

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1297
van **PAUL VAN MIERT**
datum: 27 juni 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Kilometerheffing vrachtwagens - Controle op gebruik elektronische stoorzenders

Bij de evaluatie van de kilometerheffing voor vrachtwagens in september 2017 werd gesteld dat het systeem van kilometerheffing omzeild kan worden met stoorzenders, maar dat op een nationale gecoördineerde actie met de gewesten, de federale politie, en het BIPT (Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie) geen enkele zogenaamde 'jammer' gedetecteerd werd. Overigens zou er continue monitoring zijn die de uitschakeling van een on board unit (OBU) op bepaalde trajecten kan registreren.

Regelmatig houdt de politie gezamenlijk controleacties. Ook op 15 juni 2018 werd een controleactie tegen het illegale gebruik van dit soort stoorzenders, ook wel 'jammers' genoemd, gehouden rond Barrière de Champion. Hierbij werden twee vrachtwagenchauffeurs betrapt die de bedoeling hadden om met de illegale stoorzender de kilometerheffing te ontwijken door middel van minder - of zelfs geen - kilometers in rekening te brengen.

De betrapte chauffeurs werden door de controleurs geverbaliseerd. Chauffeurs die dergelijke illegale praktijken beoefenen, begaan twee overtredingen: zij plegen inbreuk op de telecomwet die het bezit en gebruik van 'jammers' verbiedt en frauderen op de kilometerheffing van vrachtwagens. Op de eerste overtreding staan zeer zware boetes, op de tweede overtreding staan boetes van 1000 euro.

1. Hoe zijn deze soortgelijke acties in Vlaanderen verlopen?
2. Wat zijn de resultaten van deze acties (aantallen, bedragen, boetes enzovoort)?
3. Welke afspraken werden gemaakt tussen het BIPT, Viapass en Vlaanderen?
4. Wat is de (verdere) planning voor deze acties?
5. Welke maatregelen neemt de minister nog in het kader van de controles op elektronische stoorzenders in vrachtwagens?

ANTWOORD

op vraag nr. 1297 van 27 juni 2018

van **PAUL VAN MIERT**

1. De verantwoordelijke voor controle op de goede werking van de kilometerheffing is de Interregionale Entiteit Viapass. Deze entiteit vertegenwoordigt de drie gewesten en staat in voor het opzetten van gecoördineerde acties.

Het gebruik van stoorzenders beslaat verschillende competentiedomeinen.

- Ten eerste gaat het om een poging tot de omzeiling van de kilometerheffing, en de misbruikers krijgen hiervoor een boete van de gewestelijke controlediensten voor de kilometerheffing (in Vlaanderen is dit VLABEL).
- Ten tweede gaat het om het gebruik en bezit van verboden zendmateriaal, en hiervoor wordt beslag gelegd op het toestel (door politie en BIPT) en wordt de misbruiker strafrechtelijk vervolgd. Er staan zware boetes op het bezit en gebruik van verboden zenders (tot 50.000 EUR per geval, of voor rechtspersonen tot 5% van het jaarlijkse omzetcijfer).

Bij controleacties werd vastgesteld dat dit zeker geen wijd verspreide praktijk is, doch de strijd tegen het illegaal gebruik van stoorzenders (ook jammers genoemd), wordt door Viapass continu aangehouden en verloopt, buiten de acties op het terrein, ook elektronisch verder op twee niveaus:

- Enerzijds heeft Viapass in de contracten met de dienstverleners voorzien dat de On Board Units die ze aan hun klanten ter beschikking stellen, het eventueel gebruik van stoorzenders moeten kunnen detecteren en daarop reageren. De OBU zal bij het wegdrukken van het GPS-signaal zichzelf in foutmodus schakelen (= "op rood") en door de handhavingsportieken worden gedetecteerd, waarna de gebruiker wordt beboet.
 - Anderzijds wordt ook in de back office alle verzamelde informatie via datamining gecontroleerd op onregelmatige patronen die zouden kunnen wijzen op het gebruik van een stoorzender. Een vrachtwagen kan immers niet "vliegen", dus de ritten moeten aaneengesloten zijn. Als een wagen vandaag stopt in plaats X, en hij duikt later op plaats Y weer op, zonder een trajectregistratie tussen beide punten, wordt dit gedetecteerd en onderzocht.
2. Viapass heeft in maart 2017 op drie locaties een grote actie opgezet, samen met het BIPT en de wegpolytie: in Kortrijk, Brussel en Luik. Op deze actie waren vertegenwoordigers van de audiovisuele en geschreven pers uitgenodigd om de nodige ruchtbaarheid te geven aan de controle op jammers. Gezien de grote visibiliteit van de actie was ook de ruchtbaarheid die hieraan werd gegeven, vrij groot. Er werd tijdens deze nationale actie geen detectie van jammers geregistreerd, en dus ook niemand gevat.

Een gerichte wegcontrole op de baan deze maand in Wallonië (Barrière de Champlon) betrapte twee vrachtwagens op heterdaad bij het gebruik van een stoorzender. Deze twee gebruikers kregen een boete van 1.000 euro voor fraude tegen de kilometerheffing, en BIPT heeft de nodige strafrechtelijke stappen ondernomen (waarvoor nog geen uitspraak is). Deze straffen kunnen fors oplopen wat betreft de geldboetes, tot zelfs een gevangenisstraf. (ref: wet betreffende de Elektronische communicatie)

3. De twintig opdrachten van Viapass werden vastgelegd in het Samenwerkingsakkoord, Artikel 19, Par 3. Op punt 18 staat daarin de operationele coördinatie van de controle vermeld. In dit kader zorgt Viapass, dat zowel Vlaanderen, Brussel als Wallonië vertegenwoordigt, voor gerichte controles wanneer deze verscheidene gewesten, of meerdere competentiedomeinen beslagen. In dit specifieke geval is het een combinatie tussen gewesten, maar ook tussen BIPT (want het gaat over een competentiedomein Telecomwet, voor dewelke deze instelling een strafrechtelijke bevoegdheid heeft) en politie (omdat wagens geïntercepteerd en desgevallend moeten worden doorzocht). Inbreuken tegen de kilometerheffing zijn administratieve boetes, inbreuken op de telecom zijn strafrechtelijke zaken; vandaar het belang van de operationele coördinatie tussen de diensten.
4. Ploegen van het BIPT controleren in het land continu op het gebruik en misbruik van alle telecominfrastructuur, met speciale mobiele detectievoertuigen. Op regelmatige basis zal Viapass blijven samenwerken met de nationale telecomregulator, de gewestelijke handhavingsdiensten en de politie om dergelijke controleacties op de weg te blijven uitvoeren. Ondertussen blijft natuurlijk ook de anti-fraude detectie 24/24 in de OBU's actief, en wordt het elektronisch continu nakijken van trajectpatronen voor het opsporen van irreguliere trajecten, continu verdergezet in de backoffice.
5. Ik verwijs naar de antwoorden op de voorgaande vragen. De genoemde instanties zullen verder hun werk doen.