

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 620  
van **PETER VAN ROMPUY**  
datum: 3 maart 2020

---

aan **LYDIA PEETERS**  
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

*Kilometerheffing voor vrachtwagens - Inbreuken (2)*

Ik verwijs naar mijn schriftelijke vraag nr. 205 van 3 december 2019 betreffende inbreuken op de kilometerheffing voor vrachtwagens. In het antwoord stonden relevante gegevens.

Sinds de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens (1 april 2016) werden al 44.900 boetes opgelegd: 39.623 door het handhavingscentrum en 5277 door mobiele controleploegen. Hiervan inde Vlaanderen reeds 31.064 boetes voor een totaalbedrag van 21.715.101 euro.

We zien evenwel grote verschillen in het inningspercentages van de boetes. Voor Belgische kentekenplaten ligt het percentage op 54,71% (of 5.816.308 euro). Voor sommige chauffeurs met een buitenlandse kentekenplaat en behorende tot de top 10 van geïnde boetes ligt het percentage lager: Roemenië (1.325.076 euro), Bulgarije (696.780 euro) en Estland (1.005.729 euro). Voor sommige landen ligt het percentage zelfs onder de 20%, zoals voor Marokko (37.018 euro).

Er is een Europese richtlijn waarin de wederzijdse bijstand van lidstaten bij de inning van boetes opgenomen is. Die zou tegen 2021 omgezet moeten worden in nationale/regionale wetgeving.

1. Wat is het inningspercentage van de boetes op inbreuken op de kilometerheffing per nationaliteit?
2. Wat is bij inning van de boetes op inbreuken op de kilometerheffing de gemiddelde betalingstermijn per nationaliteit?
3. Wat is de procedure bij detectie van achterstallige boetes op Belgisch grondgebied?
4. Is er een mogelijkheid om maatschappijen die boetes (systematisch) niet betalen halt te laten houden op Belgisch grondgebied tot de achterstallige boetes betaald zijn?
5. Welke initiatieven zal de minister bijkomend nemen om de inningspercentages (voor buitenlandse chauffeurs) te verhogen en maatschappijen die hardnekkig weigeren, te laten betalen?
6. Ziet de minister mogelijkheden in de Europese richtlijn waarin wederzijdse bijstand staat van lidstaten bij de inning van boetes? Hoever staat België/Vlaanderen met de omzetting ervan?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 620 van 3 maart 2020

van **PETER VAN ROMPUY**

*De handhaving in het kader van de kilometerheffing en de inning van de boetes zijn een verantwoordelijkheid van de Vlaamse Belastingdienst. Ik heb daarom bij collega Diependaele geïnformeerd naar de procedure voor de inning van boetes m.b.t. de kilometerheffing. Ik bezorg u hierbij de informatie die ik bekomen heb.*

*Het lijkt mij aangewezen dat u eventuele bijkomende of toekomstige vragen in verband met de handhaving van de kilometerheffing en de inning van de boetes stelt aan mijn collega, bevoegd voor Financiën en Begroting. Deze aangelegenheid behoort immers tot zijn bevoegdheid, ik kan u enkel de bekomen informatie doorgeven.*

1. De inningsgraden voor voertuigen met buitenlandse kentekenplaat, opgedeeld per nationaliteit, worden gevisualiseerd in onderstaande tabel.

Het gaat om alle boetes die werden opgelegd sinds 1 april 2016. Niet van alle boetes is de betaaltermijn al afgelopen of zijn de invorderingsmogelijkheden uitgeput.

Hierbij moet worden opgemerkt dat de nationaliteiten opgenomen in de tabellen niet bepaald worden door de chauffeur maar door het kenteken van het voertuig.

| <b>Betaald op<br/>09/03/2020</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>Eindtotaal</b> |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| AL                               |             |             |             | 0,0%        | 0,0%              |
| AT                               | 90,4%       | 89,0%       | 83,4%       | 57,7%       | 80,7%             |
| AZ                               |             |             |             | 0,0%        | 0,0%              |
| BA                               | 63,4%       | 63,6%       | 29,8%       | 16,1%       | 46,6%             |
| BE                               | 61,2%       | 58,8%       | 69,1%       | 62,3%       | 61,6%             |
| BG                               | 74,5%       | 47,6%       | 48,9%       | 35,3%       | 49,0%             |
| BY                               | 45,7%       | 64,8%       | 66,5%       | 61,1%       | 62,4%             |
| CH                               | 100,0%      | 100,0%      | 93,8%       | 90,8%       | 96,1%             |
| CY                               |             | 41,2%       | 14,7%       | 61,5%       | 31,2%             |
| CZ                               | 81,6%       | 80,1%       | 84,7%       | 67,4%       | 78,5%             |
| DE                               | 83,2%       | 81,1%       | 86,3%       | 71,0%       | 80,5%             |
| DK                               | 55,8%       | 62,4%       | 82,1%       | 56,4%       | 64,6%             |
| EE                               | 47,0%       | 81,5%       | 76,0%       | 44,5%       | 68,4%             |
| ES                               | 51,3%       | 37,8%       | 49,5%       | 38,7%       | 42,5%             |
| FI                               | 36,0%       | 71,0%       | 55,6%       | 69,7%       | 61,8%             |
| FR                               | 63,0%       | 57,4%       | 67,7%       | 65,3%       | 62,3%             |
| GB                               | 69,4%       | 52,7%       | 60,3%       | 60,3%       | 58,6%             |
| GE                               |             |             |             | 20,0%       | 20,0%             |
| GR                               | 100,0%      | 0,0%        | 54,1%       | 22,4%       | 31,5%             |
| HR                               | 83,9%       | 61,2%       | 41,8%       | 55,4%       | 58,2%             |
| HU                               | 88,4%       | 75,4%       | 83,9%       | 75,0%       | 79,3%             |

|                   |              |              |              |              |        |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------|
| IE                | 44,3%        | 53,1%        | 57,1%        | 40,4%        | 49,9%  |
| IR                |              |              |              | 14,3%        | 14,3%  |
| IT                | 78,0%        | 64,9%        | 72,2%        | 50,2%        | 65,6%  |
| KZ                |              | 100,0%       |              | 0,0%         | 50,0%  |
| LI                |              | 100,0%       |              | 100,0%       | 100,0% |
| LT                | 94,2%        | 79,7%        | 73,8%        | 70,4%        | 77,1%  |
| LU                | 96,5%        | 78,6%        | 82,9%        | 65,7%        | 80,1%  |
| LV                | 91,0%        | 36,6%        | 65,3%        | 78,1%        | 58,5%  |
| MA                | 32,1%        | 9,8%         | 12,3%        | 11,0%        | 11,6%  |
| MD                |              |              | 0,0%         | 64,3%        | 26,5%  |
| ME                |              |              |              | 0,0%         | 0,0%   |
| MK                | 72,3%        | 100,0%       | 47,2%        | 52,2%        | 57,4%  |
| MT                |              |              |              |              |        |
| NL                | 81,0%        | 81,0%        | 83,9%        | 69,9%        | 79,4%  |
| NO                |              |              | 66,7%        | 81,8%        | 76,5%  |
| PL                | 73,2%        | 57,0%        | 64,4%        | 56,5%        | 60,2%  |
| PT                | 48,5%        | 41,7%        | 46,6%        | 45,4%        | 44,1%  |
| RO                | 69,1%        | 48,6%        | 58,0%        | 45,2%        | 52,7%  |
| RS                | 100,0%       | 26,8%        | 37,0%        | 41,8%        | 35,7%  |
| RU                | 100,0%       | 80,1%        | 86,1%        | 53,7%        | 72,4%  |
| SE                |              | 75,8%        | 100,0%       | 74,6%        | 82,5%  |
| SI                | 80,8%        | 61,1%        | 43,2%        | 43,0%        | 52,4%  |
| SK                | 81,8%        | 73,6%        | 75,2%        | 58,4%        | 72,2%  |
| SZ                |              |              |              | 0,0%         | 0,0%   |
| TC                |              | 0,0%         | 0,0%         | 0,0%         | 0,0%   |
| TJ                |              |              |              |              |        |
| TN                |              |              | 100,0%       |              | 100,0% |
| TR                | 53,4%        | 28,4%        | 35,4%        | 20,0%        | 30,5%  |
| UA                | 100,0%       | 76,0%        | 33,2%        | 35,3%        | 52,9%  |
| US                | 0,0%         |              |              |              | 0,0%   |
| UZ                |              |              |              | 0,0%         | 0,0%   |
| WF                |              |              |              | 100,0%       | 100,0% |
| ZW                |              |              |              |              |        |
| <b>Eindtotaal</b> | <b>67,5%</b> | <b>60,7%</b> | <b>66,5%</b> | <b>57,3%</b> |        |

2. In onderstaande tabel wordt voor de boetes die werden betaald in 2019 per nationaliteit het gemiddelde aantal dagen opgenomen tussen het verzenden van het aanslagbiljet en de betaling van de boete.

|    |  | Gemiddeld aantal dagen |
|----|--|------------------------|
| AT |  | 140                    |
| BA |  | 150                    |
| BE |  | 195                    |
| BG |  | 156                    |
| BY |  | 165                    |
| CH |  | 102                    |

|                   |  |            |
|-------------------|--|------------|
| CY                |  | 242        |
| CZ                |  | 94         |
| DE                |  | 124        |
| DK                |  | 225        |
| EE                |  | 166        |
| ES                |  | 182        |
| FI                |  | 164        |
| FR                |  | 142        |
| GB                |  | 146        |
| GR                |  | 52         |
| HR                |  | 123        |
| HU                |  | 93         |
| IE                |  | 170        |
| IT                |  | 121        |
| LI                |  | 35         |
| LT                |  | 82         |
| LU                |  | 151        |
| LV                |  | 145        |
| MA                |  | 137        |
| ME                |  | 32         |
| MK                |  | 275        |
| NL                |  | 137        |
| NO                |  | 153        |
| PL                |  | 132        |
| PT                |  | 178        |
| RO                |  | 125        |
| RS                |  | 130        |
| RU                |  | 77         |
| SE                |  | 86         |
| SI                |  | 130        |
| SK                |  | 126        |
| TR                |  | 312        |
| UA                |  | 113        |
| WF                |  | 19         |
| <b>Eindtotaal</b> |  | <b>138</b> |

3. Bij de vaststelling van een overtreding door voertuigen waarvan de voertuighoudergegevens gekend zijn, wordt de boete binnen een termijn van 15 dagen verzonden. Vervolgens begint de betalingstermijn van 2 maanden te lopen. Bij het verstrijken van de betalingstermijn wordt nog een herinnering en een laatste herinnering verstuurd. Indien de boete daarna nog steeds niet betaald is, zal er voor de Belgische nummerplaathouders een invordering via de gerechtsdeurwaarder plaatsvinden.

Tegelijkertijd komt de nummerplaat van het voertuig ook automatisch op een 'alertlist'. Als het voertuig dan onder een portiek door rijdt, geeft de alertlist een signaal aan de mobiele ploegen, over de gewesten heen. De mobiele teams kunnen het voertuig onderscheppen en overgaan tot de onmiddellijke inning van alle

openstaande bedragen. Als de boetes dan niet ter plaatse worden betaald, zal het voertuig getakeld worden.

In sommige gevallen zijn de voertuighoudergegevens niet gekend. Dit is het geval wanneer een buitenlands voertuig zonder "on board unit" (OBU) rondrijdt of met een anonieme OBU. Dat is een OBU die via een fast-track account is aangeschaft en waarvan de dienstverlener niet over de identificatiegegevens beschikt.

In deze gevallen kan door de mobiele ploeg ter plaatse enkel de boete voor de overtreding van die dag ingevorderd worden. Bij niet-betaling van de boete van die dag kan het voertuig aangehaald worden. De oudere boetes kunnen bij de controle, waarbij ook een identificatie plaatsvindt, enkel op vrijwillige basis betaald worden aangezien ze nog niet ter kennis konden gebracht worden. Ze worden op dat ogenblik uiteraard wel verzonden. Als het voertuig dan nogmaals onder een portiek door rijdt, geeft de alertlist een signaal aan de mobiele ploegen waardoor het voertuig gestopt kan en eventueel getakeld worden indien alle reeds ingekohierde en verzonden boetes nog niet betaald werden of niet ter plaatse betaald worden.

Voertuigen waarvan de voertuighoudergegevens niet gekend zijn en die boetes oplopen ontspringen de dans niet wanneer ze opnieuw op de Belgische wegen gesignaleerd worden omdat de openstaande boetes in het systeem opgeslagen worden.

Het systeem van anonieme OBU's is bovendien door een wijziging van de gebruikersovereenkomst van Satellic sinds 1 juli 2019 niet meer mogelijk. Bezitters werden gradueel aangemaand om over te stappen naar een gebruikersovereenkomst waarbij de identificatiegegevens wel gekend zijn.

Sinds 5 december 2019 zijn dan ook alle anonieme OBU's of fast track OBU's geblokkeerd. Momenteel gaat het dus enkel nog om buitenlandse voertuigen zonder OBU aan wie de boetes niet ter kennisgeving kunnen worden gegeven en die bij een eerste controle op de weg enkel kunnen worden gedwongen om de boete voor de overtreding van die dag te betalen.

4. De wetgeving voorziet dat bij een controle op de openbare weg enkel de boetes van die specifieke nummerplaat kunnen geïnd worden. Dat is zo bepaald in artikel 3.13.2.0.3 van de Vlaamse Codex Fiscaliteit. Indien er niet betaald wordt, zal het voertuig getakeld worden tot betaling van de boetes. Het bedrijf heeft dan wel nog toegang tot het Belgische grondgebied met haar andere voertuigen. Maar de kost van de aanhaling van één vrachtwagen heeft uiteraard ook een groot afschrikkend effect.
5. Binnen het Vlaams of Belgisch regelgevend kader werd er al maximaal gestreefd naar het optimaliseren van de inningspercentages ten aanzien van buitenlandse voertuigen. Dit is echter geen louter Vlaamse of Belgische aangelegenheid maar vereist ook de aanpassing van Europese of internationale rechtsinstrumenten.
6. Met de omzetting van richtlijn 2019/520 van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de unie, de zogenaamde EETS-richtlijn, zal er een procedure zijn voor de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten van de Europese Unie.

De EETS-richtlijn zal lidstaten ertoe verplichten om gegevens met betrekking tot de voertuigen en de gegevens met betrekking tot de eigenaars of houders van het voertuig met elkaar te delen. Zo zullen de wanbetalers van een voertuig met een Europese nummerplaat geïdentificeerd kunnen worden, waardoor het ontvangen van

de boetes van voertuigen met een Europese nummerplaat vlotter zal verlopen. De richtlijn biedt echter geen oplossing voor de identificatie van vrachtwagens met een niet-Europese nummerplaat en heeft geen betrekking op invorderingsbijstand. Daarvoor zal de reeds besproken procedure van toepassing blijven.

De uiterlijke omzettingsdatum van de EETS-richtlijn is 19 oktober 2021. Momenteel bereidt Vlaanderen samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waalse Gewest deze omzetting voor.