



Vlaams
Parlement

ingediend op **1313** (2017-2018) – Nr. 5
5 december 2017 (2017-2018)

Verslag

namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
uitgebracht door Jan Bertels en Rik Daems

over het ontwerp van decreet

houdende bepalingen
tot begeleiding van de begroting 2018

Hoofdstuk 1. Algemeen
Hoofdstuk 7. Financiën en Begroting
Hoofdstuk 8. Inwerkingtreding

Samenstelling van de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting:

Voorzitter: Paul Van Miert.

Vaste leden:

Paul Cordy, Matthias Diependaele, Jos Lantmeeters, Lieve Maes, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Jenne De Potter, Katrien Schryvers, Koen Van den Heuvel, Peter Van Rompuy;
Willem-Frederik Schiltz, Bart Somers;
Jan Bertels, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Piet De Bruyn, Annick De Ridder, Andries Gryffroy, Peter Persyn, Axel Ronse, Kris Van Dijck;
Robrecht Bothuyne, Dirk de Kort, Ward Kennes, Katrien Partyka;
Rik Daems, Marino Keulen;
Michèle Hostekint, Güler Turan;
Wouter Vanbesien.

Documenten in het dossier:

- 1313** (2017-2018) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
 - Nr. 2 t.e.m. 4: Amendementen
- 15** (2017-2018) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

I.	Hoofdstuk 1. Algemeen	4
II.	Hoofdstuk 7. Financiën en Begroting	4
1.	Afdeling I. Gecombineerd vervoer	4
1.1.	Toelichting door Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie	4
1.2.	Stemming	5
2.	Afdeling II. Administratieve geldboetes kilometerheffing – artikel 96	5
2.1.	Toelichting door Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie	5
2.2.	Bespreking van artikel 96	6
2.2.1.	Tussenkoms van commissievoorzitter Paul Van Miert	6
2.2.2.	Tussenkoms van Joris Vandenbroucke	6
2.2.3.	Repliek van minister Bart Tommelein	6
2.2.4.	Tussenkoms van Willem-Frederik Schiltz	7
2.3.	Stemming	7
III.	Hoofdstuk 8. Inwerkingtreding	7

Op 27 november en 5 december 2017 besprak de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting de aan deze commissie toegewezen bepalingen uit het ontwerp van decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2018 (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1313/1).

Aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting werden de hoofdstukken 1. Algemeen, 7. Financiën en Begroting en 8. Inwerkingtreding toegewezen. Voor hoofdstuk 8. Inwerkingtreding betreft het uiteraard enkel de bepalingen die betrekking hebben op de bepalingen van de hoofdstukken 1 en 7.

I. Hoofdstuk 1. Algemeen

Artikel 1 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

II. Hoofdstuk 7. Financiën en Begroting

1. Afdeling I. Gecombineerd vervoer

1.1. Toelichting door Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie

Vorig jaar heeft deze commissie reeds de verkeersbelasting voor gecombineerd vervoer hervormd, stelt minister *Bart Tommelein*. Transportbedrijven kunnen een terugbetaling vragen van hun verkeersbelasting als zij aan gecombineerd vervoer doen. Een oude regeling uit de jaren negentig bleek echter zo hoogdrempelig dat geen enkele aanvraag werd ingediend.

Na overleg met de transportsector ging de complexe regeling met spooorschijven op de schop en werd een eenvoudiger systeem in functie van overslagverrichtingen geïnstalleerd. Voortaan kwam niet alleen rail-road, maar ook multimodaal vervoer via de binnenvaart of zeehavens (road-boat) in aanmerking.

Afgelopen zomer volgde een evaluatie, die positief bleek. Waar vroeger niemand gebruikmaakte van de terugbetaling, steeg het aantal aanvragen vorig jaar naar 612. Twintig procent van de voertuigen (121 vrachtwagens) genoten van een volledige terugbetaling doordat ze 220 overslagverrichtingen per jaar realiseerden. Anderen hadden recht op een gedeeltelijke terugbetaling. Een minderheid werd afgewezen omdat ze niet voldeden aan de voorwaarden. Het gemiddelde aantal overslagverrichtingen per voertuig bedroeg 102.

Om transportbedrijven nog meer te stimuleren hun vracht te vervoeren over het spoor of het water, stelt het ontwerp voor om de drempel van 220 overslagverrichtingen te verlagen naar 100. Hierdoor zullen meer vrachtwagens in aanmerking komen voor volledige terugbetaling, wat de incentive groter maakt. Niemand staat graag in de file, en met deze maatregel wordt het vervoer via de weg verminderd en krijgt tegelijkertijd het transport per spoor en over het water een duwtje in de rug.

Verder vereist de Europese richtlijn dat de overslag naar de goederentrein of binnenvaart in het dichtstbijzijnde station van overslag gebeurt. Het huidige decreet vereist dat dit overslagpunt binnen België ligt. De transportsector wijst er echter op dat het dichtstbijzijnde station soms net over de grens ligt. Voor Zuidwest-Vlaanderen betreft dit bijvoorbeeld Rijsel. Door de vereiste van overslag in België was de regeling strikt gezien niet in overeenstemming met de Europese richtlijn, en zij wordt dan ook geschrapt.

1.2. Stemming

Artikel 95 wordt aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

2. Afdeling II. Administratieve geldboetes kilometerheffing – artikel 96

2.1. Toelichting door Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie

In het kader van de handhaving van de kilometerheffing geldt sinds de invoering medio 2016 een enkel boetetarief van 1000 euro, ongeacht de inbreuk. Er wordt in de handhaving ook vooral gefocust op vrachtwagens die nog geen OBU (on-boardunit) hebben, die hun OBU proberen te manipuleren of waar de OBU regelmatig uit staat.

Het afgelopen jaar kregen de gewesten evenwel kritische opmerkingen van de Europese Commissie over die boetes. Een aantal buitenlandse transportfirma's die door de mobiele ploegen betrappt werden op zwartrijden, moesten onmiddellijk alle openstaande boetes betalen, en dit op straffe van aanhaling van de vrachtwagen. Bedragen van meerdere duizenden euro moesten dus in een keer betaald worden. De Europese Commissie trok de proportionaliteit van het Belgische boetesysteem in twijfel.

Om een inbreukprocedure te vermijden, werd in overleg getreden met de Europese Commissie, wat resulteerde in een differentiatie van de boetes naargelang de inbreuk. Vanaf 2018 zullen de drie gewesten de boetes differentiëren als volgt.

Categorie A, fraude en vervalsing, met een boete van 1000 euro, betreft inbreuken waarbij de werking of het signaal van de OBU opzettelijk wordt verstoord, of de vervalsing van de boorddocumenten die worden gescand om bijvoorbeeld de Euronorm of de massa van het voertuig vast te stellen.

Categorie B betreft het ontbreken van een OBU of dienstverleningsovereenkomst, met een boete van 800 euro. Het niet hebben van een OBU is de inbreuk die sinds de inwerkingtreding van de kilometerheffing het meest werd beboet. Het niet afsluiten van een dienstverleningsovereenkomst wordt daarmee gelijkgesteld.

Categorie C bevat de inbreuken nadat een dienstverleningsovereenkomst werd aangegaan en heeft een boete van 500 euro. Het betreft allemaal inbreuken waarbij een OBU in het voertuig aanwezig is, dus nadat een dienstverleningsovereenkomst werd afgesloten. Overtredingen zijn: het uitzetten van de OBU; een OBU die geregistreerd is voor een ander voertuig gebruiken; het verder gebruiken van het wegennet terwijl de dienstverleningsovereenkomst geschorst werd; de OBU geeft een rood lampje wegens ontoereikend betaalmiddel en toch blijft men verder rijden; de OBU geeft een rood lampje wegens defect en de bestuurder stelt zich niet in verbinding met de helpdesk; de OBU geeft een rood lampje wegens defect en de bestuurder stelt zich wel in verbinding met de helpdesk, maar leeft nadien de instructies niet na (bijvoorbeeld zich begeven naar een servicepunt voor reparatie of vervanging van de OBU). De inbreuken uit categorie C kunnen verminderd worden tot 250 euro bij een eerste inbreuk.

Categorie D, met een boete van 100 euro, is een restcategorie met andere mogelijke overtredingen van de kilometerheffing, zoals bijvoorbeeld verkeerde data ingeven bij de registratie van de OBU waardoor de Euronorm of de massa verkeerd is. De dienstverlener die de OBU ter beschikking stelt, is verplicht de data-input te controleren op overeenstemming met de gescande boorddocu-

ten. Ingeval van een fout, nodigen zij de gebruiker uit de data-input te corrigeren. Indien de gebruiker dat nalaat, kan hij alsnog een boete krijgen.

Daarnaast kloeg de Europese Commissie ook over de cumulatie van boetes voor buitenlandse weggebruikers. Daarvoor is in twee tegemoetkomingen voorzien. Elk gewest zal nog maximaal een boete per kalenderdag opleggen. Indien er verschillende inbreuken zijn, wordt het hoogste tarief opgelegd.

De Raad van State stelde zich vragen bij de verhouding met het bestaande intergewestelijke tijdsblok van drie uur. Dat blijft behouden zoals het in het samenwerkingsakkoord werd vastgelegd. Concreet betekent dit dat, indien Vlaanderen als eerste een boete oplegt, de overige gewesten drie uur wachten vooraleer zij hun boete mogen opleggen, waarna zij zichzelf een wachttijd van een kalenderdag opleggen voor een nieuwe boete. Indien een ander gewest als eerste een boete oplegt, moet Vlaanderen drie uur wachten vooraleer het een boete kan opleggen.

Opeenvolgende boetes kunnen na bezwaar verminderd worden indien de goede trouw kan aangetoond worden. Dit is een gunst indien men het bezwaar als terecht beschouwt. Er is dus geen automatisch recht op vermindering.

De voorliggende teksten werden afgestemd met de Europese Commissie, maar deze laatste bepaling leverde toch nog een punt van kritiek op. De Commissie is van mening dat ook vrachtwagens die boetes oplopen met onderbroken intervallen in aanmerking moeten kunnen komen voor deze mogelijkheid. Een vrachtwagen die bijvoorbeeld door een portiek boven de autosnelweg beboet wordt op maandag, woensdag en vrijdag, zou geen kans hebben op een vermindering, wat de Commissie als onrechtvaardig beschouwt. De minister vernam echter dat de meerderheid een amendement heeft neergelegd om de Commissie ook op dat laatste punt tegemoet te komen.

2.2. Bespreking van artikel 96

2.2.1. *Tussenkomst van commissievoorzitter Paul Van Miert*

Paul Van Miert, commissievoorzitter, kondigt een legistieke correctie aan. De legistieke dienst van het Vlaams Parlement stelt een kleine correctie in artikel 96 voor, met name om in de wetshistoriek de chronologische volgorde te respecteren.

2.2.2. *Tussenkomst van Joris Vandenbroucke*

Joris Vandenbroucke stelt vast dat men de regels voor de terugbetaling van gecombineerd vervoer versoepelt door het aantal vereiste verrichtingen te doen zakken naar 100, terwijl volgens de memorie van toelichting het huidige gemiddelde 102 bedraagt. Het is volgens hem niet de bedoeling om intermodale verrichtingen die toch gebeuren, in aanmerking te laten komen voor terugbetaling, maar eerder om ervoor te zorgen dat er meer gebeuren. Waar zit de stimulans als men de drempel onder het feitelijke gemiddelde legt?

2.2.3. *Repliek van minister Bart Tommelein*

Minister *Bart Tommelein* antwoordt dat anders een te groot aantal in aanmerking komt voor gedeeltelijke terugbetaling, waardoor er geen prikkel meer is om te streven naar een volledige overstap naar gecombineerd vervoer.

2.2.4. *Tussenkomst van Willem-Frederik Schiltz*

Willem-Frederik Schiltz licht het genoemde amendement nr. 2 (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1313/3) op artikel 96 toe. Het amendement vervangt het hele artikel, hoewel vooral de vervanging van het woord "ononderbroken" van belang is.

In het ontwerp van decreet staat immers dat bevoegde personen een ononderbroken periode in aanmerking moesten nemen voor de vermindering van boetes voor opeenvolgende overtredingen. Europa vindt dat te streng. Maandag-dinsdag-woensdag kwam in aanmerking, maandag-dinsdag-donderdag niet. In de plaats komt een ander woord dat iets meer ruimte biedt.

Hij verneemt uit goede bron dat voor de Europese diensten de nieuwe bewoordingen aanvaardbaar zouden zijn, met name "binnen een beperkte tijdspanne", wat de bevoegde personen binnen de administratie voldoende discretionaire bevoegdheid geeft om in alle redelijkheid verlagingen toe te passen.

2.3. Stemming

Amendement nr. 2 wordt eenparig aangenomen met 13 stemmen.

Het aldus gewijzigde artikel 96 wordt eenparig aangenomen met 13 stemmen.

III. Hoofdstuk 8. Inwerkingtreding

Artikel 97 wordt (voor wat de artikelen 1, 95 en 96 betreft) ongewijzigd aangenomen met 10 stemmen bij 3 onthoudingen.

Paul VAN MIERT,
voorzitter

Jan BERTELS
Rik DAEMS,
verslaggevers