

**RAADGEVENDE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUXRAAD**

28 november 2014

**De plannen om in Duitsland een tolheffing in
te voeren voor personenwagens**

VERSLAG

NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES VOOR
FINANCIËN EN MOBILITEIT EN VOOR GRENS-
OVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER LOUIS SIQUET

INHOUD

I.	Réunion du 20 octobre 2014	2
	A. Exposé de M. Ferry Smith, Manager <i>Public Affairs ANWB</i>	2
	B. Échange de vues	7
II.	Réunion du 21 novembre 2014	10
III.	Recommandation	11

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE
CONSULTATIF
DE BENELUX**

28 novembre 2014

**Le projet d'introduction d'un péage routier
pour voitures particulières en Allemagne**

RAPPORT

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS RÉUNIES DES
FINANCES ET DE LA MOBILITÉ ET DE COOPÉRA-
TION TRANSFRONTALIÈRE

PAR
M. LOUIS SIQUET

SOMMAIRE

I.	Vergadering van 20 oktober 2014	2
	A. Uiteenzettingen van de heer Ferry Smith, Manager, <i>Public Affairs ANWB</i>	2
	B. Gedachtewisseling.....	7
II.	Vergadering van 21 november 2014	10
III.	Aanbeveling	11

Uw commissie Financiën en Mobiliteit vergaderde te Brussel, samen met de commissie Grensoverschrijdende samenwerking, op 20 oktober en 21 november 2014 om er te spreken over de voorgenomen tolheffing op het federaal Duits grondgebied voor de eigenaars van personenvoertuigen. Deze Duitse plannen werden bekeken in samenhang met de ontwikkelingen op het gebied van rekeningrijden in de landen van de Benelux.

De vergadering van 20 oktober 2014, die werd voorgezeten door de heer Louis Siquet, voorzitter van de Contactgroep “Benelux – Noordrijn-Westfalen (hierna afgekort als NRW)”, werd bijgewoond door de heer Eckhard Uhlenberg, eerste ondervoorzitter van de Landtag van NRW en voorzitter van de “Parlamentariergruppe NRW-Benelux”.

Op 21 november 2014 vergaderde uw commissie over een ontwerp van aanbeveling.

I. Vergadering van 20 oktober 2014

A. Uiteenzettingen van de heer Ferry Smith, Manager Public Affairs ANWB

De heer Ferry Smith brengt een Nederlands wetsvoorstel over de kilometerprijs in herinnering, dat in 2010 is ingediend. Dit wetsvoorstel was verregaand omdat het een systeem invoerde dat betalen naar gebruik mogelijk maakte en dat zo was opgevat dat door middel van GPS per kilometer kon worden betaald voor het gebruik van de weg. Dit wetsvoorstel werd het voorwerp van een uitgebreide ANWB ledenpeiling. Het wetsvoorstel werd uiteindelijk ingetrokken. Dit had meer te maken met de toenmalige politieke samenstelling van het kabinet, want bij de consument leefde wel het gevoel dat “betalen naar gebruik” een aanvaardbare praktijk was, eerder dan de vaste belasting.

Er kwam een onderzoek om de autobelasting te verschuiven van een vaste naar een variabele inkomst, waarbij de vaste autobelastingen omlaag zouden gaan en de accijnzen naar omhoog. Uiteindelijk werd hiervan afgezien vanwege de grenseffecten. De accijnsverhoging heeft immers een grote invloed op de manier waarop de consument zich gaat gedragen. Door de hoge kostprijs van de

Votre commission des Finances et de la Mobilité s’est réunie avec le commission de la Coopération transfrontalière à Bruxelles, les 20 octobre et 21 novembre 2014, pour débattre du projet d’instauration sur le territoire de l’Allemagne fédérale d’un péage pour les propriétaires de voitures particulières. Ce projet allemand a été examiné dans le cadre des développements en matière de péage routier enregistrés dans les pays du Benelux.

La réunion du 20 octobre 2014, présidée par M. Louis Siquet, Président du groupe de contact “Benelux – Rhénanie du Nord-Westphalie (en abrégé ci-après RNW)”, s’est tenue en présence de M. Eckhard Uhlenberg, Premier vice-président du Landtag de RNW et Président du “Parlamentariergruppe NRW-Benelux”.

Le 21 novembre 2014, votre commission s’est réunie pour discuter d’une proposition de recommandation.

I. Réunion du 20 octobre 2014

A. Exposé de M. Ferry Smith, Manager Public Affairs ANWB

M. Ferry Smith se réfère à une proposition de loi néerlandaise de 2010 relative à l’instauration d’une taxe au kilomètre. Cette proposition allait très loin dans la mesure où elle permettait l’instauration d’un système de taxation fondé sur l’utilisation et conçu de manière telle qu’une taxe pouvait être perçue par le biais de la technologie GPS pour l’utilisation du réseau routier sur la base du kilométrage parcouru. Elle avait donné lieu à une large sondage parmi les membres de l’ANWB et avait fini par être rapportée. Ce retrait était essentiellement dû à la configuration politique du gouvernement de l’époque car les consommateurs avaient quant à eux le sentiment que la taxation en fonction de l’utilisation était un principe plus acceptable que celui de la taxe fixe.

Une étude avait été menée sur le glissement, en matière de taxe automobile, d’une recette fixe vers une recette variable, une formule où les taxes fixes seraient abaissées et les accises augmentées. Il a finalement été renoncé au projet en raison de ses effets frontaliers. L’augmentation des accises influe en effet considérablement sur le comportement du consommateur. Vu le prix élevé de l’essence, le

benzine zou de Nederlandse consument geneigd zijn om in België en Duitsland te tanken (het zogenaamde “benzinetoeerisme”).

Naar aanleiding van de discussie die in het Benelux Parlement in 2010 werd gevoerd, wenst de heer Ferry Smith te verwijzen naar aanbeveling nr. 824/2 die pleit voor de noodzaak om te komen tot afstemming tussen de Beneluxlanden betreffende hun eigen initiatieven van wegbeprijzing. Grensoverschrijdende samenhang is het uitgangspunt. De Benelux is immers een draaischijf voor personen- en goederenvervoer.

Landen kunnen weliswaar hun eigen beleid voeren, maar het is wel nodig aandacht te hebben voor de open architectuur waardoor op lange termijn andere partners kunnen aansluiten op het platform. Bij eventuele invoering dient men aandacht te hebben voor het vergroten van de duurzaamheid van het vervoer, voor het benutten van “win-win” situaties en schaalvoordelen en voor het vermijden van versnippering, negatieve grenseffecten en onderlinge concurrentieverstoring.

Dat de aanbeveling opriep tot overleg met alle partners van het mobiliteitsmiddenveld was eveneens waardevol, want dit is de enige garantie om tot toekomstvaste systemen te komen. De privacyvriendelijkheid, waartoe de aanbeveling uitnodigde, is zeer belangrijk voor de consument. Bij een systeem gebaseerd op plaats en tijd heeft een “on board unit”, waar gedetailleerde informatie in blijft, de voorkeur. De aanbeveling van 2010 is nog steeds zeer actueel, aldus de heer Ferry Smith.

Alle landen hebben verschillende motieven om autobelasting te heffen. Iedereen is het erover eens dat er belasting moet worden betaald. Een Staat heeft middelen nodig om de weginfrastructuur te onderhouden, veiliger te maken en, waar nodig, uit te breiden. De huidige nationale stelsels belasten de aanschaf en het bezit van auto's en het gebruik van fossiele brandstoffen (benzine, diesel). Men kan zich ernstig vragen stellen hoe toekomstvast de huidige belastingsystemen zijn. Er zijn trends, die deze inkomsten op lange(re) termijn stevig onder druk zetten.

consommateur néerlandais serait tenté de s'approvisionner en Belgique ou en Allemagne (le tourisme de l'essence).

À la lumière de la discussion menée au Parlement Benelux en 2010, M. Ferry Smith souhaite rappeler la recommandation n° 824/2 qui plaide en faveur de la nécessité d'harmoniser les initiatives des pays du Benelux dans le domaine du péage routier. La cohérence transfrontalière constitue à cet égard le point de départ. Le Benelux est en effet une plaque tournante du transport de personnes et de marchandises.

Les pays peuvent certes mener leur propre politique mais il convient d'être attentif à l'architecture ouverte qui, à long terme, permet à des partenaires d'adhérer à une plate-forme. Dans l'hypothèse de l'éventuelle instauration d'un péage, il faut tenir compte de l'accroissement de la durabilité du transport, de l'exploitation de situations de type “win-win” et des avantages d'échelle et éviter la fragmentation, les effets frontaliers néfastes et les perturbations mutuelles de la concurrence.

Il faut se féliciter de ce que la recommandation a suscité la concertation avec l'ensemble des acteurs de la mobilité car c'est la seule garantie d'arriver à mettre en place des systèmes offrant des perspectives d'avenir durables. Le respect de la vie rivée sur laquelle insistait le recommandation est très importante pour le consommateur. Dans un système fondé sur le lieu et le temps, une unité embarquée (“on board unit”) qui conserve des informations détaillées emportera la préférence. Et M. Ferry Smith de conclure que la recommandation de 2010 reste très actuelle.

Tous les pays ont des motifs différents de prélever des taxes automobiles. Chacun s'accorde à dire qu'il faut une taxe. Un État doit disposer de moyens pour entretenir l'infrastructure routière et le rendre plus sûr et l'étendre là où il le faut. Les systèmes nationaux actuels imposent l'acquisition des véhicules et la consommation de carburants fossiles (essence, gasoil). Il est permis de s'interroger très sérieusement sur la pérennité des systèmes de taxation actuels. Certaines tendances hypothèquent lourdement ces recettes à long terme.

Het aantal auto's dat rijdt op niet-fossiele energiebronnen (zoals elektriciteit) zal sterk toenemen. Op elektrische energie worden overigens nog geen accijnzen geheven. Als je de traditionele verbrandingsmotoren vervangt door elektromotoren, ontloopt de overheid een groot deel van de inkomsten om de infrastructuur te bekostigen. Auto's worden zuiniger en het autobezit wordt minder vanzelfsprekend (autodelen is in opkomst). Als de overheid haar belasting verder baseert op CO₂-uitstoot en er tegelijkertijd in slaagt deze milieuvriendelijke alternatieven ingang te doen vinden, dan zullen er minder inkomsten binnenkomen. De overheid moet dus nadenken over andere grondslagen van verkeersfiscaliteit dan aanschaf, gewicht en brandstofprijs.

Het actuele kabinetsbeleid in Nederland kan als volgt worden samengevat. Overeenkomstig het regeerakkoord van 2012 komt er geen kilometerprijs. De overheid zal vanaf 2016 deelnemen aan onderzoeken naar "betalen naar gebruik", die onder meer door ANWB zijn opgestart. Het Nationaal Energieakkoord van 2013 is het fundament hiervan.

De accijnzen op diesel en LPG en andere autobelastingen worden verhoogd met ingang van 2014. Hierdoor worden er bijna 1 miljard euro belastingen extra geïnd in Nederland, wat een nog zwaardere belastingsdruk voor de Nederlandse automobilist impliceert. Vanaf 2016 is een hervorming van het huidige belastingstelsel aangekondigd met een drievoudig doel: Een eenvoudiger stelsel, stabiele overheidsinkomsten en minder vergroening via de autobelastingen (en meer vergroening via bronbeleid).

De ANWB heeft op 8 juli 2014 de Duitse minister van Verkeer, de heer Dobrindt, aangeschreven over zijn tolplan ten aanzien van personenauto's. Wanneer een tolheffing wordt ingevoerd voor eigenaars van voertuigen die niet in Duitsland zijn ingeschreven, rijzen er vragen vanuit Europees oogpunt over het verbod van discriminatie op grond van nationaliteit. Het zou een heel ander verhaal zijn als iedereen de tolheffing zou moeten betalen.

Le nombre de véhicules fonctionnant avec des sources d'énergie non fossiles (comme l'électricité) va connaître une forte augmentation. L'énergie électrique n'est par ailleurs pas encore soumise aux accises. Si les moteurs à combustion classiques sont remplacés par des moteurs électriques, les pouvoirs publics perdront une grande partie des recettes nécessaires pour financer l'infrastructure. Les voitures seront moins gourmandes en carburant et leur possession ira moins de soi (la voiture partagée est en devenir). Si les pouvoirs publics persistent à baser leurs taxes sur les émissions de CO₂ tout en réussissant à faire adopter ces alternatives écologiques, elles engrangeront moins de recettes. Elles doivent donc envisager pour la fiscalité automobile d'autres bases que l'acquisition, le poids et le prix des carburants.

La politique actuelle du gouvernement néerlandais peut être résumée comme suit. Conformément à l'accord de gouvernement de 2012, il n'y aura pas de taxe au kilomètre. À partir de 2016, les autorités participeront à des études sur la "taxation en fonction de l'utilisation", initiées entre autres par l'ANWB. L'accord national sur l'énergie de 2013 en constitue le fondement.

Les accises sur le gasoil et le GPL et d'autres taxes automobiles sont majorées à partir de 2014. Près d'un milliard d'euros supplémentaires seront ainsi perçus aux Pays-Bas, ce qui signifie une pression fiscale plus lourde encore pour l'automobiliste néerlandais. Une réforme du système fiscal actuel est annoncée à partir de 2016, avec un triple objectif: une simplification du système, des recettes publiques stables et une écologisation moindre par le biais des taxes automobiles (et davantage d'écologisation par le biais de la politique à la source).

L'ANWB a adressé le 8 juillet 2014 un courrier au ministre allemand des Communications, M. Dobrindt, au sujet de son projet de péage pour les véhicules particuliers. Si un péage est instauré pour les propriétaires de voitures non immatriculées en Allemagne, il faut s'interroger, sous l'angle de l'Europe, sur le respect de l'interdiction de toute discrimination fondée sur la nationalité. La situation serait très différente si cette taxe s'appliquait à tous.

De ANWB heeft ook andere instanties aangeschreven, zoals het Duits Bureau voor Toerisme en het ministerie voor Economische zaken.

oorts heeft de ANWB de Nederlandse minister aangemoedigd tot actie en is de Europese Commissaris uitgenodigd om een stelling in te nemen over deze problematiek.

De heer Ferry Smith wijst op de impact van tolplannen in de grensregio's. Vooral in grensstreken doen grenzen er niet meer toe. De bakker, de kinderopvang, het ziekenhuis, de werkgever, de bekenden, het vrijetijdsevenement, de benzinepomp of de seizoenplaats voor de caravan bevinden zich in twee (of meer) landen, zonder een merkbare grens. Zo krijgt de gedachte van één Europa daadwerkelijk en dagelijks invulling. Bij tolplannen speelt de oude landsgrens weer en doemt er een belemmering op voor het vrije verkeer van personen en goederen. Dit is een belangrijke aanleiding voor het verzet van ANWB tegen het Duitse tolplan.

Dit wil niet zeggen dat het niet zinvol is om voor het gebruik van de weg te laten betalen, maar dan moet men er wel op een andere manier mee omgaan en het eventueel in een Europees kader doen, aldus de heer Ferry Smith.

Bij de overhandiging van de ANWB-petitie tegen de Duitse tolplannen — ondertekend door 43 000 Nederlanders — toonden Europarlementariërs uit Nederland, België, Luxemburg en Oostenrijk hun solidariteit. Dit laat zien dat de invoering van tol niet alleen een nationaal maar een grensoverschrijdend vraagstuk is.

Inhoudelijk draait het verzet van de ANWB tegen de voorgenomen Duitse tolheffing rond volgende punten. De maatregel is moeilijk te verenigen met het Europees antidiscriminatie beginsel (de Duitse ingezetenen worden gecompenseerd voor tol); de maatregel druist in tegen het beginsel van vrij verkeer (er wordt "entreegeld" gevraagd voor grensverkeer met een financiële impact voor de inwoners van de grensregio); er is een wanverhouding tussen de inkomsten en de uitgaven: Duitsland ontvangt 55 miljard euro extra aan autobelastingen en kiest ervoor slechts 19 miljard euro te investeren

L'ANWB s'est également adressée à d'autres instances, comme le Bureau allemand du tourisme et le ministère des Affaires économiques.

Par ailleurs, l'ANWB a encouragé le ministre néerlandais à agir et le Commissaire européen a été invité à prendre position dans ce dossier.

M. Ferry Smith souligne l'impact des projets de péage dans les régions frontalières. Dans ces régions plus particulièrement, les frontières n'ont plus guère d'importance. Qu'il s'agisse de la boulangerie, de la crèche, de la clinique, de l'employeur, des relations, de l'événement de loisir, de la station d'essence ou du lieu d'hébergement de la caravane, tous se trouvent dans deux pays (ou plus), sans frontière apparente. L'idée de l'Europe unifiée est ainsi traduite concrètement dans les faits. Dans le cas du projet de péage routier, la vieille frontière nationale resurgit et entrave la libre circulation des biens et des personnes. C'est une des raisons majeures de l'opposition de l'ANWB au projet de péage allemand.

Pour M. Ferry Smith, cela ne signifie par pour autant que faire payer pour l'utilisation de la route n'a pas de sens mais il faut appréhender la question autrement et agir éventuellement dans le cadre de l'Europe.

Lors de la remise de la pétition de l'ANWB — qui avait réuni la signature de 43 000 citoyens néerlandais — contre le projet de péage allemand, des europarlementaires néerlandais, belges, luxembourgeois et autrichiens ont témoigné leur solidarité. Cela montre que l'instauration d'un péage est un problème national mais aussi transfrontalier.

Sur le plan du contenu, l'opposition de l'ANWB contre le projet de péage allemand concerne les points suivants. La mesure est difficilement conciliable avec le principe européen de la non-discrimination (les ressortissants allemands obtiennent une compensation pour le péage); la mesure est dès lors contraire au principe de la libre circulation (un "droit d'entrée" est demandé pour le trafic frontalier, avec un impact financier pour les habitants de la région frontalière); les recettes sont disproportionnées par rapport aux dépenses: L'Allemagne percevra quelque 55 milliards de francs supplémentaires

in infrastructuur, terwijl men toch moet toegeven dat de autowegen in Duitsland een behoorlijke upgrade kunnen gebruiken. De verhouding tussen inkomsten uit benzineaccijns van buitenlandse personenauto's en kosten voor het gebruik van snelwegen is 2 op 1. De buitenlandse automobilist betaalt dus al behoorlijk. De invoeringskosten van het systeem zijn overigens onderschat en deels niet ingecalculeerd.

De mogelijke effecten van het Duitse tolsysteem zijn, aldus de heer Ferry Smith, de volgende: een afname van het forensenverkeer; een afname van de omzet van de middenstand (winkels, tankstations, luchthavens in de grensregio); een afname van het aantal uitstapjes en vakanties (de Nederlandse uitgaven zouden in Duitsland met ongeveer 1 miljard euro dalen als de tol wordt ingevoerd); een mogelijke invoering van tol in de Benelux-landen als reactie op het Duitse initiatief en mogelijk nadelige effecten op milieu- en verkeersveiligheid op onderliggende wegen, als er alleen tol zou komen op Duitse snel- en autowegen.

De visie van de ANWB op de korte termijn wordt als volgt geschetst: Als hoofdregel wordt uitgegaan van het principe van vrij verkeer, dat zo weinig mogelijk belemmeringen mag ondervinden. Bij nieuwe verbindingen met toegevoegde waarde, waarbij tol nodig is voor financiering, gelden als randvoorwaarden: de gelijke behandeling van de binnen- en buitenlandse weggebruikers, het behoud van een alternatieve tolvrije route (oudere verbinding), een eenvoudige betaalwijze (voorkeur "free flow" systeem) en het oormerken van inkomsten voor weginfrastructuur / verkeer. De inkomsten uit rekeningrijden worden in vele Europese landen immers vaak voor algemene middelen aangewend.

De visie van de ANWB op de lange termijn wordt als volgt geschetst: Voor elke reis die men maakt, moet men de juiste prijs betalen ("Elke reis de juiste prijs":) Het betalen per kilometer geeft toekomstvaste garanties. Als men de prijs per kilometer betaalt voor het gebruik van motorvoertuig en weg, is dat een geaccepteerde gewoonte in hoofde van de consument in plaats van vaste autobelastingen

sous la forme de taxes automobiles et choisit de n'investir que 19 milliards d'euros dans l'infrastructure alors qu'il faut bien convenir que les autoroutes allemandes mériteraient un upgrading substantiel. Le rapport entre les recettes des accises sur l'essence consommée par des véhicules particuliers étrangers et le coût de l'utilisation des autoroutes est de 2 à 1. L'automobiliste étranger verse donc déjà une contribution appréciable. Enfin, le coût de l'introduction du système est sous-évalué et il n'en pas été tenu compte pour partie.

Selon M. Ferry Smith, les possibles conséquences du système de péage allemand seraient: une diminution du trafic de navetteurs; une baisse du chiffre d'affaires de la classe moyenne (magasins, stations d'essence, aéroports dans la région frontalière); une baisse du nombre d'excursions et de séjours (les dépenses de Néerlandais en Allemagne accuseraient une diminution d'environ 1 milliard d'euros si la taxe était instaurée); la possible instauration d'un péage dans les pays du Benelux en réaction à l'initiative allemande; et d'éventuels effets négatifs pour l'environnement et la sécurité routière sur le réseau secondaire dans l'hypothèse de l'instauration d'un péage sur les autoroutes allemandes.

La vision de l'ANWB à court terme est la suivante: le fil rouge est constitué par le principe de la libre circulation qu'il faut entraver le moins possible. En ce qui concerne de nouvelles liaisons à valeur ajoutée, pour le financement desquelles le péage est nécessaire, les conditions connexes sont: l'égalité de traitement des usagers nationaux et étrangers, le maintien d'une route alternative sans péage (ancienne liaison), un mode de paiement simple (de préférence le système "free flow") et l'affectation des recettes à l'infrastructure routière/ la circulation. Dans les pays européens en effet, les recettes des péages servent souvent à alimenter des moyens généraux.

La vision de l'ANWB à long terme est la suivante: l'on paie le juste prix pour chaque voyage effectué. La taxe au kilomètre offre des garanties pour le futur. Le paiement du prix au kilomètre pour l'utilisation du véhicule motorisé et du réseau routier est un principe accepté par le consommateur en lieu et place des taxes touchant la possession et l'utilisation d'un véhicule. Les recettes doivent être

op het bezit en gebruik van de auto. De inkomsten moeten worden geormerkt voor weginfrastructuur/verkeer, en bij voorkeur voor mobiliteitsoplossingen. Idealiter zouden op het niveau van de Europese Unie afspraken worden gemaakt over het beleid en de (technische) uitvoering van betaalsystemen. Maar het is duidelijk dat Europese samenwerking op dit punt niet eenvoudig zal zijn en een weg van lange adem is. Een mogelijke tussenstap zou het betalen naar gebruik via brandstofaccijnzen zijn, maar dan is accijnsharmonisatie vanwege grenseffecten een belangrijke voorwaarde.

Het vrij verkeer van personen en goederen vormen de grondslag van de Benelux en de Europese Unie. *De heer Ferry Smith* sluit zijn tussenkomst af met het advies aan de Benelux-landen om, eventueel samen met de Duitse grensregio's, te kijken hoe ze de verkeersfiscaliteit gezamenlijk kunnen aanpakken. De drie landen zouden de Duitse regering ertoe kunnen bewegen om het tolplan "on hold" te zetten. De politieke instanties zouden een dialoog kunnen starten over de toekomstige betaalsystemen met een hoge mate van toekomstvastheid. In de dialoog kunnen de vertegenwoordigers van de weggebruikers en goederenvervoerorganisaties betrokken worden. Het komt erop aan alle belangen evenwichtig in de discussie te betrekken.

B. Gedachtewisseling

De heer Louis Sique bedankt de spreker voor zijn verhelderend betoog waarin de impact van tolplannen op de grensregio's zeer duidelijk is naar voor gebracht.

De heer Eckhard Uhlenberg wijst erop dat in NRW bij alle fracties van de *Landtag* ongenoegen leeft over het geplande systeem van rekeningrijden. In NRW was men verbaasd over wat in het regeerakkoord van de nieuwe federale regering was overeengekomen om een tolsysteem in te voeren. Noordrijn Westfalen heeft, in vergelijking met Beieren, een andere kijk op deze problematiek. De *Landtag* van NRW heeft over deze aangelegenheid gedebatteerd en heeft kanttekeningen geplaatst bij de haalbaarheid van de oorspronkelijke voorstellen van de minister van Verkeer. De kanttekeningen

affectées à l'infrastructure routière/la circulation, et de préférence à des solutions dans le domaine de la mobilité. Idéalement, des accords devraient être conclus au niveau de l'Union européenne à propos de la politique et de la mise en œuvre (technique) de moyens de paiement. A l'évidence toutefois, la coopération européenne sur ce point ne sera pas simple et constituera une entreprise de longue haleine. Le paiement en fonction de l'utilisation par le biais d'accises sur le carburant pourrait constituer une étape intermédiaire, auquel cas toutefois, l'harmonisation des accises en raison des effets frontaliers serait une condition importante.

La libre circulation des personnes et des marchandises constitue le fondement du Benelux et de l'Union européenne. *M. Ferry Smith* conclut son intervention en suggérant aux pays du Benelux de voir, éventuellement avec les régions frontalières allemandes, comment appréhender ensemble la fiscalité routière. Les trois pays pourraient amener le gouvernement allemand à mettre le projet de péage en suspens. Les instances politiques pourraient amorcer un dialogue sur les futurs systèmes de paiement avec un large degré de consistance pour l'avenir. Les représentants des usagers de la route et des organisations de transport de marchandises pourraient être associés au dialogue. Il s'agit de tenir compte de manière équilibrée de tous les intérêts en présence dans le cadre de la discussion.

B. Échange de vues

M. Louis Siquet remercie l'orateur pour son exposé édifiant qui a clairement présenté l'impact du projet de péage pour les régions frontalières.

M. Eckhard Uhlenberg souligne qu'en RNW, tous les groupes du *Landtag* regrettent le projet de péage. On s'est étonné en RNW du passage de l'accord de gouvernement du nouveau gouvernement fédéral relatif à l'instauration d'un système de péage. La RNW a de cette question une vision différente de celle de la Bavière. Le *Landtag* de RNW a débattu de la question et a formulé des observations concernant la faisabilité des propositions initiales du ministre des Communications. Ces observations concernent la compatibilité avec la réglementation européenne et les conséquences

betreffen de verenigbaarheid met de Europese reglementering en de nadelige gevolgen voor het verkeer in de grensstreek. De voorgenomen tolheffing zal ongetwijfeld gevolgen hebben voor NRW dat als Land de grootste bevolkingsdichtheid kent in Duitsland en een grensregio is. De bezwaren vanuit NRW hebben ertoe geleid dat een overleg met de federale Duitse regering is aangevat. De start van de regeling zal er niet komen tegen 1 januari 2016. Als datum wordt nu 2018 naar voren geschoven. Er is nog veel stof voor discussie met de centrale regering. Voorts stelt de heer Eckhard Uhlenberg dat de hele discussie de financiering van de wegeninfrastructuur centraal stelt. Deze financiering wordt binnen het huidige budgettaire kader steeds moeilijker. De vertegenwoordigers van de grensregio hebben over de wegentol een standpunt ingenomen tegen de tolplannen. Er moet een financieel systeem worden opgezet dat de inwoners van de grensregio, die hun wagen werkelijk nodig hebben, niet benadeelt, en dat in een compensatie voorziet. Tot slot pleit spreker voor een systeem dat Europees is, zodat er geen discriminatie is.

De heer Louis Siquet, neemt akte van de nieuwe vooropgestelde datum voor inwerkingtreding van de geplande tolheffing en wijst erop dat uit nieuwe ontwikkelingen blijkt dat de geplande tol voor buitenlandse automobilisten enkel op snelwegen en rijkswegen zou worden geheven. De tolheffing zal weliswaar op alle wegen formeel worden ingevoerd, maar op secundaire wegen zal deze tol niet worden geheven. Tevens verwijst de heer Siquet naar het document "des nouvelles voies pour une meilleure qualité de vie dans la Grande Région". Zie : http://www.cpi-ipr.com/fr/Conf_Mobilite/.

De heer Marcel Oberweis meent dat de voorgenomen tolheffing vanuit Europees oogpunt moeilijk te rechtvaardigen is. De voorgenomen tolheffing treft de bewoners van de grensregio's. De tijd van de oude landsgrenzen is voorbij. De heer Oberweis pleit voor overleg om ervoor te zorgen dat door het invoeren van het rekeningrijden geen nieuwe grenzen worden opgeworpen. Het Europees investeringsplan, dat door de nieuw aangetreden Europese Commissie wordt voorgesteld, zal 315 miljard euro ter beschikking stellen voor extra investeringen de komende drie jaar. Een deel hiervan zou kunnen worden ingezet voor de financiering van wegeninfrastructuur.

néfastes pour le trafic dans la région frontalière. Le projet de péage aura incontestablement des conséquences pour la RNW dont la densité de population en tant que Land est la plus forte d'Allemagne et qui est en outre une région frontalière. Les objections de la RNW ont débouché sur l'amorce d'une concertation avec le gouvernement fédéral d'Allemagne. La mesure n'entrera pas en application le 1er janvier 2016. La date de 2018 est à présent avancée. Il reste une importante matière à discussion avec le gouvernement central. M. Eckhard Uhlenberg précise que, dans toute la discussion, le financement de l'infrastructure routière occupe une place centrale. Ce financement est de plus en plus difficile dans le cadre budgétaire actuel. Les représentants de la région frontalière ont pris position contre le projet de péage. Il faut mettre en place un système financier qui ne pénalise pas les habitants de la région frontalière qui ont vraiment besoin de leur véhicule et qui prévoit une compensation. Enfin, l'orateur plaide pour un système européen afin d'éviter toute discrimination.

M. Louis Siquet prend acte de la nouvelle date avancée pour l'entrée en vigueur du péage envisagé et souligne qu'il ressort de nouveaux développements que le péage projeté pour les automobilistes étrangers ne s'appliquerait que sur les autoroutes et sur les routes nationales. Le péage sera certes instauré formellement sur toutes les voies mais ne sera pas perçu pour les routes secondaires. M. Siquet se réfère également au document "des nouvelles voies pour une meilleure qualité de vie dans la Grande Région". Voir: http://www.cpi-ipr.com/fr/Conf_Mobilite/.

M. Marcel Oberweis estime que le péage est difficilement justifiable sous l'angle de l'Europe. Le péage envisagé toucherait les habitants des régions frontalières. L'époque des vieilles frontières nationales est révolue. M. Oberweis préconise une concertation pour faire en sorte que le péage ne crée pas de nouvelles frontières. Le plan européen d'investissement présenté par la nouvelle Commission européenne mettra 315 milliards d'euros à disposition pour des investissements supplémentaires au cours des trois prochaines années. Une partie de cet argent pourrait être affecté au financement de l'infrastructure routière.

De heer Willem Draps merkt op dat in Duitsland de wegbeprijzing vanaf 2005 wordt toegepast op vrachtwagens vanaf 12 ton. In België zijn de gewesten op 21 januari 2011 tot een politiek akkoord gekomen om de verkeersfiscaliteit te hervormen en die in een eerste beweging toe te passen op de vrachtwagens. De heer Draps vraagt wat de stand van zaken in Nederland is.

Mevrouw Veerle Wouters wijst erop op dat het voormelde politieke akkoord, naast de invoering (vanaf 2016) van een kilometerheffing voor vrachtwagens, de invoering van een wegvignet voor lichte voertuigen vooropstelt. Dit is een gewestelijke bevoegdheid. Er is een samenwerkingsakkoord en het Vlaams regeerakkoord wenst, wat personenwagens betreft, op termijn tot een kilometerheffing komen, maar dit moet wel gebeuren in overleg met de andere Staten. We evolueren het best tot één systeem, maar we kunnen andere Staten of regio's niet beletten of verbieden een (eigen) systeem in te voeren. *Mevrouw Wouters* vraagt welke stappen Luxemburg eventueel zal nemen.

Mevrouw Maya Detiège stelt dat we erover moeten waken dat, in het licht van het vrij verkeer in Europa, het grensverkeer goed blijft functioneren. Een tolheffing heeft in grensstreken een invloed op het alledaagse leven. In grensstreken heeft tolheffing niet alleen zijn impact op de grensarbeid maar ook, bijvoorbeeld, op de kinderopvang in de crèches en het toerisme. Het Benelux Parlement moet het signaal meegeven dat de voorgenomen Duitse maatregel voor de buurlanden op het alledaagse leven zijn impact heeft.

De heer Ferry Smith beklemtoont dat een land of regio kan investeren in een systeem van rekeningrijden, maar zich hiermee ook vastzet voor meerdere jaren. De afschrijftermijn van dergelijke investering varieert tussen 15 à 30 jaar. Als een regio of land afzonderlijk een eigen systeem invoert, wordt de kans op een Europees systeem substantieel kleiner. De heer Smith erkent de noodzaak van inkomsten om de infrastructuur in stand te houden en te verbeteren, maar pleit dan voor een gemeenschappelijke aanpak en een inter-operationeel systeem. Landen die afzonderlijk overgaan tot het invoeren van een eigen systeem, zetten zich vast voor tientallen jaren. Wat de vraag met betrekking

M. Willem Draps fait observer qu'en Allemagne, le péage s'applique depuis 2005 aux camions à partir de 12 tonnes. En Belgique, les Régions ont, le 21 janvier 2011, conclu un accord politique en vue de la réforme de la fiscalité automobile qui s'appliquerait dans un premier temps aux camions. *M. Draps* demande quel est l'état de la situation dans ce dossier.

Mme Veerle Wouters souligne que l'accord politique qui vient d'être évoqué prévoit, outre l'instauration d'une taxe au kilomètre pour les camions (à partir de 2016), l'instauration d'une vignette pour les véhicules légers. Il s'agit d'une compétence régionale. Il existe un accord de coopération et, en ce qui concerne les véhicules particuliers, l'accord de gouvernement flamand souhaite en arriver à terme à une taxe au kilomètre mais la décision devra être prise en concertation avec les autres États. Il vaut mieux évoluer vers un système unique mais on ne peut pas empêcher ni interdire à d'autres États ou Régions d'instaurer leur propre système. *Mme Wouters* demande quelles démarches le Luxembourg entreprendra éventuellement.

Mme Maya Detiège estime qu'il faut préserver le bon fonctionnement du trafic frontalier à la lumière du principe de la libre circulation en Europe. Dans les régions frontalières, un péage influencerait sur le travail frontalier mais aussi, par exemple, sur l'accueil des enfants dans les crèches et sur le tourisme. Le Parlement Benelux doit donner un signal pour indiquer que la mesure projetée par l'Allemagne aurait un impact sur la vie au quotidien dans les pays voisins.

M. Ferry Smith souligne qu'un pays ou une région peut investir dans un système de péage mais s'engage ainsi pour plusieurs années. Le délai d'amortissement d'un tel investissement varie de 15 à 30 ans. Si une région ou un pays instaure seul son propre système, la possibilité qu'un système européen voie le jour se réduit sensiblement. *M. Smith* admet que des recettes sont nécessaires pour maintenir et améliorer l'infrastructure mais plaide alors pour une approche commune et pour la mise en place d'un système inter-opérationnel. Les pays qui instaurent individuellement leur propre système s'engagent pour des décennies. En ce qui concerne la question relative au système néerlandais

tot het Nederlandse systeem voor vrachtwagens betreft, wordt erop gewezen dat er in Nederland geen belasting geldt voor de aanschaf van een vrachtwagen, terwijl voor personenwagens een hoge aanschafbelasting en Btw-tarief geldt. Het eurovignet is het Europees systeem waarbij dat “*level playing field*” in stand wordt gehouden. Als men hierin zou ingrijpen, moet men ook oog hebben voor de economische en concurrentiële effecten.

II. Vergadering van 21 november 2014

De commissie voor Financiën en Mobiliteit vergaderde op 21 november 2014 te Brussel om het ontwerp van aanbeveling te bespreken dat op 20 oktober 2014 werd ingediend door de heer Louis Siquet, voorzitter van de Contactgroep “Benelux – Noordrijn-Westfalen”.

Amendementen op het ontwerp van aanbeveling werden ingediend door de heer Jef Van den Bergh en de dames Sabine Vermeulen en Veerle Wouters.

Tijdens de gedachtewisseling zijn de leden het erover eens dat volgende elementen in de aanbeveling kunnen worden opgenomen.

— De verenigbaarheid van de voorgestelde Duitse tolheffing met de algemene beginselen van het EU-verdrag en de in dat verdrag vervatte regel die elke discriminatie op grond van nationaliteit verbiedt;

— Men dient rekening te houden met elementen van de aanbeveling van het Beneluxparlement van 2010;

— Het politieke akkoord van 2010 tussen de Gewesten in België, dat, naast de invoering (vanaf 2016) van een kilometerheffing voor vrachtwagens, de invoering van een wegvignet voor lichte voertuigen vooropstelt, is een relevant uitgangspunt in de discussie.

— Tevens dient men voor ogen te houden dat de regeerakkoorden op het niveau van de Gewesten in België aspecten bevatten op het gebied van verkeersfiscaliteit, terwijl in Nederland en in het Groothertogdom Luxemburg er op dit ogenblik

dais pour les camions, il est souligné qu’il n’y a pas aux Pays-Bas de taxe sur l’acquisition d’un camion alors que les véhicules particuliers sont soumis à une taxe élevée à l’achat et à un taux de TVA important. L’eurovignette est le système européen dans le cadre duquel est maintenu un “*level playing field*”. Si l’on intervenait à ce niveau, il faudrait tenir compte aussi des effets sur la concurrence et la compétitivité.

II. Réunion du 21 novembre 2014

La commission des Finances et de la Mobilité s’est réunie le 21 novembre 2014 à Bruxelles pour examiner la proposition de recommandation déposée le 20 octobre 2014 par M. Louis Siquet, président du Groupe de Contact “Benelux – Rhénanie du Nord - Westphalie”.

Des amendements à la proposition ont été présentés par M. Jef Van den Bergh et Mmes Sabine Vermeulen et Veerle Wouters.

Au cours de l’échange de vues, les membres ont convenu que les éléments ci-après pouvaient être insérés dans la recommandation.

— La compatibilité du péage allemand projeté avec les principes généraux du Traité UE et la règle contenue dans ce dernier qui interdit toute discrimination sur la base de la nationalité;

— Il convient de tenir compte d’éléments de la recommandation du Parlement Benelux de 2010;

— L’accord politique intervenu en 2010 entre les Régions de Belgique qui prévoit, outre l’instauration (à partir de 2016) d’une taxe au kilomètre pour les camions, l’instauration d’une vignette routière pour les véhicules légers, constitue un point de départ pertinent de la discussion.

— De même, il faut garder à l’esprit que les accords de gouvernement au niveau des Régions de Belgique comprennent des aspects liées à la fiscalité automobile alors qu’aux Pays-Bas et au Grand-Duché de Luxembourg, il n’existe actuel-

geen plannen bestaan met betrekking tot het invoeren van een systeem van rekeningrijden.

— Het verzoek aan de regeringen om aan te dringen bij de Duitse regering op de noodzaak van dialoog en een overlegde aanpak van de fiscale hervorming waarbij de grensoverschrijdende samenhang als belangrijk aandachtspunt wordt meegenomen, is een belangrijk element.

— De aanbeveling dient zich niet te beperken tot een verzoek aan de regeringen om het Benelux Parlement in te lichten over de geboekte vooruitgang en de nieuwe ontwikkelingen. Het Benelux-parlement moet ook een krachtig signaal geven aan de regeringen en hen verzoeken te handelen.

Na erover te hebben beraadslaagd, heeft uw commissie op 21 november 2014 eenparig volgende tekst aangenomen.

III. Aanbeveling

Voorstel van aanbeveling betreffende de voorgenomen tolheffing op het federaal Duits grondgebied voor de eigenaars van personen-voertuigen

De Raad,

verwijzend naar

— *de hoorzitting van 20 oktober 2014 betreffende de plannen om in Duitsland een tolheffing in te voeren voor de personenwagens;*

— *de aanbeveling van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad van 15 december 2010;*

gelet op

— *het openbaar debat dat de jongste maanden over de voor- en nadelen van zo'n systeem wordt gevoerd;*

— *de blijvende onzekerheid of zo'n tol verenigbaar is met de algemene beginselen van het EU-verdrag en de in dat verdrag vervatte regel die elke discriminatie op grond van nationaliteit verbiedt;*

lement pas de projets d'instauration d'un système de péage.

— La demande faite aux gouvernements d'insister auprès du gouvernement allemand sur la nécessité d'un dialogue et d'une approche concertée de la réforme fiscale, dans le cadre desquels la cohérence transfrontalière serait une priorité essentielle, constitue un élément important.

— La recommandation ne doit pas se limiter à une demande aux gouvernements d'informer le Parlement Benelux des avancées enregistrées et des nouveaux développements. Le Parlement Benelux doit aussi donner un signal fort aux gouvernements et les inviter à agir.

— Après en avoir délibéré, votre commission a adopté le texte ci-après à l'unanimité le 21 novembre 2014.

III. Recommandation

Proposition de recommandation relative au projet d'instauration, sur le territoire fédéral allemand, d'un péage routier pour les propriétaires de véhicules particuliers

Le Conseil,

se référant à

— *l'audition du 20 octobre 2014 concernant le projet d'instauration en Allemagne d'un péage routier pour les véhicules particuliers;*

— *la recommandation du Conseil Interparlementaire Consultatif de Benelux du 15 décembre 2010;*

vu

— *le débat public mené ces derniers mois au sujet des avantages et des inconvénients d'un tel système;*

— *l'incertitude existante quant à la compatibilité d'un tel péage avec les principes généraux du traité de l'UE et avec les règles de ce traité qui interdisent toute discrimination sur la base de la nationalité;*

— de plannen van de Duitse regering om het tolsysteem op de autowegen ook op de rijkswegen toe te passen, met ingang van 1 januari 2016 ;

— de regeerakkoorden op het niveau van de Gewesten in België aangaande verkeersfiscaliteit;

— het feit dat in Nederland en in het Groothertogdom Luxemburg er op dit ogenblik geen plannen bestaan met betrekking tot het invoeren van een systeem van rekeningrijden;

stelt vast dat

— het beprijzen van personenauto's en andere motorvoertuigen een gemeenschappelijke visie en aanpak vergt en dat het vanuit het perspectief van de EU wenselijk is dat beprijzingsinstrumenten door regeringen in nauwe afstemming met naburige overheden worden ingevoerd, zowel qua techniek als qua tarifiering;

— de Duitse tolheffing voor de automobilisten die wegens privéredenen of beroepsredenen vanuit de drie landen van de Benelux vaak naar Duitsland moeten reizen, een financiële impact met zich zou kunnen meebrengen en het bijgevolg wenselijk is de grensoverschrijdende effecten van dergelijke maatregel in rekening te nemen;

— de gewesten in België, inzonderheid het Vlaamse en Brusselse Gewest, in hun regeerakkoord hebben aangegeven om het politiek akkoord van 21 januari 2011 ter hervorming van de verkeersfiscaliteit, verder uit te voeren, waarbij naast de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, de invoering van een wegvignet voor lichte voertuigen wordt vooropgesteld;

verzoekt de regeringen in alle openheid t.a.v. de andere lidstaten te laten nagaan of de voorgestelde Duitse tolheffing verenigbaar is met de algemene beginselen van het EU-verdrag en de in dat verdrag vervatte regel die elke discriminatie op grond van nationaliteit verbiedt;

— le projet du gouvernement allemand d'également appliquer le système de péage autoroutier sur les routes nationales à dater du 1er janvier 2016;

— les accords de gouvernement en matière de fiscalité automobile au niveau des régions en Belgique;

— le fait qu'aux Pays-Bas et au Grand-Duché de Luxembourg, il n'existe actuellement pas de projets visant à instaurer un système de péage routier;

constatant que

— l'instauration d'un péage routier pour les véhicules particuliers et autres véhicules motorisés requiert une vision et une approche communes et que, sous l'angle de l'UE, il est souhaitable que les instruments de péage soient instaurés par les gouvernements en étroite concertation avec les autorités voisines, sur le plan technique comme sur celui de la tarification;

— le péage allemand pourrait avoir pour les automobilistes qui, pour des raisons d'ordre privé ou professionnel, se rendent fréquemment d'un des trois pays du Benelux en Allemagne, un impact financier et qu'il est dès lors souhaitable de prendre en considération les effets transfrontaliers d'une telle mesure;

— les régions en Belgique, en particulier les régions flamande et bruxelloise, ont indiqué dans leur accord de gouvernement leur volonté de poursuivre la mise en oeuvre de l'accord politique du 21 janvier 2011 réformant la fiscalité automobile qui prévoit, outre l'instauration d'une taxe au kilomètre, celle d'une vignette routière pour les véhicules légers;

demande aux gouvernements de faire vérifier, en toute ouverture à l'égard des autres États membres, si le péage routier envisagé par l'Allemagne est compatible avec les principes généraux du traité de l'UE et avec la règle inscrite dans ce dernier qui interdit toute discrimination sur la base de la nationalité;

verzoekt de regeringen aan te dringen bij de Duitse regering op de noodzaak van dialoog en een overlegde aanpak van de fiscale hervorming waarbij de grensoverschrijdende samenhang als belangrijk aandachtspunt wordt meegenomen;

herinnert de regeringen eraan oog te hebben voor volgende aspecten van de aanbeveling van het Beneluxparlement van 15 december 2010 die nog steeds actueel en pertinent zijn in het licht van het Duitse plan om rekeningrijden in te voeren: de noodzaak om te komen tot afstemming tussen de Beneluxlanden betreffende hun eigen initiatieven van wegbeprijzing; de noodzaak om negatieve grensoverschrijdende effecten en onderlinge concurrentievervalsingen te voorkomen; aandacht te hebben voor de informatie-uitwisseling en de open architectuur waardoor op lange termijn andere Benelux of Europese partners kunnen aansluiten op het platform en tot slot de noodzaak om het uitwerken van nieuwe systemen van wegbeprijzing te laten plaatsvinden in overleg met alle partners van het mobiliteitsmiddenveld;

verzoekt de regeringen te handelen en het Beneluxparlement in te lichten over de geboekte vooruitgang en de nieuwe ontwikkelingen.”

De rapporteur,

Louis SQUET

De voorzitters,

Willem DRAPS
Joost TAVERNE

demande aux gouvernements d'insister auprès du gouvernement allemand sur la nécessité d'un dialogue et d'une approche concertée de la réforme fiscale avec une attention particulière pour la cohésion transfrontalière;

demande aux gouvernements de porter attention aux aspects suivants de la recommandation du Parlement Benelux du 15 décembre 2010, qui sont toujours d'actualité et pertinents face aux projets allemands d'instaurer un péage routier: la nécessité d'une harmonisation entre les pays du Benelux concernant leurs propres initiatives en matière de péage routier; la nécessité d'éviter des effets transfrontaliers négatifs et des perturbations mutuelles de la concurrence; la nécessité d'être attentifs à l'échange d'informations et à l'architecture ouverte permettant à long terme à d'autres pays du Benelux ou à des partenaires européens de se joindre à la plateforme; et enfin, la nécessité d'inscrire l'élaboration de nouveaux systèmes de péage routier dans une concertation avec tous les partenaires du secteur de la mobilité;

demande aux gouvernements d'agir et d'informer le Parlement Benelux des progrès accomplis et des nouveaux développements.

Le rapporteur,

Louis SQUET

Les présidents,

Willem DRAPS
Joost TAVERNE