Vlaams Parlement

770 (2015-2016) – Nr. 3
ingediend op 17 juni 2016 (2015-2016)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Dirk de Kort

over het ontwerp van decreet

houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 24 maart 2016
tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest
en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
houdende oprichting van een bemiddelende instantie
in het kader van de elektronische tolheffingssystemen
op het grondgebied van de drie gewesten

verzendcode: OPE

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:
Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:
Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Bart Somers, Emmily Talpe;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Documenten in het dossier:
770 (2015-2016) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2: Verslag van de hoorzitting

INHOUD

1. Bespreking 4
2. Stemming 6
Gebruikte afkortingen 7
Bijlagen: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 16 juni 2016 het ontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 24 maart 2016 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest houdende oprichting van een bemiddelende instantie in het kader van de elektronische tolheffingssystemen op het grondgebied van de drie gewesten (*Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 770/1).

Het ontwerp werd toegelicht door Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn. In de bespreking werden Bart Weekers, Vlaams ombudsman, en David Van Herreweghe, administrateur-generaal van de Vlaamse Belastingdienst gehoord.

De ombudsman bezorgde aan de commissieleden op voorhand een nota over de procedure voor klachten en bezwaren inzake de kilometerheffing, en een samenvatting van zijn standpunt over het ontwerp van decreet. Beide documenten zijn als bijlage opgenomen op de dossierpagina van dit verslag op www.vlaamsparlement.be.

1. Bespreking

Minister *Ben Weyts* situeert het ontwerp van decreet als een uitvoering van artikel 10 van de EETS-beschikking. Die richtlijn verplicht de lidstaten een onafhankelijke instantie op te richten voor bemiddeling tussen de tolheffende instantie, in België Viapass, en de providers en dus niet tussen de gebruikers en de providers. De bemiddelende instantie is opgericht bij samenwerkingsakkoord van 24 maart 2016. Net als Viapass zelf is het een feitelijke vereniging, dit keer van de ombudsdiensten van de drie gewesten.

Het samenwerkingsakkoord beschrijft de opdracht, de procedure bij conflicten, de waarborgen voor onafhankelijkheid en betrouwbaarheid van de dossiers, de leden van de bemiddelingsinstantie. De drie gewestparlementen zullen hun ombudspersoon aanstellen als lid van de bemiddelingsinstantie. Ze zal als college verzoening tot stand trachten te brengen tussen de dienstverleners onderling of tussen dienstverleners en Viapass. Voor de klachtenbehandeling van de eerste lijn blijft Viapass zelf instaan, de bemiddelingsinstantie is dan de tweedelijnsklachtenbehandelaar.

De Vlaamse Ombudsdienst verwacht niet dat hij voor de reguliere zaken bijkomende middelen nodig zal hebben en zal zelf de nodige wijzigingen van het Ombudsdecreet initiëren. De meest fundamentele opmerking van de Raad van State ging over de forfaitaire dossierkost van tienduizend euro, die daarop teruggebracht is tot vijfduizend euro. Om aan de boekhoudkundige kritiek van de Raad van State tegemoet te komen, zal de ombudsdienst voorts een aparte rekening openen.

Bart Weekers legt uit dat het samenwerkingsakkoord aan het Vlaams Parlement de benoeming van zijn vertegenwoordiger in de bemiddelende instantie delegeert. De ombudsmannen van Vlaanderen, het Waalse Gewest en vertegenwoordigers van de klantendienst van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hebben zich al geëngageerd om, zo de parlementen daartoe beslissen, de bemiddelende instantie te bevolken.

De ombudsman grijpt de gelegenheid aan om de parlementsleden erop te wijzen hoeveel breuklijnen samenkomen in de werkwijze die het samenwerkingsakkoord voorstelt. Dat past, volgens hem, in de toekomst waar de overheid en haar ombudsdiensten heen moeten: belasten op basis van gebruik in plaats van bezit, bemiddeling als voorafgaande conflictoplossingsmanier voor gerechtelijke procedures, samenwerking van de drie gewesten daarin, een belangrijke rol voor

een privépartner, en het onderscheid en spanningsveld tussen mobiliteit en fiscaliteit.

David Van Herreweghe legt uit dat bij de kilometerheffing het heffen van een belasting uitbesteed wordt aan een private partner, Satellic. Die heeft de infrastructuur gebouwd en houdt ze operationeel. Iedere belastingplichtige moet zelf een dienstverleningsovereenkomst afsluiten, zich dus een on-boardunit aanschaffen en die op een correcte manier in werking te stellen. Momenteel zijn er twee private spelers die de units verkopen: Satellic zelf en Axxès. Binnenkort zullen er providers bijkomen zoals Total, Telepass, Sanef. Buitenlandse firma's kunnen dat gemakkelijk omdat OBU's volgens Europa interoperabel moeten zijn.

Elk voertuig dat in aanmerking komt voor de kilometerheffing moet ofwel een OBU ofwel een vrijstelling aan boord hebben. Belastingplichtigen moeten die vrijstelling vooraf aanvragen. De Vlaamse Belastingdienst beoordeelt de aanvragen en kent de vrijstellingen toe. In Vlaanderen is de kilometerheffing een belasting, in Wallonië een retributie. VLABEL int het geld niet zelf en het wordt evenmin ingekohierd. Hij verschaft dus geen uitvoerbare titel. De private partner int met een facturatiesysteem en stort de geïnde bedragen door aan VLABEL, die ze boekt als ESR-ontvangsten in de boekhouding van het Vlaamse Gewest.

Bedrijven of burgers met een geldige dienstverleningsovereenkomst wenden zich met klachten, onder andere over facturen, in eerste instantie tot de provider. Klachten moeten ze, volgens hun contract, melden binnen de dertig dagen. Strikt juridisch vallen ze niet onder de bezwaarprocedure van de Vlaamse Codex Fiscaliteit.

Een tweede categorie zijn de burgers of bedrijven die met een vrachtwagen rijden zonder of met een incorrect werkende OBU, of die zijn facturen niet of niet correct betaalt. Die kunnen gevat worden door de mobiele ploegen of door het handhavingscentrum dat de gegevens van de vaste portieken analyseert. Zij stellen dan een proces-verbaal op met een uitnodiging tot betaling. Als dat bedrag niet betaald wordt, wordt het ingekohierd, waardoor het onder het decreet van de Vlaamse fiscaliteit valt, met een geformaliseerde bezwaarprocedure met vaststaande termijnen.

Als een burger ontevreden is over de controleurs van VLABEL op de weg of over de afhandeling van zijn vrijstellingsaanvraag, kan hij altijd een klacht indienen bij de klachtendienst van het beleidsdomein Financiën en Begroting, ondergebracht bij het departement. In tweede instantie kan hij zich richten tot de Vlaamse Ombudsdienst.

Bart Weekers geeft het voorbeeld van klachten tegen de regel die zegt dat mankementen aan de OBU's binnen de drie uur moeten worden opgelost. Dat is een basisregel en de klacht gaat dus over een beleidsoptie. Daarmee hangt ook vaak een klacht over de kwaliteit van de unit samen. Die kaart de ombudsman dan aan bij de toezichthouder Viapass. Zo er inderdaad kwaliteitsproblemen zijn – wat de ombudsman tot nog toe hoorde, wijst daar niet op – worden daar consequenties aan verbonden zoals het tijdelijk verlengen van de periode van drie uur. De ombudsman zal ook in deze aangelegenheid geïnformeerd tewerkgaan. Hij zal overleggen met de andere ombudsdiensten en samen tot een strategie komen. De gewestelijke vertegenwoordigers in Viapass moeten het gewestbelang voor ogen houden, maar tegelijk zorgen voor interfederale oplossingen.

Kortom, de eerstelijnsklachtenbehandeling en de ombudsman zijn in deze aangelegenheid gewoon Vlaams. En het is niet nodig om een samenwerkingsakkoord voor een gezamenlijke eerstelijns- en tweedelijnsklachtenbehandeling op

te zetten. Een zorgvuldige aanpak met voldoende overleg is belangrijk. De ervaring heeft geleerd dat systemen waarin een privépartner een grote rol speelt, een bijzondere aandacht van de ombudsdienst vergen. Omdat het op verschillende vlakken een nieuwe werkwijze is, mag het parlement zich aan aanbevelingen dienaangaande verwachten.

Dirk de Kort weet dat transporteurs heel wat aanmerkingen hebben op de goede werking van de OBU's. Hij hoopt dat administratie, ombudsdienst en Satellic die op een goede manier aanpakken.

2. Stemming

Het ontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 24 maart 2016 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest houdende oprichting van een bemiddelende instantie in het kader van de elektronische tolheffingssystemen op het grondgebied van de drie gewesten wordt unaniem aangenomen met 9 stemmen.

Lies JANS,
voorzitter

Dirk DE KORT,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

EETS	European Electronic Toll Service
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
OBU	on-boardunit
Sanef	Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France
VLABEL	Vlaamse Belastingdienst