

**RAADGEVENDE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUXRAAD**

3 juni 2010

Wegbeprijzing

VERSLAG

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

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER W. DRAPS ⁽¹⁾

(1) Samenstelling van de commissies:

A. Financiën en Mobiliteit:

Voorzitter: de h. Draps

Leden: Mevrouw Blanksma, de hh. Collard, Collignon, de Nerée tot Babberich, Mevr. Haubrich-Gooskens, mevrouw Huijbregts-Schiedon, de hh. Lebrun, Negri, Roth, mevrouw ten Horn en de h. Verougstraete

B. Duurzame ontwikkeling:

Voorzitter: de heer Eigeman

Leden: Mevrouw Aasted-Madsen, de heren Draps, Goyvaerts, Hendrickx, Hoffmann, Hofstra, Lebrun, Peters, Roth en Senesael.

C. Grensoverschrijdende samenwerking:

Voorzitter: mevrouw Aasted-Madsen

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

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE
CONSULTATIF
DE BENELUX**

3 juin 2010

Le péage routier

RAPPORT

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

PAR
M. W. DRAPS ⁽¹⁾

(1) Composition des commissions:

A. Finances et Mobilité:

Président: M. Draps

Membres: Mme Blanksma, MM. Collard, Collignon, de Nerée tot Babberich, Mme Haubrich-Gooskens, Mme Huijbregts-Schiedon, MM. Lebrun, Negri, Roth, Mme ten Horn et M. Verougstraete

B. Développement durable:

Président: M. Eigeman

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

C. Coopération transfrontalière:

Président: Mme Aasted-Madsen

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

Dames en Heren,

Uw Commissie voor Financiën en Mobiliteit vergaderde te Brussel, samen met de Commissies voor Duurzame Ontwikkeling en voor Grensoverschrijdende samenwerking, op 7 mei 2010 om er volgende onderwerpen te bespreken:

— Het rekeningrijden in Duitsland;

— De plannen met betrekking tot een wegvengnet in het Waalse Gewest.

De heer Willem Draps, Voorzitter van de Commissie voor Financiën en Mobiliteit, verwelkomt mevrouw Edith Buss, die verbonden is aan het federaal "Bundesministerium für Verkehr" in Berlijn, en sinds 2000 werkt rond "wegbeprijzing voor vrachtwagens op de snelwegen in Duitsland. Tevens verwelkomt de Voorzitter de heren Sépulchre en Van De Sande, adviseurs bij het kabinet van de minister voor Begroting van het Waals Gewest, en de heer Willame, Directeur van de Directie "Beheer van het wegverkeer" van het Waals gewest.

UITEENZETTING OVER HET REKENINGRIJDEN IN DUITSLAND

Mevrouw Buss van het federaal "Bundesministerium für Verkehr" wijst erop dat Duitsland in de jaren '90 maatregelen heeft getroffen rond wegbeprijzing voor vrachtwagens. Na geschillen voor het Hof van Justitie van de EG, heeft een initiatief van Duitsland, ondersteund door België, Nederland, Luxemburg, Denemarken en Zweden, een auto-wegvengnet, dat tijdsgebonden is, geïntroduceerd.

In 1998 was er binnen de Duitse regering een politiek akkoord om het wegvengnet te vervangen door een systeem van belasting die in verhouding stond tot het gebruik van de wegen. Er werd een wetgeving ontworpen die toelaat de kosten voor gebruik van de infrastructuur door te rekenen naar de gebruiker. Een politiek draagvlak is zeer belangrijk en het opstarten van dergelijke operatie vergt een grondige voorbereiding met raadpleging van de actoren en advies.

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission des Finances et de la Mobilité s'est réunie à Bruxelles le 7 mai 2010, avec les Commissions du Développement durable (matières à caractère territorial) et de la Coopération transfrontalière pour examiner les thèmes suivants:

— le péage routier en Allemagne;

— les projets relatifs à une vignette routière en Région wallonne.

M. Willem Draps, Président de la Commission des Finances et de la Mobilité, souhaite la bienvenue à Mme Edith Buss, qui est attachée au ministère fédéral des Communications à Berlin et travaille depuis 2000 sur le dossier du péage routier pour les camions sur les autoroutes en Allemagne. Le Président souhaite également la bienvenue à MM. Sépulchre et Van De Sande, conseillers au cabinet du ministre du Budget de la Région wallonne, et M. Willame, Directeur — Direction de la gestion du trafic routier de la région wallonne.

EXPOSÉ SUR LE PÉAGE ROUTIER EN ALLEMAGNE

Mme Buss (ministère fédéral des Communications à Berlin) indique que l'Allemagne a pris dans les années 90 des mesures concernant le péage routier pour les camions. Après des litiges devant la Cour de Justice de la CE, l'Allemagne a pris une initiative, qui a été soutenue par la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, le Danemark et la Suède, pour introduire une vignette autoroutière définie en fonction de la durée.

Un accord est intervenu au sein du gouvernement allemand en 1988 pour remplacer la vignette routière par un système d'impôt proportionnel à l'utilisation des routes. Une législation a été mise en place pour permettre de répercuter le coût relatif à l'utilisation de l'infrastructure sur l'utilisateur. Il est très important à cet égard de disposer d'une assise politique appropriée et le lancement d'une telle opération requiert une préparation minutieuse avec, notamment, la consultation des acteurs concernés et l'obtention d'avis.

Nadat reeds in 1998 de toewijzingsprocedure was aangevat, die verschillende fasen heeft doorlopen, is de wet, die de betalingsmodaliteiten vastlegt, op 12 april 2002 in werking getreden.

De wegbeprijzing richt zich tot de vrachtwagens vanaf 12 ton (in functie van de assen en de emissieklasse). Deze categorie voertuigen brengt meer schade toe aan het milieu en de geïnde gelden hebben tot doel de wegeninfrastructuur te verbeteren, meer ecologische transportmodi te bevorderen (via kanalen en rivieren) en het technologische onderzoek aan te moedigen. Op 1 januari 2005 werd het pas mogelijk het systeem toe te passen.

Het autosnelwegennet, dat 12 733 km omvat, kent een systeem van wegbeprijzing voor een wegennet van 5 000 km, naast een aantal federale wegen en de op- en afritten. ASECAP is een organisatie die sinds een 10-tal jaar delen van snelwegen met een systeem van wegbeprijzing uitbaat.

De tarieven die worden gehanteerd, houden rekening met Europese parameters die de maximumprijzen bepalen. De globale kost voor het onderhoud van de autosnelwegeninfrastructuur bedroeg in 2008 circa 11,74 miljard euro en voor de andere wegen 5,2 miljard euro. 1,5 miljoen vrachtwagens, waarvan 1/3 uit andere EU en derde Staten, hebben in 2008 circa 27,4 miljard km doorlopen. Dit leidt tot een gemiddeld percentage van wegbeprijzing van 17 centiem per km. Voor vrachtwagens met 4 assen kan dit oplopen tot 28,8 centiem/km.

De technische structuur van het beheerssysteem bestaat uit een elektronisch systeem gecombineerd met een systeem van manuele registratie. Het elektronisch systeem gaat via satelliet en de manuele registratie geschiedt hetzij via internet, hetzij via de 3 000 palen. In een centrale worden de gegevens gegroepeerd.

De automatische registratie gebeurt via het GPS-systeem. De vrachtwagen heeft een toestel (OBU of *On-Board-Unit*) dat geregistreerd is en geeft de nummerplaat van de vrachtwagen en het nummer van het toestel door. Op deze basis zal men de

La procédure d'attribution ayant été entamée dès 1998 et les différentes phases de la procédure ayant été parcourues, la loi fixant les modalités de paiement est entrée en vigueur le 12 avril 2002.

Le péage routier concerne les camions jusqu'à 12 tonnes (en fonction des essieux et de la catégorie d'émissions). Ce type de véhicules génère des nuisances plus importantes pour l'environnement et les montants prélevés sont destinés à améliorer l'infrastructure routière, à promouvoir des moyens de transport plus écologique (utilisant les canaux et les fleuves) et à encourager la recherche technologique. Le système n'a pu être mis en oeuvre que le 1^{er} janvier 2005.

Un système de péage est appliqué sur 5 000 km du réseau autoroutier (dont la longueur totale est de 12 733 km), à un certain nombre de routes fédérales et aux accès et sorties d'autoroutes. L'ASECAP est une organisation qui exploite depuis une dizaine d'années des tronçons d'autoroutes dotées d'un système de péage.

Les tarifs appliqués tiennent compte des paramètres européens qui déterminent les prix maximums. En 2008, le coût global de l'entretien de l'infrastructure s'est monté à environ 11,74 milliards d'euros pour les autoroutes et à 5,2 milliards d'euros pour les autres routes. En 2008 toujours, environ 1,5 millions de camions, dont un tiers en provenance d'autres États membres de l'UE et d'État tiers, ont parcouru quelque 27,4 milliards de kilomètres. Cela donne pour le péage routier un pourcentage moyen de 0,17 centimes par kilomètre. Ce montant peut grimper à 28,8 centimes au kilomètre pour les camions à quatre essieux.

La structure technique du système de gestion comprend un système électronique combiné à un enregistrement manuel. Le système électronique fonctionne au moyen d'un satellite et l'enregistrement manuel se fait soit par l'Internet, soit par les 3 000 bornes. Les informations sont regroupées dans une centrale.

L'enregistrement automatique se fait au moyen du système GPS. Le camion est équipé d'un appareil OBU (*On-Board-Unit*/Unité embarquée) qui est enregistré et qui transmet le numéro de la plaque minéralogique du camion et le numéro de l'appareil.

belasting uitrekenen die wordt geheven in functie van de afgelegde afstand.

Er is ook het systeem van “mobiele antennes” die het mogelijk maakt de verplaatsingen continu te berekenen. Via deze mobiele registratie kunnen de gegevens naar het centrale systeem worden overgebracht en kan de belasting ook worden uitgerekend. Doordat vrachtwagens vaak gebruik maken van parallelle wegen waar geen tol geldt, heeft men ook een systeem moeten bedenken om deze categorie voertuigen niet te belasten.

Er zijn circa 128 636 gebruikers geregistreerd, terwijl 900 000 vrachtwagens en 641 173 OBU's zijn geregistreerd in het systeem.

De ontvangsten kennen een positieve evolutie.

De wegbeprijzing mocht niet uitmonden in snelheidsbeperkingen. Men mocht dus geen systeem invoeren met slagbomen dat files zou kunnen veroorzaken.

Tezelfdertijd moest een efficiënte controle kunnen worden toegepast.

De controleambtenaren zijn geen politieagenten, maar hebben wel dezelfde rechten en staan in contact met de centrale gegevensbank. Zij kunnen ook een inbreukprocedure opstarten bij het vaststellen van onregelmatigheden.

Deze controle geschiedt via steekproeven, via de 300 palen voor automatische controle en via de controlevoertuigen. Tevens zijn er controles in ondernemingen, inzonderheid wanneer bepaalde ondernemingen het systeem proberen te ontwijken. Bij frequente onregelmatigheden kunnen de boetes hoog oplopen.

De ondernemingen storten het bedrag via overschrijving. Wanneer er communicatie is tussen de paal en de OBU, dan rijdt de wagen door. Ingeval van onregelmatigheid, kan men de vrachtwagen uitnodigen de snelweg te verlaten.

L'impôt perçu en fonction de la distance parcourue sera calculé sur cette base.

Un système d'antennes mobiles permet également de calculer les déplacements de manière continue. Grâce à cet enregistrement mobile, les informations peuvent être transmises au système central et l'impôt calculé. Les camions utilisant souvent des routes parallèles exemptes de péage, il a fallu imaginer un système pour ne pas taxer cette catégorie de véhicules.

Environ 128 636 utilisateurs sont enregistrés, alors que 900 000 camions et 641 173 unités embarquées sont enregistrés dans le système.

Les recettes évoluent de manière positive.

Il fallait éviter que le péage routier se traduise par une réduction de la vitesse. Il n'était donc pas question d'instaurer un système fonctionnant au moyen de barrières qui auraient pu engendrer des files.

Mais il fallait aussi pouvoir exercer un contrôle efficace.

Les fonctionnaires chargés du contrôle ne sont pas des agents de police mais ont les mêmes droits et sont en contact avec la banque centrale de données. Ils peuvent également ouvrir une procédure d'infraction lorsque que des irrégularités sont constatées.

Le contrôle se fait par coup de sonde, par le biais des 300 bornes de contrôle automatique et des véhicules de contrôle. Des contrôles sont également effectués dans les entreprises, particulièrement lorsque celle-ci cherchent à éluder le système. En cas d'irrégularités récurrentes, les amendes peuvent être très élevées.

Les entreprises versent le montant dû par virement. Lorsqu'une communication s'effectue entre la borne et l'OBU, le véhicule poursuit sa route. En cas d'irrégularité, le camion peut être invité à quitter l'autoroute.

We stellen, sinds het systeem van wegbeprijzing, een frequenter gebruik van spoorvervoer met containers vast. Het aantal vrachtwagens, dat minder belastend is voor het milieu, neemt eveneens toe. De milieuorganisaties vreesden dat door het systeem de vrachtwagens de autosnelwegen zouden verlaten en de regionale wegen zouden gebruiken. Daarom zijn een aantal regionale wegen tot het systeem van de wegbeprijzing uitgebreid en krijgen de Länder een deel van de opbrengsten.

Tot besluit, stelt spreekster vast dat het nuttig is lessen te trekken uit het Duitse systeem vooraleer men in andere landen overgaat tot het invoeren van een systeem van wegbeprijzing. Er is alvast een politiek draagvlak voor nodig, alsook een maatschappelijk draagvlak, waarbij de bevolking het project gunstig gezind is. In Duitsland heeft men ervoor geopteerd, via een aanbestedingsprocedure, met één enkele beheersorganisatie te werken, wat de zaak praktisch vergemakkelijkt.

VRAGEN EN BESCHOUWINGEN

De heer Jean-Claude Defossé, lid van de commissie voor de Grensoverschrijdende samenwerking, vraagt wat de kostprijs is van een OBU voor de transportfirma's. Hij zou ook willen weten of er andere Europese Staten het OBU-systeem gebruiken, zodat dezelfde methode kan overgenomen worden en men overgaat tot een standaardisering van het systeem.

De heer Michel Lebrun, lid van de commissie voor de Financiën en Mobiliteit, vraagt enige duiding bij het financiële plaatje van de operatie, en het terugvloeien van de opbrengsten naar de Länder.

De heer Willem Draps, voorzitter van de commissie voor de Financiën en de Mobiliteit, kondigt een werkbezoek aan van de commissie van het Benelux Parlement naar Keulen om de operationele aspecten van het systeem te bestuderen, en een mobiele controle aldaar bij te wonen.

De heer Jan Roegiers wijst op de twee parameters aan de hand waarvan de heffing wordt berekend, nl. de grootte van de assen en de uitstoot. Hij vraagt zich af waarom de congestiegraad,

Depuis l'instauration du système de péage routier, on observe un recours accru aux conteneurs transportés par train. Les camions moins polluants sont également plus nombreux. Les organisations de protection de l'environnement craignaient que le système ait pour effet de transférer le flux de camions vers les routes régionales. C'est la raison pour laquelle le système du péage a été étendu à un certain nombre de routes régionales et qu'une partie des recettes est versées aux Länder.

En conclusion, l'oratrice indique qu'il est souhaitable que les pays qui envisagent de procéder à l'instauration d'un système de péage tirent les enseignements du système allemand. Il faut en tout état de cause disposer à cet effet d'une assise politique et sociale et la population doit être favorable au projet. En Allemagne, il a été décidé de travailler — sur la base d'une procédure d'adjudication — avec une seule organisation de gestion, ce qui, sur le plan pratique, facilite les choses.

QUESTIONS ET OBSERVATIONS

M. Jean-Claude Defossé, membre de la commission de la Coopération transfrontalière, demande ce que coûte un OBU à la société de transport. Il souhaite savoir si d'autres États européens utilisent le système OBU, de sorte que le même système pourrait être mis en oeuvre et que celui-ci pourrait être standardisé.

M. Michel Lebrun, membre de la commission des Finances et de la Mobilité, demande des précisions sur le coût financier de l'opération et sur la ristourne des recettes aux Länder.

M. Willem Draps, président de la commission des Finances et de la Mobilité, annonce l'organisation d'une visite de travail de la commission du Parlement Benelux à Cologne pour y étudier les aspects opérationnels du système et assister sur place à un contrôle mobile.

M. Jan Roegiers souligne les deux paramètres sur la base desquels se calcule la taxe de, à savoir les essieux et les émissions. Il se demande pourquoi le degré de congestion, le lieu et l'heure

de plaats en het tijdstip waarop wordt gereden, ook niet worden opgenomen als parameters om de heffing te berekenen. Wordt dit overwogen?

De heer Paul Peters, lid van de commissie voor de Duurzame Ontwikkeling (Territoriaalgebonden aangelegenheden) merkt op dat het Amerikaanse GPS-systeem momenteel wordt gebruikt. Wat zal er gebeuren als Europa zijn eigen systeem hanteert?

ANTWOORDEN

Mevrouw Buss antwoordt dat de installatiekost voor de OBU circa 250 euro kost. Dit is een degressieve kostprijs, afhankelijk van het aantal OBU's dat geïnstalleerd wordt. In Duitsland is, na aanbesteding, geopteerd voor een consortium van Deutsche Telecom, Daimler Benz en een Franse firma die leverancier is van de OBU. Elke vrachtwagen van meer dan 12 ton moet ermee uitgerust worden, al rijdt hij maar één keer in Duitsland. Bepaalde vrachtwagens zijn hier reeds vanaf de fabricage mee uitgerust. Er bestaan ook systemen die men aan de voorruit kan plaatsen.

Slowakije heeft het systeem ook ingevoerd, maar via een aanbesteding is voor een andere leverancier geopteerd. Dit systeem bouwt voort op het zelfde principe als het Duitse toestel. De interoperabiliteit bestaat nog niet onder de Europese lidstaten. In Zwitserland gebruikt men een satellietstelsel waarbij men kan herkennen dat de vrachtwagen zich op het wegennet bevindt. In de andere Europese Staten is er nog geen land dat het satellietstelsel gebruikt. Oostenrijk gebruikt een systeem van korte golven, dat compatibel is met het Duitse systeem. De communicatie verloopt er via registratiepalen op bruggen die de boodschap doorzenden naar een centraal systeem. Het satellietstelsel in Duitsland laat toe dat men het aantal registratiepalen kan beperken.

Mevrouw Buss wijst erop dat Duitsland, voor het beheer van het systeem van rekeningrijden, voor een termijn van 12 jaar een contract heeft gesloten met de onderneming die het systeem beheert. Deze onderneming krijgt hiervoor een bepaalde vergoeding, waarbij rekening wordt gehouden met de organisatiekosten, de vaste kosten, de kosten

ne sont pas eux aussi pris en considération comme paramètre pour le calcul de la taxe. La possibilité de le faire est-elle envisagée?

M. Paul Peters, membre de la commission du Développement durable (matières territoriales), fait observer que l'on utilise actuellement le système GPS américain. Qu'en sera-t-il lorsque le l'Europe utilisera son propre système?

RÉPONSES

Mme Buss répond que le coût de l'installation de l'Unité embarquée (OBU) est d'environ 250 euros. Le prix de revient est dégressif, en fonction du nombre d' OBU installés. Après l'adjudication, il a été opté, en Allemagne, pour un consortium réunissant Deutsche Telecom, Daimler Benz et une firme française qui fournissait les OBU. Tout camion de plus de 12 tonnes doit être équipé d'une Unité embarquée, même s'il ne circule qu'une fois en Allemagne. Certains véhicules en sont équipés dès leur sortie de l'usine. Il existe également des systèmes à poser sur le pare-brise.

La Slovaquie a également instauré le système mais a choisi un autre fournisseur par le biais d'une adjudication. Son système repose sur le même principe que l'appareil allemand. L'interopérabilité entre les États européens n'existe pas encore. La Suisse utilise un système par satellite qui permet de constater que le camion circule sur le réseau routier. Aucun autre État européen n'utilise le système par satellite. L' Autriche utilise un système fondé sur les ondes courtes qui est compatible avec le système allemand. La communication se fait au moyen de bornes d'enregistrement installées sur des ponts et qui transmettent les informations à un système central. En Allemagne, le système par satellite permet de réduire le nombre de bornes d'enregistrement.

Mme Buss souligne que l'Allemagne a conclu, pour la gestion du système de péage, un contrat pour une durée de 12 ans avec l'entreprise qui gère le système. Cette entreprise reçoit en contrepartie une indemnisation qui tient compte des frais d'organisation, des coûts fixes, du coût des prestations, des intérêts et des investissements réalisés.

voor geleverde prestaties, de interest en de gedane investeringen. De terugbetaling verloopt over de bedoelde termijn van 12 jaar op equivalente basis en vervolgens is er een verlenging van het contract mogelijk jaar per jaar. *Mevrouw Buss* zal de informatie bezorgen over de opbrengsten die naar de exploitant gaan en de opbrengsten die de Länder ten goede komen.

Mevrouw Buss verklaart dat het agentschap in Keulen instaat voor de controles. Het zou interessant zijn de werkwijze van de exploitant nader te bekijken. De delegatie die een werkbezoek aan Keulen zal brengen, zal een mobiele controle kunnen bijwonen.

Mevrouw Buss erkent dat het Duitse systeem zich momenteel beperkt tot twee parameters, nl. de grootte van de assen en de uitstoot van de vrachtwagens. Het systeem zou inderdaad kunnen worden uitgebreid tot andere parameters in functie van de plaats en ogenblik waarop de vrachtwagens zich op de autoweg bevinden.

Mevrouw Buss verklaart dat het satellietstelsel ook met Galileo zal kunnen werken. Dit was een basisoptie. Na verloop van tijd zullen misschien wel aanpassingen moeten worden ingevoerd.

UITEENZETTING OVER DE PLANNEN BETREFFENDE HET REKENINGRIJDEN IN HET WAALSE GEWEST

De heer Sépulchre, adviseur bij de minister van Begroting van het Waalse Gewest, geeft volgende toelichting:

met de regionalisering heeft de Federale Staat de vaste kosten met betrekking tot het autobezit naar de Gewesten overgeheveld, zoals de verkeersbelasting en de belasting in verkeerstelling. Dit zijn vaste kosten onafhankelijk van het gebruik van het voertuig. Anderzijds zijn er de variabele kosten, waarbij men meer betaalt naarmate men meer de wagen gebruikt, zoals de accijnzen op brandstoffen, de btw op brandstoffen, onderhoud, enz... Dit is een federale materie.

Le remboursement est effectué au cours de la période de 12 ans sur une base équivalente; le contrat peut ensuite être prolongé d'année en année. *Mme Buss* communiquera les informations concernant les recettes allouées à l'exploitant d'une part et aux Länder d'autre part.

Mme Buss précise que c'est l'agence à Cologne qui assure les contrôles. Il serait intéressant d'étudier de plus près la manière de travailler de l'exploitant. La délégation qui effectuera une visite de travail à Cologne pourra assister à un contrôle mobile.

Mme Buss reconnaît que le système allemand se limite actuellement à deux paramètres, à savoir la taille des essieux et les émissions des camions. Il pourrait être élargi à d'autres paramètres en fonction du moment où les camions circulent sur l'autoroute.

Mme Buss indique que le système par satellite pourra également fonctionner avec Galileo. Il s'agissait d'une option de base. À l'avenir il se pourrait que des aménagements soient opérés.

EXPOSÉ SUR LE PROJET RELATIF À UNE VIGNETTE ROUTIÈRE EN RÉGION WALLONNE

M. Sépulchre, conseiller au cabinet du ministre du Budget de la Région Wallonne, apporte les précisions suivantes:

dans le cadre de la régionalisation, l'État fédéral a transféré aux Régions les frais fixes afférents à la possession d'un véhicule, comme la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation. Il s'agit de frais fixes qui sont indépendants de l'usage qui est fait du véhicule. Il y a par ailleurs aussi les frais variables, c'est-à-dire ceux que l'on paye selon que l'on utilise plus ou moins fréquemment la voiture, tels les accises et la TVA sur les carburants, l'entretien, etc. C'est là une matière fédérale.

Het Waalse Gewest kan enkel beroep doen uit middelen van de verkeersbelasting en belasting in verkeerstelling.

Bij het aantreden van de nieuwe Waalse regering in 2009 werden drie doelstellingen voor ogen gehouden, nl. de leefmilieudimensie van de fiscaliteit met betrekking tot de voertuigen, de financiering van de infrastructuur en een fiscaal pakket gestoeld op twee pijlers, nl. de vaste belastingen verbonden aan het bezit van een voertuig en belastingen die rekening houden met de ecologische dimensie. De Waalse regering verbindt er zich toe de verkeersbelasting en de belasting in verkeerstelling te laten afhangen van het verbruik en de vervuiling, dus van een aantal variabele criteria.

Elke regio moet rekening houden met Artikel 42 van het Wetboek Inkomstenbelasting dat opcentiemen voorziet voor de gemeenten. Dit is een belangrijke inkomst voor de lokale besturen (10 % op de verkeersbelasting). Artikel 42 WIB is bovendien federale wetgeving en wijzigingen die men voorneemt, zullen rekening moeten houden met de bekommernissen van de gemeenten. Het Waals Gewest moet hierbij neutraliteit waarborgen voor de lokale besturen, waarbij men de inkomsten voor de lokale besturen niet kan laten dalen. Dit belet het Waalse Gewest echter niet rekening te houden met het principe “de vervuiler betaalt”. Dit is de bedoeling van de tweede pijler, en dit brengt ons tot het principe om de lasten van een wagen te verbinden aan het gebruik van de wagen. Dit kan ofwel, op basis van de duur van het gebruik van het wegennet, ofwel, op basis van de afstand die wordt afgelegd. Terwijl het Duitse systeem zich baseert op de afgelegde afstand, beoogt het Waalse Gewest zich eerder te concentreren op de duur van het gebruik (in overeenstemming met Europese regelgeving). De financiële last wordt verbonden aan het gebruik van het wegennet. Dus, het principe “de gebruiker betaalt” wordt toegepast.

De Waalse regering wenst een last in te voeren voor lichte voertuigen die te maken heeft met de duur van het gebruik van de wegeninfrastructuur, maar onderhandelt verder op federaal niveau met de bevoegde Gewesten. Om coherent te zijn met de Belgische context, moet een gebruiksrecht worden ingevoerd volgens een gemeenschappelijk

La Région wallonne ne peut jouer que sur les recettes provenant de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation.

Lorsqu'il est entré en fonction en 2009, le gouvernement wallon a défini trois objectifs, à savoir la dimension environnementale de la fiscalité relative au véhicule, le financement de l'infrastructure et une fiscalité reposant sur deux piliers, à savoir les taxes fixes liées à la possession d'un véhicule et les taxes qui tiennent compte de la dimension écologique. Le gouvernement wallon s'engage à faire dépendre la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation de l'utilisation et de la pollution, c'est-à-dire donc d'un certain nombre de critères variables.

Chaque région doit tenir compte de l'article 42 du Code des impôts sur le revenu qui prévoit des centimes additionnels au bénéfice des communes. Il s'agit d'une source importante de recettes pour les administrations locales (10 % de la taxe de circulation). L'article 42 CIB relève en outre de la législation fédérale et les modifications que l'on se propose d'instaurer devront tenir compte des préoccupations des communes. La Région wallonne doit garantir à cet égard la neutralité pour les administrations locales dont on ne peut pas réduire les recettes. Cela n'empêche toutefois pas la Région wallonne de tenir compte du principe du “pollueur payeur”. Telle est la finalité du deuxième pilier et cela nous amène au principe qui consiste à faire dépendre les charges afférentes à une voiture de l'utilisation qui en est faite. Cela peut se faire sur la base de la durée de l'utilisation du réseau routier ou encore sur la base de la distance parcourue. Là où le système allemand est fondé sur la distance parcourue, la Région wallonne souhaite davantage mettre l'accent sur la durée de l'utilisation (conformément à la législation européenne). La charge financière est fonction de l'utilisation du réseau routier. C'est donc l'application du principe de “l'utilisateur payeur”.

Le gouvernement wallon souhaite instaurer pour les véhicules légers une charge qui soit fonction de la durée de l'utilisation de l'infrastructure routière mais elle continue à négocier au niveau fédéral avec les Régions compétentes. Par souci de cohérence avec le contexte belge, il faut instaurer un droit d'usage selon un système communautaire

systeem, dat de richtlijn betreffende de interoperabiliteit tussen de systemen naleeft. Er moet dus een antwoord komen op de vraag of elk Gewest afzonderlijk op zijn grondgebied zal instaan voor de inning, de berekening en controle van de belasting, dan wel of er een interregionale structuur komt die analoog is aan het systeem van sanering van de benzinstations. Het gebruiksrecht moet absoluut neutraal blijven en de principes van het vrij personenverkeer respecteren. Men kan desgevallend moduleren met betrekking tot de duur van het gebruiksrecht. Het heeft bijvoorbeeld geen zin aan een niet-ingezetene de betaling van het gebruiksrecht voor 1 jaar te vragen.

De heer Willame, directeur van de Directie "beheer van het Wegverkeer" van het Waals Gewest, geeft de volgende, meer technische, aanvulling:

een regeling kan uitgewerkt worden op twee niveaus: voor de zware voertuigen (van meer dan 3,5 ton) en voor de lichte voertuigen. Voor zware vrachtwagens wordt een wegbeprijzing beoogd op basis van de afstand (via OBU's). Voor de lichte voertuigen zou een systeem beoogd worden dat een gebruiksrecht aanrekent voor een bepaalde termijn. Er wordt gedacht aan een virtueel vignet dat overeenstemt met het *e-ticket*. De gebruiker zal zijn nummerplaat moeten invoeren in een gegevensbank vóór hij het wegennet gebruikt. Dit kan gebeuren via het internet, met de GSM, via partnerships met banken. Voor lichte en zware voertuigen zou hetzelfde controlesysteem gelden.

VRAGEN EN BESCHOUWINGEN

*De heer Michel Lebrun, lid van de commissie voor de Financiën en de Mobiliteit, vraagt enige duiding bij de invoering van het systeem van wegbeprijzing en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. De uitbreiding van dit systeem tot de personenwagens ligt toch iets moeilijker. In Nederland leeft deze gevoeligheid eveneens. De formule van een *e-ticket* is, aldus de heer Lebrun, een soepele formule. Hij vraagt of men dit systeem enkel overweegt voor de autosnelwegen, dan wel ook voor de regionale en gemeentelijke wegen. En, zo dit het geval zou zijn, in welke mate zal de verrekening dan kunnen plaatsvinden ten voordele*

qui respecte la directive relative à l'interopérabilité entre eux les systèmes. Il faut donc apporter une réponse à la question de savoir si chaque région va assurer sur son territoire la perception, le calcul et le contrôle de l'impôt ou si l'on va créer une structure interrégionale analogue au système d'assainissement des stations d'essence. Le droit d'usage doit absolument rester neutre et respecter les principes de la libre circulation des personnes. Le cas échéant, la durée du droit d'usage pourra faire l'objet d'une modulation. En effet, demander à un non-résident de payer le droit d'usage pour une durée d'un an n'aurait guère de sens.

M. Willame fournit un complément d'information, plus technique:

une réglementation peut être arrêtée à deux niveaux: pour les véhicules lourds (de plus de 3,5 tonnes) et pour les véhicules légers. Pour les véhicules lourds, l'on tendrait vers un péage routier sur la base de la distance (par le biais d'OBU). Concernant les véhicules légers, on pourrait envisager un système où un droit d'usage serait appliqué pour un délai déterminé. L'on songe à une vignette virtuelle correspondant au *e-ticket*. L'utilisateur devra introduire son numéro de plaque dans une banque de données avant d'utiliser le réseau routier. Cela pourra se faire par l'Internet ou au moyen d'un GSM, dans le cadre d'un partenariat avec les banques. Le système de contrôle serait le même pour les véhicules lourds et les véhicules légers.

QUESTIONS ET OBSERVATIONS

*M. Michel Lebrun, membre de la commission des Finances et de la Mobilité, demande des précisions sur l'instauration du système de péage routier et la protection de la vie privée. L'extension de ce système aux voitures particulières est quelque peu plus complexe. Aux Pays-Bas aussi, la question se pose dans les mêmes termes. Pour M. Lebrun, la formule du *e-ticket* paraît souple. Il demande si l'on envisage de n'appliquer ce système que pour les autoroutes ou si l'on compte également l'appliquer aux routes régionales et communales. Dans cette dernière hypothèse, dans quelle mesure l'imputation pourra-t-elle être opéré en faveur des*

van de betrokken gemeente, die ook zijn wegen-
netwerk dient te onderhouden.

De heer Jan Roegiers vraagt of het Waalse Ge-
west opteert voor een soort “vlaktaks” of een heffing
die noch met de plaats of het moment waarop het
voertuig rijdt rekening houdt, noch met de uitstoot.

*De heer Jean-Claude Defossé, lid van de com-
missie voor de Grensoverschrijdende samenwer-
king*, vraagt of een wagen van de duurste categorie
dezelfde prijs zal moeten betalen als een eenvoudig
voertuig. De heer Defossé stelt dat, door de dicht-
heid van het Belgisch wegnnet, de gebruikers hoe
dan ook van de autosnelwegen moeten gebruik
maken. Er zullen dus geen twee categorieën van
gebruikers zijn, nl. zij die heffing betalen en zij die
geen heffing betalen. Voorts vindt hij dat de voor-
genomen maatregel geen ontradend effect heeft
op de gebruikers om de personenwagen verder te
gebruiken. Of men nu 20 kilometer, dan wel 40 000
km aflegt met zijn voertuig, de heffing blijft dezelfde.
Deze heffing komt het leefmilieu dus niet ten goede.
In dit opzicht vindt hij dat het Duitse systeem, dat
een heffing per kilometer invoert, beter.

*De heer Paul Peters, lid van de commissie voor
de Duurzame Ontwikkeling (Territoriaalgebonden
aangelegenheden)*, vraagt wat de concrete
doelstelling is van dit initiatief. Voorts vraagt de
heer Roegiers of de minister van Begroting van
het Waalse Gewest nog vóór einde mei 2010 een
voorstel zal voorleggen aan de Waalse regering.

ANTWOORDEN

De heer Etienne Willame antwoordt dat het
Waalse Gewest de autosnelwegen (840 km) als
uitgangspunt nemen, evenals de parallelle ver-
keersassen (circa 1 000 km). Dit netwerk zou, in
eerste instantie, in aanmerking komen voor de
wegbeprijzing.

Op de vraag van de *heer Roegiers* antwoordt
de *heer Willame* dat het Waalse Gewest uitgaat
van twee benaderingen. Enerzijds is er het sys-
teem voor de vrachtwagens, dat geïnspireerd is
op het Duitse systeem en verschillende parame-
ters in rekening kan brengen, zoals de uitstoot, de

communes concernées qui doivent également
pouvoir entretenir leur réseau routier.

M. Jan Roegiers demande si la Région wallonne
opérerait pour une taxe de type uniforme, qui ne tient
compte ni du moment de la journée ni du lieu où
circule le véhicule, ni des émissions.

*M. Jean-Claude Defossé, membre de la com-
mission de la Coopération transfrontalière*, de-
mande si un véhicule appartenant à la catégorie
la plus onéreuse payera la même chose qu’un
véhicule ordinaire. M. Defossé estime qu’en raison
de la densité du réseau routier belge, les usagers
doivent pouvoir utiliser le réseau autoroutier. Il n’y
aura donc pas deux catégories d’usagers, ceux
qui payent une taxe et ceux qui n’en payent pas.
Il pense également que les mesures envisagées
ne sont pas de nature à dissuader les usagers à
utiliser leur véhicule personnel. La taxe sera la
même, que l’on parcourt 20 kilomètres ou 40 000
kilomètres à bord de son véhicule. Cette taxe ne
sera donc pas bénéfique pour l’environnement.
Dans ces conditions, il lui paraît que le système
allemand, à savoir une taxation par kilomètre, est
plus approprié.

*M. Paul Peters, membre de la commission du
Développement durable (matières territoriales)*, de-
mande quel est l’objectif concret de cette initiative.
Il demande également si le ministre du Budget de
la région wallonne soumettra encore une proposi-
tion au gouvernement wallon avant la fin du mois
de mai 2010.

RÉPONSES

M. Etienne Willame répond que la Région
wallonne prend comme point de départ les auto-
routes (840 km) et les axes de circulation parallèles
(environ 1 000 km). C’est ce réseau qui, dans un
premier temps, entrerait en ligne de compte pour
l’instauration du péage routier

M. Willame indique en réponse à la question
de *M. Roegiers* que la Région wallonne se fonde
sur deux approches. Il y a tout d’abord le système
applicable aux camions qui est inspiré du système
allemand et tient compte de différents paramètres
comme les émissions, les essieux, le lieu et le

assen, de plaats en het tijdstip van de verplaatsing. Anderzijds, zijn er de lichte voertuigen waarvoor het zeer moeilijk is om een systeem in te voeren dat met al deze nuances rekening kan houden. De studies lopen nog en de parameter “uitstoot” zou eventueel ook voor de lichte voertuigen kunnen opgenomen worden in het systeem. Maar het zal wellicht moeilijk zijn om hierin verder te gaan. Wanneer men voor de lichte voertuigen ook nog de parameters “plaats” en “tijdstip” van de verplaatsing in rekening zou nemen, zou men de aankoop van tickets voor 1 dag of 1 uur moeten voorzien, wat aanzienlijke kosten zou veroorzaken voor het beheerssysteem.

Op de vraag van *de heer Defossé* antwoordt *de heer Willame* dat er voor de verkeersbelasting een verschil is naargelang de klasse van de personenwagen. Voor de wegbeprijzing betalen, in de huidige stand van zaken, dure wagens en wagens van een lagere klasse hetzelfde tarief, maar het systeem zou kunnen verfijnd worden door de uitstoot als parameter te hanteren.

Op de vragen naar het doel van de maatregel en de timing van de geplande maatregelen van de Waalse regering, antwoordt *de heer Sépulchre* dat het Waalse Gewest als eerste Gewest in België het plan heeft opgevat om het ecologisch luik van de aanschaf (via een eco bonus) en het gebruik van voertuigen op de agenda te zetten. Het moduleren van een heffing volgens het aantal afgelegde kilometers is moeilijk uit te voeren. Het gebruiksrecht is een eerste stap. Minister Antoine zal een verslag voorleggen aan de Waalse regering. De Cel “Fiscaliteit” maakt ondertussen een studie over de toekomst van de heffing. De twee pijlers, in het bijzonder de verkeersbelasting en het gebruiksrecht, zijn met elkaar verbonden en de neutraliteit ten opzichte van de lokale besturen moet gehandhaafd blijven. Ondertussen vindt ook overleg plaats tussen de gewesten om een kader te definiëren van samenwerking op Belgisch niveau.

<i>De voorzitter-rapporteur,</i>	<i>De voorzitters,</i>
Willem DRAPS	Willem DRAPS Jean EIGEMAN Ine AASTED-MADSEN

moment du déplacement. D'autre part, il y a les véhicules légers pour lesquels il est très difficile d'instaurer un système qui puisse tenir compte de toutes ces nuances. Les études sont toujours en cours et le paramètre “émissions” pourrait éventuellement encore être retenu pour les véhicules légers. Mais il sera sans doute difficile d'aller au-delà. S'il fallait aussi tenir compte, pour les véhicules légers, des paramètres comme le “lieu” et le “moment”, il faudrait prévoir l'achat d'un jour ou d'une heure, ce qui aurait pour effet d'augmenter de manière substantielle le coût du système de gestion.

M. Willame précise, en réponse à la question de *M. Defossé*, qu'il existe en matière de taxe de circulation une différence selon la catégorie à laquelle appartient la voiture. Dans le cadre du péage routier, le tarif serait le même pour les véhicules onéreux et ceux qui le sont moins mais le système pourrait être affiné par l'intégration du paramètre relatif aux émissions.

M. Sépulchre répond aux questions relatives à l'objectif des mesures et de l'échéancier proposés par la Région wallonne que celle-ci est la première région de Belgique à avoir prévu d'inscrire à son ordre du jour le volet écologique relatif à l'acquisition (par le biais d'un eco bonus) et l'utilisation d'un véhicule. Il est difficile de moduler une taxe en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Le droit d'usage constitue une première étape. Le ministre Antoine soumettra un rapport gouvernement wallon. La cellule “Fiscalité” s'est entre-temps attelée à une étude sur l'avenir de la taxe. Les deux piliers, et plus particulièrement la taxe de circulation et le droit d'usage, sont liés et la neutralité à l'égard des administrations locales doit être préservée. Des concertations ont également lieu entre les régions pour définir un cadre coopération au niveau belge.

<i>Le président -rapporteur,</i>	<i>Les présidents,</i>
Willem DRAPS	Willem DRAPS Jean EIGEMAN Ine AASTED-MADSEN