

**RAADGEVENDE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUXRAAD**

24 maart 2007

**De invoering van een wegenvignet
in België**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIES
VOOR DE FINANCIËLE EN SOCIALE
AANGELEGENHEDEN EN VOOR
DE RUIMTELIJKE ORDENING EN
DE INFRASTRUCTUUR

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER MICHEL LEBRUN⁽¹⁾

(1) Samenstelling van de commissies :

a) Commissie voor de Financiële en Sociale Aangelegenheden:
Voorzitter : de heer Happart
Leden : Mevrouw Andrich-Duval, de heren Bossuyt, De Neree tot
Babberich, Doeburg, Happart, Mevr. Koomen, de heren Lebrun,
Negri, Swenker, Tommelein, Van Driel en Verougstraete.

b) Commissie voor de Ruimtelijke Ordening en de Infrastructuur:
Voorzitter : de heer Blom
Leden : Mevrouw Andrich-Duval, de heren Eski, Hessels, Koepf,
Lebrun, Marinower, Oplaat, Senesael, Sevenhans, mevrouw
Talhaoui en de heer Van Der Ham.

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE
CONSULTATIF
DE BENELUX**

24 mars 2007

**L'instauration d'une vignette routière
en Belgique**

RAPPORT

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS
DES QUESTIONS FINANCIÈRES
ET SOCIALES ET DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DE L'INFRASTRUCTURE

PAR
M. MICHEL LEBRUN ⁽¹⁾

(1) Composition des commissions:

a) Commission des Questions financières et sociales
Président: M. Happart
Membres: Mme Andrich- Duval, MM. Bossuyt, De Neree tot
Babberich, Doeburg, Happart, Mme Koomen, MM. Lebrun, Negri,
Swenker, Tommelein, Van Driel et Verougstraete.

a) Commission de l'Aménagement du territoire et de l'Infrastructure:
Président: M. Blom
Membres: Mme Andrich- Duval, MM. Eski, Hessels, Koepf,
Lebrun, Marinower, Oplaat, Senesael, Sevenhans, Mme Talhaoui
et M. Van Der Ham

De commissie voor Financiële en Sociale Aangelegenheden en de commissie voor Ruimtelijke Ordening en Infrastructuur hebben de problematiek van de eventuele invoering van een wegvignet in België besproken tijdens hun vergaderingen van 2 en 26 februari 2007.

Een hoorzitting vond plaats op 26 februari 2007 met het kabinet van minister Michel Daerden, Waals minister van Begroting, Financiën, Uitrusting en Patrimonium.

Naar aanleiding van deze bespreking werd ook een aanbeveling voorgelegd aan de plenaire vergadering, die werd goedgekeurd op 24 maart 2007 (nr. 765/1).

1. Inleiding

De heer Happart verwijst naar het voorstel van aanbeveling betreffende de invoering van een wegvignet ingediend door de heer Luc Willems.

Voorstel van aanbeveling betreffende de invoering van een wegvignet

De Raad,

overwegende dat de gewesten in België de invoering van een wegvignet overwegen;

wetende dat de mogelijke invoering van zo een Belgisch wegvignet door de buurlanden als discriminerend wordt ervaren, gezien het feit dat de invoering ervan zou samengaan met de verlaging van de verkeersbelasting;

gelet op het feit dat toeristische centra, trekpleisters en centrumsteden vrezen hun inkomsten uit buitenlands toerisme te zien verminderen;

vraagt de regeringen

– een overleg te starten tussen de betrokken regeringen om te onderzoeken of de invoering van het wegvignet wenselijk is en of eventueel binnen de Benelux een samenwerking kan tot stand gebracht worden;

– een gemeenschappelijke strategie binnen de Europese Unie te bespreken en te onderzoeken of

Les commissions des Questions financières et sociales et de l'Aménagement dur territoire et de l'Infrastructure ont examiné le problème de l'instauration éventuelle d'une vignette routière en Belgique lors de leurs réunions des 2 et 26 février 2007.

Une audition s'est tenue le 26 février avec le cabinet de M. Michel Daerden, ministre wallon du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine.

A la suite de cette réunion, une recommandation a également été soumise à l'assemblée plénière et adoptée le 24 mars 2007 (n° 765/1).

1. Introduction

M. Happart se réfère à la proposition de M. Luc Willems relative à l'instauration d'une vignette routière.

Proposition de recommandation relative à l'instauration d'une vignette routière

Le Conseil,

considérant que les Régions de Belgique envisagent l'instauration d'une vignette routière ;

sachant que l'instauration éventuelle d'une vignette routière est considérée comme discriminatoire par les pays voisins parce qu'elle s'accompagnerait d'une réduction de la taxe de circulation;

vu que les centres touristiques, les centres d'attraction et les villes-centres craignent une diminution des recettes qu'elles tirent du tourisme;

demande aux gouvernements

– d'amorcer une concertation entre les gouvernements concernés pour examiner l'opportunité de l'instauration d'une vignette routière et étudier la possibilité éventuelle d'une coopération dans le cadre du Benelux;

– de discuter d'une stratégie commune au sein de l'Union européenne et de vérifier si l'éparpille-

de versnippering van wegenvignetten en tolheffingen strookt met de vrijheid van mobiliteit van de Europeanen binnen de Unie.».

De heer Willems licht zijn voorstel toe.

Uit de tellingen die het Vlaams gewest op E19, de E34, de E17, de E40, de E314 en de A12, telkens nabij de grens, met digitale camera's liet uitvoeren, blijkt dat er jaarlijks om en bij de vier miljoen buitenlandse personenwagens over de Belgische wegen rijden. Wie meermaals werd gesignaleerd, werd niet telkens meegeteld, en ook de dubbeltellingen op de verschillende Vlaamse wegen werden uit de meting gezuiverd. We kunnen dus aan de hand van deze vrij betrouwbare vaststellingen besluiten dat het aandeel buitenlandse personenwagens op de Vlaamse wegen niet bijzonder veel lager ligt dan de circa vijf miljoen Belgische wagens.

Dit onderzoek werd verricht naar aanleiding van de mogelijke invoering van een wegenvignet. Dat is een belasting die zowel buitenlanders als Belgen zullen moeten betalen voor het gebruik van onze wegen, en waarvan de invoering in het Vlaams regeerakkoord staat aangekondigd.

Op dit ogenblik is er enkel nog maar een voorstel van een studiesyndicaat, dat werkte in opdracht van de drie betrokken gewesten, zijnde het Vlaamse, het Waalse en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit voorstel zal zeer binnenkort worden voorgelegd aan de gewestregeringen van Vlaanderen, Brussel en Wallonië. Zij zullen begin februari een beslissing nemen omtrent de mogelijke invoering van een dergelijk vignet.

Het studiesyndicaat stelt een elektronisch wegenvignet voor dat zou gelden voor snelwegen en secundaire wegen. Het vignet zou worden gecontroleerd met camera's die de nummerplaten van auto's vanuit portieken boven de grote invalswegen registreren en vergelijken met de lijst van mensen die eerder al betaald hebben. Niet-betalers krijgen dan een boete, die dankzij bilaterale akkoorden met buurlanden aan de hand van de gegevens gerelateerd aan de nummerplaat kan opgestuurd worden.

ment de vignettes routières et de droits de douane est conforme avec la liberté des Européens dans l'Union en matière de mobilité.».

M. Willems explicite sa proposition.

Les comptages effectués au moyens d'appareils digitaux par le Région flamande sur les autoroutes E19, E34, E17, E40, E314 et A12, à proximité de la frontière ont montré que quelque 4 millions de voitures étrangères circulent sur les routes belges.

Chaque véhicule n'a été compté qu'une seule fois et les doubles comptages sur les routes flamandes ont été éliminés. Sur la base de ces constats très fiables, il est donc permis de conclure que la part représentée par les voitures étrangères circulant sur les routes flamandes n'est pas beaucoup moins importante que celle des quelque cinq millions de voitures belges.

Cette étude a été menée dans la perspective de l'instauration éventuelle d'une vignette routière. Il s'agit d'une taxe que devront acquitter les étrangers comme les Belges et dont l'instauration figure dans l'accord de gouvernement flamand.

Il n'existe actuellement encore qu'une proposition formulée par un syndicat d'études à la demande des trois régions concernées, à savoir la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale. Cette proposition sera soumise prochainement aux gouvernements régionaux flamand, bruxellois et wallon, qui se prononceront début février sur la possible instauration d'une telle vignette.

Le syndicat d'études suggère de recourir à une vignette électronique qui serait valable sur les voies rapides et les voies secondaires. La présence de la vignette serait contrôlée au moyen d'appareils qui enregistreraient les plaques minéralogiques depuis des portiques surplombant les grandes voies d'accès et les compareraient avec la liste des automobilistes qui ont déjà payé la vignette précédemment. Les conducteurs qui ne se seraient pas encore acquittés de la taxe recevraient une amende qui pourrait leur être adressée, en vertu d'accords bilatéraux avec les pays voisins, sur la base de données afférentes à la plaque minéralogique.

De inning hiervan zou federaal gebeuren, en de opbrengst zou via een verdeelsleutel over de gewesten worden verdeeld. De precieze uitwerking van dit voorstel hangt uiteraard nog af politieke akkoorden en het advies van onder andere de Privacy-commissie, die de voorgestelde procedure aan onderzoek zal onderwerpen.

Het wegenvignet, dat tien euro voor tien dagen, 25 euro voor twee maanden en 60 voor één jaar zou kosten, past binnen het profijtbeginsel dat de consument voor zijn gebruik laat betalen. De invoering van een dergelijk vignet zou overigens samenvallen met een verlaging van de verkeersbelasting.

Deze manier van werken stuit echter op kritiek vanuit de Belgische buurlanden. Zij ervaren de verlaging van de verkeersbelasting als discriminerend, aangezien deze er de facto op neerkomt dat Belgen hun wegenvignet niet dienen te betalen. Bovendien vrezen ook toeristische centra in België een deel van hun toerisme te verliezen door de invoering van een dergelijk vignet. In een geografisch eerder klein land als België kunnen steden als Brugge, Antwerpen of Gent regelmatig rekenen op toeristen die voor één of meerdere dagen op vakantie komen. Deze centra vrezen hun aantrekkelijkheid te verliezen. Ook Belgische pretparken, die bijvoorbeeld jaarlijks door bijna een kwart miljoen bezoekers uit Nederland worden bezocht, vrezen een deel van hun inkomsten te verliezen. Daarenboven zijn er de inwoners van randgemeenten, die om persoonlijke en professionele redenen vaak de landsgrenzen oversteken. Ook voor hen heeft de invoering van een Belgisch wegenvignet praktische implicaties.

Meer algemeen dient ook de vraag gesteld te worden of het wenselijk is dat er 27 systemen van autowegenvignet of tolheffingen bestaan binnen de Europese Unie. De vrijheid van verkeer en mobiliteit wordt hiermee geremd

Om deze praktische implicaties, economische gevolgen of mogelijke discriminerende effecten te bespreken lijkt het daarom aangewezen de eventuele invoering van een Belgisch wegenvignet in het Beneluxparlement te bespreken, alvorens dit vignet vanaf 1 januari 2008 ingevoerd wordt.

La recette serait répartie entre les régions en fonction d'une clé de répartition. La mise en oeuvre précise de cette proposition dépendra bien évidemment encore d'accords politiques et de l'avis, notamment, de la Commission de protection de la vie privée qui se penchera sur la procédure

La vignette routière, qui coûterait 10 euros pour dix jours, 25 euros pour deux mois et 60 euros pour un an, s'inscrit dans le principe du profit qui veut que le consommateur paie pour l'usage qu'il fait des infrastructures. L'instauration d'une telle vignette coïnciderait par ailleurs avec une réduction de la taxe de circulation.

Cette manière de procéder se heurte toutefois à la critique des pays voisins. Ils jugent l'abaissement de la taxe de circulation discriminatoire parce qu'elle revient de facto à dispenser les Belges du paiement de la vignette routière. En outre, des centres touristiques belges craignent que l'instauration de la vignette leur fasse perdre une partie de leurs activités touristiques. Dans un petit pays comme la Belgique, des villes telles que Bruges, Gand et Anvers accueillent régulièrement des touristes qui y séjournent un ou plusieurs jours. Elles craignent de perdre de leur attrait. De même, les parcs d'attraction belges, qui accueillent par exemple chaque année près de 250.000 Néerlandais, craignent de perdre une partie de leurs recettes. En outre, des habitants des communes limitrophes sont fréquemment amenés, pour des raisons professionnelles et personnelles, à franchir la frontière. L'instauration d'une vignette routière beige aurait également des implications pratiques pour eux.

Dans un contexte plus général, il faut également se demander s'il est souhaitable que coexistent en Europe 27 systèmes de vignettes routières ou de péage. La liberté de circulation et de mobilité s'en trouverait entravée.

Pour examiner ces implications pratiques, ces conséquences économiques ou ces effets potentiellement discriminatoires, il paraît indiqué d'examiner au Parlement Benelux l'instauration éventuelle d'une vignette routière en Belgique à partir du 1er janvier 2008.

De heer Willems voegt eraan toe dat samenwerking minstens zou betekenen dat onderling vrij verkeer niet wordt gehinderd en ook kadert in het Europees denken.

2. Bespreking

De heer Lebrun vindt dit onderwerp uiterst belangrijk. In de schoot van de Europese Unie zijn er overall verschillende systemen. In Frankrijk en Italië bijvoorbeeld worden concessies uitgegeven voor de autowegen, zodat het onderhoud van deze wegen beter geregeld kan worden. In België is er een zeer dicht autowegennet maar het wordt zeer slecht onderhouden, behalve wat betreft de verlichting. Het onderhoud van de autowegen betekent een zeer zware financiële last voor de gemeenschappen. Inderdaad is het onderhoud van de wegen volledig gedefederaliseerd. België scoort zeer slecht op het vlak van onderhoud van zijn wegennet.

Het feit dat er overleg bestaat tussen de drie Beneluxlanden over de invoering van een wegvignet is ongetwijfeld gunstig, maar mag de invoering niet uitstellen of vertragen. Het kan niet de bedoeling zijn de invoering van een wegvignet in België afhankelijk te maken van het akkoord van de twee andere Beneluxlanden. Het wegvignet is immers absoluut noodzakelijk voor een beter onderhoud van de autowegen.

In het buitenland moet men trouwens ook betalen voor het gebruik van de wegen. Zo wordt er een tolgeld geëist bij toegang tot bepaalde steden, zoals bijvoorbeeld Londen. In Frankrijk is de betaling dan weer afhankelijk van het gewenste mobiliteitsbeleid. Zo betaalt men minder als men buiten de piekuren rijdt.

De bedoeling van een wegvignet is de gebruiker van de infrastructuur te laten betalen voor het onderhoud ervan. Dat is ook het geval bij het andere verkeer, bijvoorbeeld bus- of treinverkeer. Uiteraard is het voor een klein land steeds moeilijker om zulk systeem in te voeren. Niemand maakt bezwaar tegen de péage in Frankrijk of Spanje of tegen het rekeningrijden voor vrachtwagens in Duitsland. Bovendien zou het gaan om een vignet van 60 euro per jaar, wat in vergelijking met het tolgeld in andere landen een peulschil is.

M. Willems ajoute que la coopération implique à tout le moins qu'on n'entrave pas mutuellement la libre circulation et qu'elle s'inscrit également dans la pensée européenne.

2. Discussion

M. Lebrun juge ce sujet très important. Il existe partout au sein de l'Union européenne des systèmes différents. Ainsi, en France et en Italie, des concessions sont données pour les autoroutes, de sorte que l'entretien de ces dernières peut être réglé plus facilement. La Belgique est dotée d'un réseau autoroutier très dense qui est toutefois très mal entretenu, en dehors de l'éclairage. L'entretien des autoroutes représente une charge financière très lourde pour les communautés. En Belgique, en effet, l'entretien des routes est totalement fédéralisé. La Belgique fait très mauvaise figure en ce qui concerne l'entretien de son réseau routier.

L'existence d'une concertation entre les trois pays du Benelux à propos de l'introduction d'une vignette routière est assurément une bonne chose mais elle ne doit pas entraîner le report ou le ralentissement de cette introduction. Il ne saurait être question de faire dépendre l'introduction d'une vignette routière en Belgique de l'assentiment des deux autres pays du Benelux. La vignette routière constitue en effet une absolue nécessité pour un meilleur entretien des autoroutes.

A l'étranger aussi, il faut payer pour utiliser les routes. Un droit est perçu pour l'accès à certaines villes, comme à Londres. En France, le montant à payer est fonction de la politique de mobilité souhaitée. On paie moins lorsqu'on circule en dehors des heures de pointe.

La vignette routière vise à faire payer l'utilisateur de l'infrastructure pour l'entretien de celle-ci. C'est également le cas pour les autres formes de transport comme le bus ou le train. Bien entendu, il est toujours plus difficile pour un petit pays d'instaurer un tel système. Nul ne s'oppose au principe du péage en France et en Espagne ni à l'application pour les camions d'un droit à l'entrée des villes en Allemagne. En outre, il s'agirait d'une vignette de 60 euros par an, ce qui est très peu en regard de ce qui est réclamé dans d'autres pays.

Bovendien spreekt men van een modulering in functie van het aantal maanden gebruik van de wegen. België is een transitland en mag niet worden gesanctioneerd door deze functie. Spreker heeft geen bezwaar tegen overleg op Beneluxniveau maar wel tegen een uitstel van de inwerkingtreding.

De heer Eski vindt dat dit onderwerp volledig past in de geest van Beneluxoverleg. Ook in Nederland heeft het Belgisch wegvignet reeds voor de nodige discussie gezorgd. Een eerste vraag is of het wegvignet moet worden ingevoerd en een tweede vraag betreft de praktische uitvoering ervan. Hoe gaat men bijvoorbeeld te werk voor Nederlanders die in de grensstreek wonen en via België elke dag naar hun werk in Nederland rijden ?

Spreker ziet ook niet goed in hoe een modulering volgens het aantal maanden dat men in België rijdt in de praktijk kan worden omgezet.

Misschien zou het niet slecht zijn ook vertegenwoordigers van de ministers uit Nederland en Luxemburg uit te nodigen.

De heer Negri verwijst naar de brief die hij heeft ontvangen van de heer Martin Bos uit Middelburg.

«Hoewel al langer duidelijk was dat de drie gewesten in België een wegvignet zouden invoeren, brak pas vorige week min of meer paniek uit in Nederland.

Veel Nederlandse politici van verschillende partijen (CDA, PvdA, SP, WD, PW) hebben uitspraken gedaan als 'Een ontoelaatbare verregaande belastende maatregel voor Nederlandse burgers en bedrijven', of 'het plan moet van tafel' en 'verkeersminister Karla Peijs moet zo snel mogelijk laten weten dat Nederland dit niet pikt'. Uiteraard waren er ook verschillende politici 'buitengewoon ongelukkig' met het plan om een wegvignet in te voeren. Maar het mooiste van alles is dat er ook politici zijn die zeggen dat het voornemen in strijd is met de Europese regelgeving.

Maar ik vraag me af of het daadwerkelijk effectief in strijd is met Europese regelgeving. Ook landen als bijvoorbeeld Oostenrijk en Slovenië laten bui-

Il est en outre question d'une modulation en fonction du nombre de mois d'utilisation des routes. La Belgique est un pays de transit et ne doit pas être sanctionnée en raison de cette fonction. L'orateur ne voit aucune objection à une concertation au niveau du Benelux mais est opposé à un report de la mise en œuvre.

M. Eski estime que ce sujet s'inscrit parfaitement dans l'esprit de la concertation Benelux. Aux Pays-Bas aussi, la vignette routière belge a déjà suscité des discussions. La première question est de savoir si la vignette routière doit être instaurée et la seconde concerne la mise en œuvre pratique. Ainsi, qu'en sera-t-il des Néerlandais qui habitent la région frontalière et passent par la Belgique pour se rendre à leur travail aux Pays-Bas ?

L'orateur ne voit pas non plus comment se fera, dans la pratique, la modulation en fonction du nombre de mois où l'on roule en Belgique.

Peut-être serait-il bon d'inviter aussi des représentants des ministres néerlandais et luxembourgeois.

M. Negri évoque un courrier qu'il a reçu de M. Martin Bosch, de Middelburg.

« Bien que l'instauration d'une vignette routière par les trois régions qui composent la Belgique semblait acquise depuis longtemps déjà, il aura fallu attendre la semaine dernière pour voir une certaine panique s'emparer des Pays-Bas.

De nombreux politiciens néerlandais de différents partis (CDA, PvdA, SP, WD, PW) ont fait état d'une mesure inacceptable qui toucherait les entreprises et les citoyens néerlandais, affirmant que la mesure devait être abandonnée, que Mme Karla Peijs, ministre des Transports doit faire savoir que les Pays-Bas n'en acceptent pas le principe'. Bien évidemment aussi, des politiciens ont dit regretter amèrement le projet d'instauration d'une vignette. Mais, le plus beau de tout est que certains considèrent que ce projet est contraire à la réglementation européenne.

Je me demande si ce projet est bien contraire à la réglementation européenne. Des pays comme l'Autriche et la Sloveënie, par exemple, font payer les

tenlanders betalen voor gebruik van hun wegen. Hiertegen echter heb ik Nederlandse politici eigenlijk nooit horen ageren.

De politici die deze uitspraken nu doen kan ik heel goed begrijpen, het zijn namelijk net mensen. Ze reageren als een probleem heel direct het persoonlijke leven raakt. Oostenrijk en Slovenië zijn immers ver weg en daar kom je hooguit éénmaal per jaar vanwege vakantie. Over de wegen in Vlaanderen, Brussel en Wallonië rijden we veel vaker. We gaan er dus last van krijgen en daarom is het tijd om aan de bel te trekken.

Nederland is eveneens actief bezig met plannen voor wegbeprijzing, maar dan middels de zogenoemde kilometerheffing. En ook in dit systeem zullen buitenlanders moeten meebetalen aan de Nederlandse wegen. Het lijkt erop dat sommige Nederlandse politici aardig wat boter op hun hoofd hebben.

Natuurlijk is het heel vreemd dat landen van de Europese Unie nu nog verschillende systemen voor wegbeprijzing invoeren. Er ontstaat zo langzamerhand in Europa een lappendeken aan betalingsystemen op de weg.

Echter het feit dat het probleem zich nu dicht bij huis afspeelt is juist wel reden om vraagtekens te zetten bij het invoeren van een wegvignet in de drie gewesten in België. Immers België, Nederland en Luxemburg werken vanaf 1944 in de Benelux samen, eerst in een douane- en tolunie en vanaf 1958 in een economische unie o.a. om onderling vrij goederen te kunnen transporteren en een uniform tarief te hanteren voor goederen van buiten de Benelux.

Het binnen de Benelux anno 2007 invoeren van verschillende systemen voor wegbeprijzing doet denken aan de terugkeer naar het middeleeuwse tolsysteem aan elke stadspoort. Uiteraard zullen de omliggende landen snel hetzelfde doen waardoor iedereen weer aan de grens moet wachten en we uiteindelijk allemaal meer belastingen betalen.

étrangers peur l'utilisation de leurs routes. Et je n'ai jamais entendu un politicien néerlandais dénoncer cette pratique.

Je puis comprendre les politiciens qui tiennent ces propos car ce sont des êtres humains. Ils réagissent dès lors qu'une question touche les gens de près. L'Autriche et la Slovénie sont très éloignées et on ne s'y rend tout au plus qu'une fois par an, à l'occasion des vacances, alors qu'on emprunte bien plus souvent les routes flamandes, bruxelloises et wallonnes. On en éprouvera donc un désagrément et il y a lieu de tirer la sonnette d'alarme.

Les Pays-Bas aussi envisagent très activement de faire payer pour l'utilisation de leurs routes mais par le biais de la taxe kilométrique. Dans le cadre de ce système aussi, les étrangers devront contribuer au financement du réseau routier néerlandais. Il semble bien, donc, que certains politiciens néerlandais n'aient pas, à cet égard, la conscience tout à fait tranquille.

Certes, on peut s'étonner que des pays de l'Union européenne instaurent encore à l'heure actuelle des systèmes de tarification différents pour l'utilisation des routes. On voit ainsi se constituer peu à peu en Europe un patchwork de systèmes de péage routier.

La proximité du problème amène précisément à s'interroger sur l'instauration d'une vignette routière dans les trois régions de Belgique. En effet, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg coopèrent depuis 1944 au sein du Benelux, tout d'abord dans le cadre d'une union douanière et, à partir de 1958, dans celui d'une union économique, notamment pour permettre la libre circulation des biens et appliquer un taux uniforme aux biens en provenance de pays extérieurs au Benelux.

L'instauration en 2007 de systèmes de péage routier différents dans le Benelux fait songer à un retour au système médiéval de la perception de droits à chacune des entrées des villes. Les pays voisins ne tarderont pas, en effet, à faire de même, de sorte que chacun devra réapprendre à patienter aux frontières et que chacun paiera davantage de taxes.

Dit is mijns inziens een handeling die ingaat tegen de geest van de Benelux en ik vraag u dan ook deze zienswijze te onderzoeken en dit dan ook als een officiële klacht te behandelen tegen het invoeren van verschillende systemen voor wegbeprijzing binnen de Benelux zoals het wegenvignet voorgesteld door de gewesten Vlaanderen, Wallonië en Brussel in het Koninkrijk België, maar natuurlijk ook tegen plannen van de kilometerheffing zoals het Koninkrijk der Nederlanden dat wil invoeren.

Het meest te verkiezen is één systeem voor wegbeprijzing in de ganse Europese Unie. De Benelux zou binnen de Economische Unie een voortrekkersrol kunnen spelen door alvast in te zetten op één systeem binnen België, Nederland en Luxemburg. Ook graag op dit punt verneem ik uw reactie.»

De heer Negri stipt aan dat Luxemburg *a priori* geen bezwaar heeft tegen de invoering van een vignet. Ook een Beneluxvignet lijkt hem aanvaardbaar.

Spreker wijst wel op het feit dat de invoering van een vignet bepaalde ongewenste neveneffecten kan hebben. Hij verwijst naar de situatie in Frankrijk waar men, door het tolgeld, een overbelasting krijgt van de gewone wegen. Betekent dit dat men ook tol moet invoeren op de nationale hoofdwegen ?

Het kan niet de bedoeling zijn van de bouw van autowegen dat men files in dorpen en steden creëert.

De heer Oberweis verwijst naar de situatie in Duitsland waar men een autowegenvignet heeft ingevoerd voor vrachtwagens en overweegt het vignet ook te verplichten op andere hoofdwegen. Spreker heeft de indruk dat men enigszins terugkeert naar de situatie in de Middeleeuwen waar elke stad zijn eigen tol gaat eisen. Waarom overweegt men niet om een vignet in te voeren op Europees niveau ?

Het is inderdaad zo dat rijden met de wagen zeer goedkoop is. Misschien moet men een totaal debat voeren over mobiliteit om het fileprobleem te beperken.

Il s'agit à mon sens d'une mesure qui va à l'encontre de l'esprit du Benelux et je vous saurais gré dès lors de bien vouloir examiner mon point de vue et de considérer la présente comme une plainte officielle contre le projet d'instauration de systèmes différents de péages dans le Benelux, telle la vignette routière envisagée par la Flandre, la Wallonie et Bruxelles au Royaume de Belgique, mais aussi, bien sûr, contre les projets de taxe kilométrique que se proposent d'appliquer les Pays-Bas.

La méthode la plus appropriée consisterait à instaurer un seul système de péage routier pour l'ensemble de l'Union européenne. Le Benelux pourrait jouer un rôle moteur au sein de l'Union européenne en appliquant un même système en Belgique, aux Pays-Bas et au Luxembourg. Je souhaiterais également connaître votre réaction à cette suggestion. »

A priori, le Luxembourg n'a pas d'objections à l'instauration d'une vignette. Une vignette Benelux lui paraît tout aussi acceptable.

L'orateur souligne que l'instauration d'une vignette pourrait avoir certains effets non souhaitables. Il évoque la situation en France où les péages causent une surcharge sur les voies ordinaires. Cela signifie-t-il qu'il faille instaurer aussi un péage sur les principales routes nationales ?

La construction d'autoroutes ne saurait avoir pour objectif de générer des embouteillages dans les villes et les villages.

M. Oberweis se réfère à la situation en Allemagne où l'on a instauré pour les camions une vignette autoroutière qu'on envisage d'étendre aux autres grands axes. L'orateur a le sentiment qu'on en revient en quelque sorte au Moyen Age, où chaque ville prélevait sa propre taxe. Pourquoi n'envisage-t-on pas d'instaurer une vignette pour toute l'Europe ?

La voiture est un mode de déplacement bon marché. Peut-être convient-il de consacrer un débat global à la mobilité et au problème des engorgements.

Controle van vignetten zal ook jobs creëren.

De heer Willems gaat ermee akkoord dat het debat over het autowegenvignet meerdere dimensies heeft. Wat betreft de principiële vraag of de verschillende gewesten in België een autowegenvignet willen is het antwoord duidelijk positief. Het principe 'de gebruiker betaalt' moet in ieder geval worden gerespecteerd.

Het voorstel van aanbeveling is erop gericht te onderzoeken of een vignet niet beter in Benelux-verband wordt ingevoerd. Economische mobiliteit behoort immers tot de thema's van de Benelux. Er bestaat reeds samenwerking op Beneluxvlak en de Benelux heeft een voortrekkersrol binnen de Europese Unie. Het zou dus wenselijk zijn de zaak vanuit Beneluxperspectief te bekijken.

De heer Verougstraete stipt aan dat er in België sprake is van het wegvignet, dat er in Nederland sprake is van invoering van rekeningrijden en vraagt of er ook in Luxemburg reeds sprake is van een vignet of rekeningrijden.

De heer Oberweis meent van niet.

De heer Happart wijst op een bijkomend probleem in België. De verkeersbelasting wordt in België geïnd door de federale regering terwijl het onderhoud van de wegen ten laste is van de gemeenschappen.

Wat betreft het opgeworpen probleem van de personen die dicht bij de grens wonen meent spreker dat deze niet verplicht zijn via het grondgebied van het buurland naar hun werk te rijden. Het is enkel een kwestie van tijd- en geldwinst. Spreker kan niet begrijpen dat men zoveel ophef maakt over 60 euro terwijl de kost voor een auto heel wat hoger oploopt. Het gaat hem voornamelijk om een principekwestie.

Wat wel interessant is, is het secundair debat waarbij een algemene reflectie kan worden gehouden over het verkeer.

De grootste beschadigingen van het wegennet worden immers aangebracht door de vrachtwagens.

Le contrôle des vignettes créera également de l'emploi.

M. Willems convient que le débat sur la vignette routière comprend plusieurs dimensions. En ce qui concerne la question de principe de savoir si les régions qui constituent la Belgique souhaitent une vignette, la réponse est clairement affirmative. Le principe de « l'utilisateur payeur » doit en tout état de cause être respecté.

La proposition de recommandation tend à déterminer s'il ne serait pas plus opportun d'instaurer une vignette au niveau du Benelux. En effet, la mobilité économique relève des thèmes propres au Benelux. La coopération existe déjà au niveau du Benelux et ce dernier joue un rôle moteur au sein de l'Union européenne. Il s'indiquerait dès lors d'examiner la question dans le contexte du Benelux.

M. Verougstrate indique qu'il est question en Belgique d'une vignette routière et aux Pays-Bas d'un droit d'entrée dans les villes. Il demande si le Luxembourg envisage l'une ou l'autre de ces deux mesures.

M. Oberweis répond que non.

M. Happart soulève un problème supplémentaire. La taxe de circulation est perçue en Belgique par le gouvernement fédéral cependant que l'entretien des autoroutes est à charge des communautés.

En ce qui concerne le problème des personnes qui habitent à proximité de la frontière, il estime qu'elles ne sont pas obligées de passer par le territoire du pays voisin pour se rendre à leur travail. Il s'agit simplement d'économiser du temps et de l'argent. L'orateur ne comprend pas qu'une vignette de 60 euros suscite un tel émoi alors que les coûts inhérents à un véhicule sont tellement plus élevés. Il s'agit essentiellement à ses yeux d'une question de principe.

Ce qui est intéressant, en revanche, c'est le débat secondaire dans le cadre duquel il peut être débattu de la circulation en général.

En effet, les camions sont responsables de la majeure partie des dégâts occasionnés aux routes.

De heer Oberweis meent dat het niet gaat om het bedrag van 60 euro maar dat het niet normaal is dat een Nederlander die éénmaal in België komt evenveel moet betalen als een vrachtwagenchauffeur die dagelijks de Belgische weg belast. De maatregel heeft een asociaal aspect. Het rekeningrijden, waarbij de prijs per kilometer wordt bepaald, lijkt hem eerlijker. Het probleem roept dus ook een sociaal-economisch en ecologisch debat op.

De heer Negri denkt dat het onvermijdelijk is dat Luxemburg op een bepaald ogenblik ook een vignette zal dienen in te voeren. Het lijkt hem beter van in den beginne een zelfde oplossing aan te nemen voor de drie Beneluxlanden.

De heer Lebrun meent dat er duidelijk een onderscheid dient te worden gemaakt tussen het goederenvervoer en het personenvervoer.

Spreker verwijst naar het Zwitsers systeem waar een wegenvignette is ingevoerd voor het personenvervoer en waarbij vrachtwagens betalen per vervoerde ton.

Waarom geen gelijkaardig systeem in België? Het rekeningrijden voor personen lijkt hem moeilijk om te zetten in de praktijk en zou problemen kunnen scheppen op het vlak van de bescherming van de privacy. Voor personenvervoer lijkt een forfaitair bedrag de enige mogelijkheid.

3. Uiteenzetting van de heer Willame, raadgever op het kabinet van de heer Michel Daerden, Waals minister van Begroting, Financiën, Uitrustingen en Patrimonium, belast met het vraagstuk van het wegenvignette.

De heer Willame merkt op dat men enerzijds geconfronteerd wordt met een steeds acuter mobiliteitsprobleem en anderzijds met een probleem van degradatie van het wegennet.

Vandaar het voorstel van minister Daerden een wegenvignette in te voeren, vanuit de logica die ook in andere landen wordt gehanteerd de weggebruikers te laten meedelen in de kosten van de infrastructuur waarvan zij gebruik maken. Grosso

Pour M. Oberweis, il ne s'agit pas tellement du montant de 60 euros mais du fait qu'il est anormal qu'un Néerlandais qui se rend une fois en Belgique paie autant qu'un chauffeur routier qui circule quotidiennement sur les routes belges. La mesure présente un aspect asocial. La taxe urbaine, calculée en fonction du nombre de kilomètres parcourus, lui paraît préférable. Le problème appelle par conséquent un débat socio-économique et écologique.

M. Négre pense que le Luxembourg devra inévitablement aussi instaurer un jour une vignette. Il lui semble préférable d'opter d'emblée pour une solution unique dans les trois pays du Benelux.

Pour M. Lebrun, il faut clairement établir une distinction entre le transport de marchandises et le transport de personnes.

L'orateur se réfère au système suisse où une vignette routière s'applique au transport de personnes, cependant que les camions paient par tonne transportée.

Pourquoi ne pas appliquer un tel système en Belgique? Il lui semble difficile de mettre pratiquement en oeuvre la taxe urbaine pour le transport de personnes, cette formule pouvant par ailleurs créer des problèmes au regard de la protection de la vie privée. Le montant forfaitaire lui paraît constituer la seule possibilité pour le transport de personnes.

3. Exposé de M. Willame, conseiller au cabinet de M. Michel Daerden, ministre wallon du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine, chargé de la problématique de la vignette routière

M. Willame note que d'une part la question de la mobilité se pose avec de plus en plus d'acuité et que, d'autre part, il faut faire face à la dégradation du réseau routier.

La proposition du ministre, M. Daerden, d'instaurer une vignette routière, se base sur ce constat. Elle repose sur la logique, également appliquée dans d'autres pays, qui consiste à faire participer les usagers de la route aux frais relatifs aux infras-

modo zijn er twee systemen : de betaling per kilometer zoals de Franse tol, of de betaling naar gelang van de duur (periode) zoals in Oostenrijk, Portugal, Polen en Tsjechië.

In een eerste fase werd op gewestelijk vlak over de kwestie nagedacht, maar nu is er ook op nationaal vlak belangstelling voor het probleem.

België is niet het enige land waar de invoering van een vignet wordt overwogen. Ook in Nederland en in bepaalde Duitse Länder, enz., overwegen sommigen die weg op te gaan.

In andere landen worden andere vormen van tolheffing uitgetoetst, zoals de stadstol in Londen, de projecten in Stockholm, enz. De bedoeling van deze vormen van tolheffing is de verkeersopstoppingen te bestrijden en het leefmilieu te beschermen.

Het stelsel waaraan wordt gedacht zou slechts voor de voertuigen van minder dan 12 ton gelden. Voor de voertuigen van meer dan 12 ton zou geopteerd worden voor het stelsel van het eurovignet dat is wat het is maar dat toch ook positieve kanten heeft.

Een vignet volgens de duur zou voor een bepaalde periode gelden ongeacht het aantal kilometers dat tijdens de periode wordt afgelegd.

Het is de bedoeling geen papieren vignet - dat nadelen heeft wat de rigiditeit van de behandeling, het formaat en de verstrekking betreft en een visuele controle door mensen vereist – maar wel een elektronisch vignet te gebruiken.

Het systeem zou dus bestaan uit een databank met de gegevens van de voertuigen waarvoor het vignet werd betaald, meer bepaald de nationaliteit en de nummerplaat van het voertuig. De betaling zou kunnen gebeuren via een website en/of verkooppunten (automobilclubs, banken, oliemaatschappijen, enz.).

Het is een eenvoudig en soepel stelsel, naar analogie van wat reeds voor de vliegtuigbiljetten be-

structures qu'ils utilisent. On connaît en gros deux systèmes : le paiement au kilomètre, comme le péage français, ou le paiement en fonction de la durée (la période) comme en Autriche, au Portugal, en Pologne ou en Tchéquie.

Si la réflexion concernait dans un premier temps le niveau régional, il est un fait qu'elle se développe actuellement sur le niveau national.

La Belgique n'est pas le seul pays à envisager l'introduction d'un système de vignette. Aux Pays-Bas également certains estiment qu'il y a lieu de s'engager dans cette voie, certains Länder allemands y pensent, etc.

D'autres le livrent à des expériences d'autres formes de péage comme le péage urbain à Londres, les projets de Stockholm, etc. Ce genre de péage vise à la fois à combattre la congestion et à protéger l'environnement.

Le système envisagé ne vaudrait que pour les véhicules de moins de 12 tonnes. Les véhicules au-delà de 12 tonnes sont soumis au système de l'eurovignette, qui est ce qu'il est mais qui a quand même aussi des qualités.

Un système de vignette à la durée vaudrait pour une certaine période quel que soit le nombre de kilomètres parcouru au cours de la période.

L'intention est de ne pas recourir à une vignette «papier», qui a des désavantages au niveau de la rigidité de manipulation, du format et de l'acheminement, et nécessite un système de contrôle visuel et humain, mais à une vignette électronique.

Le système serait alors composé d'une banque de données reprenant les données des véhicules pour lesquels la vignette a été payée. Il s'agit de la nationalité et de la plaque d'immatriculation du véhicule. Le paiement pourrait se faire par le biais d'un site internet et/ou des points de vente (clubs automobiles, banques, compagnies pétrolières, etc.).

C'est un système simple et souple, à l'instar de ce qui existe déjà au niveau des billets d'avion, que

staat, met een boeking via de computer, en een ontvangstbewijs per mail dat het ticket vervangt.

Momenteel wordt aan drie mogelijkheden gedacht:

- een jaarlijks vignet dat ongeveer 60 euro zou kosten;

- een vignet voor twee maanden, dat ongeveer 25 euro zou kosten;

- een vignet voor 10 dagen dat 10 euro zou kosten.

Er werd ook aan een vignet voor één dag gedacht, maar wegens de kosten voor het registreren en voor de controle, die 5 tot 10 euro bedragen, werd daarvan afgezien.

De controle is uiteraard een essentieel element van zo'n geïnformatiseerd stelsel. Voor de controle zou gebruik worden gemaakt van camera's op de portalen stroomopwaarts de grote kruispunten die 24 uur op 24 uur zouden werken en rechtstreeks op de gegevensbank zouden zijn aangesloten.

Bij inbreuk worden de eigenaars van de Belgische wagens verzocht het vignet en de boete elektronisch te betalen.

Voor de buitenlandse voertuigen moeten samenwerkingsakkoorden met de betrokken landen worden gesloten.

Er kan ook aan stelsels worden gedacht met een overbrenging naar controlevoertuigen in stand-by en patrouillevoertuigen die zodanig zijn uitgerust dat ze rechtstreeks toegang hebben tot de databanken.

4. Bespreking

De heer Bossuyt stelt vast dat de idee van een wegenvignet niet nieuw is. Al jaren wordt erover gesproken, zelfs in Europees verband.

Er zijn inderdaad twee benaderingen mogelijk, onder meer het tolstelsel, zoals in Frankrijk, maar dat stelsel is gekoppeld aan de manier waarop in Frankrijk het wegennet wordt aangelegd en geor-

l'on peut réserver par ordinateur, avec un accusé de réception par mail venant à la place du ticket.

On envisage actuellement trois possibilités :

- la vignette annuelle, coût environ 60 euros;

- la vignette de deux mois, coût environ 25 euros;

- la vignette pour 10 jours, qui coûterait 10 euros.

On a pensé également à une vignette d'un jour mais l'idée a été abandonnée, compte tenu du coût de la mise en place et du contrôle, qui se situerait de 5 à 10 euros.

Un élément essentiel d'un tel système informatisé est évidemment celui du contrôle. Pour le contrôle il serait fait appel à des caméras sur des portiques à l'amont des grands noeuds routiers. Ils fonctionneraient en permanence et seraient reliés en direct à la banque de données.

En cas d'infraction, les propriétaires des voitures belges recevraient une invitation de payer la vignette et une amende par la voie automatisée.

Pour les véhicules étrangers il faudra conclure des accords de coopération avec les pays concernés.

On peut aussi recourir à des systèmes de transmission à un véhicule de contrôle en standby et à des voitures de patrouille dotés d'un équipement permettant l'accès direct à la banque de données.

4. Discussion

M. Bossuyt constate que l'idée de la vignette routière n'est pas nouvelle. On en parle depuis des années, même au niveau européen.

Il y a effectivement deux approches, dont le système de péage, comme en France, mais ce système est lié avec le système français de mise en place et d'organisation du réseau routier. En tout

ganiseerd. Zo'n stelsel lijkt moeilijk haalbaar in België, en vooral in Vlaanderen, gelet op het groot aantal verkeerswisselaars.

Uiteraard roept het elektronisch systeem zoals het wordt voorgesteld ook tal van vragen op en er zijn verschillen tussen Vlaanderen en Wallonië.

Een harmonisatie is hoe dan ook noodzakelijk, zowel in eigen land als op internationaal niveau, en vooral, in een eerste fase, met de buurlanden, in de eerste plaats met Nederland en Luxemburg.

Wat het technisch aspect betreft, dient men voor ogen te houden dat onze grenzen zeer open zijn en dat er ook een intens grensoverschrijdend verkeer is langs de plaatselijke wegen.

De heer Willame bevestigt dat uitsluitend de Gewesten bevoegd zijn voor deze kwestie, ook voor het bedrag van het vignet. Toch is het duidelijk dat voor de tenuitvoerlegging een samenwerkingsakkoord is vereist.

De heer Willems stelt vast dat er over het principe «de gebruiker betaalt» een zeer ruime consensus bestaat, maar België en zijn Gewesten kunnen moeilijk alleen handelen zonder met de anderen rekening te houden.

België is maar een klein land en de invoering van de geplande maatregel zou ook gevolgen hebben voor een groot aantal onderdanen uit andere Europese landen.

Daarbij komt dat België ook een doorvoerland is in de grote logistieke verkeersassen en onze infrastructuur komt bijgevolg ook de anderen ten goede.

Uiteraard zou ook op Europees niveau kunnen worden opgetreden, maar het zal nog vele jaren duren vooraleer op dat niveau een beslissing wordt genomen. Dat is de reden waarom voorgesteld wordt overleg te plegen met een aantal landen, vooral met Nederland en Luxemburg die eveneens op de verdeelsleutel aanspraak zouden kunnen maken.

état de cause on voit mal comment on pourrait mettre en place un tel système en Belgique, et surtout en Flandre, compte tenu du grand nombre d'échanges

Le système électronique tel qu'envisagé soulève évidemment également un nombre de questions, et il y a des différences entre la Flandre et la Wallonie.

Quoi qu'il en soit, une harmonisation s'impose, tant au niveau interne qu'au niveau international, et surtout, dans un premier temps, avec les pays voisins, en premier lieu avec les Pays-Bas et le Luxembourg.

Pour ce qui est des aspects techniques, il y a lieu de rappeler que nos frontières sont très ouvertes, et qu'il y a également un trafic transfrontalier intense par les routes locales

M. Willame confirme que la question relève intégralement de la compétence régionale, y compris pour ce qui est du taux de la vignette. Toutefois, il est clair qu'il faut un accord de coopération pour la mise en oeuvre.

M. Willems constate qu'il y a un consensus très large sur le principe que l'utilisateur paie, mais il est clair que la Belgique ou ses régions peuvent difficilement agir seuls sans tenir compte des autres.

D'une part, la Belgique n'est qu'un petit pays, et l'instauration de la mesure envisagée aurait aussi des conséquences pour un grand nombre de ressortissants d'autres pays européens.

D'autre part, la Belgique est également un pays de transit dans les grands axes logistiques, et nos infrastructures profitent donc également aux autres.

Il serait évidemment possible d'agir au niveau européen, mais une décision à ce niveau prendra encore de longues années. D'où la proposition d'agir en concertation avec un certain nombre de pays, surtout avec les Pays-Bas et le Luxembourg, qui participerait également dans la clé de répartition.

De heer Sevenhans verwijst naar punt c van de consideransen van het voorstel van aanbeveling van de heer Willems. Afgezien van de vraag of men al dan niet voor de invoering van het vignet gewonnen is, mag men de redenering niet afzwakken door te verwijzen naar een klein winstje of het derven van dat klein winstje.

Volgens de heer Happart is de aangekondigde 10 euro voor een vignet voor 10 dagen, een spotprijs. Wie zijn wagen een halve dag in stad parkeert, betaalt meer. Maar klopt het dat de Belgen, door een compensatiestelsel, uiteindelijk niet meer zouden betalen ?

De heer Willame stipt aan dat de Belgische bestuurders ook voor het vignet zullen moeten betalen, maar dat aan een compensatieregeling wordt gedacht aangezien de Belgen reeds voor de infrastructuur via de verkeersbelasting betalen. De jongste jaren werd het bedrag van die verkeersbelasting, gelijktijdig met de ontwikkeling van het wegennet, trouwens sterk opgetrokken.

Het precieze compensatiestelsel kan diverse vormen aannemen: een afzonderlijke heffing, met aanpassing van het bedrag van de verkeersbelasting, of een enkel betalingsformulier voor zowel de belasting als het vignet.

De heer Bossuyt vindt dat nog heel wat praktische en technische problemen moeten worden opgelost. Dat betekent niet dat de twee punten die in het beschikkend gedeelte van de aanbeveling worden geformuleerd, niet pertinent zouden zijn. Overleg met de Beneluxpartners is echter pas nuttig wanneer de Gewesten in België het onder elkaar eens zijn.

In verband met punt c van de aanbeveling, deelt de heer Bossuyt het standpunt van de heer Sevenhans. Men kan niet tegelijkertijd aandringen op een stelsel voor het geheel van de Benelux en voorbehoud maken bij eventuele negatieve gevolgen voor België.

Ook in Vlaanderen zijn sommigen voorstander van een vignet, maar men is ietwat bevreesd voor de technische aspecten en complicaties. De in

M. Sevenhans renvoie au point c des considérants de la proposition de recommandation de M. Willems. Abstraction faite de la question de savoir si l'on soutient où non l'idée de l'introduction de la vignette, il faut éviter d'affaiblir le raisonnement par un renvoi à des petits profits ou à la perte de ces petits profits.

M. Happart relève que le prix annoncé, 10 euros pour la vignette de dix jours, est dérisoire. Il en coûte plus de garer sa voiture une demi journée en ville. Mais est-ce correct que par un système de compensation, les belges ne paieraient pas plus au total ?

M. Willame précise que les conducteurs belges devront également payer la vignette, mais qu'on envisage un système de compensation, les belges payant déjà pour l'infrastructure par le biais de la taxe de circulation. Le taux de celle-ci a d'ailleurs été relevé considérablement au cours des années, parallèlement avec le développement du réseau autoroutier.

Pour le système précis de compensation, différentes possibilités existent: un prélèvement séparé, avec adaptation du montant de la taxe de circulation, ou une demande de paiement commun pour la taxe et la vignette au moyen d'un seul formulaire.

M. Bossuyt estime qu'il y a encore pas mal de problèmes pratiques et techniques à régler. Cela n'empêche que les deux points formulés dans le dispositif de la recommandation sont déjà pertinents. Toutefois, une concertation avec les partenaires au sein du Benelux n'est utile que si les régions belges sont d'accord entre elles.

En ce qui concerne le point c de la recommandation, M. Bossuyt partage l'avis de M. Sevenhans. On ne peut à la fois insister sur un système pour l'ensemble du Benelux et faire des réserves pour d'éventuels effets négatifs pour la Belgique.

Finalement, l'idée de la vignette a également ses partisans en Flandre, mais on y a un peu peur des aspects et complications techniques. Il serait utile

Duitsland opgedane ervaring zou ons heel wat kunnen leren.

De heer Willems geeft toe dat considerans c van de aanbeveling wat uit de toon valt. Men zou die kunnen vervangen door een verwijzing naar het principe «de gebruiker betaalt».

De heer Bossuyt vraagt naar de toestand in Nederland en Luxemburg. Nederland is kennelijk nog niet overtuigd van de wenselijkheid van een wegvignet. Luxemburg wacht de evolutie van het dossier af.

Mevrouw Andrich-Duval bevestigt dat. Luxemburg stelt vast dat België en Nederland nog niet op dezelfde golflengte zitten en neemt bijgevolg een afwachtende houding aan.

De heer Sevenhans herinnert eraan dat wanneer men het heeft over compensaties voor de Belgen, men uiteraard de buurlanden en de bevolking van die landen tegen het hoofd stoot.

De heer Willame wijst erop dat het Belgisch belasting- en heffingstelsel voornamelijk slaat op het bezit van een voertuig uitgaand van het vermogen. Men dient eerder uit te gaan van economische en ecologische criteria en dus van het gebruik en het aantal afgelegde kilometers.

De heer Willems voegt daaraan toe dat het Nederlandse systeem er eerder toe strekt het verkeer te regelen door een stelsel van «rekeningrijden» dat gebaseerd is op de plaats, het uur, enz.

De heer Happart stelt vast dat het probleem op verschillende niveaus rijst, het niveau van het Waals Gewest dat de idee heeft gelanceerd, het Belgisch niveau met de drie Gewesten, en het Benluxniveau.

Volgens de heer Senesael zorgt de idee van de compensatie voor problemen. Door overleg moet men tot een oplossing komen, maar die oplossing mag geen stap achterwaarts zijn.

De heer Bossuyt stelt vast dat het probleem in de eerste plaats betrekking heeft op Nederland en Luxemburg, en niet Frankrijk, aangezien de Belgen zoals de andere landen aan de Franse tol zijn onderworpen.

de pouvoir profiter de l'expérience allemande en la matière.

M. Willems est d'accord que la considération c de la recommandation détonne un peu. On pourrait la remplacer par un renvoi au principe que l'utilisateur paie.

M. Bossuyt demande comment les choses se présentent aux Pays-Bas et au Luxembourg. Les Pays-Bas ne sont manifestement pas encore convaincus de l'opportunité d'une vignette routière. Le Luxembourg attend de voir l'évolution du dossier.

Mme Andrich-Duval le confirme. Le Luxembourg constate que la Belgique et les Pays Bas ne sont pas encore sur la même longueur d'onde, et réserve donc sa position.

M. Sevenhans rappelle qu'en parlant de compensation pour les belges, on agace évidemment les pays voisins et leur population.

M. Willame précise que le système belge de taxation et de prélèvement vise essentiellement la possession d'un véhicule en partant de la puissance, et qu'il faudrait envisager de l'axer plus sur des critères économiques et écologiques et donc sur l'usage et le nombre de kilomètres parcourus.

M. Willems ajoute que le système néerlandais vise plus à réguler le trafic par un système de «*rekeningrijden*» qui est fonction du lieu, de l'heure, etc.

M. Happart constate que le problème concerne différents niveaux, le niveau de la région wallonne qui a lancé l'idée, le niveau belge avec les trois régions, et le niveau du Benelux.

M. Senesael est d'avis que l'idée de la compensation pose problème. Il y a effectivement lieu d'en arriver à une solution concertée, mais celle-ci ne peut pas constituer un pas en arrière.

M. Bossuyt constate que le problème concerne en premier lieu les Pays-Bas et le Luxembourg, et pas la France, les belges étant comme les autres, soumis au péage français.

De heer Willame wijst er nog op dat over enkele jaren, de technische uitrusting in de voertuigen op elk ogenblik zal aanwijzen waar het voertuig zich bevindt. Deze uitrusting zal verenigbaar zijn met alle vignet- of tolstelsels. In Duitsland bijvoorbeeld wordt gewerkt met een «on board unit» voor alle voertuigen vanaf 7,5 ton. Het gaat hier echter om een beperkt wagenpark voor beroepsdoeleinden. Het is nog niet mogelijk een dergelijke maatregel voor alle voertuigen in te voeren.

Dat belet niet dat in de toekomst het forfaitair vignet gebaseerd op de duur misschien zal kunnen worden vervangen door een vignet dat nauwer op de reële situatie aansluit.

5. Voorstel van aanbeveling

Het voorstel van aanbeveling, aangepast overeenkomstig de tijdens de bespreking geformuleerde opmerkingen, werd aangeneomen ter plenaire vergadering van 24 maart 2007 (zie Doc 765/1).

De rapporteur,

Michel LEBRUN

De voorzitters,

Jean-Marie HAPPART
Luuk BLOM

M. Willame précise encore que dans un certain nombre d'années, des équipements techniques au sein des véhicules permettront de constater à tout moment où ils se trouvent. Ces équipements pourront être compatibles avec tous les systèmes de vignette ou de péage. L'Allemagne travaille par exemple avec un «on board unit» pour tous les véhicules à partir de 7,5 tonnes. Toutefois, il s'agit là d'un parc de voitures restreint à usage professionnel. On ne peut pas encore imposer une telle mesure pour toutes les voitures.

Cela n'empêche qu'à l'avenir, il sera probablement possible d'évoluer d'une vignette forfaitaire à la durée vers une vignette qui colle de plus en plus à l'utilisation réelle.

5. Proposition de recommandation

La proposition de recommandation adaptée en fonction des observations formulées au cours de la discussion, a été adoptée au cours de la séance plénière du 24 mars 2007 (voir Doc 765/1).

Le rapporteur,

Michel LEBRUN

Les présidents,

Jean-Marie HAPPART
Luuk BLOM