

**RAADGEVENDE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUXRAAD**

6 maart 2013

**De problematiek van de wegbeprijzing
(kilometerheffing, Eurovignet)
in Benelux-verband**

VERSLAG

NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES VOOR
FINANCIËN EN MOBILITEIT EN VOOR
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN,
LANDBOUW EN VISSERIJ

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER WILLEM DRAPS ⁽¹⁾

INHOUD

Blz.

I. Situering	2
II. Hoorzitting van 1 februari 2013 met de heer Laurent Demilie, vertegenwoordiger van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, de heer Hedwig Van der Borgh, vertegenwoordiger van het Vlaams Gewest en de heer Benoît Flahaut, vertegenwoordiger van het Waals Gewest.....	2

(1) Samenstelling van de commissie voor Financiën en Mobiliteit:

Voorzitter: de heer Draps.

Leden: de heren Collard, Collignon, Lebrun, Negri, Postema, Roth, Schouwenaar en Verougstraete.

Samenstelling van de commissie voor de Economische aangelegenheden, Landbouw en Visserij:

Voorzitter: de heer Bettel.

Leden: de heren Bosman, Henry, Oberweis, Reuten, Roegiers, Senesael, Van Den Bergh en mevrouw Wouters.

VAST SECRETARIAAT
VAN DE INTERPARLEMENTAIRE BENELUXRAAD
PALEIS DER NATIE — BRUSSEL

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE
CONSULTATIF
DE BENELUX**

6 mars 2013

**La problématique du péage routier (la
taxation au kilomètre, l'eurovignette) dans
le cadre du Benelux**

RAPPORT

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS RÉUNIES DES
FINANCES ET DE LA MOBILITÉ ET
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES,
DE L'AGRICULTURE ET DE LA PÊCHE

PAR
M. WILLEM DRAPS ⁽¹⁾

SOMMAIRE

Page

I. Situation.....	2
II. Audition, le 1 ^{er} février 2013, de M. Laurent Demilie, représentant du Service public fédéral Mobilité et Transports, de M. Hedwig Van der Borgh, représentant de la Région flamande et de M. Benoît Flahaut, représentant de la Région wallonne.....	2

(1) Composition de la commission des Finances et de la Mobilité:

Président: M. Draps.

Membres: MM. Collard, Collignon, Lebrun, Negri, Postema, Roth, Schouwenaar et Verougstraete.

Composition de la commission des Affaires économiques, de l'Agriculture et de la Pêche:

Président: M. Bettel.

Membres: MM. Bosman, Henry, Oberweis, Reuten, Roegiers, Senesael, Van Den Bergh et Mme Wouters.

SECRETARIAT PERMANENT
DU CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE DE BENELUX
PALAIS DE LA NATION — BRUXELLES

Dames en Heren,

Uw verenigde commissies hebben tijdens de vergadering van 1 februari 2013 deze problematiek besproken.

I. — SITUERING

Tijdens de vergadering van 26 oktober 2012 hebben uw verenigde commissies het raadzaam geacht om, gelet op de recente evolutie van de Belgische benadering inzake de problematiek van de wegbeprijzing (kilometerheffing, Eurovignet), een stand van zaken hierover te verkrijgen. Te dien einde werd beslist om een hoorzitting te organiseren.

II. — HOORZITTING VAN 1 FEBRUARI 2013 MET DE HEER LAURENT DEMILIE, VERTEGENWOORDIGER VAN DE FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER, DE HEER HEDWIG VAN DER BORGHT, VERTEGENWOORDIGER VAN HET VLAAMS GEWEST EN DE HEER BENOÎT FLAHAUT, VERTEGENWOORDIGER VAN HET WAALS GEWEST

A. Uiteenzettingen

A.1 Uiteenzetting van de heer Laurent Demilie, vertegenwoordiger van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

De heer Laurent Demille schetst het Europees wetgevend kader waarin deze problematiek gesitueerd dient te worden.

De Richtlijn 2011/76/EU van het Europees Parlement en de Raad van 27 september 2011 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (verder de Eurovignetrichtlijn), strekt ertoe om de negatieve effecten van het vervoer te verminderen.

Het gaat hier in het bijzonder over de congestieproblemen die de mobiliteit belemmeren, de luchtverontreiniging en de geluidhinder die gezondheids- en milieuschade veroorzaken.

Mesdames et Messieurs,

Vos commissions réunies ont examiné la problématique du péage routier au cours leur réunion du 1^{er} février 2013.

I. — SITUATION

Lors de la réunion du 26 octobre 2012, vos commissions réunies ont jugé opportun, compte tenu de l'évolution récente de l'approche belge concernant la problématique du péage routier (le péage kilométrique, l'eurovignette) d'obtenir un état d'avancement de ce dossier et d'organiser une audition à cet effet.

II. — AUDITION, LE 1^{ER} FÉVRIER 2013, DE M. LAURENT DEMILIE, REPRÉSENTANT DU SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL MOBILITÉ ET TRANSPORTS, DE M. HEDWIG VAN DER BORGHT, REPRÉSENTANT DE LA RÉGION FLAMANDE ET DE M. BENOÎT FLAHAUT, REPRÉSENTANT DE LA RÉGION WALLONNE

A. Exposés

A.1. Exposé de M. Laurent Demilie, représentant du Service public fédéral Mobilité et Transports

M. Laurent Demilie a esquissé le cadre législatif européen dans lequel il convient de situer cette problématique.

La directive 2011/76/UE du Parlement et du Conseil européens du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (appelée ci-après "la directive eurovignette") tend à réduire les effets négatifs du transport.

En l'occurrence, il s'agit plus particulièrement des problèmes de congestion qui entravent la mobilité, de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores qui ont des conséquences néfastes sur la santé et l'environnement.

De Eurovignet-Richtlijn 2011/76/EU legt stringente regels vast voor de manier waarop tolsystemen voor vrachtwagens ingevoerd mogen worden door de EU-lidstaten. Deze richtlijn bepaalt onder meer welke infrastructuurkosten en welke externe kosten voor milieuhinder wel en niet mogen worden doorgerekend aan de weggebruiker.

Met het oog op de verduurzaming van het vervoersbeleid werd geoordeeld dat de vervoerstarieven een betere afspiegeling moeten vormen van de kosten van de met het verkeer verband houdende luchtverontreiniging, geluidhinder, klimaatverandering en congestie, veroorzaakt door het feitelijke gebruik van alle soorten vervoer, opdat op die manier tegen de laagste economische kosten het gebruik van de infrastructuur wordt geoptimaliseerd, plaatselijke verontreiniging wordt verminderd, de congestie wordt beheerst en de klimaatverandering wordt bestreden.

Het doel van de hierziene richtlijn is om lidstaten in staat te stellen zwaar vrachtvervoer te belasten voor luchtvervuiling en geluidsoverlast. Zo wordt invulling gegeven aan het principe 'de vervuiler betaalt'.

Het toepassingsgebied van de "Eurovignet"-richtlijn werd verruimd zodat niet alleen het trans-Europees netwerk gedekt is, maar ook alle wegen die gewoonlijk een belangrijke hoeveelheid vrachtvervoer kennen.

Een belangrijk punt van de herziene richtlijn is dat een lidstaat ervoor kan kiezen tolgelden en/of gebruiksrechten uitsluitend toe te passen op voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht van minimaal 12 ton indien hij van oordeel is dat een uitbreiding tot voertuigen van minder dan 12 ton onder meer:

- als gevolg van sluipverkeer via alternatieve routes aanzienlijke ongunstige gevolgen zou hebben voor de doorstroming van het verkeer, het milieu, de geluidsniveaus, de congestie, de volksgezondheid of de verkeersveiligheid;

- administratieve kosten zou meebrengen die meer bedragen dan 30 % van de extra door die uitbreiding voortgebrachte inkomsten.

La directive 2011/76/UE relative à l'eurovignette impose des règles strictes s'agissant de la manière dont les États membres de l'UE sont autorisés à instaurer un système de péage pour les poids lourds. Cette directive détermine notamment quels coûts d'infrastructure et quels coûts externes afférents aux nuisances subies par l'environnement peuvent être reportés sur l'usager de la route.

En vue de la promotion d'une politique de transports durables, il a été jugé que les prix des transports devraient mieux refléter les coûts liés à la pollution atmosphérique due au trafic, au changement climatique et à la congestion qui résultent de l'utilisation réelle de tous les modes de transport, comme moyen d'optimiser l'utilisation des infrastructures, de réduire la pollution au niveau local, de gérer la congestion et de lutter contre le changement climatique à un coût moindre pour l'économie.

L'objectif de la directive, telle qu'elle a été revue, est de permettre aux États membres de taxer le trafic de poids lourds s'agissant de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores et de mettre ainsi en œuvre le principe du "pollueur payeur".

Le champ d'application de la "directive eurovignette" a été élargi pour couvrir le réseau trans-européen mais aussi l'ensemble des voies routières accueillant régulièrement un volume important de transport par poids lourds.

La possibilité, pour un État membre, de décider d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage uniquement aux véhicules d'un poids maximal en chargé autorisé de 12 tonnes ou plus, s'il considère qu'une extension aux véhicules d'un poids inférieur à 12 tonnes aurait notamment:

- des incidences négatives importantes sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion, la santé ou la sécurité routière en raison du détournement du trafic;

- pour conséquences des frais administratifs supérieurs à 30 % des recettes supplémentaires que cette extension auraient générées.

België en de overige Eurovignet landen hebben de Europese Commissie laten weten dat zij omwille van de administratieve kosten geen uitbreiding van de tolrechten wensten voor de vrachtwagens van 3,5 ton tot 12 ton.

Voor de berekening van de maximale in rekening te brengen geluidhinderkosten, wordt een onderscheid gemaakt tussen dag en nacht enerzijds, en tussen de voorstadswegen en de interlokale wegen anderzijds.

De lidstaten moeten de infrastructuurheffing variëren volgens de EURO-emissieklasse van het voertuig, met dien verstande dat geen enkele infrastructuurheffing meer dan 100 % hoger mag zijn dan dezelfde heffing aangerekend voor gelijkwaardige voertuigen die aan de strengste emissienormen voldoen.

In de infrastructuurheffing mag ook een variatie worden aangebracht om congestie aan te pakken, schade aan de infrastructuur te beperken en het gebruik van de desbetreffende infrastructuur te optimaliseren of de verkeersveiligheid te bevorderen, mits onder meer:

— de variatie wordt toegepast overeenkomstig het tijdstip van de dag, het soort dag of het seizoen;

— geen enkele infrastructuurheffing het maximumniveau van de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing met meer dan 175 % overschrijdt;

— de piekperioden waarin, ter beperking van de congestie, de hoogste infrastructuurheffingen worden toegepast, niet meer dan 5 uur per dag duren.

Deze variaties mogen evenwel niet bedoeld zijn om extra opbrengsten uit tolgeld te genereren.

Tsjechië heeft de tijdsgebonden variaties op zijn grondgebied ingevoerd. Frankrijk heeft het reeds toegepast op bepaalde hoofdassen. Studies hebben uitgewezen dat deze maatregelen gevolgen hebben op het gedrag van de gebruikers. Deze variaties kunnen dan ook nuttig zijn om verkeers-

A l'instar des autres États membres appliquant l'eurovignette, la Belgique a fait savoir à la Commission européenne qu'en raison des frais administratifs que générerait une telle mesure, elle ne souhaitait pas étendre la taxation aux poids lourds de 3,5 à 12 tonnes.

S'agissant des frais maximums de nuisance sonore pouvant être portés en compte, une distinction est établie entre le jour et la nuit, d'une part, et les routes préurbaines ou interlocales, d'autre part.

Les États membres sont tenus de faire varier la redevance d'infrastructure en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule, de telle manière qu'une redevance ne soit jamais supérieure à 100 % du montant de la redevance d'infrastructure perçue pour des véhicules équivalents qui respectent les normes d'émission les plus strictes.

La redevance d'infrastructure peut également faire l'objet de variations afin de réduire la congestion, de réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures et d'optimiser l'utilisation des infrastructures concernées ou de promouvoir la sécurité routière, à condition notamment:

— que la variation soit appliquée en fonction du moment de la journée, du type de jour ou de la saison;

— qu'aucune redevance ne soit supérieure à 175 % du niveau maximal de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée;

— que les périodes de pointe au cours desquelles les redevances d'infrastructure plus élevées sont perçues aux fins de réduire la congestion n'excèdent pas cinq heures par jour.

Ces variations ne sauraient toutefois avoir pour objet de générer des recettes de péage supplémentaires.

La Tchéquie a instauré sur son territoire les variations liées au temps. La France les applique déjà sur certains axes principaux. Des études ont montré que ces mesures affectent le comportement des usagers de la route. Ces variations peuvent dès lors se révéler utiles s'agissant de déplacer des

stromen te verplaatsen of om een meer evenwichtige verdeling van de verkeersdrukte gedurende de dag te bekomen.

Het feit dat deze tolgelden geen extra opbrengsten mogen genereren, bemoeilijkt evenwel de bepaling van de hoogte van het tolgeld voor de operatoren. De verplichte budgettaire neutraliteit wordt om de twee jaren nagegaan.

Inkomsten uit tol moeten onder meer worden gebruikt voor de verbetering van de weginfrastructuur. Lidstaten worden hier echter toe aangemoedigd, niet verplicht.

Projecten in het kader van deze richtlijn die minstens 3 lidstaten betreffen (MAP 2012), kunnen voor de financiering ervan beroep doen op de fondsen van het "Trans-European Network" (TEN-T).

Naar de toekomst toe wenst de Europese Commissie de methodologie voor de berekening van de infrastructuurkosten te verbeteren. Ten aanzien van de gebieden die het meest kwetsbaar zijn of het meest te lijden hebben onder de vervuiling zouden hogere tolgelden gevraagd mogen worden. Op lange termijn is het de wens van de Europese Commissie dat de lidstaten verplicht worden om de gebruikers te laten betalen. In het verlengde hiervan zou een uitbreiding van de huidige bepalingen naar de personenwagens overwogen worden.

A.2. Uiteenzetting van de heer Hedwig Van der Borght, vertegenwoordiger van het Vlaams Gewest

De heer Hedwig Van der Borght geeft een stand van zaken van het inter-regionaal project kilometerheffing en wegvignet in België.

De spreker verduidelijkt dat de drie autonome Gewesten (Vlaams, Waals en Brussel Hoofdstedelijk Gewest) in 2009 tot de conclusie zijn gekomen:

— dat de respectieve regeerakkoorden 2009 – 2014 van elk van de drie Regeringen voldoende synergiën bevatten inzake "slimme mobiliteit";

flux de circulation ou d'obtenir une répartition plus équilibrée du trafic routier tout au long de la journée.

Le fait que ces redevances ne peuvent générer de recettes supplémentaires complique toutefois la définition de leur hauteur par les opérateurs. L'application de la contrainte de neutralité budgétaire fait l'objet de contrôles bisannuels.

Les recettes générées par les redevances doivent être affectées à l'amélioration de l'infrastructure routière. Les États membres sont encouragés à œuvrer en ce sens, mais n'y sont pas contraints.

Les projets mis sur pied dans le cadre de cette directive qui concernent trois États membres au moins (MAP 2012) peuvent demander l'intervention des fonds du Réseau Transeuropéen.

La Commission européenne entend améliorer la méthodologie pour le calcul des recettes d'infrastructure. S'agissant des zones les plus vulnérables ou qui ont le plus à souffrir de la pollution, des redevances plus élevées pourraient être réclamées. A long terme, la Commission européenne souhaite contraindre les États membres à imposer une redevance aux usagers. Dans le prolongement d'une telle mesure, les dispositions actuelles pourraient être étendues aux véhicules particuliers.

A.2. Exposé de M. Hedwig Van der Borght, représentant de la Région flamande

M. Hedwig Van der Borght dresse un état des lieux du projet interrégional pour le péage kilométrique et la vignette routière en Belgique.

L'orateur indique que les trois Régions autonomes belges (la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale) sont arrivées en 2009 à la conclusion que:

— leurs accords de gouvernement respectifs conclus pour la période 2009-2014 comportent suffisamment de synergies en matière de "mobilité intelligente";

— dat een gemeenschappelijke aanpak efficiënter is en ook toelaat dat de essentiële prioriteiten van elkeen kunnen worden gerespecteerd.

Het Vlaams Gewest had voor dit project graag samengewerkt met Nederland, wat op bestuurlijk vlak oorspronkelijk ook gebeurd is, doch de Nederlandse regering Rutte I (2010 – 2012) en de nieuwe regering Rutte II (2012 -) hebben geen kilometerheffing opgenomen in hun regeerakkoord. De eerstkomende jaren zal aldus in Nederland geen kilometerheffing worden ingevoerd zodat een samenwerking met Nederland op korte termijn geen optie meer is.

Wat het overleg tussen de Gewesten in België betreft, verduidelijkt de spreker dat na een inter-gewestelijk overleg de Gewesten besloten hebben om een gezamenlijk project op te starten. Dit politiek Akkoord van 21 januari 2011 voor een hervorming van de verkeersfiscaliteit in de drie Gewesten beoogt onder meer:

— de invoering van een intelligente kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton, gebaseerd op GNSS-technologie en mobiele netwerken, en tegelijkertijd het verlaten van het Eurovignetsysteem;

— de invoering van een elektronisch wegvignet voor lichte voertuigen van minder dan 3,5 ton uit binnen- en buitenland;

— technische tests en een haalbaarheidsstudie voor de invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen. Er is evenwel nog geen beslissing genomen tot daadwerkelijke invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen.

Er werd een project-structuur opgericht om de structurele samenwerking tussen de Gewesten op het gebied van verkeersfiscaliteit in goede banen te leiden.

Een gezamenlijk politiek beslissingsorgaan (IPCP) bereidt de politieke besluitvorming voor. Alle bevoegde ministers zijn hierin vertegenwoordigd. Een gezamenlijke ambtelijke werkgroep (IACP) bereidt de inter-gewestelijke besluitvorming voor. Dit IACP is samengesteld uit vijf experten per gewest. Het gezamenlijk inter-gewestelijk Project Manage-

— qu'une approche commune présentera davantage d'efficacité et permet également que les priorités de chaque Région soient respectées.

Dans le cadre de ce projet, la Région flamande aurait aimé collaborer avec les Pays-Bas, comme elle l'avait d'ailleurs fait à l'origine sur le plan administratif. Les gouvernements néerlandais Rutte I (2010-2012) et le nouveau gouvernement Rutte II (mis en place en 2012) n'ont toutefois pas intégré la mise en place d'un péage kilométrique dans leur accord de gouvernement, de sorte qu'une coopération avec les Pays-Bas ne constitue plus, à court terme, une option.

En ce qui concerne la coopération entre les trois Régions belges, l'orateur précise qu'après une concertation interrégionale, les Régions ont décidé du lancement d'un projet commun. Cet accord politique, conclu le 21 janvier 2011, tendant à une réforme de fiscalité routière au sein des trois Régions préconise notamment:

— l'instauration d'un péage kilométrique intelligent pour les poids lourds à partir de 3,5 tonnes, basé sur la technologie GNSS et les réseaux mobiles et allant de pair avec l'abandon du système de l'eurovignette;

— l'instauration d'une vignette routière électronique pour les véhicules légers de moins de 3,5 tonnes, de l'intérieur du pays ou de l'étranger;

— l'organisation de tests techniques et d'une étude de faisabilité pour l'instauration d'un péage kilométrique pour les véhicules légers. Aucune décision n'a toutefois encore été prise s'agissant de l'instauration effective d'un tel péage.

Une structure de projet a été mise sur pied afin de mener à bonne fin la coopération structurelle entre les Régions sur le plan de la fiscalité routière.

Un organe de décision politique commun (l'IPCP), au sein duquel tous les ministres sont représentés, prépare la décision politique. Un groupe de travail administratif commun (l'IACP) prépare, quant à lui, les décisions interrégionales. Cet IACP est constitué de cinq experts par Région. Quant au Project Management Office (le PMO), il

ment Office (PMO) met een beperkt aantal experts, door de drie Gewesten aangesteld, begeleiden het operationeel project.

Op 19 en 20 juli 2012 werd de Voorlopige Architectuur door de Vlaamse, de Waalse en de Brusselse regering goedgekeurd. Deze nota dient als basis voor een consultatieronde met de verschillende maatschappelijke stakeholders, de potentiële financiers en de leveranciers, alsook de Europese en de federale autoriteiten. Op 20 en 21 december 2012 en 10 januari 2013 werd de Definitieve Architectuur door de respectieve regeringen met betrekking tot het onderdeel kilometerheffing goedgekeurd. Het onderdeel betreffende het wegvignet werd vooralsnog niet goedgekeurd maar zal binnenkort gebeuren.

De drie regeringen hebben beslist dit project uit te besteden aan een privépartner die een systeem inzake kilometerheffing zal ontwikkelen, financieren, bouwen, uitbaten en onderhouden (DBFMO-formule). Op korte termijn zal een relevante wetwijziging worden voorgelegd aan de betreffende Parlementen. Op zeer korte termijn zullen de structuren voor de structurele en de operationele samenwerking tussen de drie Gewesten worden gedefinieerd. Een proefproject met betrekking tot de personenvoertuigen wordt eveneens voorbereid. Het budget consulting voor het hele traject bedraagt ongeveer 2,1 miljoen euro. Er wordt gewerkt met een relatief beperkte inter-disciplinaire groep van consultants. Ongeveer een derde van het voorbereidende traject is inmiddels uitgevoerd.

Het is de bedoeling dat het project op 1 januari 2016 operationeel is. Het gaat hier over een project van 400 miljoen euro. De kilometerheffing en het wegvignet zouden in 2016 dan gelijktijdig worden ingevoerd.

A.3. Uiteenzetting van de heer Benoît Flahaut, vertegenwoordiger van het Waals Gewest.

De spreker verduidelijkt dat de op 19 en 20 juli 2012 door de Vlaamse, de Waalse en de Brusselse regering, goedgekeurde Voorlopige Architectuur de richting uitstippelt die de drie Gewesten wensen uit te gaan met de kilometerheffing en het wegvignet.

réunit un nombre restreint d'experts désignés par les trois Régions et accompagne le projet sur le plan opérationnel.

La note "Architecture provisoire" a été approuvée les 19 et 20 juillet 2012 par les gouvernements flamand, wallon et bruxellois. Cette note a servi de base à un tour de consultations avec les différents acteurs sur le terrain, les financiers potentiels, les fournisseurs ainsi que les autorités européennes et fédérales. L'"Architecture définitive" a été adoptée les 20 et 21 décembre 2012 et 10 janvier 2013 par les gouvernements régionaux respectifs pour ce qui concerne le péage kilométrique. Le volet concernant la vignette routière n'a pas encore été adopté mais le sera prochainement.

Les trois gouvernements ont décidé de confier ce projet à un partenaire privé qui sera chargé du développement, du financement, de l'élaboration, de l'exploitation et de l'entretien d'un système de péage kilométrique (formule DBFMO). A court terme, une modification législative sera soumise aux parlements compétents. A très court terme, le cadre pour la coopération structurelle et opérationnelle entre les trois Régions sera défini. Un projet pilote concernant les véhicules particuliers est également en préparation. Le budget de consultation pour l'ensemble du trajet s'élève à 2,1 millions d'euros environ. Le travail est effectué par un groupe interdisciplinaire relativement restreint de consultants. Un tiers du trajet préparatoire a déjà été accompli.

Ce projet devrait être opérationnel d'ici à 2016 et concerne un budget de 400 millions d'euros. Le péage kilométrique et la vignette routière devraient être instaurés simultanément.

A.3. Exposé de M. Benoît Flahaut, représentant de la Région wallonne

L'orateur indique que l'"Architecture provisoire" approuvée les 19 et 20 juillet 2012 par les gouvernements flamand, wallon et bruxellois définit l'orientation souhaitée par les trois Régions s'agissant du péage kilométrique et de la vignette routière.

Op basis van deze Voorlopige Architectuur werden consultatieronden met de belanghebbenden, de relevante markt en de Europese instellingen opgestart. De resultaten hiervan hebben geleid tot de opmaak van de Definitieve Architectuur.

De heer Flahaut geeft een overzicht van de belangrijkste opmerkingen van de belanghebbenden.

De overgrote meerderheid van de belanghebbenden stelt het project kilometerheffing en wegvignet niet fundamenteel in vraag.

Bijna alle belanghebbenden hebben tijdens de bevraging zeer duidelijk gesteld wat voor hen de belangrijke strategische aandachtspunten zijn voor de kilometerheffing en het wegvignet.

De belanghebbenden wijzen allemaal op het belang van het uitwerken van doordachte tarieven die de doelstellingen van de kilometerheffing en het wegvignet ten volle zullen realiseren, en die geen negatieve effecten zullen veroorzaken op het gebied van de competitiviteit, het milieu en de sociale aspecten.

De Voorlopige Architectuur vermeldde niet waaraan de middelen besteed worden die zullen voortvloeien uit de kilometerheffing en het wegvignet. De Gewesten zijn evenwel van plan om deze middelen te herinvesteren in de weginfrastructuur, een betere mobiliteit en maatregelen om de milieu-impact van het transport te verminderen. De belanghebbenden reikten daarvoor, elk vanuit hun eigen perspectief, mogelijke oplossingen aan.

De Voorlopige Architectuur vermeldt dat de kilometerheffing op termijn technisch uitbreidbaar moet zijn naar een systeem van kilometerheffing voor lichte voertuigen. Een aantal belanghebbenden vindt dat een vorm van kilometerheffing voor de lichte voertuigen beter zou zijn dan een wegvignet. Momenteel wordt echter niet in de invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen voorzien.

Sur la base de cette "Architecture provisoire", un tour de consultation avec les acteurs et marché concernés ainsi que les institutions européennes a été lancé. Les résultats de cette consultation ont débouché sur l'élaboration de l'"Architecture définitive".

M. Flahaut présente ensuite un aperçu des principales observations formulées par les acteurs concernés.

La majorité d'entre eux ne remet pas fondamentalement en question le projet d'instauration d'un système de péage kilométrique et de vignette routière.

La quasi-totalité des acteurs interrogés ont très clairement indiqué quels étaient les points, s'agissant des deux dossiers qui nous intéressent, qui requéraient une attention stratégique particulière.

Tous les acteurs soulignent l'importance d'une politique tarifaire intelligente afin que soient pleinement réalisés les objectifs du péage kilométrique et de la vignette routière. Ainsi, il convient d'éviter les effets négatifs sur le plan de la compétitivité, de l'environnement et de l'aspect social.

L'"Architecture provisoire" ne précisait pas l'affectation des moyens provenant du péage kilométrique et de la vignette routière. Les Régions ont toutefois l'intention de réinvestir ces moyens dans les infrastructures routières, une meilleure mobilité et des mesures tendant à réduire l'impact environnemental du transport routier. Les acteurs ont, chacun sous l'angle qui le concerne, indiqué des pistes possibles en ce sens.

L'"Architecture provisoire" précise que le péage kilométrique doit techniquement pouvoir être étendu à terme aux véhicules légers. Certains considèrent qu'une forme de péage kilométrique pour les véhicules légers serait préférable à une vignette routière. Une telle extension n'est toutefois pas prévue actuellement.

De meningen over welk wegennet belast moet worden, lopen uiteen. Sommigen pleiten voor een maximale toepassing (alle wegen), anderen enkel op hoofdassen (cf. enkel Eurovignet-netwerk).

Er werden zowel wat de kilometerheffing als het wegvignet betreft ook opmerkingen geformuleerd betreffende de vrijstelling van de kilometerheffing en de eerbiediging van het privéleven bij het gebruik van data uit de kilometerheffing.

De consultatie van de markt was erop gericht na te gaan of de wegbeprijzingsindustrie interesse had in het ontwerp, de bouw, de financiering, de uitbating en het onderhoud van het inter-gewestelijk systeem van kilometerheffing en wegvignet in België, en in het bijsturen waar nodig van de technische en financiële aspecten van de Voorlopige Architectuur.

De Gewesten hebben op 10 september 2012 een informatiedag georganiseerd voor bedrijven uit de sector van de wegbeprijzing. Deze informatiedag kon op veel belangstelling rekenen. Deze technische marktconsultatie heeft uitgewezen dat de Voorlopige Architectuur een zeer goede basis was om verder te werken tot een Definitieve Architectuur voor kilometerheffing en wegvignet. De bedrijven uit de sector wegbeprijzing hebben een aantal technische verbeteringen gesuggereerd, die nu geëvalueerd worden.

Ook de financiële marktconsultatie heeft uitgezonden dat het systeem "bankable" is, op voorwaarde dat de aard van de investeringen technologisch stabiel is en dat de banken niet geconfronteerd worden met mogelijke inter-gewestelijke discussies.

De Gewesten moeten aan het Europees rechtskader voldoen voor ze het wegvignet en de kilometerheffing kunnen invoeren. Dit betekent *in concreto* het volgende:

— voor het vrachtvervoer van meer dan 3,5 ton bestaat er een gedetailleerd Europees rechtskader;

Les opinions quant au choix du réseau routier à soumettre au péage kilométrique divergent: certains plaident en faveur d'une application maximale (l'ensemble du réseau routier), d'autres souhaitent limiter l'application au réseau principal.

Tant en ce qui concerne le péage kilométrique que la vignette routière, des observations ont encore été formulées concernant l'exemption du péage et le respect de la vie privée dans le cadre de l'utilisation de données concernant le système.

La consultation du marché tendait à vérifier si l'industrie du péage routier était intéressée par la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien d'un système interrégional de péage kilométrique et de vignette routière en Belgique, et, le cas échéant, la correction des aspects techniques et financiers de l'"Architecture provisoire".

Les Régions ont organisé, le 10 septembre 2012, une journée d'information à l'attention des entreprises du secteur du péage routier. Cette journée d'information a suscité un vif intérêt. Cette consultation technique du marché a montré que l'"Architecture provisoire" constitue une base excellente pour travailler plus avant à l'élaboration d'une architecture définitive pour le péage routier et la vignette automobile. Les entreprises du secteur du péage routier ont suggéré une série d'améliorations techniques qui sont en cours d'évaluation.

La consultation financière du marché a indiqué, elle aussi, que le système était "bankable", à la condition que la nature des investissements présente des garanties de stabilité technologique et que les banques ne soient pas confrontées à d'éventuelles discussions interrégionales.

Avant de pouvoir procéder à l'instauration du péage kilométrique et de la vignette routière, les Régions doivent satisfaire aux exigences européennes en matière de cadre juridique. Concrètement, cela signifie:

— la mise en place d'un cadre juridique européen détaillé pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes;

— de Eurovignet-Richtlijn 2011/76/EU legt stringente regels vast voor de manier waarop tolsystemen voor vrachtwagens ingevoerd mogen worden door de EU-lidstaten. Deze richtlijn bepaalt onder meer welke infrastructuurkosten en welke externe kosten voor milieuhinder wel en niet mogen worden doorgerekend aan de weggebruiker;

— voor lichte voertuigen van minder dan 3,5 ton geldt er geen equivalent Europees kader;

— voor lichte voertuigen $\leq 3,5$ ton gelden enkel de algemene Europese regels in verband met proportionaliteit en niet-discriminatie. Deze regels gelden ook voor vrachtwagens.

De spreker merkt op dat op 14 mei 2012 de Europese Commissie specifieke aanbevelingen betreffende het wegvignet heeft uitgeschreven, over de toepassing van regels rond niet-discriminatie en proportionaliteit (Mededeling van de EC, COM(2012)199).

Voor al deze aspecten heeft in november 2011, en opnieuw in juni 2012, informeel overleg plaatsgevonden met DG MOVE, het Directoraat-Generaal Transport en Mobiliteit van de Europese Commissie.

Dit informeel overleg werd gevolgd door een nieuw informeel overleg over het project kilometerheffing en wegvignet met de DG MOVE in oktober 2012. Zowel de Voorlopige Architectuurnota Kilometerheffing als de Voorlopige Architectuurnota Wegvignet werden getoetst aan de Europese wetgeving. Ten aanzien van het onderdeel over de kilometerheffing behoeft de Voorlopige Architectuur geen aanpassingen. Op aangeven van de Europese Commissie zullen de Gewesten op zeer korte termijn, een officiële notificatie aan de Europese Commissie richten over de geplande berekeningswijze van de toltarieven (bestaande uit infrastructuurkosten en de toegestane externe kosten) en de manier waarop ze geïmplementeerd worden, overeenkomstig de notificatieverplichtingen in Richtlijn 2011/76/EU.

— la directive 2011/76/UE relative à l'eurovignette impose des règles strictes s'agissant de la manière dont les systèmes de péage pour poids lourds peuvent être instaurés au sein des États membres de l'UE. Cette directive détermine notamment quelles sont les coûts d'infrastructure et les coûts externes en matière de nuisance environnementale qui peuvent ou ne peuvent pas être reportés sur l'usager de la route;

— s'agissant des véhicules légers de moins de 3,5 tonnes, il n'existe pas de cadre européen équivalent;

— s'agissant des véhicules légers $\leq 3,5$ tonnes, sont seules d'application les règles européennes générales concernant la proportionnalité et la non-discrimination. Ces règles s'appliquent également aux poids lourds.

L'orateur fait observer que la Commission européenne a édicté, le 14 mai 2012, des recommandations spécifiques concernant la vignette routière et l'application de règles en matière de non-discrimination et de proportionnalité (Communication de la CE, COM (2012) 199).

Tous ces aspects ont fait l'objet, en novembre 2011 et une nouvelle fois en juin 2012, d'une concertation informelle avec la DG MOVE, la direction générale des Transports et de la Mobilité de la Commission européenne.

Cette concertation informelle a été suivie, en octobre 2012, d'une nouvelle concertation informelle relative au projet de péage kilométrique et de vignette routière avec la DG MOVE. Tant la note sur l'"Architecture provisoire" pour le péage kilométrique que la note sur l'"Architecture provisoire" pour la vignette routière ont été confrontées à la législation européenne. S'agissant du premier volet, aucune adaptation n'est requise. Sur les indications de la Commission européenne, les Régions adresseront à très bref délai une notification officielle à la Commission européenne sur le mode de calcul prévu pour les tarifs de péage (intégrant des coûts d'infrastructure et les coûts externes autorisés) et la manière dont ils seront mis en œuvre, conformément aux obligations de notification définies par la Directive 2011/76/UE.

In de komende weken worden de consultaties en de opmaak Definitieve Architectuur gefinaliseerd.

Inmiddels werd ook besloten een inter-gewestelijk agentschap voor kilometerheffing en wegenvignet op te richten dat de gemeenschappelijke overheidstaken inzake kilometerheffing en wegenvignet op zich zal nemen (2013).

In 2013 en 2014 zal de aanbestedingsprocedure voor het aantrekken van een Single Service Provider die het systeem zal ontwerpen, bouwen, financieren, uitbaten en onderhouden worden opgestart.

Voorts wordt ook een proefproject betreffende de lichte voertuigen opgestart. De spreker benadrukt dat geen enkele regering vooralsnog beslist heeft om de regeling uit te breiden tot de personenwagens.

De spreker stipt aan dat voor de invoering van de kilometerheffing tal van wetgevende initiatieven nodig zijn. Deze starten parallel met de goedkeuring van de Definitieve Architectuur. De initiatieven zullen volgens de geijkte procedures aan de bevoegde Parlementen voorgelegd worden. De sociaal-economische organen zullen hierbij eveneens betrokken worden.

De spreker besluit dat de kilometerheffing en het wegenvignet in 2016 gelijktijdig zullen worden ingevoerd.

B. Gedachtewisseling

De heer Marc Angel wenst te vernemen wanneer de uitbreiding van de regeling naar de personenwagens verwacht mag worden.

De heer Laurent Demilie, vertegenwoordiger van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, antwoordt dat de congestieproblemen volgens de Europese Commissie enkel efficiënt kunnen worden aangepakt indien zowel het vrachtverkeer als het personenverkeer op de wegen geïsoleerd worden. Er zijn evenwel nog geen concrete plannen wat het personenverkeer betreft.

Dans les semaines à venir, les consultations relatives à et la confection de l'“Architecture définitive” seront finalisées.

Dans l'intervalle, il a également été décidé de la mise sur pied d'une agence interrégionale pour le péage kilométrique et la vignette routière, chargée des missions publiques communes en matière de péage kilométrique et de vignette routière (2013).

La procédure d'adjudication pour la désignation d'un Single Service Provider qui se chargera de la conception, de la construction, du financement, de l'exploitation et de l'entretien du système sera lancée.

Par ailleurs, un projet pilote concernant les véhicules légers sera également lancé. L'orateur insiste sur le fait qu'à ce jour, aucun gouvernement n'a pris la décision d'étendre le système aux véhicules particuliers.

Il souligne encore que l'instauration du péage kilométrique requiert de nombreuses initiatives législatives. Celles-ci seront lancées en parallèle avec l'approbation de l'“Architecture définitive”. Ces initiatives seront soumises aux parlements compétents conformément aux procédures en vigueur en la matière. Les organes socioéconomiques seront également associés au processus.

L'orateur conclut en indiquant que le péage kilométrique et la vignette routière entreront en vigueur simultanément en 2016.

B. Echange de vues

M. Marc Angel s'enquiert de l'éventuel calendrier de l'extension de la réglementation aux véhicules particuliers.

M. Laurent Demilie, représentant du Service public fédéral Mobilité et Transports, répond que, selon la Commission européenne, les problèmes de congestion ne pourront être combattus efficacement qu'à la condition que tant le trafic des poids lourds que le trafic des véhicules particuliers seront visés. Toutefois, aucun projet concret concernant les véhicules particuliers n'a encore vu le jour.

De heer Willem Draps, voorzitter van de commissie Financiën en Mobiliteit, merkt op dat voor vrachtwagens verschillende systemen in voege zijn inzake de kilometerheffing. Hij merkt op dat dit systeem zal moeten evolueren als het van toepassing zal worden op de personenwagens.

De heer Marcel Oberweis vreest dat als de heffing alleen op autosnelwegen zal gebeuren, het vrachtverkeer zal uitwijken naar de secundaire wegen. Wat is voorts het beleid ten aanzien van de vrachtwagens van 60 ton?

De heer Benoît Flahaut, vertegenwoordiger van het Waals Gewest, verduidelijkt dat vandaag enkel het Eurovignet-netwerk geïmplementeerd wordt. Dit bevat al enkele secundaire wegen. Dit netwerk zal verder worden aangevuld teneinde een verlegging van verkeersstromen te voorkomen.

De heer Hedwig Van der Borght, vertegenwoordiger van het Vlaams Gewest, merkt op dat er vooraf simulaties worden gedaan. Op basis hiervan zal het geïmplementeerde netwerk uitgebreid worden. Aangezien vrachtwagens van 60 ton niet toegelaten worden op de Belgische wegen, werd geen tarief vastgelegd.

De heer Jef Van den Bergh stipt aan dat de kilometerheffing een belangrijk instrument voor onder meer mobiliteitsmanagement zal worden. Er hangt evenwel ook een grote investeringskost aan vast.

Teneinde een verplaatsing van transporten te vermijden, ware het niet aangewezen om deze problematiek met de omliggende landen aan te pakken? Aangezien Nederland geen kilometerheffing zal invoeren, zal er geen verplaatsing van transporten ontstaan van Antwerpen naar Rotterdam? Werd dit bestudeerd?

Tot slot wenst de spreker te vernemen of de Duitse "on board units" compatibel zijn met het Belgische systeem?

De heer Hedwig Van der Borght, vertegenwoordiger van het Vlaams Gewest, antwoordt dat een investeringskost van 400 miljoen euro voor een klein land inderdaad hoog is. Er werd evenwel niet gekozen voor een gezamenlijke aanpak omdat

M. Willem Draps, président de la commission des Finances et de la Mobilité, fait observer que s'agissant du péage kilométrique appliqué aux poids lourds, plusieurs systèmes sont actuellement en vigueur. Il ajoute que ce système devra évoluer lorsqu'il sera étendu aux véhicules particuliers.

M. Marcel Oberweis exprime la crainte que la limitation du péage routier aux seules autoroutes entraînera un déplacement du trafic de poids lourds vers le réseau secondaire. Quelle est, par ailleurs, la politique mise en œuvre s'agissant des poids lourds de 60 tonnes?

M. Benoît Flahaut, représentant de la Région wallonne, précise qu'à ce jour, seul le "réseau eurovignette" est actuellement visé. Ce réseau, qui s'étend déjà à plusieurs routes secondaires, sera complété en vue d'éviter un déplacement du trafic.

M. Hedwig Van der Borght, représentant de la Région flamande, fait observer qu'il est procédé préalablement à des simulations, sur la base desquelles le réseau visé sera étendu. Par ailleurs, les poids lourds de 60 tonnes n'étant pas autorisés sur le réseau belge, aucun tarif n'a été fixé.

M. Jef Van den Bergh indique que le péage kilométrique deviendra un instrument important, notamment, de gestion de la mobilité. Sa facture en termes d'investissements sera toutefois très élevée.

Ne s'indiquerait-il pas, afin d'éviter des déplacements de trafic, de s'attaquer à ce dossier en concertation avec les pays voisins? La décision des Pays-Bas de ne pas instaurer de péage kilométrique ne risque-t-elle pas d'entraîner un déplacement des transports d'Anvers vers Rotterdam? Cette question a-t-elle été examinée?

Enfin, l'orateur s'enquiert de la compatibilité avec le système belge des on board units allemandes.

M. Hedwig Van der Borght, représentant de la Région flamande, admet qu'un coût d'investissement de 400 millions d'euros est en effet très élevé pour un petit pays. S'il n'a pas été opté pour une approche conjointe, c'est en raison du constat

vastgesteld werd dat de omringende landen eigen doelstellingen en ritmes in dit dossier hebben. Het heeft voor de drie Gewesten van België ook enige tijd geveerd om tot eenzelfde benadering te komen.

Het is inderdaad zo dat verkeersstromen zich kunnen verplaatsen. Binnen het politiek akkoord hebben de Gewesten onderling afgesproken dat er geen interregionaal verkeer verplaatst zal worden omwille van verschillende tarieven.

Twee Vlaamse studies hebben uitgewezen dat er geen opvallende verschuivingen zullen zijn van de handelsstromen. Veel hangt wel af van de gehanteerde tarieven.

In principe is het Duitse systeem niet in overeenstemming met de Europese regeling hierover. Duitsland bestudeert dit momenteel. Het Belgische systeem is daarentegen afgestemd op de Europese regelgeving.

De heer Marcel Oberweis wenst te vernemen op welke manier de betrokkenheid van de drie lidstaten begrepen moet worden teneinde aanspraak te kunnen maken op TEN-T-subsidies?

De heer Laurent Demilie, vertegenwoordiger van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, verduidelijkt dat niet uitdrukkelijk gestipuleerd wordt dat het om drie buurlanden moet gaan maar dat dit gelet op de gegeven context vanzelfsprekend is.

Voorzitter,

Xavier BETTEL

Voorzitter-rapporteur,

Willem DRAPS

que les pays voisins se sont fixés dans ce dossier des objectifs et des rythmes différents. Pour les trois Régions belges, la définition d'une approche commune a également requis un certain temps.

Quant aux flux de transport, le risque de les voir se déplacer est réel. Dans le cadre de l'accord politique conclu entre elles, les Régions ont convenu d'éviter un déplacement interrégional des transports qui serait motivé par des tarifs différenciés.

Deux études menées en Flandre ont indiqué qu'il n'y aura pas de glissements notables des flux commerciaux. Tout dépend en cette matière des tarifs pratiqués.

Enfin, le système allemand n'est pas conforme à la réglementation européenne en vigueur en la matière. Cette question est actuellement à l'étude en Allemagne. Le système belge est, quant à lui, conforme à la réglementation européenne.

M. Marcer Oberweis s'enquiert de la manière dont il convient d'entendre l'implication des trois États membres en vue d'ouvrir l'accès aux subsides TEN-T.

M. Laurent Demilie, représentant du Service public fédéral Mobilité et Transports, précise qu'il n'est pas prévu explicitement qu'il doit s'agir de trois pays voisins mais que, compte tenu du contexte, cette proximité est évidente.

Le président,

Xavier BETTEL

Le président-rapporteur,

Willem DRAPS