatie in het debat van de “wegbeprijzing”.....	10
B. Vragen en beschouwingen.....	12
C. Antwoorden .....	14
<b>II. Conferentie van 19 november 2010 -    namiddagsessie</b> .....	<b>15</b>
A. De wegbeprijzing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest .....	15
B. Panelgesprek, gemodereerd door Prof. Dr. Gust Blauwens .....	20
C. Conclusies door Prof. Dr. Stef Proost (KUL, Onderzoekseenheid Economische Studies) .....	27
<b>III. Vergadering van 6 december 2010</b> .....	<b>30</b>

## SOMMAIRE

<b>I. Réunion du 1<sup>er</sup> octobre 2010</b> .....	<b>5</b>
A. Exposés.....	5
1. Les développements relatifs au péage routier en Région flamande.....	5
2. La coopération interrégionale au niveau belge en matière de péage routier .....	7
3. Concertation multilatérale en bilatérale ..	10
4. Le Conseil de la Mobilité flamande (MORA) et les aspects de la participation sociétale dans le débat sur le “péage routier” .....	10
B. Questions et considérations.....	12
C. Réponses .....	14
<b>II. Conférence du 19 novembre 2010 -    session de l’après-midi</b> .....	<b>15</b>
A. Le péage routier dans la Région de Bruxelles-Capitale.....	15
B. Débat, animé par le Prof. Dr. Gust Blauwens .....	20
C. Conclusions du Prof. Dr. Stef Proost (KUL, Unité de recherche Études économiques).....	27
<b>III. Réunion du 6 décembre 2010</b> .....	<b>30</b>

Uw Commissie voor Financiën en Mobiliteit vergaderde te Brussel, samen met de Commissies voor Duurzame ontwikkeling (territoriaal gebonden aangelegenheden) en voor Grensoverschrijdende samenwerking, op 1 oktober 2010 om er te spreken over:

- de interregionale samenwerking op Belgisch niveau betreffende wegbeprijzing;
- de ontwikkelingen betreffende wegbeprijzing in het Vlaamse Gewest;
- de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) en de aspecten van maatschappelijke participatie in het debat van de “wegbeprijzing”.

Het Vlaamse Gewest vaardigde volgende sprekers af:

— De heer Bart Dewandeleer, adviseur van Vlaams Minister-president, Chris Peeters, en voorzitter van het intergewestelijk overleg wegbeprijzing;

— De heer Van der Borght, secretaris-generaal van het Beleidsdomein Financiën en Begroting (Vlaams Gewest), in hoedanigheid van voorzitter van het Ambtelijk Coördinatiecomité Duurzame Mobiliteit;

— De heer Per Posma, Projectbewaking Kilometerheffing;

— De heer Van Thillo, secretaris van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA).

Vervolgens heeft op 19 november 2010 een Conferentie “Wegbeprijzing” plaatsgevonden in de plenaire vergaderzaal van de Belgische Senaat. De ochtendvergadering, die voorgezeten werd door de heer Bart Tommelein, Voorzitter van het Benelux Parlement, ontving volgende sprekers:

— De heer Etienne Schouppe, federaal staatssecretaris voor Mobiliteit;

— De heren Bart Dewandeleer, adviseur van de Vlaamse Minister-president, en Etienne Willame, inspecteur-generaal, SPW Waals Gewest;

Votre commission des Finances et de la Mobilité s’est réunie le 1<sup>er</sup> octobre à Bruxelles avec les commissions du Développement durable (matières territoriales) et de la Coopération transfrontalière pour débattre au sujet:

- de la coopération interrégionale au niveau belge en matière de péage routier;
- des développements en matière de péage routier en Région flamande;
- du Conseil flamand de la Mobilité (MORA) et des aspects liés à la participation sociale dans le débat sur le “péage routier”.

La Région flamande avait délégué les orateurs suivants:

— M. Bart Dewandeleer, conseiller du Ministre-président flamand, M. Chris Peeters, et président de la concertation interrégionale “péage routier” (*intergewestelijk overleg wegbeprijzing*);

— M. Van der Borght, secrétaire général du Domaine politique Finances et Budget (*Beleidsdomein Financiën en Begroting*)/(Région flamande), en sa qualité de président du Comité de coordination Administratif Mobilité Durable (*Ambtelijk Coördinatiecomité Duurzame Mobiliteit*);

— M. Per Posma, Surveillance du projet Taxe au Kilomètre (*Projectbewaking Kilometerheffing*);

— M. Van Thillo, secrétaire du Conseil flamand de la Mobilité (*Mobiliteitsraad Vlaanderen/MORA*).

Une conférence sur “le péage routier” s’est ensuite tenue le 19 novembre 2010 dans l’hémicycle du Sénat. Les orateurs suivants ont pris la parole lors de la séance du matin, présidée par M. Bart Tommelein, président du Parlement Benelux:

— M. Etienne Schouppe, secrétaire d’État fédéral à la Mobilité;

— MM. Bart Dewandeleer, conseiller du Ministre-président flamand, et M. Etienne Willame, inspecteur général, SPW Région wallonne;

— De heer Remi Mayet, adjunct-directeur van de Eenheid Wegvervoer van de Europese Commissie;

— De heer Ferry Smith, Manager *Public Affairs*, ANWB.

De interventies van de voormiddagsessie van 19 november 2010 maken het voorwerp uit van een Integraal Verslag.

De namiddagsessie, voorgezeten door de heer Willem Draps, Voorzitter van de Commissie voor Financiën en Mobiliteit, ontving volgende sprekers:

— De heer Arnaud Verstraete, namens de staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met mobiliteit;

— Prof. Dr. Gust Blauwens, die een panelgesprek modereerde met:

— De heer Ferry Smith, Manager *Public Affairs*, ANWB;

— De heer Frank Van Thillo, secretaris van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA);

— De heer Koen Gorissen, rechtskundig adviseur bij de commissie voor Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer;

— De heer Alain Disiviscour, attaché de gouvernement, ministerie voor Duurzame Ontwikkeling en Infrastructuur van het Groothertogdom Luxemburg.

— De heer Stef Proost (KUL, Onderzoekseenheid Economische Studies).

Op 6 december 2010 heeft de commissie voor Financiën en Mobiliteit een ontwerp van aanbeveling besproken. De aanbeveling knoopt aan bij de uiteenzettingen van 1 oktober 2010 en 19 november 2010. Deze aanbeveling zal aan de plenaire vergadering van 10 december 2010 van het Benelux Parlement worden voorgelegd.

— M. Remi Mayet, directeur adjoint de l'Unité transport routier de la Commission européenne;

— M. Ferry Smith, Manager *Public Affairs*, ANWB.

Les interventions de la session du matin du 19 novembre 2010 font l'objet d'un compte rendu intégral.

Les orateurs suivants ont pris la parole au cours de la session de l'après-midi, présidée par M. Willem Draps, président de la commission des Finances et de la Mobilité:

— M. Arnaud Verstraete, représentant du secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, en charge de la Mobilité;

— Le Prof. Gust Blauwens, qui a animé un panel de discussion réunissant:

— M. Ferry Smith, Manager *Public Affairs*, ANWB;

— M. Frank Van Thillo, secrétaire du Conseil flamand de la Mobilité (MORA);

— M. Koen Gorissen, conseiller juridique à la Commission de la protection de la vie privée;

— M. Alain Disiviscour, attaché de gouvernement, ministère du Développement durable du Grand-Duché de Luxembourg.

— M. Stef Proost (KUL, Unité de recherche Études économiques).

Le 6 décembre 2010, la commission des Finances et de la Mobilité a examiné une proposition de recommandation. La recommandation fait suite aux exposés des 1<sup>er</sup> octobre 2010 et 19 novembre 2010. Elle sera soumise à l'Assemblée plénière du Parlement Benelux lors de la séance du 10 décembre 2010.

## I. Vergadering van 1 oktober 2010

### A. Uiteenzettingen

*De ontwikkelingen betreffende wegbeprijzing in het Vlaamse Gewest en de interregionale samenwerking op Belgisch niveau betreffende wegbeprijzing*

1. De ontwikkelingen betreffende wegbeprijzing in het Vlaamse Gewest

*De heer Dewandeleer, adviseur van Vlaams Minister-president, Chris Peeters, en voorzitter van het intergewestelijk overleg wegbeprijzing, verwijst naar het Vlaams Regeerakkoord van juli 2009 dat de kosten van mobiliteit objectief wenst door te rekenen. Dit moet niet gekwalificeerd worden als een belasting, maar eerder als een element van mobiliteitssturing, naast tal van andere elementen zoals onderhoud en investering van wegen en openbaar vervoer.*

Het regeerakkoord bevat een aantal grote principes. In de eerste plaats beoogt het akkoord een kilometerheffing voor vrachtwagens, dat tegen 2013 zou worden ingevoerd. Dit is uiteraard afhankelijk van het overleg met andere gewesten en van de evolutie in Nederland. Voor personenwagens wordt nagegaan onder welke voorwaarden (mobiliteitsvoorwaarden, sociale voorwaarden) een kilometerheffing kan worden ingevoerd. Hiertoe wordt een proefproject opgestart, dat het Vlaams Gewest toelaat na te gaan onder welke voorwaarden wegbeprijzing kan plaatsvinden en wat het maatschappelijk draagvlak is voor dergelijke heffing. Het Vlaams Gewest streeft voor personenwagens naar een vergroening van de autofiscaliteit (*“de vervuiler betaalt”* en andere groene parameters). De Vlaamse regering zou op korte termijn ook het *“bonus malus”* principe voor de *particuliere* wagens invoeren. Als gevolg van de bijzondere financieringswet kan dit voor *vennootschapswagens* slechts mits akkoorden tussen de Gewesten. Voorts zullen de Gewesten vanaf 1 januari 2011 zelf de verkeersbelasting innen.

## I. Réunion du 1<sup>er</sup> octobre 2010

### A. Exposés

*Les développements relatifs au péage routier en Région flamande et la coopération interrégionale au niveau belge en matière de péage routier*

1. Les développements relatifs au péage routier en Région flamande

*M. Dewandeleer, conseiller du Ministre-président flamand, M. Chris Peeters, et président de la Concertation interrégionale “péage routier”, se réfère à l'accord de gouvernement pour la Flandre de juillet 2009 qui tend à imputer objectivement les coûts de la mobilité. Il ne faut pas y voir un impôt mais plutôt un élément de gestion de la mobilité, à côté de nombreux autres éléments comme l'entretien et l'investissement dans les routes et les transports en commun.*

L'accord de gouvernement comporte un certain nombre de grands principes. En premier lieu, il tend, pour les camions, vers l'instauration d'une taxe au kilomètre qui devrait être effective en 2013. L'instauration de cette taxe dépendra bien évidemment de la concertation avec d'autres régions et de l'évolution du dossier aux Pays-Bas. Concernant les voitures particulières, on étudie les conditions auxquelles une taxe au kilomètre pourrait être instaurée (conditions de mobilité, conditions sociales). Il sera procédé au lancement d'un projet expérimental devant permettre à la Région flamande de déterminer à quelles conditions le péage routier pourrait être instauré et quelle est l'assise sociétale d'une telle taxe. Concernant les voitures particulières, la Région flamande tend vers une *“écologisation”* de la fiscalité automobile (principe du pollueur-payeur et autres paramètres écologiques). Le Gouvernement flamand souhaite également instaurer à bref délai le principe du *“bonus malus”* pour les voitures particulières. À la suite de la loi spéciale de financement, ceci ne pourra se faire pour les véhicules de société que moyennant des accords entre les régions. Par ailleurs les régions percevront elle-même la taxe de circulation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Op 23 juli 2010 heeft de Vlaamse regering een beslissing genomen die volgende elementen bevat:

- een akkoord met het bestek betreffende begeleiding bij het aanbestedingstraject (marktstudie, modelbestek, begeleiding). Het Vlaams Gewest hoopt dat de andere Gewesten in dit bestek zullen meestappen;
- een akkoord met detailconcepten “systeem voor de Vlaamse kilometerheffing”;
- een verzoek aan de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) om advies te verlenen tegen eind september 2010.

Hierna zal een eindvalidatie van het bestek volgen en een intergewestelijk overleg met het oog op een zo breed mogelijk draagvlak.

*De heer Per Posma, Projectbewaking Kilometerheffing*, geeft een toelichting over het technisch model dat het Vlaamse Gewest wenst te ontwikkelen. Volgende uitgangspunten zijn van toepassing:

- Het systeem moet in staat zijn zowel de infrastructuurkosten, als de externe kosten in de tariefzetting te verwerken.
- De impact van de kilometerheffing voor het vrachtverkeer op de economie en concurrentie lijkt beperkt te zijn.
- Als de heffing ook voor personenwagens geldt, moet deze categorie voertuigen zonder veel kosten aan het systeem worden toegevoegd.
- Het wegennetwerk van het volledig Vlaamse grondgebied, ingedeeld in technische zones, komt voor de heffing in aanmerking.
- De tariefzetting is gedefinieerd op basis van de richting, de plaats van het traject en de statische kenmerken van het voertuig (CO<sub>2</sub>-uitstoot, e.a.). Het aantal assen zou geen criterium zijn.
- Tariefvariaties lijken technisch gezien moeilijk haalbaar en moeilijk te implementeren naar de gebruikers toe.

Le 23 juillet 2010, le gouvernement flamand a pris une décision qui comporte les éléments suivants:

- un accord assorti d'un programme concernant l'accompagnement dans le cadre du trajet d'adjudication (études de marché, programme type, accompagnement). La Région flamande espère que les autres régions adopteront ce programme;
- un accord comprenant des concepts de détail “*système relatif à la taxe au kilomètre flamande*”;
- une invitation au Conseil de la mobilité flamand (MORA) à rendre un avis pour la fin septembre 2010.

Il y aura ensuite une validation finale du programme et une concertation interrégionale en vue de disposer de l'assise la plus large possible.

*M. Per Posma, Surveillance du projet Taxe au Kilomètre*, fait un exposé sur le modèle technique que la Région flamande souhaite développer. Les points de départ sont les suivants:

- Le système doit permettre d'intégrer dans la tarification les coûts de l'infrastructure et les coûts externes.
- L'impact sur l'économie et la concurrence de la taxe au kilomètre appliquée au transport routier semble limité.
- Si le prélèvement s'applique également aux voitures particulières, cette catégorie de véhicules doit être intégrée au système sans coûts importants.
- L'ensemble du réseau routier du territoire flamand, réparti en zones techniques, entre en ligne de compte pour la taxe.
- Les tarification est définie sur la base de la direction, du lieu du trajet et des caractéristiques statiques du véhicule (émissions de CO<sub>2</sub>, etc.). Le nombre d'essieux ne constituerait pas un critère.
- Les variations tarifaires semblent, d'un point de vue technique, difficiles à appliquer et difficiles à mettre en oeuvre au niveau des utilisateurs.



— Technisch wordt de positie bepaald aan de hand van de GPS-technologie. Er wordt gewerkt met zones.

*Primair systeem:* Alle vrachtwagens in Vlaanderen zijn verplicht deel te nemen aan het systeem. De handhaving gebeurt aan de hand van portalen en OBU- detectiesystemen (*on board units*).

— *Secundair systeem:* De buitenlandse vrachtwagens kunnen een vignet gebruiken (tijdsgebonden, niet afstandsgebonden) of een OBU. Tussen beide systemen mogen geen tariefverschillen optreden.

— Wat het organisatiemodel en de exploitatie betreft, is één aanspreekpunt noodzakelijk. De *service provider* zal voor de hele ketting moeten instaan, tot en met de invordering van de facturatie. De Europese richtlijn moet worden gerespecteerd. De *service provider* moet kunnen vervangen worden of meerdere providers moeten naast elkaar kunnen opereren. De *service provider* wordt niet vergoed op basis van de gereden kilometers, maar zou een vergoeding krijgen op basis van de gemaakte kosten met een marge hierop.

## 2. De interregionale samenwerking op Belgisch niveau betreffende wegbeprijzing

*De heer Dewandeleer, voorzitter van het intergewestelijk overleg wegbeprijzing*, geeft vervolgens een toelichting bij de organisatie van het project betreffende kilometerheffing.

Op politiek vlak is er een Politiek Bestuurscomité, samengesteld uit de Vlaamse Minister-president (voor het aspect PPS, de inter-gewestelijke en buitenlandse betrekkingen) en de ministers van Openbare Werken, Fiscaliteit en Leefmilieu. Ook de Viceministerpresidenten zijn vertegenwoordigd. Ambtelijk is er het Coördinatiecomité "Duurzame Mobiliteit", dat administratief een afspiegeling is van het Politiek Bestuurscomité.

Het is belangrijk dat een politiek geladen project, zoals wegbeprijzing, gedragen wordt door de voltallige gewestregering. Ook ambtelijk moet het project gedragen worden door alle administratieve actoren.

— Techniquement, la position est déterminée sur la base de la technologie GPS. L'on travaille par zones.

*Système primaire:* tous les camions en Flandre participent obligatoirement au système. Le contrôle se fait au moyen de portiques et de systèmes de détection OBU (*on board units*).

— *Système secondaire:* les camions étrangers peuvent utiliser une vignette (qui est fonction de la durée et non de la distance) ou un OBU. Il ne doit pas y avoir de différences tarifaires entre les deux systèmes.

— En ce qui concerne le modèle d'organisation et l'exploitation, il faut un point de contact. Le fournisseur de services devra organiser toute la chaîne, jusqu'à la facturation. La directive européenne doit être respectée. Le fournisseur de services doit pouvoir être remplacé ou plusieurs fournisseurs de services doivent pouvoir opérer ensemble. Le fournisseur de services n'est pas rémunéré sur la base des kilomètres parcourus mais sur la base des coûts sur lesquels serait calculée une marge.

## 2. La coopération interrégionale au niveau belge en matière de péage routier

*M. Dewandeleer, président de la Concertation interrégionale "péage routier"*, fait ensuite un exposé sur l'organisation du projet relatif à la taxe au kilomètre.

Sur le plan politique, il y a un Comité de gestion politique constitué du Ministre-président flamand (pour l'aspect PPP, les relations interrégionales et étrangères) et des ministres des Travaux publics, de la Fiscalité et de l'Environnement. Les Vice-Ministres présidents y sont également représentés. Sur le plan administratif, il y a un Comité de coordination "Mobilité durable" qui est le pendant administratif du Comité de gestion politique.

Il est important qu'un projet politiquement connoté comme le péage routier soit porté par l'ensemble du gouvernement régional. Sur le plan administratif aussi, le projet doit être porté par l'ensemble des acteurs administratifs.

Het Intergewestelijk Overleg “Wegbeprijzing” wordt voorgezeten door de Vlaamse minister-president.

Het intergewestelijk overleg “wegbeprijzing” is opgestart begin 2008 en beoogt een politiek akkoord over de globale hervorming van de verkeersbelastingen. Dit politiek akkoord is de enige garantie om op een flexibele, coherente en overzichtelijke wijze de weg te effenen naar een samenwerkingsakkoord tussen de drie Gewesten.

Dit politiek akkoord bevat de vier volgende luiken:

- het stelsel is van toepassing op vrachtwagens (vanaf 3,5 ton MTM) en personenwagens;
- nadere bepalingen met betrekking tot het fiscaal juridisch kader (lokalisatiecriterium, aftrekbaarheid van vennootschapsbelasting);
- kaderafspraken rond wegennet en tarieven;
- vergroening van de verkeersbelasting.

In het politiek akkoord zal ook worden bepaald hoe de overlegstructuren op ambtelijk en politiek vlak zullen worden georganiseerd, als het samenwerkingsakkoord er is.

De Gewesten zorgen voor een doorstroming van de studieresultaten onder elkaar.

*De heer Van der Borght, secretaris-generaal van het Beleidsdomein Financiën en Begroting (Vlaams Gewest), is voorzitter van het Ambtelijk Coördinatiecomité Duurzame Mobiliteit, en geeft volgende beschouwingen over de inter-gewestelijke samenwerking:*

- Verschillende opvattingen tussen de Gewesten hoeven geen breekpunten te zijn en kunnen leiden tot betere inzichten. Deze diverse opvattingen hoeven niet te leiden tot verschillende oplossingen, voor zover rond de belangrijkste uitgangspunten eenzelfde visie kan bereikt worden, er vrijheid

La Concertation interrégionale “péage routier” est présidée par le ministre-président flamand.

La Concertation interrégionale “péage routier” a été mise en place début 2008 et tend vers un accord politique sur la réforme globale des taxes de circulation. Cet accord politique est la seule garantie qui permette d’ouvrir la voie, de manière flexible, cohérente et globale, vers un accord de coopération entre les trois régions.

Cet accord politique comprend les quatre volets suivants:

- le système s’applique aux camions (à partir de 3,5 tonnes MTM) et aux voitures particulières;
- précise le cadre fiscal et juridique (critères de localisation, déductibilité dans le cadre de l’impôt des sociétés);
- accords-cadres concernant le réseau routier et les tarifs;
- écologisation de la taxe de circulation.

Les accords politiques détermineront également l’organisation des structures de concertation aux niveaux administratif et politique lorsque l’accord de coopération aura été conclu.

Les régions veillent à se communiquer les résultats des études.

*M. Van der Borght, secrétaire général du Domaine politique Finances et Budget (Région flamande), en sa qualité de président du Comité de coordination Administratif Mobilité Durable, livre les considérations suivantes sur la coopération interrégionale:*

- des divergences de conception entre les régions ne doivent pas constituer des points de rupture et peuvent déboucher sur de meilleures visions. Ces conceptions divergentes ne doivent pas donner lieu à des solutions différentes, pour autant qu’un même point de vue puisse être défini



blijft voor de accentinvullingen en de coördinatie-inspanningen niet te belemmerend werken.

— Wegbeprijzing vormt een moeilijke combinatie van zowel maatschappelijke en technisch-organisatorische gevoeligheden. Een doorbraak kan niet enkel op het politieke niveau worden bereikt en evenmin enkel door het ambtelijk-bestuursniveau. De twee niveaus hebben hun *eigenheid* én hun *waarde* in de realisatie van de wegbeprijzing.

— De ambitie om in deze aangelegenheid een voorloper te zijn, bevatte te veel risico's. De drie Gewesten hebben noch de mensen, noch de middelen om hierin een voorloper te zijn. We kunnen wel kijken hoe anderen wegbeprijzing hebben ingevoerd. "*Early adapters*" zijn vaak de winnaars.

— Het overleg met Nederland was niet steeds zichtbaar, maar heeft wel degelijk haar vruchten afgeworpen.

Om de conceptuele inzichten en samenwerking nader vorm te geven werd uitgegaan van één basisvisie, nl. het KISS – principe "*keep it simple and stupid*".

— Er wordt voor één organisatiemodel gekozen;

— er moet in een variatiemogelijkheid worden voorzien, om de verschillende prioriteiten binnen de drie gewesten implementeerbaar te maken;

— implementatietraject: Voorstel tot creatie van gelijkaardige structuren in de drie gewesten;

— laat elk Gewest in een continu uitwisselingsproces zijn eigen maatschappelijke actoren consulteren.

Voor de interregionale samenwerking wordt een gelijkaardig governance- model bepleit, en wordt gestreefd naar evenwicht en het vermijden van inefficiëntie.

à propos des principes de départ essentiels, qu'il subsiste une marge subsiste pour les accents spécifiques et que les efforts en matière de coordination ne constituent pas une entrave excessive au processus.

— Le péage routier constitue une combinaison difficile de sensibilités à la fois sociétales et technico-organisationnelles. La percée ne pourra pas être réalisée au seuls niveaux politique ou administratif. Les deux niveaux ont leur spécificité et leur valeur dans le cadre de la mise en oeuvre du péage routier.

— L'ambition de jouer dans cette matière un rôle précurseur comportait trop de risques. Les régions ne disposent ni des gens ni des moyens pour être des précurseurs. Nous pouvons en revanche analyser la manière dont d'autres ont instauré le péage routier. Les "*Early adapters*" sont souvent les vainqueurs.

— La concertation avec les Pays-Bas n'a pas toujours été visible mais a porté ses fruits.

Pour donner forme plus avant à la vision conceptuelle et à la coopération, l'on s'est fondé sur une vision de base à savoir le principe KISS, "*keep it simple and stupid*".

— Il est opté pour un seul modèle organisationnel;

— il faut prévoir la possibilité d'instaurer des variations pour pouvoir mettre les différentes priorités en oeuvre dans les trois régions;

— trajet de mise en oeuvre: proposition de création de structures analogues dans les trois régions;

— chaque région doit pouvoir consulter ses propres acteurs sociétaux dans le cadre d'un processus d'échange continu.

Un même modèle de gouvernance est préconisé pour la coopération interrégionale, l'on tend vers l'équilibre et l'on cherche à éviter l'inefficacité.

*De heer Per Posma, Projectbewaking Kilometerheffing*, geeft over de technische implementatie van de kilometerheffing in een interregionale context volgende uitleg:

— Men zal één *service provider* moeten hebben en één *OBU*. Ook de datacommunicatie moet uniform zijn.

— Een verschillende facturatie per Gewest is technisch moeilijk, maar minder efficiënt. De tariefdifferentiatie is wel mogelijk

### 3. Multilateraal en bilateraal overleg:

Wat de betrekkingen met de Benelux en de buurlanden betreft, hebben de Gewesten overleg gepleegd met:

— de Benelux: een ontwerp van “*Memorandum of Understanding*” werd uitgewerkt. In het licht van het Nederlandse regeerakkoord komt dit ontwerp van memorandum in een andere context te staan, zeker sinds het aantreden van de nieuwe Nederlandse regering;

— met Frankrijk en Duitsland is er bilateraal ambtelijk overleg. In Frankrijk wordt in 2011 eveneens een project “kilometerheffing” ingevoerd.

4. De Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA) en de aspecten van maatschappelijke participatie in het debat van de “wegbeprijzing”.

*De heer Frank Van Thillo, secretaris van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA)*, geeft eerst een overzicht van de samenstelling, werking en bevoegdheden van de Mobiliteitsraad Vlaanderen, hierna afgekort als MORA.

MORA is een strategische adviesraad voor het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaamse Gewest. De MORA is samengesteld uit 24 leden, waaronder een voorzitter, benoemd door de Vlaamse regering en 3 experts. De leden komen uit de sector van de werkgevers, de vakbonden, de mobiliteitsverenigingen, de gemeenten

*M. Per Posma, Surveillance du projet Taxe au Kilomètre*, fournit l'explication suivante concernant la mise en oeuvre technique de la taxe au kilomètre dans un contexte interrégional:

— Il faudra un seul fournisseur de services et un seul *OBU*. La communication de données devra également être uniforme;

— une facturation différente entre les régions est techniquement possible mais moins efficace; La différenciation tarifaire est possible.

### 3. Concertation multilatérale et bilatérale:

En ce qui concerne les relations avec le Benelux et les pays voisins, les régions se sont concertées avec:

— le Benelux: un projet de “*Memorandum of Understanding*” a été élaboré; à la lumière de l'accord de gouvernement néerlandais, ce projet de mémorandum s'inscrit dans un autre contexte, particulièrement à la suite de la mise en place du nouveau gouvernement néerlandais;

— il existe une concertation administrative bilatérale avec la France et l'Allemagne. Un projet de taxe au kilomètre sera également instauré en France en 2011.

4. Le Conseil de la Mobilité flamande (MORA) et les aspects de la participation sociétale dans le débat sur le “péage routier”.

*M. Frank Van Thillo, secrétaire du Conseil de la Mobilité flamand (MORA)* présente tout d'abord un aperçu de la composition, du fonctionnement et des compétences du Conseil de la Mobilité flamand, dénommé ci-après MORA.

Le MORA est un conseil consultatif stratégique pour le domaines Politique de la Mobilité et Travaux publics de la Région flamande. Il est composé de 24 membres, dont un président nommé par le gouvernement flamand, et trois experts. Les membres sont issus du secteur des employeurs, des syndicats, des associations pour la mobilité,

en provincies, de milieu- en natuurverenigingen, de automobilistenfederaties, De Lijn en de NMBS.

De adviezen van MORA aan de Vlaamse regering en Vlaams Parlement behoeven steeds unanimité onder de leden.

MORA heeft twee adviezen betreffende wegbeprijzing geformuleerd.

MORA bracht in maart 2009 een eerste advies uit over een voorstel betreffende wegbeprijzing van de Vlaamse regering. Dit voorstel was *beperkt tot het vrachtvervoer* en was gefocust op het technologische gegeven van de wegbeprijzing. De doelstellingen waren niet nader geëxpliciteerd in het voorstel, wat het maatschappelijke debat bemoeilijkte. MORA heeft enkele uitgangspistes geformuleerd, zoals:

- het responsabiliseren van de gebruikers;
- het verhogen van de efficiëntie van het vervoersysteem;
- het verminderen van de milieu-impact van transport;
- het meestappen in internationale ontwikkelingen;
- het veilig stellen van de concurrentiekracht.

MORA kwam tot de bevinding dat het draagvlak voor het eerste voorstel van de Vlaamse regering zeer voorwaardelijk was. Er is een draagvlak, maar het draagvlak is precair. Zo waren de leden het er niet over eens dat de kilometerheffing zich zou uitstrekken over het volledige wegennet. Tevens was MORA van oordeel dat er sprake zou moeten zijn van één systeem van kilometerheffing voor het volledige Belgische grondgebied, zowel qua OBU's, als qua tarifiering. De besteding van de opbrengsten moet naar mobiliteit gaan.

Op 23 juli 2010 is er een tweede voorstel van de Vlaamse regering gekomen (zie punt 1.), waarover MORA op 24 september 2010 een advies heeft verleend.

des communes et provinces, des associations de protection de l'environnement et de la nature, des fédérations automobiles, de De Lijn et de la SNCB.

Les avis du MORA au gouvernement flamand et au Parlement flamand doivent toujours être rendus à l'unanimité de ses membres.

Le MORA a rendu deux avis concernant le péage routier.

Le MORA a rendu en mars 2009 un premier avis sur une proposition relative au péage routier du gouvernement flamand. Cette proposition ne concernait que le transport par camions et était axée sur la donnée technologique du péage routier. Les objectifs n'étaient pas explicités plus avant, ce qui rendait le débat social plus difficile. Le MORA a formulé quelques pistes de départ, comme:

- la responsabilisation des usagers;
- l'amélioration de l'efficacité du système de transport;
- la réduction de l'impact du transport sur l'environnement;
- la participation à des développements internationaux;
- la préservation de la compétitivité.

Le MORA est arrivé au constat que l'assise pour la première proposition du gouvernement flamand était très conditionnelle. Il existe une assise mais elle est très précaire. Ainsi, les membres divergeaient de vues sur l'application de la taxe au kilomètre à l'ensemble du réseau routier. Le MORA estimait également qu'il fallait un seul système de taxe au kilomètre pour tout le territoire belge, qu'il s'agisse de l'OBU ou de la tarification. Les recettes doivent être affectées à la mobilité.

Le gouvernement flamand a formulé une deuxième proposition le 23 juillet 2010 (voir le point 1.) à propos de laquelle le MORA a rendu un avis le 24 septembre 2010.

In haar tweede advies stelde MORA vast dat er veel technische vooruitgang was geleverd in de coördinatiecomités, maar dat een aantal politieke beslissingen ontbraken, onder meer met betrekking tot de tariefmethodologie en de interregionale samenwerking.

Het tweede MORA advies verduidelijkte het eerste advies. MORA is van oordeel dat het voorstel geen congestiesturend systeem is. Het voorstel is rechtvaardiger, verhoogt de efficiëntie, vermindert de milieu impact en volgt de internationale ontwikkelingen. De goede handhaving van het wegennetwerk is cruciaal. Het primaire systeem kan slechts worden toegepast op een beperkt wegennet, in het bijzonder op het Eurovignetwegennetwerk. Omdat het systeem niet congestiesturend is, pleit MORA voor eenvoud bij de tarieven, en dus tegen een congestieheffing voor vrachtwagens.

Opbrengsten moeten de mobiliteit en infrastructuur ten goede komen. MORA vraagt om zoveel als mogelijk samen te werken met Nederland en zoveel mogelijk schaalvoordelen te scheppen met Nederland.

## B. Vragen en beschouwingen

*De heer Frans Weekers* verwijst naar het Nederlandse regeerakkoord waarin staat vermeld dat er geen kilometerheffing komt. Wel is een verschuiving mogelijk van vaste lasten naar variabele lasten door verhoging van accijnzen op brandstoffen onder gelijktijdige en evenredige verlaging van vaste lasten. Het kabinet zet hiervoor in op overleg met de buurlanden en binnen de EU. Door een verhoging van accijnzen op brandstoffen komt men tot een eenvoudige regeling, waarbij afspraken makkelijker te maken zijn. *De heer Frans Weekers* vraagt dan ook de inspanningen, die men op het vlak van kilometerheffing heeft getroffen, beter te stoppen omdat er voor deze regeling in Nederland geen draagvlak bestaat.

*De heer Jean-Claude Defossé, lid van de commissie voor Grensoverschrijdende samenwerking*, is erover verbaasd dat het niet mogelijk is de kilometerheffing te laten variëren in functie van de uren waarop van het wegennet wordt gebruik gemaakt. Technisch moet dit mogelijk zijn. Een dergelijke regeling zou een goede hefboom zijn om de weg-

Dans son deuxième avis, le MORA a constaté un important progrès technique au sein des comités de coordination mais aussi l'absence d'un certain nombre de décisions politiques, notamment concernant la méthodologie tarifaire et la coopération interrégionale.

Le deuxième avis du MORA précisait le premier. Le MORA est d'avis que la proposition ne porte pas sur la congestion du trafic. La proposition est plus juste, renforce l'efficacité, réduit l'impact sur l'environnement et suit les développements internationaux. Une surveillance adéquate du réseau routier est essentielle. Le système primaire ne peut être appliqué qu'à un réseau routier réduit, en particulier le réseau de l'Eurovignette. Le système n'étant pas destiné à résoudre le problème de la congestion, le MORA plaide pour un système tarifaire simple et contre une taxe de congestion pour les camions.

Les recettes doivent bénéficier à la mobilité et à l'infrastructure. Le MORA demande de coopérer dans toute la mesure du possible avec les Pays-Bas et de générer avec ceux-ci un maximum d'avantages d'échelle.

## B. Questions et considérations

*M. Frans Weekers* se réfère à l'accord du gouvernement néerlandais qui prévoit qu'il n'y aura pas de péage autoroutier. Toutefois, il sera possible d'opérer un glissement des charges fixes vers les charges variables en augmentant les accises sur les carburants et en réduisant simultanément et proportionnellement les charges fixes. Le gouvernement s'engage à organiser une concertation avec les pays voisins et au sein de l'UE. Une augmentation des accises constitue une mesure simple, ce qui facilite la conclusion d'accords. *Monsieur Frans Weekers* suggère donc de mettre un terme aux travaux en matière de péage autoroutier, puisque ce dernier ne sera pas introduit aux Pays-Bas.

*M. Jean-Claude Defossé, membre de la commission Coopération transfrontalière*, s'étonne de l'impossibilité de faire varier le péage autoroutier en fonction des heures d'utilisation du réseau routier. Cela doit être techniquement possible. Cette réglementation serait un excellent levier pour encourager les usagers de la route à circuler la

gebruikers aan te moedigen 's nachts te rijden zodat het aantal verkeersopstoppingen afneemt overdag. Tezelfdertijd zou er een heffing moeten zijn in functie van ecologische parameters (CO<sub>2</sub>, fijn stof). Tot slot is de spreker van mening dat er op het niveau van de Benelux een gerationaliseerde controle zou moeten komen op de zogenaamde "propere personenvoertuigen" door middel van een label dat nagaat in welke mate de betrokken voertuigen daadwerkelijk aan de criteria van een "proper voertuig" beantwoorden.

*De heer de Nerée Tot Babberich, lid van de commissie voor de Financiën en Mobiliteit, wenst enige kanttekeningen te maken bij de interventie van de heer Frans Weekers. Het systeem van kilometerheffing in Nederland is er niet gekomen omdat er bezwaren waren over privacy en door de hoge kostprijs om een dergelijk systeem in te voeren en te handhaven. Op een bepaald moment zullen in België ook bezwaren rijzen en het is nuttig in dit geval na te gaan welke kant men dan zal opgaan. Als één land kilometerheffing toepast en een ander land de accijnzen verhoogt, is dit geen ideale oplossing.*

*De heer Michel Lebrun, lid van de commissie voor de Financiën en Mobiliteit, merkt op dat de interventie van de heer Weekers hem enigszins verrast. De drie Gewesten in België hebben immers samengewerkt op basis van Nederlandse studies. Nederland heeft problemen met de hoge installatiekosten en de technische bezwaren. De Gewesten in België laten zich inspireren door het Zwitserse en Duitse systeem dat voor vrachtwagens geldt. Op termijn zou ook een kilometerheffing voor personenwagens kunnen worden ingevoerd. Hoe zien de sprekers dergelijk systeem in de verhouding tot de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer.*

*De heer Eigeman, Voorzitter van de commissie voor Duurzame Ontwikkeling, stelt vast dat het Nederlandse regeerakkoord de visie op kilometerheffing tot één zin beperkt. Eén zin in een regeerverklaring is echter te gemakkelijk om de inspanningen van jarenlang overleg af te sluiten. Men moet nagaan hoe de Nederlandse regering omgaat met haar burens.*

nuit, ce qui réduirait le nombre d'embouteillages le jour. Il faudrait simultanément prévoir une taxe en fonction de paramètres écologiques (CO<sub>2</sub>, particules fines). L'orateur estime enfin qu'il faudrait prévoir dans le Benelux un contrôle rationalisé des "véhicules particuliers propres" au moyen d'un label qui permettrait de vérifier dans quelle mesure les véhicules concernés correspondent effectivement aux critères d'un "véhicule propre".

*M. de Nerée Tot Babberich, membre de la commission des Finances et de la Mobilité, souhaite faire quelques observations à la suite de l'intervention de Monsieur Frans Weekers. Le système du péage autoroutier n'a pas été instauré aux Pays-Bas, en raison d'objections relatives à la vie privée et du coût élevé lié à l'introduction et au maintien d'un tel système. Ces objections seront également formulées en Belgique et, dans ce cas, il sera intéressant de voir quelle orientation sera prise. La situation où un pays applique le péage autoroutier et un autre pays augmente les accises n'est pas idéale.*

*M. Michel Lebrun, membre de la commission des Finances et de la Mobilité, se dit quelque peu surpris de l'intervention de M. Weekers. En effet, les trois régions de Belgique ont coopéré sur la base d'études néerlandaises. Les Pays-Bas sont réticents face aux frais d'installations élevés et aux objections techniques. Les régions de Belgique se sont inspirées des systèmes suisse et allemand qui s'appliquent aux poids lourds. Un péage autoroutier pourrait aussi être instauré à terme pour les véhicules particuliers. Comment les orateurs perçoivent-ils ce système au regard du respect de la vie privée?*

*M. Eigeman, Président de la commission du Développement durable, constate que l'accord de gouvernement néerlandais limite sa vision du péage autoroutier à une seule phrase. Une seule phrase dans une déclaration gouvernementale, voilà qui semble un peu facile lorsqu'on met un terme à une concertation qui s'est étendue sur plusieurs années. Il faut s'intéresser à la manière dont les Pays-Bas se comportent avec leurs voisins.*



*Mevrouw Aasted - Madsen, Voorzitter van de commissie voor Grensoverschrijdende samenwerking, stelt voor de Nederlandse minister voor Verkeer uit te nodigen op de volgende plenaire vergadering van het Benelux Parlement en een reactie te formuleren over deze samenwerking. Voorts wijst mevrouw Aasted – Madsen op de intenties die België destijds heeft geformuleerd om met een vignet te werken en op de protesten waartoe dit heeft geleid in Nederlands Limburg. Mevrouw Aasted – Madsen vraagt hoe België omgaat met dit grensverkeer nu België verneemt dat Nederland geen kilometerheffing wenst in te voeren?*

*De heer Collignon, lid van de commissie voor Financiën en Mobiliteit, vraagt welke timing het Vlaams Gewest voor ogen heeft om een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren.*

### C. Antwoorden

*De heer Dewandeleer, voorzitter van het intergewestelijk overleg wegbeprijzing, merkt op dat de ontwikkelingen in Nederland en het standpunt in het regeerakkoord een nieuw politiek feit vormen. Het Vlaamse Gewest zal het effect van de Nederlandse beleidsopties op de Vlaamse economie nader bestuderen. Spreker voegt eraan toe dat de Nederlandse studies voor de Gewesten zeer interessante elementen bevatten. Het Vlaams Gewest heeft veel *know how* kunnen overnemen van Nederland. De discussie in Nederland heeft echter een merkwaardige evolutie gekend, waarbij het niet duidelijk was of de maatregel, naast vrachtwagens, ook personenwagen zou omvatten. Ook rond de aspecten betreffende de persoonlijke levenssfeer en handhaving is discussie ontstaan. In Nederland lijkt de invoering van wegbeprijzing vandaag niet langer haalbaar en opteert men voor verhoging van accijnzen. In België is er wel een draagvlak om wegbeprijzing in te voeren. De heer Dewandeleer meent dat verhoging van accijnzen een optie is die voor landen met een kleine oppervlakte andere effecten heeft dan kilometerheffing. Op Belgisch vlak zijn de accijnzen op brandstoffen echter een federale materie, terwijl alle andere verkeersbelastingen regionale bevoegdheid zijn. In Nederland,*

*Mme Aasted - Madsen, Présidente de la commission Coopération transfrontalière, propose d'inviter le ministre néerlandais des Transports à la prochaine séance plénière du Parlement Benelux et de formuler une réaction à propos de cette coopération. Par ailleurs, Mme Aasted–Madsen rappelle les intentions formulées à l'époque par la Belgique concernant l'introduction d'une vignette et les protestations que cela a engendré au Limbourg néerlandais. Mme Aasted–Madsen souhaite savoir comment la Belgique considère le transport frontalier, étant donné que les Pays-Bas ne souhaitent pas instaurer la taxe au kilomètre.*

*M. Collignon, membre de la commission des Finances et de la Mobilité, demande quel est le calendrier envisagé par la Région flamande en vue de l'instauration d'une taxe au kilomètre pour les poids lourds.*

### C. Réponses

*M. Dewandeleer, président de la Concertation interrégionale "péage routier", fait observer que les développements aux Pays-Bas et le point de vue défini dans l'accord de gouvernement constituent un nouvel élément politique. La Région flamande examinera minutieusement l'incidence des options politiques néerlandaises sur l'économie flamande. L'orateur précise que les études néerlandaises comportent des éléments fort intéressants pour les régions. La Région flamande a pu acquérir un important savoir-faire au contact des Pays-Bas. Cependant, le débat aux Pays-Bas a connu une évolution étonnante, car on ne savait pas avec certitude si la mesure visait les seuls poids lourds ou aussi les véhicules particuliers. Le débat a également porté sur la vie privée et le contrôle de l'application de la mesure. L'introduction du péage routier aux Pays-Bas ne semble plus réalisable actuellement et on y opte pour l'augmentation des accises. La Belgique semble favorable au péage autoroutier. M. Dewandeleer estime que l'option de la majoration des accises peut avoir d'autres impacts que le péage routier pour des pays dont la superficie est réduite. Toutefois, en Belgique, les accises sur les carburants sont une compétence fédérale, tandis que toutes les autres taxes de*



dat een meer centrale staatsstructuur heeft, speelt dit element niet.

*De heer Van Thillo, secretaris van de Mobiliteitsraad, stelt vast dat in Nederland niet naar het maatschappelijk middenveld werd geluisterd. Technisch is het steeds mogelijk een heffing in te voeren voor één categorie zoals de transportsector, maar dit biedt geen oplossing als hierdoor het congestieprobleem niet wordt opgelost. Men moet constant naar het draagvlak luisteren. In de Vlaamse context is er een bereidheid en een goodwill voor een stelsel van wegbeprijzing, zij het binnen zekere grenzen.*

*De heer Van der Borght, secretaris-generaal van het Beleidsdomein Financiën en Begroting (Vlaams Gewest), merkt op dat de Vlaamse regering de datum van 2013 voor ogen heeft om een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren, hoewel dit in het licht van de gewestelijke samenwerking ook iets later zou kunnen plaatsvinden. Er wordt rekening gehouden met de milieukeurmerken van vrachtwagens. Er zal ook een efficiënt systeem van handhaving worden toegepast die de slechte betalers identificeert. Tot slot is er voor piekbelasting geen draagvlak.*

## **II. Conferentie van 19 november 2010 - namiddagsessie**

*De heer Willem Draps, Voorzitter van de Commissie voor Financiën en Mobiliteit, verwelkomt de sprekers op de namiddagsessie van de Conferentie "Wegbeprijzing".*

A. De wegbeprijzing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

*De heer Arnaud Verstraete, adviseur inzake mobiliteit bij de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, stelt vast dat een consensus groeit in Europa en in de Benelux, dat een beprijzingsmaatregel van de mobiliteit noodzakelijk is om de mobiliteit, de economie en het welzijn in onze landen en in onze steden op peil te houden.*

circulation sont une compétence régionale. Cet élément ne joue pas aux Pays-Bas, où la structure est plus centralisée.

*Monsieur Van Thillo, secrétaire du Conseil de la Mobilité, constate que les Pays-Bas ne sont pas à l'écoute de la société civile. Sur le plan technique, il est toujours possible d'introduire une taxe pour une seule catégorie, comme le secteur du transport, mais ce n'est pas une solution si elle ne résout pas le problème de la congestion. Il faut en permanence prêter une oreille attentive à la base. La Flandre est disposée à introduire un système de péage autoroutier, en respectant certaines limites.*

*Monsieur Van der Borght, secrétaire-général du département Finances et Budget (Région flamande), fait observer que le gouvernement flamand vise l'année 2013 pour l'introduction d'un péage autoroutier pour les poids lourds, bien qu'elle pourrait être introduite un peu plus tard à la lumière de la coopération régionale. Les spécificités environnementales des poids lourds sont prises en compte. On appliquera également un système efficace de contrôle permettant d'identifier les mauvais payeurs. Enfin, il n'existe pas d'assise pour l'instauration d'une taxe pour les périodes de pointe.*

## **II. Conférence du 19 novembre 2010 - session de l'après-midi**

*Monsieur Willem Draps, Président de la commission des Finances et de la Mobilité, souhaite la bienvenue aux orateurs de l'après-midi pour la conférence sur le "Péage autoroutier".*

A. Le péage routier dans la Région de Bruxelles-Capitale:

*M. Arnaud Verstraete, conseiller en mobilité auprès du secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, en charge de la Mobilité, M. Bruno De Lille, constate l'émergence d'un consensus en Europe et au sein du Benelux sur la nécessité d'une mesure de péage pour préserver la mobilité, l'économie et le bien-être de nos pays et nos villes.*

Begin september 2010 heeft de Brusselse regering, op initiatief van staatssecretaris De Lille, het mobiliteitsplan IRIS2 voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest goedgekeurd. De centrale doelstelling van dit plan is dubbel: Een verbetering van de mobiliteit en een verbetering van de levenskwaliteit in de stad. Deze ambitie werd vertaald in een becijferde doelstelling: tegen 2018 wil men de verkeersdruk in het Brussels gewest verminderen met 20 %.

Om deze doelstellingen te kunnen behalen, zet de Brusselse regering in op twee assen. Enerzijds, een modale verschuiving, en anderzijds het beheersen van de toenemende vraag naar mobiliteit.

De *modale verschuiving* kan worden bereikt door de alternatieven te versterken: betere voorwaarden creëren voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Deze gebruikerscategorieën zullen vanaf nu ook voorrang krijgen op de persoonlijke wagen, als keuzes moeten gemaakt worden.

De vraag naar mobiliteit wil het Brussels Gewest beheersen door de nood aan verplaatsingen zowel in tijd, als afstand te verminderen. Het principe luidt "*nabijheid is de optimale bereikbaarheid*". Als de meerderheid van de werknemers van een bedrijf op gemiddeld 40 km afstand woont, dan leggen de werknemers gemiddeld 80 km per dag af in het transportsysteem. Als de werknemers op gemiddeld 10 km van het bedrijf wonen, krijgt men een ander, efficiënter verhaal. Een gelijkaardig effect krijgt men, als men kiest voor een inplanting van het bedrijf bij een goed bediend openbaar vervoersknooppunt in het centrum van de stad, of als men kiest voor een bedrijf aan de rand van de stad, waar men enkel met de wagen bij kan.

Het Brussels Gewest wil de nood aan verplaatsingen verminderen door in te zetten op telewerk en *e-government*, waarbij de bevolking de zaken kan regelen via internet, en op telewerken. Het stimuleren van telewerken, betekent winst op vlak van mobiliteit.

De meest effectieve manier om deze doelstellingen te realiseren, is de invoering van de kilometerheffing. Deze kilometerheffing is noodzakelijk om de mobiliteit en levenskwaliteit in Brussel op een structurele manier te verbeteren. Het potentieel van de maatregel is bijzonder groot: Men kan de externe

Début septembre 2010, le gouvernement bruxellois a approuvé le plan de mobilité IRIS2 pour la Région de Bruxelles-Capitale, à l'initiative du secrétaire d'État De Lille. L'objectif de ce plan est double: améliorer la mobilité et la qualité de vie dans la ville. Cette ambition se traduit par un objectif chiffré, qui consiste à réduire de 20 % la pression du trafic dans la région bruxelloise en 2018.

Pour réaliser ces objectifs, le gouvernement bruxellois se concentre sur deux axes. D'une part, un glissement modal et, d'autre part, la maîtrise de la demande croissante de mobilité.

Le *glissement modal* peut se réaliser en renforçant les solutions de rechange: créer de meilleures conditions pour les piétons, les cyclistes et les transports publics. Ces catégories d'usagers auront dorénavant la priorité sur les véhicules particuliers, si des choix doivent être opérés.

La Région bruxelloise entend maîtriser la demande de mobilité en réduisant le besoin de déplacement aussi bien en temps qu'en distance. Le principe est le suivant "*la proximité est l'accessibilité optimale*". Si la majorité des travailleurs d'une entreprise sont domiciliés à 40 km en moyenne, ils parcourent en moyenne 80 km par jour dans les transports. Si les travailleurs habitent en moyenne à 10 km de leur entreprise, la situation est différente et plus efficace. On obtient un effet analogue si l'entreprise opte pour une implantation située près d'un centre de transports publics bien desservi dans le centre de la ville, ou si elle opte pour une implantation en périphérie de la ville, uniquement accessible en voiture.

La Région bruxelloise entend réduire le besoin en déplacements en s'engageant sur la voie du *e-government*, qui permet à la population de régler ses problèmes par internet, et en favorisant le télétravail. Stimuler le télétravail permet de réaliser un gain en matière de mobilité.

La manière la plus efficace de réaliser ces objectifs consiste à introduire la tarification kilométrique. Cette taxe est nécessaire pour améliorer structurellement la mobilité et la qualité de vie à Bruxelles. C'est la seule manière d'atteindre l'objectif. Le potentiel de la mesure est particulièrement étendu.

maatschappelijke kosten veel beter internaliseren, volgens het principe “de gebruiker betaalt”. Er zijn tal van mogelijkheden om tarieven te moduleren voor congestie, vervuiling, passage langs ongeschikte wegen, ... De deelname in de kosten wordt daardoor veel eerlijker verdeeld onder de gebruikers en het mobiliteitssysteem wordt er een stuk efficiënter door. De doorstroming wordt een stuk vlotter voor degenen die echt geen andere keuze hebben dan de wagen. Degenen die wél een keuze hebben, zullen gemotiveerd zijn om bewuster om te springen met hun verplaatsingen. Bovendien is dit mogelijk zonder een stijging door te voeren van de vervoersbelastingen. Het is perfect mogelijk om de vaste belastingen weg te nemen en de kosten te variabiliseren in functie van gebruik.

De potentiële impact van de maatregel is bijzonder groot en daarom is het essentieel dat een systeem voor kilometerheffing op een evenwichtige en coherente manier georganiseerd wordt, over de grenzen van een gewest heen, of zelfs over de grenzen van een land heen.

Om het belang van een coherente aanpak van een kilometerheffing te schetsen, legt de heer Arnaud Verstraete enkele voorbeeldsituaties voor, steeds vanuit het perspectief van het Brussels gewest:

Om te beginnen vraagt de Brusselse situatie om een aantal specifieke systeemaanpassingen. Op dit moment zijn 25 % van alle verplaatsingen met de wagen in Brussel verplaatsingen over minder dan 1 km. Meer dan 60 % van alle verplaatsingen met de wagen gaan over een afstand van minder dan 5 km. Dergelijke “korte” verplaatsingen zijn ‘ongevoelig’ voor een heffing per kilometer, of dit nu 10, 30 of 50 cent is. De absolute kost is zo laag dat er geen noemenswaardige gedragsverandering optreedt. Met andere woorden: om met rekeningrijden een effect te bereiken in een stedelijke context, moet een forfaitaire startkost aangerekend worden. Dit betekent dat men binnen het Brussels gewest een vast bedrag betaalt van zodra men de wagen opstart en enkele honderden meters rijdt. Dit betekent ook dat een weggebruiker van buiten Brussel dit bedrag ook zal moeten betalen wanneer hij Brussel binnenrijdt.

Il est possible de mieux internaliser les frais sociaux externes, selon le principe du “pollueur payeur”. Il existe un éventail de possibilités pour moduler les tarifs en cas de congestion, de pollution, utilisation de voies inappropriées ... La participation aux coûts est donc répartie plus équitablement entre les usagers, et le système de mobilité gagne ainsi en efficacité. Le trafic sera plus fluide pour ceux qui n’ont vraiment pas d’autre choix que la voiture et ceux qui ont le choix seront motivés à davantage réfléchir au choix de leurs déplacements. En outre, cette approche est possible sans augmentation des taxes de circulation. Il est parfaitement possible de supprimer les taxes fixes et de variabiliser les coûts en fonction de l’utilisation.

En outre, l’impact potentiel de la mesure est particulièrement grand et il est donc essentiel d’organiser un système de taxe kilométrique de manière équilibrée et cohérente, au-delà des frontières d’une région, voire même au-delà des frontières d’un pays.

Pour souligner l’importance d’une approche cohérente d’une tarification kilométrique, M. Arnaud Verstraete propose quelques exemples, situés dans la perspective de la Région bruxelloise:

Pour commencer, la situation bruxelloise requiert une série d’adaptations spécifiques au système. Actuellement, 25 % de tous les déplacements à Bruxelles se font en voiture sur une distance inférieure à 1 km. Plus de 60 % de tous les déplacements en voiture concernent une distance de moins de 5 km. De tels déplacements “courts” n’ont aucun effet sur une tarification kilométrique, qu’elle s’élève à 10, 30 ou 50 cents. Le coût absolu est tellement faible que cela n’entraînera pas de changement notable du comportement. En d’autres termes: pour que la tarification kilométrique ait un impact en ville, il faut imputer un coût de départ forfaitaire. Cela signifie que l’on paie un montant fixe dans la région bruxelloise dès que l’on démarre la voiture et que l’on roule quelques centaines de mètres. Cela signifie également qu’un usager de la route extérieur à Bruxelles devra aussi s’acquitter de ce montant lorsqu’il pénètre à Bruxelles en voiture.

Dit is de enige manier om rekeningrijden effectief te maken in een hoofdstedelijke context. Zo'n systeem is enkel werkbaar als er een coherente afstemming gevonden kan worden met de omliggende zone, in casu, met het Vlaams gewest. Door de relatief beperkte omvang van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan zo een forfait echter negatieve gevolgen hebben. Dit is het geval wanneer de zone waarin het forfait wordt aangerekend onvoldoende groot is. Wanneer het Vlaams Gewest de tarieven in de zone rond Brussel niet afstemt op die van Brussel, en bijvoorbeeld kiest om een lager tarief in te stellen, gaat men een hele reeks problemen zien:

Bedrijven gaan zich verplaatsen uit de stad en kiezen voor een goedkopere oplossing. De basisprincipes van mobiliteit gaan zo verloren; principes als "nabijheid is optimale bereikbaarheid" en "attractiepolen creëren aan punten met optimale bereikbaarheid" worden omgekeerd. Bedrijven zullen wegtrekken uit de buurt van de best bediende openbare vervoerspunten van het land (centraal station, noord, zuid, ...) en zullen zich vestigen in de buurt van de grootste auto-infrastructuur van het land.

Dit dreigt uit te monden in een situatie van ongezonde concurrentie, waarbij mobiliteitsbeleid gebruikt wordt als instrument om een competitief voordeel te bereiken. Als Vlaanderen ervoor zou kiezen om geen tarief in te stellen, krijgt het zowel de positieve effecten van het mobiliteitsbeleid van het Brussels gewest, als een instroom van bedrijven uit Brussel. Het Brussels gewest zou dan moeten afwegen wat belangrijkst is: een voluntaristisch mobiliteitsbeleid voeren, of de economische welvaart veilig stellen? Men kan zich voorstellen dat er in Brussel niet langer een draagvlak zal bestaan om de noodzakelijke heffing in te voeren en dan zijn de beide gewesten er niet op vooruit gegaan. Er is geen verandering in de inkomsten, maar er is niets veranderd aan de mobiliteitssituatie, niets veranderd aan de congestie op de Vlaamse wegen en op de ring, niets veranderd aan de concentraties van fijn stof in het Brussels gewest enz.

Deze redenering kan volgens de heer Verstraete ook opgaan wanneer een buurland zoals Nederland ervoor zou kiezen om andere maatregelen in te voeren dan de optie voor kilometerheffing. Wat zullen de gevolgen zijn als België kiest voor kilometerhef-

C'est la seule manière de rendre la tarification kilométrique efficace dans une capitale. Pareil système ne peut fonctionner que si l'on parvient à une harmonisation cohérente par rapport à la zone voisine, en l'occurrence, la Région flamande. Mais, un tel forfait pourrait avoir des effets négatifs en raison de la superficie relativement réduite de la Région de Bruxelles-Capitale. C'est le cas lorsque la zone dans laquelle le forfait est appliqué n'est pas suffisamment étendue. Si la Région flamande n'harmonise pas les tarifs dans la zone autour de Bruxelles avec ceux de Bruxelles et opte, par exemple, pour un tarif inférieur, cela engendrera une série de problèmes.

Les entreprises vont quitter la ville et choisir une solution moins onéreuse. Les principes de base de la mobilité seront compromis; les principes, tels que "la proximité est l'accessibilité optimale" et "créer des pôles d'attraction aux endroits à l'accessibilité optimale" seront inversés. Les entreprises quitteront les quartiers proposant les meilleurs centres de communication du pays (gare centrale, du nord, du midi, ...) et s'établiront à proximité de la plus vaste infrastructure autoroutière du pays.

Cela risque de générer une situation de concurrence malsaine, où la politique de mobilité sert d'instrument pour obtenir un avantage en termes de compétitivité. Si la Flandre décide d'instaurer un tarif, elle bénéficiera aussi bien des effets positifs de la politique de mobilité de la région bruxelloise que d'un afflux d'entreprises quittant Bruxelles. La Région bruxelloise devrait réfléchir à ce qui est le plus important: mener une politique volontariste ou préserver la prospérité économique? On peut supposer que Bruxelles ne soutiendra pas l'introduction d'une taxe indispensable, ce qui ne fera progresser aucune des deux régions. Les recettes resteront inchangées, mais il n'y aura aucun changement en matière de mobilité, de congestion des routes en Flandre et du périphérique, des concentrations de particules fines en région bruxelloise, etc.

Selon M. Verstraete, ce raisonnement s'appliquerait aussi si un pays voisin, comme les Pays-Bas, décide d'introduire d'autres mesures que la tarification kilométrique. Quelles seront les conséquences si la Belgique opte pour une tarification

ving en Nederland niet? Wat zullen de gevolgen zijn voor de Belgische economie? Wat zullen eventuele effecten zijn op goederenstromen naar de haven van Antwerpen en de haven van Rotterdam? De heer Verstraete denkt dat de bezorgdheden die op dit vlak geuit werden door de betrokken sector niet ongegrond zijn. Zal België inderdaad doorgaan op dit pad? Of doen we uiteindelijk met zijn allen niets?

Nu er consensus is gegroeid over de noodzaak van wegbeprijzing, komt men bij een scharnierpunt in de geschiedenis van de mobiliteit, waarbij we kunnen kiezen voor een toekomst met een vlottere mobiliteit, een gezondere leefomgeving, een efficiëntere economie ... Het risico is echter niet denkbeeldig dat de betrokken partijen zich terugplooiën op zichzelf en op zoek gaan naar een concurrentieel voordeel op korte termijn. Een dergelijke dynamiek kan er toe leiden dat er op termijn niets noemenswaardigs verandert en dat we met zijn allen een grote kans missen.

Kilometerheffing is enkel effectief, als deze op een coherente manier aangepakt wordt. Dit betekent over de gewesten heen, maar ook over landen heen. De heer Verstraete pleit niet voor een vlucht vooruit, maar voor een weldoordachte, stevige stap vooruit. Op een manier die werkt voor alle betrokken beleidsniveaus en op een manier die gedragen wordt voor alle beleidsniveaus. De staatssecretaris van het Brussels Gewest, de heer Bruno De Lille, is er alvast van overtuigd dat het mogelijk moet zijn om tot zo'n samenwerking te komen. In die optiek staat hij open voor de besprekingen die in de komende weken opgezet worden tussen de drie Belgische gewesten om te komen tot een akkoord over een werkbaar systeem. De invoering van een wegvignet voor personenwagens is in zo'n context bespreekbaar. Maar de eventuele invoering van een wegvignet mag de invoering van een kilometerheffing op korte termijn niet in de weg staan. De effecten die we kunnen verwachten van een vignet op vlak van mobiliteit, volksgezondheid, milieu en economie zijn immers beduidend lager dan wat we kunnen verwachten van kilometerheffing.

In die zin (van samenwerking) wordt vanuit de Brusselse regering dit initiatief tot overleg over de grenzen heen verwelkomt.

kilométrique et pas les Pays-Bas? Quelles seront les conséquences pour l'économie belge? Quels seront les éventuels effets sur les flux de marchandises vers le port d'Anvers et le port de Rotterdam? M. Verstraete pense que les préoccupations du secteur concerné ne sont pas dénuées de fondement. La Belgique va-t-elle effectivement poursuivre dans cette voie? Ou décidons-nous finalement de ne rien entreprendre ensemble?

À présent qu'un consensus se dessine sur la nécessité d'un péage autoroutier, on se trouve à un moment charnière dans l'histoire de la mobilité, où nous pourrions faire le choix d'un avenir caractérisé par une mobilité plus fluide, un environnement plus sain, une économie plus efficace ... Mais il y a un risque réel que les parties concernées se replient sur elles-mêmes et recherchent un avantage concurrentiel à court terme. Pareille dynamique pourrait avoir pour effet que rien ne change à court terme et que nous laissons tous échapper une belle occasion.

La tarification kilométrique n'est efficace que si elle fait l'objet d'une approche cohérente. Cela signifie qu'elle doit dépasser les limites des régions, mais également des pays. M. Verstraete ne plaide pas pour une fuite en avant, mais pour une étape mûrement réfléchie et sérieuse, efficace pour les niveaux de pouvoir et portée par tous les niveaux de pouvoir. Le secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, M. Bruno De Lille, est déjà convaincu qu'il doit être possible de réaliser une telle coopération. Dans cette optique, il est favorable aux discussions qui seront engagées dans les prochaines semaines entre les trois régions de Belgique pour conclure un accord sur un système fonctionnel. L'introduction d'une vignette autoroutière pour les véhicules particuliers doit pouvoir être examinée dans ce contexte. Mais l'introduction de cette vignette ne peut pas entraver à court terme l'instauration d'une tarification kilométrique. En effet, l'impact que nous pouvons espérer d'une vignette sur le plan de la mobilité, de la santé publique, de l'environnement et de l'économie est nettement moins important que celui que nous pouvons espérer d'une tarification kilométrique.

C'est dans cet esprit (de coopération) que le gouvernement bruxellois se réjouit de cette initiative de concertation au-delà des frontières.



Tot slot spreekt de heer Verstraete de hoop uit dat de debatten van vandaag een aantal interessante aanbevelingen kunnen opleveren, en nodigt hij uit om bijvoorbeeld meer klaarheid te scheppen omtrent doelstellingen (milieu, mobiliteit) en randvoorwaarden van een systeem (privacy, sociale evenwichten). Concrete aanbevelingen die de Benelux-landen duidelijk kunnen maken wat we met zijn allen kunnen winnen met de invoering van mobiliteitsmaatregelen, en wat we met zijn allen kunnen verliezen als we niet samenwerken.

B. Panelgesprek, gemodereerd door Prof. Gust Blauwens:

**De heer Draps** verleent het woord aan professor *Gust Blauwens*, hoogleraar transporteconomie, Universiteit Antwerpen, voor het panelgesprek waaraan zal worden deelgenomen door de heren *Ferry Smith*, manager *Public Affairs*, ANWB, *Frank Van Thillo*, secretaris van de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA), *Koen Gorissen*, rechtskundig adviseur bij de commissie voor Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer, en *Alain Disiviscour*, *attaché de Gouvernement 1<sup>er</sup> en rang, chargé de direction, ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des Transports* (Luxemburg).

**De heer Blauwens** meent uit de werkzaamheden van de voormiddag en het begin van de namiddag te kunnen besluiten dat de meerderheid van de sprekers en de regeringen, instellingen of verenigingen die zij vertegenwoordigen, voorstander zijn van de invoering van een vorm van wegbeprijzing, maar er worden voorwaarden gesteld. Een aantal van die voorwaarden wenst hij aan het panel voor te leggen.

Een eerste voorwaarde, die hij persoonlijk merkwaardig vindt, is dat vormen van spitsuurtarieven worden afgewezen. Een tweede voorwaarde, minstens even merkwaardig, is dat de totale last van het auto- of vrachtwagengebruik niet mag stijgen. Een derde voorwaarde is dat de opbrengst van het rekeningrijden hoofdzakelijk moet gaan naar de mobiliteit, en vooral de weginfrastructuur.

En conclusion, M. Verstraete exprime l'espoir que les débats d'aujourd'hui déboucheront sur un série de recommandations intéressantes et il invite à faire preuve d'une plus grande clarté en matière d'objectifs (environnement, mobilité) et de conditions préliminaires à l'instauration d'un système (vie privée, équilibres sociaux). Il faut des recommandations concrètes permettant aux pays du Benelux de préciser ce que nous pouvons gagner tous ensemble avec l'introduction de mesures de mobilité et ce que nous pouvons perdre tous ensemble si nous ne coopérons pas.

B. Débat, animé par le Prof. Gust Blauwens:

**M. Draps** passe la parole au professeur *Gust Blauwens*, professeur d'Economie des transports à l'Université d'Anvers, pour le panel de discussion auquel participeront MM. *Ferry Smith*, manager *Public Affairs*, ANWB, *Frank Van Thillo*, secrétaire du Conseil flamand de la Mobilité (MORA), *Koen Gorissen*, conseiller juridique à la Commission de la protection de la vie privée, et *Alain Disiviscour*, *attaché de Gouvernement 1<sup>er</sup> en rang, chargé de direction, ministère du Développement durable et des Infrastructures, Département des Transports* (Luxembourg).

**M. Blauwens** croit pouvoir conclure des travaux du matin et du début de l'après-midi que la majorité des orateurs et des gouvernements, institutions ou associations qu'ils représentent sont partisans de l'instauration d'une forme de péage routier mais que des conditions sont mises à cette instauration.

Une première condition, qu'il juge personnellement surprenante, est le rejet des tarifs pour heures. Une deuxième condition, tout aussi surprenante, est que le coût total de l'utilisation des camions et des voitures ne doit pas augmenter. Une troisième condition est que les recettes du péage routier doivent principalement être consacrées à la mobilité et plus particulièrement à l'infrastructure routière.



Als er dan nog tijd rest, kan men nog enkele andere punten aansnijden, zoals dat van de vrijwaring van de privacy.

De heer Bauwens geeft het woord aan de heer *Smith* voor het eerste punt.

Alvorens op de concrete vraag van het spitsuurtarief in te gaan, merkt **de heer Smith** op dat de drie punten die professor *Blauwens* aansnijdt, alle drie rechtstreeks of onrechtstreeks te maken hebben met het scheppen van een draagvlak. Om nieuwe maatregelen te doen aanvaarden en om een gedragsverandering teweeg te brengen, is vertrouwen nodig en moet men de betrokkenen overtuigen van de noodzaak en het nut van wat wordt voorgesteld.

Voor de eerste twee punten die professor *Blauwens* aanhaalt, geldt dat een aantal mensen oordelen dat hun werk meebrengt dat ze geen keuze hebben en het spitsuur niet kunnen vermijden. Als ze dan toch meer zouden moeten betalen, vinden ze dat onrechtvaardig.

Uit het onderzoek van de ANWB blijkt dat men veel belang hecht aan keuzevrijheid en handelingsmogelijkheid. Men kan aannemen dat sommige zaken duurder worden als men de mogelijkheid heeft dan voor een alternatief te kiezen.

Voor de rest stelt men zich ook vragen bij de vrijwaring van de privacy als plaats en tijd worden geregistreerd.

**De heer Van Thillo** geeft aan dat de Mobiliteitsraad Vlaanderen niet zegt dat het gekozen systeem geen anticongestieaspecten mag omvatten. De Vlaamse regering denkt in een eerste periode echter enkel aan een regeling voor vrachtwagens van meer dan 4,5 ton. Daarmee alleen lost men het congestieprobleem niet op. Dat vereist een globale aanpak van het volledige mobiliteitsveld, met inbegrip van de personenauto's.

Men moet daarvoor dus het nodige draagvlak creëren, of ook andere instrumenten gebruiken, en zo komen tot een globaal systeem gericht op mobiliteit in het spitsuur.

S'il reste du temps, les orateurs pourront aborder quelques autres points, comme le respect de la vie privée.

M. Bauwens donne la parole à M. *Smith* pour le premier point.

Avant de traiter de la question spécifique des tarifs d'heures de pointe, **M. Smith** fait observer que les trois points cités par le professeur *Blauwens* ont tous trait, directement ou indirectement, à la création d'une assise pour les mesures à prendre. Pour faire accepter de nouvelles mesures, il faut de la confiance et il faut convaincre les intéressés de la nécessité et de l'utilité de ce qui est accepté.

Concernant les deux premiers points évoqués par le professeur *Blauwens*, un certain nombre de personnes estiment que leur emploi ne leur laisse pas le choix et qu'ils ne peuvent éviter les heures de pointe. Et ils jugent injuste de devoir payer plus.

L'étude de l'ANWB montre que l'on attache de l'importance à la liberté de choix et à la possibilité d'action. On peut admettre que les choses renchérissent si on vous propose une solution de rechange.

Pour le surplus, des questions se posent en matière de protection de la vie privée si le lieu et l'heure sont enregistrés.

**M. Van Thillo** indique ensuite que le Conseil flamand de la Mobilité ne dit pas que le système retenu ne doit pas englober d'aspects liés à la lutte contre la congestion du trafic. Le gouvernement flamand envisage, au cours d'une première période, une réglementation applicable aux camions de plus de 4,5 tonnes. Mais cela ne résoudra pas le problème des embouteillages qui requiert une approche globale de l'ensemble du domaine de la mobilité, en ce comprises les voitures particulières.

Il faut pour cela créer l'assise nécessaire ou également utiliser d'autres instruments pour en arriver à un système global axé sur la mobilité aux heures de pointe.

**De heer Gorissen** stelt vast dat het privacy-probleem anders rijst naargelang het systeem waarvoor men opteert. Een kilometerheffing via een vignet heeft geen enkele consequentie op het vlak van de privacy. Een meer verfijnd systeem dat rekening houdt met plaats en tijd daarentegen mogelijk wel. Veel hangt dan af van de gekozen techniek. Een centrale verwerking aan de hand van GPS heeft wel degelijk gevolgen op het vlak van de privacy, een *on-board unit* met verwerking van de gegevens binnen het voertuig minder.

**De heer Smith** wenst nog kort terug te komen op de vraag van het spitsuurtarief. Voor dat probleem zijn er twee invalshoeken, het individuele en het maatschappelijke. Vanuit het maatschappelijk belang moet men op sommige momenten het verkeer kunnen sturen. Daar staat tegenover dat er in Nederland ongeveer 7 miljoen auto's zijn, waarvan er naar schatting 12 % of ongeveer 800 000 tijdens het spitsuur op de baan zijn. Van de betrokken bestuurders geeft 70 % aan dat de file hen niet speciaal stoort, met andere woorden, voor de overgrote meerderheid steekt het niet op een kwartiertje. Er is dus maar een zeer kleine minderheid van bestuurders die voor zichzelf vindt dat er iets aan de files moet gebeuren.

De aanpak van het fileprobleem is dus voor de beleidsverantwoordelijken geen goed argument om rekeningrijden te verkopen aan de markt. Een veel beter argument daarvoor is dat een systeem dat het gebruik van een voertuig belast veel eerlijker is dan een systeem dat het bezit belast.

**Professor Blauwens** wenst over te gaan naar het tweede thema, het standpunt dat de totale kost van het autogebruik niet mag stijgen. Alles wordt immers duurder. Het uitgangspunt was wel dat men de overschakeling naar een systeem van wegbeprijzing op macro-economisch vlak niet zou gebruiken voor een lastenverzwaring, maar individueel zou het wel een verschil maken. Meer rijden betekent dan meer betalen, minder rijden minder betalen.

**De heer Van Thillo** wijst erop dat het advies van de Mobiliteitsraad Vlaanderen enkel sloeg op vrachtwagens, en het eerste advies luidde wel degelijk dat de overschakeling naar een nieuw systeem van wegbeprijzing kostenneutraal moest

**M. Gorissen** constateert dat het probleem van de respect van de privacy se pose en des termes différents en fonction du système que l'on choisit. Un péage par le biais d'une vignette n'a aucune conséquence au regard de la vie privée. Un système plus affiné qui tient compte du lieu et de l'heure peut en avoir. Beaucoup dépend de la technique retenue. Un traitement centralisé au moyen du GPS a une incidence sur la vie privée, une unité embarquée (OBU) dans le véhicule en a moins.

**M. Smith** souhaite revenir brièvement à la question relative aux tarifs d'heures de pointe. On peut considérer le problème sous deux angles, l'un individuel et l'autre sociétal. Du point de vue sociétal, il faut à certain moment pouvoir gérer le trafic. Les Pays-Bas comptent quelque 7 millions de véhicules dont on estime que 12 %, soit 800 000 circulent aux heures de pointe. Parmi les conducteurs concernés, 70 % indiquent que les files ne les dérangent pas particulièrement, ce qui signifie donc que la grande majorité d'entre eux ne sont pas à un quart d'heure près. Seule une petite minorité des conducteurs estiment qu'il faut faire quelque chose pour résoudre le problème.

Dans l'action qu'ils mènent pour s'attaquer au problème des files, les responsables politiques ne disposent donc d'aucun argument pour convaincre les usagers du bien-fondé du péage routier. Un bien meilleur argument est qu'un système qui taxe l'utilisation d'une voiture est beaucoup plus honnête qu'un système qui taxe la possession.

**Le Professeur Blauwens** souhaite passer au second thème, le point de vue selon lequel le coût total de l'utilisation d'une voiture ne doit pas augmenter. Mais tout augmente. Le principe était que l'on n'utiliserait pas le passage à un système de péage routier au plan macro-économique pour accroître les charges mais que, sur le plan individuel, il y aurait une différence. Rouler plus signifie payer plus, rouler moins signifie payer moins.

**M. Van Thillo** souligne que l'avis du Conseil flamand de la Mobilité ne concernait que les camions. Il a bien été dit dans le premier avis que le passage à un nouveau système de péage doit être neutre sur le plan des coûts. Le MORA a ensuite réalisé une

zijn. MORA is dan overgegaan tot een tweede bevraging om na te gaan of men dan bereid was toch iets meer te betalen voor de inning. Het antwoord op die bevraging is niet eenduidig. Er lijkt wel enig draagvlak te zijn voor een lichte bijkomende kost, maar vooral speelt het gevoel dat men rekening moet houden met een onontkoombare Europese evolutie dat men meer zal moeten betalen, in functie van het aantal afgelegde kilometers. Daarnaast beseft men dat men veel meer betaalt van zodra men de grens overgaat.

De hoogte, binnen aanvaardbare grenzen, van het te betalen bedrag lijkt uiteindelijk minder belangrijk dan de transparantie, eenduidigheid en voorzienbaarheid van het systeem, met andere woorden, de aspecten die belangrijk zijn voor de bedrijfsplanning, de duidelijkheid over de kostenstructuur, ook voor de facturatie enz.

**De heer Gorissen** preciseert dat de vraag naar de eventuele meerkost van een systeem van wegbeprijzing in het algemeen niet gerelateerd is aan een probleem van privacy. **De heer Disiviscour** wenst geen standpunt in te nemen omdat de vraag nog niet aan de orde is in het Groothertogdom Luxemburg.

**Professor Blauwens** vraagt de leden van het panel hun commentaar te geven over het derde thema, namelijk het standpunt dat de opbrengst van de wegbeprijzing uitsluitend voor de mobiliteit, en zelfs in de eerste plaats voor de weginfrastructuur, moet worden aangewend.

**De heer Smith** antwoordt dat zulks wel degelijk de mening is van de overgrote meerderheid van de leden van de ANWB. Dat heeft ongetwijfeld veel te maken met het zeer lage vertrouwen in de politici. Duidelijkheid is dus belangrijk, ook bij het creëren van een draagvlak. In het advies van de ANWB werd echter niet uitsluitend verwezen naar de weginfrastructuur op zich, maar werd gewezen op de noodzaak ook iets te doen aan de congestie van de verkeerswegen. Dat kan ook maatregelen op het niveau van de treinverbindingen inhouden.

**De heer Van Thillo** voegt daaraan toe dat veel ook afhangt van de invalshoek. De tarieven die nodig zijn om werkbaar te zijn, bijvoorbeeld om

deuxième enquête pour déterminer si l'on était prêt à payer un peu plus pour la perception. La réponse à cette question est nuancée. Il semble exister une assise pour une légère augmentation du coût mais il y a surtout le sentiment qu'il faut tenir compte au niveau européen d'une évolution inévitable dans le sens d'une augmentation en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Par ailleurs, on se rend bien compte aussi que l'on paie beaucoup plus dès que l'on traverse la frontière.

La hauteur, dans des limites acceptables, du montant à payer semble en définitive moins importante que la transparence, la clarté et la prévisibilité du système, c'est-à-dire les aspects qui sont importants pour le planning des entreprises, la clarté de la structure des coûts, la facturation, etc.

**M. Gorissen** précise que la question relative au surcoût éventuel d'un système de péage routier n'est pas, d'une manière générale, liée à une question de protection de la vie privée. **M. Disiviscour** ne souhaite pas prendre attitude dans la mesure où la question n'est pas encore à l'ordre du jour au Grand-Duché de Luxembourg.

**Le Professeur Blauwens** demande aux membres du panel de livrer leur commentaire sur le troisième thème, à savoir que les recettes du péage routier doivent servir exclusivement à la mobilité et même, en premier lieu, à l'infrastructure routière.

**M. Smith** répond que telle est bien l'opinion de la grande majorité des membres de l'ANWB. Cette attitude s'explique par le très faible degré de confiance dans les hommes et femmes politiques. La clarté est importante aussi, également lorsqu'il s'agit de créer une assise. Toutefois, l'avis de l'ANWB ne fait pas exclusivement référence à l'infrastructure routière en tant que telle mais souligne aussi la nécessité de prendre des mesures pour résoudre le problème de l'engorgement des routes. Ces mesures peuvent concerner les liaisons ferroviaires.

**M. Van Thillo** ajoute que beaucoup dépend aussi de l'angle sous lequel on examine la question. Les tarifs à appliquer pour que le système puisse fonc-

het verkeer te sturen, kunnen voor de individuele burger dan weer leiden tot hoge extra kosten. Om het verkeer op de Brusselse ring echt te sturen, lijkt een prijs van 3 euro plus 30 cent per kilometer een minimum en aanvaardbaar. Maar voor wie dagelijks één of meermaals verplicht is die ring te gebruiken, lopen de kosten op het einde van de week of de maand hoog op.

Men kan het dossier van de wegbeprijzing eventueel opentrekken tot het niveau van de hele sector van de mobiliteit, maar de speelruimte is beperkt. Een deel van de opbrengsten besteden aan het openbaar vervoer lijkt nog te kunnen. Daarentegen is er bijvoorbeeld geen bereidheid om die opbrengsten ook te besteden aan het aanleggen van missing links in het wegennet. In het algemeen is er dus geen enkel draagvlak voor al wat niet aangevoeld wordt als “le juste retour”. Voor wat hoort wat.

**De heer Disiviscour** meent dat men een onderscheid moet maken tussen een heffing voor een specifieke infrastructuur, zoals een brug of een tunnel, en een algemeen systeem van wegbeprijzing. Dat dossier hangt samen met allerlei andere zaken, zoals bijvoorbeeld de budgettaire toestand, en het zijn dus de bevoegde politieke overheden, en in de eerste plaats de parlementen, die de prioriteiten moeten vastleggen.

**Professor Blauwens** komt terug op de opmerking van de heer **Van Thillo** dat algemene maatregelen voor de ene individuele gebruiker veel duurder kunnen uitvallen dan voor de andere. Men kan wat dat betreft bijvoorbeeld overwegen sociale correcties in te voeren, eventueel correcties via de belastingen enz. Maar dat botst dan weer met het standpunt van de ANWB dat iedereen gelijk moet worden behandeld.

**De heer Van Thillo** antwoordt dat de vraag naar de flankerende maatregelen nog niet aan de orde is op het niveau van MORA. Maar in grote lijnen kan hij de heer *Smith* volgen. Als men een systeem van wegbeprijzing wil invoeren, moet men dat doen op basis van een mobiliteitsbeleid. Vervolgens moet men beslissen welk systeem men kiest. Daarna, maar niet eerder, kan men eventueel nagaan wat de gevolgen zijn.

tionner, par exemple pour gérer le trafic, peuvent se traduire pour le citoyen individuel par un surcoût important. Pour gérer le trafic sur le périphérique de Bruxelles, 3 euros aux cent kilomètres semblent constituer un prix minimum et acceptable. Mais pour celui que doit emprunter quotidiennement une ou plusieurs fois ce périphérique, les coûts seront élevés en fin de semaine ou de mois.

On peut éventuellement étendre le dossier du péage routier à l'ensemble du secteur de la mobilité mais la marge est restreinte. Il semble possible de consacrer une partie des recettes aux transports publics. En revanche, il n'y a aucune disponibilité à consacrer aussi ces recettes à la création de “chaînon manquant” dans le réseau routier. D'une manière générale donc, il n'y a pas d'assise pour quelque chose qui n'est pas ressenti comme un “juste retour”.

**M. Disiviscour** estime qu'il faut faire une distinction entre un prélèvement destiné au financement d'une infrastructure donnée, comme un pont ou un tunnel, et un système général de péage routier. Ce dossier est connexe à de nombreux autres, comme la situation budgétaire, et il appartient donc aux autorités compétentes – et en premier lieu aux parlementaires – de définir les priorités.

**Le Professeur Blauwens** revient sur l'observation de M. **Van Thillo** pour qui des mesures générales peuvent se révéler beaucoup plus onéreuses pour un usager que pour un autre. A cet égard, on peut par exemple envisager d'apporter des corrections sociales, éventuellement des correctifs par le biais des impôts, etc. Mais on se heurte à nouveau là au point de vue de l'ANWB selon lequel chacun doit être traité de la même manière.

**M. Van Thillo** répond que la demande en faveur de mesures d'accompagnement ne figure pas encore à l'ordre du jour du MORA. Mais, dans les grandes lignes, il peut suivre M. *Smith*. Si l'on veut instaurer un système de péage routier, on doit le faire sur la base d'une politique de la mobilité. Ensuite, il faut faire le choix d'un système. Après cela, mais pas avant, on pourra éventuellement en examiner les conséquences.

Maar het moet duidelijk zijn dat men geen twee meesters kan dienen. Ofwel handelt men vanuit mobiliteit, ofwel streeft men een sociale doelstelling na.

**De heer Smith** blijft erbij dat het systeem transparant moet zijn en transparantie en eenduidige doelstellingen moet hanteren. Als het dan toch leidt tot onbehoorlijke resultaten, kan men correcties overwegen, maar dat brengt dan weer veel administratieve rompslomp mee. Bijgevolg heeft men er bij de keuze van een systeem alle belang bij te opteren voor een systeem dat dergelijke complicaties zoveel als mogelijk vermijdt.

Trouwens, het uitgangspunt was niet dat iedereen hetzelfde zou moeten betalen, wel dat iedereen op dezelfde wijze zou worden behandeld. Met andere woorden, iedereen betaalt per kilometer, zonder uitzondering.

**De heer Defossé** meent dat het tegenstrijdig zou zijn een congestiebelasting op een of andere wijze te compenseren. Dan is de regeling niet meer dissuasief, maar verschuift men enkel de kost.

**Professor Blauwens** vraagt of hij mag besluiten dat de prijs richtinggevend moet zijn en dat men dat niet mag uithollen via allerlei sociale maatregelen of voordelen.

**De heer Van Thillo** antwoordt bevestigend als men akkoord gaat over de doelstelling, maar eerst moet een draagvlak worden gecreëerd voor die doelstelling. Men is nog niet aan de behandeling van het opgeworpen probleem toe. Daarvoor is het nog wat vroeg.

De essentiële voorwaarde voor de succesvolle invoering van een systeem van wegbeprijzing is transparantie. Het moet duidelijk zijn waar men heen wil en men moet in functie daarvan een consistent systeem ontwikkelen. Enkel zo creëert men een draagvlak. De discussie over de technische middelen, de flankerende maatregelen enz. komt later.

**De heer Disiviscour** meent dat ook rekening moet worden gehouden met de milieuaspecten van het wegverkeer.

Mais il est entendu qu'on ne peut servir deux maîtres à la fois. Soit on agit en fonction de la mobilité, soit on tend vers un objectif social.

**M. Smith** persiste à penser que le système doit être transparent et s'appuyer sur des objectifs clairs et non équivoques. S'il débouche malgré tout sur des résultats insatisfaisants, on peut envisager des correctifs, ce qui entraînera toutefois à nouveau un important travail administratif. Lors du choix, on a donc tout intérêt à opter pour un système qui permette d'éviter autant que possible ce type de complications.

Du reste, le point de départ n'était pas que chacun paie la même chose mais que chacun soit traité sur le même pied. Autrement dit, chacun paye au kilomètre, sans exceptions.

**M. Defossé** pense qu'il serait contradictoire de compenser d'une manière ou d'une autre une taxe de congestion. Le système cesserait alors d'être dissuasif et ne ferait que répercuter le coût.

**Le Professeur Blauwens** demande s'il peut conclure que le prix doit être un indicateur de direction et qu'on ne peut le vider de sa substance par le biais de toutes sortes de mesures ou avantages sociaux.

**M. Van Thillo** partage ce point de vue pour autant que l'on se mette d'accord sur l'objectif mais il faut d'abord créer une assise pour cet objectif. On n'en est pas encore à l'examen des problèmes soulevés. Il est encore un peu trop tôt.

La condition essentielle à l'instauration réussie d'un système de péage routier est la transparence. Il faut indiquer clairement où l'on veut aller et, en fonction de cela, développer un système consistant. C'est le seul moyen de créer une assise. La discussion sur les moyens techniques, les mesures d'accompagnement, etc., ce sera pour plus tard.

**M. Disiviscour** estime aussi qu'il faut tenir compte des aspects environnementaux de la circulation routière.



**De heer Smith** herhaalt dat transparantie essentieel is. Men moet zeer duidelijk maken waar men heen wil, en dat geldt ook voor de aanwending van de middelen. Bovendien kan men dit soort proces niet zonder meer overlaten aan de politiek. De politiek werkt met termijnen van ongeveer vier jaar. Dit soort proces vraagt tien tot vijftien jaar.

Het maatschappelijk middenveld moet dus bij de zaak worden betrokken. In Nederland denkt het middenveld mee na over het dossier in een commissie. De bedoeling is een duidelijke visie te ontwikkelen over mobiliteit. De heer Smith vreest niet dat het niet mogelijk zou zijn het dossier terug aan de orde te stellen in Nederland, ook in het Parlement, ook al wijst de huidige Nederlandse regering de wegbepijzing af.

**De heer Bettel** wijst op het specifieke Luxemburgse probleem van brandstoftoerisme. Een wegvignet is dan niet echt efficiënt of verantwoord. Een kilometerheffing, of maatregelen via de belasting op benzine, lijken in dat kader betere maatregelen.

In Frankrijk werd altijd gezegd dat de “*péages*” tijdelijk zouden zijn, maar er komen er wel bij, maar bij zijn weten zijn er nog nooit afgeschaft. Inmiddels hebben Zwitserland, Oostenrijk enz. al jaren een wegvignet. Als die landen zouden hebben gewacht op modernere technologieën als satellieten enz., zouden zij al die tijd belangrijke inkomsten mislopen zijn.

Luxemburg heeft nog een ander specifiek probleem, dat van de vele tienduizenden grensarbeiders die elke dag weer de file doen. Dat moet men incalculeren, en men zal dat moeten blijven doen zolang er geen valabel alternatief is via het openbaar vervoer. Men kan ook denken aan parkeermogelijkheden aan grote stations zoals Aarlen, Thionville enz., maar dat is weer een ander verhaal.

**De heer Lebrun** stelt vast dat er een grote consensus lijkt te bestaan over een kilometerheffing voor vrachtwagens. Voor personenwagens is transparantie zeer belangrijk. De burger wil weten

**M. Smith** répète que la transparence est essentielle. Il faut indiquer clairement où l'on veut aller et cela s'applique aussi à l'affectation des moyens. De plus, ce processus ne peut être laissé au seul monde politique. En politique, on travaille sur la base de délais d'environ quatre ans. Or un tel processus requiert de dix à quinze ans.

La société civile doit donc être associée au processus. Aux Pays-Bas, la société civile contribue à l'examen du dossier en commission. L'objectif consiste à développer une vision claire de la mobilité. Même si l'actuel gouvernement néerlandais rejette le principe du péage routier, M. Smith ne craint nullement que le dossier ne puisse être réinscrit à l'ordre du jour aux Pays-Bas, même au Parlement.

**M. Bettel** évoque le tourisme des carburants, un problème typiquement luxembourgeois. Une vignette routière ne serait dès lors pas vraiment efficace ni justifiée. Une taxe au kilomètre ou des mesures relatives aux taxes sur l'essence semblent constituer dans ce contexte des mesures plus appropriées.

En France, il a toujours été dit que les péages seraient temporaires mais si l'on en voit apparaître de nouveaux, il ne se souvient pas en avoir jamais vu disparaître. Entre temps, la Suisse, l'Autriche, etc. se sont dotées depuis des années d'une vignette routière. Si ces pays avaient attendu de disposer de technologies plus modernes faisant appel aux satellites, ils se seraient privés tout ce temps d'importantes recettes.

Le Luxembourg est confronté à une autre problème spécifique, celui des dizaines de milliers de travailleurs frontaliers qui sont quotidiennement dans les files. Il faudra en tenir compte et continuer à le faire tant qu'une formule de substitution valable ne pourra être proposée par le biais des transports en commun. On peut songer aussi à des possibilités de stationnement aux abords des grandes gares comme celles d'Arlon, de Thionville, etc. mais c'est une autre histoire.

**M. Lebrun** constate qu'il semble exister un large consensus à propos de l'instauration d'une taxe au kilomètre pour les camions. En ce qui concerne les voitures particulières, la transparence est très



wat de bedoeling is en moet overtuigd zijn dat hij eerlijk en correct belast wordt. Er is een groot verschil tussen een weggebruiker in een landelijk gebied en een weggebruiker in Brussel, waar 60 % van de verplaatsingen korter is dan 5 km, en veel korter zijn dan 1 km.

**Professor Blauwens** merkt op dat als men vaststelt dat in Nederland 7 miljard euro naar mobiliteit gaat, het niet abnormaal is dat iedereen zich afvraagt wat er voor hem inzit. Als Benelux het dossier gemeenschappelijk zou aanpakken, kan men dat enkel toejuichen, maar daar staat tegenover dat de succesvolle invoering van een systeem van wegbeprijzing in één land de andere landen kan aansporen om ook te handelen.

**De heer Smith** preciseert dat de 7 miljard waarvan sprake enkel naar de aanleg en het onderhoud van infrastructuur gaat. Dat gaat ook over de aanleg van spitsuurstroken, maar Nederland is een land met veel water, dus met een groot aantal bruggen, tunnels, enz. Helpt het als een land het voortouw neemt? Nederland scheen dat lange tijd te zullen doen, maar de nieuwe regering heeft zich duidelijk politiek geëngageerd tegenover de kiezer om geen kilometerheffing in te voeren. Of men dat nu verstandig vindt of niet, dat is een vaststaand feit.

Dat belet niet dat men het debat gaande kan houden. Men kan bijvoorbeeld een insteek vinden via de mobiliteit. Ook de druk van andere landen kan wegen op het dossier. Maar de politieke beslissing is er nu eenmaal.

C. Conclusies door Prof. Stef Proost (KUL, Onderzoekseenheid Economische Studies):

*Prof. Stef Proost* merkt op dat het debat omtrent wegbeprijzing een grote vooruitgang heeft gekend en steeds concreter wordt. Hij verwijst hierbij naar de ervaringen in Londen, Stockholm en Duitsland, waar wegbeprijzing naar behoren werkt.

importante. Le citoyen veut connaître les intentions et doit être convaincu qu'il sera taxé honnêtement et correctement. Il y a une grande différence entre un usager de la route dans une zone rurale et un usager à Bruxelles où 60 % des déplacements sont inférieurs à 5 km et même beaucoup plus courts qu'un km.

**Le Professeur Blauwens** fait observer que si l'on constate que 7 milliards sont consacrés à la mobilité aux Pays-Bas, il n'est pas anormal que chacun se demande ce qui l'attend. Si l'on appréhendait le dossier en commun dans le cadre du Benelux, il faudrait s'en féliciter mais il faut se dire aussi que l'instauration réussie d'un système de péage routier dans un pays peut amener les autres à agir aussi.

**M. Smith** précise que les 7 milliards dont il est question ne servent qu'à l'aménagement et à l'entretien de l'infrastructure. Il s'agit aussi de l'aménagement de bandes pour les heures de pointe mais les Pays-Bas sont un pays où il y a beaucoup d'eau et donc aussi beaucoup de ponts, de tunnels, etc. Est-il utile qu'un pays prenne l'initiative? Les Pays-Bas ont semblé le faire pendant longtemps mais le nouveau gouvernement s'est clairement engagé politiquement à l'égard des électeurs à ne pas instaurer de taxe au kilomètre. Que l'on juge la démarche appropriée ou non, c'est une réalité.

Il n'empêche que l'on peut poursuivre le débat. On peut par exemple trouver un créneau dans le cadre de la mobilité. La pression exercée par d'autres pays peut également peser sur le dossier. Mais la décision politique est là

C. Conclusions du Prof. Stef Proost (KUL, Unité de recherche Etudes économiques):

*Le Prof. Stef Proost* fait observer que le débat sur le péage autoroutier a progressé de manière considérable et devient de plus en plus concret. Il fait référence notamment aux expériences menées à Londres, Stockholm et en Allemagne, où le péage autoroutier fonctionne correctement.

Het is nuttig te kijken waar we op lange termijn naar toe gaan. Als het lange termijnplan duidelijk is, kunnen we kijken via welke tussenstappen we dit plan realiseren.

Europese normen zijn de belangrijkste sturende factor voor de aspecten m.b.t. het leefmilieu.

De brandstofbelastingen zijn, volgens *Prof. Proost*, veel te hoog. Voor trucks gelden thans brandstofbelastingen, die idealiter verlaagd kunnen worden. Een wegbeprijzing, gedifferentieerd naar plaats en tijdstip, zou kunnen gelden. Voor personenwagens, die thans aan brandstof- en voertuigbelastingen zijn onderworpen, geldt eenzelfde redering.

*Prof. Proost* is van oordeel dat we in de toekomst best zouden afstappen van hoge brandstofbelastingen. De rol van brandstofbelastingen beoogt nu de reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot en andere luchtpollutie (vooral bepaald door de Europese normen). Met die brandstofbelasting wenst men het verkeersvolume te beperken. Dit gebeurt echter op een inefficiënte wijze en men geeft een stimulus die in de transportsector 20 keer hoger is als in andere sectoren. Wie efficiëntie wil, dient de CO<sub>2</sub> te reduceren op de goedkoopste plaats en dient te differentiëren.

*Prof. Proost* plaatst, vanuit vervoerseconomisch standpunt, kanttekeningen bij het Belgisch beleid dat enerzijds hoge brandstofbelastingen handhaaft en anderzijds subsidies verleent voor zuinige auto's.

Voor vrachtwagens wordt momenteel gedacht aan een wegvignet. De wegbeprijzing is, op gewestelijk vlak, nog steeds een denkpiste. Voor personenwagens zouden we gaan naar hogere accijnzen. Dit instrument is, volgens *Prof. Proost* echter niet het instrument dat men moet gebruiken. Wat men eventueel wel kan doen, is diesel veel duurder maken.

Het gebruik van diesel ontmoedigen, is één van de gemakkelijkste groene maatregelen, met een grote milieu-impact. *Prof. Proost* pleit ervoor het

Il est intéressant de voir ce que nous visons comme objectif à long terme. Si le projet à long terme est clair, nous pourrions examiner quelles étapes intermédiaires il faudra envisager pour réaliser ce plan.

Les normes européennes sont le principal facteur directeur des aspects relatifs à l'environnement.

Le *Prof. Proost* estime que les taxes sur les carburants sont trop élevées. Idéalement, les taxes sur carburants qui s'appliquent aux poids lourds devraient être réduites. On pourrait appliquer un péage autoroutier qui varierait selon l'endroit et le moment. Un raisonnement identique s'appliquerait aux véhicules particuliers, qui paient actuellement des taxes sur les carburants et les véhicules.

Le *Prof. Proost* estime qu'il serait préférable de renoncer à l'avenir à des taxes élevées sur les carburants. Le rôle des taxes sur les carburants est de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et les autres formes de pollution de l'air (telles que définies par les normes européennes). On souhaite limiter la densité du trafic avec cette taxe sur les carburants. Cette mesure est cependant inefficace et elle génère un stimulus qui est 20 fois plus élevé dans le secteur du transport que dans les autres secteurs. Celui qui veut une politique efficace doit réduire le taux de CO<sub>2</sub> à l'endroit le moins coûteux et de manière différenciée.

Le *Prof. Proost* formule des observations sur la politique belge, dans la perspective de l'économie des transports, qui maintient d'une part des taxes élevées sur les carburants et accorde, d'autre part, des subsidies pour la production de véhicules moins énergivores.

En ce qui concerne les poids lourds, on envisage actuellement une vignette autoroutière. Le péage autoroutier est encore une piste de réflexion au plan régional. En ce qui concerne les véhicules particuliers, on opterait pour des accises plus élevées. Toutefois, cet instrument n'est pas le bon instrument, selon le *Prof. Proost*. Ce que l'on pourrait éventuellement faire, c'est augmenter considérablement le prix du diesel.

Décourager l'utilisation du diesel est une des mesures écologiques les plus faciles, et son impact sur l'environnement est important. Le *Prof. Proost*

gebruik van dieselauto's te ontmoedigen door extra accijnzen en verkeersbelasting te heffen.

De kilometerheffing, gedifferentieerd naar plaats en tijdstip, is zeer belangrijk als congestiesturende maatregel en kan op korte termijn betere congestiesturende resultaten opleveren dan grote infrastructuurwerken, waarvan de bouw snel een tien tot twaalf jaar in beslag neemt.

Men kan perfect een spitsheffing gebruiken voor bepaalde agglomeraties. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou één van de eerste Gewesten moeten zijn die het initiatief neemt om een systeem van rekeningrijden in te voeren. Brussel kan via tolheffing veel mobiliteitsproblemen aanpakken. Als Stockholm en London een spitsheffing toepassen, waarom zouden Brussel, Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam zulks niet kunnen invoeren. Uit ervaring is gebleken dat zo'n systeem moeilijk op te starten is en enige politieke moed vergt, omdat er aanvankelijk veel onzekerheid en onwil is bij de gebruikers. Als het stelsel eenmaal is ingevoerd, geniet het stelsel meestal grote aanvaarding. Als men het weggebruik in de spits duurder zou maken, zou men ook moeten denken aan correcte beprijzing in het openbaar vervoer.

*Prof. Proost* staat stil bij de vraag wat er gebeurt als het ene land een maatregel van kilometerheffing invoert en het andere land zulks niet doet. Als de implementatiekosten niet te duur zijn, is hij van oordeel dat de resultaten voor het land dat een kilometerheffing invoert, beter uitvallen dan voor het land dat zulks niet doet. In de veronderstelling dat België een kilometerheffing invoert en de brandstofbelasting niet verhoogt, en Nederland geen kilometerheffing invoert en de accijnzen op brandstoffen verhoogt, zullen veel Nederlandse vrachtwagens buiten Nederland tanken en tezelfdertijd een kilometerheffing betalen in België.

*Prof. Proost* besluit dat men de opbrengsten van kilometerheffing op een goede manier moet besteden. De opbrengsten moeten niet automatisch worden besteed aan mobiliteit. Hij pleit voor een ernstige Kosten Baten Analyse vooraleer de opbrengsten worden besteed. De rendabiliteit van

plaide pour que l'on décourage l'utilisation de véhicules au diesel en imposant des accises et une taxe de circulation supplémentaires.

La tarification kilométrique, différenciée selon l'endroit et le moment, est une mesure très importante pour gérer la congestion et réaliser à court terme de meilleurs résultats sur la réduction de la congestion que de grands travaux d'infrastructure qui, souvent, durent entre dix et douze ans.

On peut parfaitement appliquer une taxe "d'heure de pointe" dans certaines agglomérations. La Région de Bruxelles-Capitale devrait être une des premières régions à prendre l'initiative de l'introduction d'un système de tarification. Bruxelles pourrait résoudre de nombreux problèmes de mobilité avec un tel péage. Si Stockholm et Londres appliquent une taxe aux heures de pointe, pourquoi les villes de Bruxelles, Anvers, Rotterdam et Amsterdam ne pourraient-elles pas faire de même? L'expérience prouve qu'il est difficile de démarrer un tel système et qu'il exige un certain courage politique, car il engendrera beaucoup d'incertitude et de manque de volonté de la part des usagers dans sa première phase. Dès que le système est introduit, il est généralement bien accepté. Si on décide d'augmenter le prix pour l'utilisation des routes aux heures de pointe, il faudrait aussi songer à des tarifs corrects pour les transports publics.

Le *Prof. Proost* se demande ce qui se passera si un pays introduit une mesure de tarification kilométrique et si un autre ne le fait pas. Si les frais de mise en oeuvre ne sont pas trop excessifs, il estime que les résultats pour le pays qui introduit une tarification kilométrique seront plus intéressants que pour le pays qui ne le fait pas. Si la Belgique introduit cette tarification et n'augmente pas la taxe sur les carburants et si les Pays-Bas n'introduisent pas de tarification et augmentent les accises sur les carburants, de nombreux poids lourds néerlandais feront le plein en dehors des Pays-Bas et paieront une tarification kilométrique en Belgique.

Le *Prof. Proost* conclut que les recettes de la tarification kilométrique doivent être utilisées d'une manière appropriée. Elles ne doivent pas être consacrées automatiquement à la mobilité. Il plaide en faveur d'une sérieuse analyse des coûts et profits avant de dépenser les recettes. La ren-

een investeringsproject zal veel beter zijn als men vooraf een kosten-batenanalyse maakt of wanneer er wegbeprijzing is.

### III. Vergadering van 6 december 2010

De commissie voor Financiën en Mobiliteit vergaderde op 6 december 2010 te Brussel om het ontwerp van aanbeveling te bespreken dat op 19 november 2010 werd ingediend door de heer Bart Tommelein, Voorzitter van het Benelux Parlement, en de heer Willem Draps, Voorzitter van de commissie voor Financiën en Mobiliteit.

Amendementen op het ontwerp van aanbeveling werden ingediend door de heer Jan Roegiers en mevrouw Cathrijn Haubrich-Gooskens.

Uw rapporteur zal over het resultaat van deze bespreking verslag uitbrengen in de plenaire vergadering van 10 december 2010.

*De rapporteur,*

M. LEBRUN

*De voorzitters,*

W. DRAPS,  
J. EIGEMAN  
I. AASTED-MADSEN

tabilité d'un projet d'investissement sera nettement supérieure si auparavant l'on instaure une analyse des coûts et profits ou s'il y a un système de péage routier.

### III. Réunion du 6 décembre 2010

La commission des Finances et de la Mobilité s'est réunie le 6 décembre 2010 à Bruxelles pour examiner la proposition de recommandation déposée le 19 novembre 2010 par M. Bart Tommelein, Président du Parlement Benelux, et M. Willem Draps, Président de la commission des Finances et de la Mobilité.

M. Jan Roegiers et Mme Cathrijn Haubrich-Gooskens ont déposé des amendements au projet de recommandation.

Votre rapporteur fera rapport des résultats de cette discussion à la séance plénière du 10 décembre 2010.

*Le rapporteur,*

M. LEBRUN

*Les présidents,*

W. DRAPS,  
J. EIGEMAN  
I. AASTED-MADSEN