

**RAADGEVENDE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUXRAAD**

---

25 april 2012

ANTWOORD

**van het Comité van ministers  
op de aanbevelingen betreffende  
de wegbeprijzing**

**(doc. 782/4 en 824/2)**

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE  
CONSULTATIF  
DE BENELUX**

---

25 avril 2012

RÉPONSE

**du Comité de ministres  
aux recommandations concernant  
le péage routier**

**(doc. 782/4 et 824/2)**

Het Comité van ministers heeft kennis genomen van de aanbevelingen inzake wegbeprijzing van uw Raad, welke werden aangenomen tijdens de plenaire vergadering van 19 juni 2010 (782/4) en 10 december 2010 (824/2).

Op 21 januari 2011 hebben de drie Belgische gewestregeringen een politiek akkoord over de krachtlijnen van de globale hervorming van de verkeersfiscaliteit goedgekeurd.

Deze hervorming heeft tot doel om een eerlijkere fiscaliteit in te stellen, het transport- en mobiliteitsstelsel te verbeteren en de milieuprestaties van het vervoersstelsel te verhogen. Sociaal verantwoorde correcties blijven daarbij mogelijk.

Daartoe willen de drie gewesten de kosten voor mobiliteit objectief doorrekenen aan burgers en bedrijven. Dat betekent concreet dat de kosten voor het gebruik van de vervoersinfrastructuur worden doorgerekend en alsmede de externe kosten (schadelijke emissies, fijn stof, geluid) die dat gebruik met zich meebrengen. Ook buitenlandse weggebruikers zullen moeten betalen in het nieuwe stelsel. De hervorming sluit daarmee aan bij de visie die Europa daaromtrent heeft uitgestippeld (o.a. de Eurovignetrichtlijn).

Het hervormingsplan kent de volgende krachtlijnen:

#### **A. Een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton**

In 2013 willen de drie gewesten een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton invoeren. De tarieven kunnen variëren in functie van afgelegde afstand, plaats, tijd en milieukeurmerken van het voertuig. De gewesten zullen de nodige afspraken maken inzake het basistarief en de minimale en maximale afwijking daarvan. De intentie is om de kilometerheffing minstens in elk gewest in te voeren op de wegen die behoren tot het Eurovignetnetwerk. Conform het intra-Belgische institutionele kader heeft elk gewest de vrijheid om, in overleg met de andere gewesten, bovenop het basisnetwerk wegen toe te voegen aan het belastbaar wegennet.

Le Comité de ministres a pris connaissance des recommandations concernant le péage routier de votre Conseil, qui ont été adoptées en séance plénière du 29 juin 2010 (782/4) et du 10 décembre 2010 (824/2).

Le 21 janvier 2011, les trois gouvernements des régions belges ont approuvé un accord politique au sujet des lignes de force d'une réforme globale de la fiscalité des transports.

Cette réforme a pour but d'instaurer une fiscalité équitable, d'améliorer le système des transports et de la mobilité et d'augmenter les performances environnementales du système de transport. Les corrections justifiées par le social ne seront pas exclues.

À cette fin, les trois régions veulent facturer de façon objective les coûts de la mobilité aux citoyens et aux entreprises. Concrètement, cela signifie que les coûts pour l'utilisation des infrastructures de transport seront facturés de même que les coûts externes (émissions nocives, particules fines, bruit) qu'entraîne cette utilisation. Les utilisateurs étrangers de la route devront également payer dans le nouveau système. Cette réforme se situe ainsi dans le prolongement de la vision que l'Europe a développée en la matière (notamment dans la Directive sur l'Eurovignette).

Le plan de réforme comprend les lignes de force suivantes:

#### **A. Une taxation au kilomètre intelligente pour les camions de plus de 3,5 tonnes**

En 2013, les régions souhaitent introduire une taxation au kilomètre intelligente pour les camions de plus de 3,5 tonnes. Les tarifs pourront varier en fonction de la distance parcourue, du lieu, du temps et des caractéristiques environnementales du véhicule. Les régions concluront les accords nécessaires en ce qui concerne le tarif de base et les dérogations minimales et maximales. L'intention est d'introduire la taxation au kilomètre dans chaque région et au moins sur le réseau Eurovignette. Dans le contexte institutionnel belge, chaque région est libre, en concertation avec les autres régions, d'ajouter des routes au réseau routier "imposable" de base.

Het systeem zal worden geoperationaliseerd via een private partner die zal instaan voor het ontwerp, de bouw, de financiering, het onderhoud en de exploitatie van het systeem via het zogenaamde DBFM-O model. Technisch zal het systeem functioneren via satellietdetectie voor de bepaling van de positie en via mobiele datacommunicatie voor de gegevensverwerking en de facturatie aan de eindgebruiker. Dit gebeurt door gebruik te maken van een elektronisch registratiesysteem (“*on-board-units*”) in de vrachtwagens. Daarnaast zal voorzien worden in een passend systeem voor niet courante gebruikers (bijvoorbeeld via tijdsgebonden gebruiksrecht of *on-board-units* in bruikleen).

### **B. Een groene verkeersfiscaliteit voor voertuigen van < 3,5 ton (met inbegrip van gebruiksrecht)**

Ook voor personenwagens willen de drie gewesten een nieuwe verkeersfiscaliteit doorvoeren. Wegens mogelijke technische schaalvoordelen zal deze hervorming gecoördineerd worden met de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. De nieuwe verkeersbelasting zal bestaan uit 2 componenten. De Belgische gebruiker zal op zijn aanslagbiljet enerzijds een vast bedrag betalen voor het gebruik van de weg via een elektronisch vignet en anderzijds een variabel bedrag voor de externe kosten die het voertuig veroorzaakt (schadelijke emissies, fijn stof, geluid).

Elke gebruiker van Belgische wegen zal het vignet betalen, zowel Belgen als buitenlanders. Buitenlanders zullen kunnen kiezen voor een vignet van kleinere tijdsduur. Het zal gaan om een *free-flow* systeem.

### **C. Internationale context**

Omdat Frankrijk ook aan een kilometerheffings-systeem voor vrachtwagens werkt zijn er tussen de Belgische gewesten en de Franse overheid op ambtelijk niveau regelmatig contacten. Qua opzet en filosofie (“*keep it simple*”) lijken beide landen dicht bij elkaar te liggen.

Le système sera mis en œuvre par l’intermédiaire d’un partenaire privé qui sera chargé de la conception, de la construction, du financement, de l’entretien et de l’exploitation sur la base d’un contrat DBFM/O. D’un point de vue technique, le système fera appel à la télédétection par satellite pour déterminer la position et à un système de communication de données mobile pour le traitement des données et la facturation à l’utilisateur final. Des systèmes d’enregistrement seront donc montés à bord des camions. Un système sera également prévu pour les utilisateurs occasionnels (par exemple, des droits d’utilisation limités dans le temps ou le prêt d’unités embarquées).

### **B. Une fiscalité écologique pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes (y compris le droit d’utilisation)**

Les trois régions comptent également introduire une fiscalité des transports pour les voitures individuelles. Pour bénéficier des éventuels avantages d’échelle techniques, cette réforme sera coordonnée avec l’introduction de la taxation au kilomètre pour les camions. La nouvelle taxe de circulation comportera deux volets. L’usager belge paiera d’une part, une somme fixe sur sa déclaration d’impôts pour l’utilisation de la route par l’intermédiaire e d’une vignette électronique et de l’autre un montant variable pour les coûts externes générés par le véhicule (émissions nocives, particules fines, bruit).

Tout usager des routes belges paiera la vignette, tant les belges que les étrangers. Les étrangers pourront opter pour une vignette d’une durée de validité moins longue. Il s’agira d’un système à flux libre.

### **C. Contexte international**

Les administrations des régions belges et des autorités françaises entretiennent des contacts réguliers puisque la France développe également un système de taxation au kilomètre pour les camions. Les deux pays sont proches en termes d’organisation et de philosophie (simplicité).

Een vertegenwoordiger van de Franse overheid neemt overigens als waarnemer deel aan het bestaande ambtelijk Benelux-overleg inzake wegbeprijzing.

Ook in Denemarken zijn er concrete plannen voor een kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 2013-2014. Na het bereiken van een akkoord over de herziening van de Eurovignetrichtlijn in de Commissie Transport van het Europees Parlement op 23 mei 2011, heeft ook Spanje te kennen gegeven een kilometerheffing voor vrachtwagens te willen invoeren vanaf 2016.

#### D. Benelux

In de regeringsverklaring van de Nederlandse regering staat dat een verschuiving van vaste lasten naar variabele lasten mogelijk is door verhoging van accijnzen op brandstoffen onder gelijktijdige en evenredige verlaging van vaste lasten. Een concrete uitwerking is hier nog niet aan gegeven. Er komt onder de huidige Nederlandse regering geen kilometerheffing.

De Luxemburgse regering heeft tot op heden geen nieuw systeem van wegbeprijzing voorzien.

De Beneluxlanden zijn, samen met Denemarken en Zweden, aangesloten bij het Eurovignetverdrag. Een bij dat verdrag aangesloten land dat een nieuw systeem van wegbeprijzing voor voertuigen vanaf 3,5 ton invoert zal uit het Eurovignetverdrag moeten stappen.

Het comité van ministers onderschrijft de stelling van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad dat het uitblijven van een akkoord tussen de Beneluxlanden geen reden kan zijn om de verschillende overheden geen eigen beleid te laten voeren.

Het Comité van ministers onderschrijft verder het belang van goede informatieuitwisseling en afstemming tussen de Beneluxlanden met betrekking tot wegbeprijzing, zowel op ambtelijk als op politiek niveau, met name ten aanzien van die aspecten die de buitenlandse gebruikers raken, die tot mobiliteitsproblemen in met name de grensstreken en/of tot onderlinge concurrentievervalsing binnen

Un représentant français participe d'ailleurs en tant qu'observateur à la concertation administrative Benelux en matière de péage routier.

Le Danemark également prévoit concrètement d'introduire une taxation au kilomètre pour les poids lourds à partir de 2013-2014. Après l'accord concernant la révision de la directive Eurovignette obtenu au sein de la commission Transport du Parlement européen le 23 mai 2011, l'Espagne a également annoncé vouloir introduire une taxation au kilomètre pour les poids lourds à partir de 2016.

#### D. Benelux

La déclaration du gouvernement néerlandais indique qu'un passage des charges fixes vers des charges variables n'est possible que par une augmentation des accises sur les carburants simultanément à une baisse équivalente des charges fixes. Aucune mise en œuvre concrète n'a encore eu lieu. Le gouvernement néerlandais actuel n'instaurera pas de taxation au kilomètre.

Le gouvernement luxembourgeois ne prévoit aucun système de péage routier pour le moment.

Les Pays du Benelux ont signé le Traité sur l'Eurovignette de même que le Danemark et la Suède. Un pays signataire de ce traité qui veut introduire un nouveau système de péage routier pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes devra dénoncer le Traité sur l'Eurovignette.

Le Comité de ministres se rallie au point de vue du Conseil interparlementaire consultatif de Benelux selon lequel l'absence d'un accord entre les pays Benelux ne peut justifier d'empêcher les différentes instances de mener une politique propre.

Le Comité de ministres souligne en outre l'importance d'un échange d'informations et d'une coordination de qualité entre les pays du Benelux en ce qui concerne la tarification routière tant au niveau administratif que politique notamment pour les aspects touchant les usagers étrangers et qui peuvent entraîner des problèmes de mobilité, notamment dans les régions frontalières, des

en/of aantasting van de logistieke positie van de Benelux zouden kunnen leiden.

Daarnaast onderstreept het Comité van ministers het belang van het voorkomen van versnippering tussen de landen voor wat betreft wegbeprijzings-systemen en bevestigt dat de betrokken Belgische regeringen bij het door hen op te zetten wegbeprijzingsysteem, uitgaan van een open architectuur waardoor ook op langere termijn andere landen kunnen aansluiten op dit platform. Dit is in lijn met de Europese interoperabiliteitsrichtlijn (2004/52/EG).

distorsions de concurrence ou nuire aux avantages logistiques du Benelux.

Le Comité de ministres souligne par ailleurs qu'il est important d'éviter les trop grandes différences entre les systèmes de péage routier des différents pays et confirme que les gouvernements belges concernés partent du principe d'une architecture ouverte à laquelle les autres pays pourront se raccorder à plus long terme en conformité avec la directive européenne sur l'interopérabilité (2004/52/CE).