

**RAADGEVENDE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUXRAAD**

---

15 december 2010

AANBEVELING

**betreffende de wegbeprijzing**

*(aangenomen ter plenaire vergadering  
van 10 december 2010)*

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE  
CONSULTATIF  
DE BENELUX**

---

15 décembre 2010

RECOMMANDATION

**concernant le péage routier**

*(adoptée en séance plénière  
du 10 décembre 2010)*

De Raad,

Refererende aan de hoorzittingen van 7 mei 2010, 1 oktober 2010 en 19 november 2010 inzake wegbeprijzing;

Refererende aan de aanbevelingen van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad van 13-14 juni 2008 en van 19 juni 2010;

Gelet op de voortgaande besprekingen in België en de samenwerking tussen de Gewesten inzake wegbeprijzing, onder andere over een kilometerheffing voor vrachtwagens;

Gelet op de regeringsverklaring van de nieuwe Nederlandse regering waarin staat dat er geen kilometerheffing komt en "Verschuiving van vaste lasten naar variabele lasten mogelijk is door verhoging van accijnzen op brandstoffen onder gelijktijdige en evenredige verlaging van vaste lasten, en gelet op het feit dat het kabinet hiervoor inzet op overleg met de buurlanden en binnen de EU";

Gelet op de regeerakkoorden op het niveau van de Gewesten in België;

Gelet op de bestuursakkoorden van het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die elk hun eigen visie ontwikkelen over het doorrekenen van mobiliteitskosten;

Gelet op het feit dat de Luxemburgse regering tot op heden geen systeem van wegbeprijzing heeft voorzien en de ontwikkelingen in de buurlanden afwacht;

Gelet op het project 'eco-taxe poids lourds nationale' in Frankrijk, dat een kilometerheffing beoogt voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton op de nationale wegen, op de autosnelwegen waar nog geen tol geldt en op een deel van het lokale wegennet;

Gelet op het feit dat een aantal landen van de Europese Unie inmiddels een tol- en/of kilometerheffingsysteem toepast;

Le Conseil,

Se référant aux auditions des 7 mai 2010, 1<sup>er</sup> octobre 2010 et 19 novembre 2010 concernant le péage routier;

Se référant aux recommandations du Conseil Interparlementaire Consultatif de Benelux des 13-14 juin 2008 et 19 juin 2010;

Vu les négociations en cours en Belgique et la coopération entre les régions en matière de péage routier, notamment à propos de l'instauration d'une taxe au kilomètre pour les camions;

Vu la déclaration de gouvernement du nouveau gouvernement néerlandais indiquant qu'il n'y aura pas de taxe au kilomètre et qu'un glissement peut être opéré entre charges fixes et charges variables par une hausse des accises sur les carburants et une réduction concomitante et proportionnelle des charges fixes, et vu que le gouvernement préconise à cet égard la concertation avec les pays voisins et au sein de l'UE;

Vu les accords de gouvernement au niveau des régions en Belgique;

Vu les accords administratifs de la Région flamande, de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale, qui ont toutes leur propre approche de l'imputation des coûts de la mobilité;

Vu le fait que le gouvernement luxembourgeois n'a pas prévu jusqu'ici de système de péage routier et attend de connaître les développements en la matière dans les pays voisins;

Vu le projet 'eco-taxe poids lourds nationale' qui prévoit en France une taxe au kilomètre pour les camions à partir de 3,5 tonnes sur les routes nationales, les autoroutes sans péage et une partie du réseau routier local;

Vu qu'un certain nombre de pays de l'Union européenne appliquent un système de péage ou de taxe au kilomètre;

Gehoord hebbende de toelichting op de Richtlijnen 2004/52/EC en 1999/62/EC, alsmede de ontwerp Richtlijn welke naast infrastructurele heffingen tevens milieu- en congestieheffingen mogelijk wil maken;

Constateren dat vanuit de EU thans wordt bevorderd dat beprijzingsinstrumenten door regeringen in nauwe afstemming met naburige overheden worden ingevoerd, zowel qua techniek als qua tarifiering;

Gelet op de noodzaak van privacybeschermende maatregelen bij de invoering van wegbeprijzing;

Herhaalt en benadrukt de noodzaak om te komen tot afstemming tussen de Beneluxlanden inzake hun eigen initiatieven van wegbeprijzing;

Beklemtoont dat het ontbreken of uitblijven van een akkoord geen reden kan zijn om de verschillende overheden geen eigen beleid ter zake te laten voeren;

Benadrukt dat bij eventuele invoering van een systeem van wegbeprijzing de aandacht dient te liggen op het verhogen van de duurzaamheid van het vervoer, het benutten van win-win situaties en schaalvoordelen, het voorkomen van versnippering en negatieve grensoverschrijdende effecten en het voorkomen van onderlinge concurrentievervalsingen;

Dringt erop aan dat, indien één van de Benelux-partners initiatieven zou nemen die niet in hele grondgebied van de Benelux kunnen ingevoerd worden, men aandacht dient te hebben voor de informatie-uitwisseling en de open architectuur waardoor ook op langere termijn andere Benelux of Europese partners kunnen aansluiten op het platform.

Bevestigt dat, tijdens de uitwerking van nieuwe systemen voor wegbeprijzing, dit moet gebeuren in overleg met alle partners van het mobiliteitsmiddenveld. Hierbij moet toegankelijkheid en privacybescherming centraal staan.

Stelt vast dat, bij invoering van wegbeprijzing, in de huidige stand van zaken, het systeem van een 'wegenvignet' waarbij normaliter geen persoonsgegevens worden verwerkt als de meest privacybeschermende maatregel overkomt;

Ayant entendu les commentaires relatifs aux Directives 2004/52/CE et 1999/62/CE ainsi qu'au projet de Directive qui tend à permettre, outre des taxes infrastructurelles, des taxes environnementales et relatives à la congestion du trafic;

Constate que l'Union européenne encourage actuellement les gouvernements à mettre les instruments de péage en oeuvre en étroite concertation avec les pays voisins, sur les plans tant technique que tarifaire;

Vu la nécessité de prendre des mesures de protection de la vie privée lors de l'introduction du péage routier;

Répète et souligne la nécessité d'une harmonisation entre les pays du Benelux concernant leurs propres initiatives de l'instauration du péage routier;

Souligne que l'absence ou la non-conclusion d'un accord ne saurait constituer un motif pour empêcher les différentes autorités de mettre en oeuvre leurs propre politique;

Souligne que dans l'hypothèse de l'introduction d'un système de péage routier, il convient de veiller à augmenter la durabilité du transport, l'exploitation de situations win-win et des avantages d'échelle, la prévention de l'éparpillement et des effets transfrontaliers négatifs et la prévention de distorsions de concurrence mutuelles;

Demande instamment que si l'un des partenaires du Benelux prenait des initiatives qui ne seraient pas mises en oeuvre sur tout le territoire du Benelux, l'on soit attentif à l'échange d'informations et à l'architecture ouverte permettant aux autres partenaires du Benelux ou de l'Europe de se joindre à la plateforme à plus long terme;

Confirme que le développement de nouveaux systèmes de péages routiers doit se faire en concertation avec tous les partenaires de la mobilité. A cet égard, l'accessibilité et la protection de la vie privée doivent occuper une place centrale;

Constate qu'en cas d'introduction du péage routier, dans la situation actuelle, le système de la "vignette routière" dans le cadre duquel il n'y a normalement pas lieu de traiter de données à caractère personnel constitue la mesure qui permet le mieux de protéger la vie privée;

Stelt vast dat indien men kiest voor een vorm van wegbeprijzing door middel van gedetailleerde plaats –en tijdinformatie, een “On board unit” (OBU) waarbinnen deze gedetailleerde informatie blijft, de meeste privacygaranties biedt, door de bereikte dataminimalisatie en het lagere risico op verder gebruik van de gegevens voor andere doeleinden, bijvoorbeeld direct marketing.

Beklemtoont dat elk systeem van wegbeprijzing in de ruime zin van het woord dient getoetst te worden naar effecten op het vlak van logistiek en vervoer binnen de Benelux. Een benadering die grensoverschrijdende samenhang als uitgangspunt hanteert in plaats van de vaak sterk op nationale aspecten of beleidsthema's gerichte benadering zal depositie van Benelux als draaischijf voor logistiek en vervoer ten goede komen. Het gaat hierbij niet enkel om het niveau van voorzieningen maar ook om de gebruiksmodaliteiten en in het bijzonder het mobiliteitsbeleid en het verrekenen van de gebruikerskosten. Deze grensoverschrijdende samenhang en vooral ook de ruimtelijke aspecten van dit soort economische kernactiviteiten worden ook vertolkt in de aanbeveling 818/1 van het Benelux parlement over de samenwerking op het gebied van de ruimtelijke ordening.

Constate que s'il est opté pour une forme de péage routier fondée sur des informations détaillées en fonction du lieu et du moment, l'installation d'une "On board unit" (OBU) où seraient conservées ces informations, offre les meilleures garanties en matière de protection de la vie privée par la minimalisation des données atteinte et le faible risque d'utilisation ultérieure des données à d'autres fins, comme le marketing direct;

Souligne que tout système de péage routier au sens large du terme doit être contrôlé quant à ses conséquences sur le plan de la logistique et du transport dans le Benelux. Une approche fondée sur la cohérence transfrontalière plutôt qu'une approche souvent résolument fondée sur des aspects nationaux ou des thèmes politiques bénéficiera au Benelux en tant que plaque tournante pour la logistique et le transport. Il ne s'agit pas seulement en l'espèce du niveau d'équipements mais aussi des modalités d'utilisation et plus particulièrement de la politique de mobilité et de l'imputation des coûts d'utilisation. Cette cohérence transfrontalière et surtout aussi les aspects spatiaux de ce type d'activités économiques fondamentales se retrouvent également dans la recommandation 818/1 du Parlement Benelux relative à la coopération dans le domaine de l'aménagement du territoire.