

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

9 december 2005

ONTWERP VAN DECREET

**tot invoering van het begrip ‘lichte vrachtauto’
in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen**

ONTWERP VAN DECREET

**houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen
het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest
betreffende de invoering van het begrip ‘lichte vrachtauto’ in titel II
van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen,
met inachtneming van de fiscale neutraliteit en ter voorkoming van de concurrentie
tussen de Gewesten op het vlak van de inschrijving van de voertuigen,
zoals opgemaakt te Brussel op 18 november 2005**

HOORZITTING

VERSLAG

**namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
uitgebracht door de heer Koen Van den Heuvel**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Sven Gatz.

Vaste leden:

de heren Thieu Boutsen, Herman De Reuse, Felix Strackx, Christian Verougstraete, Rob Verreycken;

de heren Erik Matthijs, Steven Vanackere, Koen Van den Heuvel, Eric Van Rompuy;

mevrouw Hilde Eeckhout, de heer Sven Gatz, mevrouw Anne Marie Hoebeke;

de heer Gilbert Bossuyt, mevrouw Caroline Gennez, de heer Ludo Sannen.

Plaatsvervangers:

de heren Erik Arckens, Erik Tack, Freddy Van Gaever, Roland Van Goethem, Joris Van Hauthem;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, de dames Veerle Heeren, Joke Schauvliege;

de dames Patricia Ceysens, Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

mevrouw Michèle Hostekint, de heren Herman Lauwers, Jacky Maes.

Toegevoegde leden:

de heer Jos Stassen;

de heer Jan Peumans.

Zie:

606 (2005-2006)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet
- Nr. 2: Amendementen

Zie ook:

607 (2005-2006)

- Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

	Blz.
1. Uiteenzetting door de heren Michel Peelman en Philippe Planchon (Febiac).....	4
2. Uiteenzetting door de heer Karel Van Coillie (Touring Wegenhulp)	6
3. Uiteenzetting door mevrouw Nancy Van den Broeck (Inspectie van Financiën)	7

DAMES EN HEREN,

Bij toepassing van artikel 32, 2., littera b, van het Reglement hield de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting op 8 december 2005 een hoorzitting rond het ontwerp van decreet tot invoering van het begrip 'lichte vrachtauto' in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 606/1*) en het ontwerp van decreet houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het begrip 'lichte vrachtauto' in titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, met inachtneming van de fiscale neutraliteit en ter voorkoming van de concurrentie tussen de Gewesten op het vlak van de inschrijving van de voertuigen, zoals opgemaakt te Brussel op 18 november 2005 (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 607/1*).

1. Uiteenzetting door de heren Michel Peelman en Philippe Planchon, Febiac

De heer Michel Peelman, directeur Febiac Services: Autofiscaliteit is de corebusiness van Febiac omdat het een grote invloed heeft op de markt en op onze leden. Het beste voorbeeld is de belasting op inverterstelling (BIV). Die maakt grote sprongen en Febiac heeft al herhaaldelijk gezegd dat de concurrentie daardoor wordt verstoord.

Febiac was geen voorstander van de aanpassing van de fiscaliteit van 4X4's in 2003. De oorsprong van de problemen ligt in een aanpassing van de technische definitie wegens de Europese homologatie. Om de Europese regels te respecteren moest men inderdaad de 4X4's inschrijven als lichte bedrijfsvoertuigen. Febiac heeft bij monde van de heer Planchon de federale ambtenaren gewaarschuwd dat hun definitie gewijzigd moest worden. Kortom, Febiac heeft er weinig problemen mee dat men terugkeert naar de situatie van begin 2003. Febiac gelooft dat het belangrijk is om een onderscheid te maken tussen technische en fiscale definities.

Het voordeel is dat men de achterpoort sluit waarbij wagens in het buitenland gehomologeerd werden als lichte vrachtwagens en in België ook als dusdanig beschouwd werden. Febiac vindt het ook belangrijk dat er coherente en eenvormige definities zijn, die

gehanteerd worden voor alle aspecten van de autofiscaliteit. Ik denk aan BIV, jaarlijkse rijtaks, aftrekbaarheid van de BTW, inbreng van beroepskosten enzovoort. De nieuwe regeling zal daar blijkbaar voor zorgen. Dat is een belangrijke administratieve vereenvoudiging.

Autofiscaliteit is een regionale materie. Daarom denkt Febiac dat een samenwerkingsakkoord nodig is met het oog op de eenvormigheid tussen de drie gewesten van dit land, zoniet zou de leasingmarkt ernstig verstoord worden en dat kan de bedoeling niet zijn. We vragen wel dat er zo snel mogelijk duidelijkheid komt. De fiscale hervorming werd een jaar geleden al aangekondigd. Het is belangrijk dat we onze klanten de correcte informatie kunnen geven. De invoering van de maatregel is gepland voor 1 januari 2006.

Febiac pleit voor een verdere aanpassing van de volledige autofiscaliteit. De BIV is een belasting die uit de tijd is. De Europese Commissie heeft trouwens voorgesteld om de belastingen op de aankoop van voertuigen af te schaffen. Deze ontwerpen moeten een eerste stap zijn naar een ruimer debat over de volledige autofiscaliteit.

De heer Rob Verreycken: Welke types van wagens vallen onder de nieuwe regeling? Hoeveel van die voertuigen zijn de afgelopen jaren ingeschreven? Wat is de maximale meerkost voor de bezitters van dergelijke voertuigen? Wat is de eventuele meeropbrengst voor de Vlaamse overheid? In het advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen spreekt men van 4,3 miljoen euro, maar sommigen ramen de opbrengsten veel hoger.

Door de nieuwe regeling zullen sommige eigenaars allicht het voertuig verkopen. Wordt er een groter aanbod van dat soort wagens op de tweedehandsmarkt verwacht? Zullen de eventuele kopers voldoende op de hoogte zijn van de gewijzigde fiscaliteit? Is er een maatregel nodig om ervoor te zorgen dat die personen voldoende geïnformeerd worden?

Het debat over de autofiscaliteit woedt inderdaad volop. Ik verwijs ook naar de conferentie van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, die recent gehouden is of zeer binnenkort gepland is. Die organisatie suggereert de invoering van een wegeenvignet. Is de huidige wijziging niet een ideaal moment om ook daarover te debatteren? Wat denkt de regering daarover? Zal ze dat invoeren en eventueel compenseren met een afschaffing van de verkeersbelasting?

Zo ja, op welke termijn zal dat gebeuren? Een wegvignet is een goede manier om ervoor te zorgen dat iedereen op een billijke manier betaalt voor het gebruik van het wegvignet.

Ten slotte begrijp ik de zorg voor eenvormigheid en de wil om bepaalde achterpoortjes te sluiten. Het ontwerp zal echter leiden tot een stijging van de al niet geringe fiscale druk op de autobezitters. Denken de sprekers dat de maatregel best gecompenseerd wordt door een daling van de omvattende verkeersbelasting?

Mijn vragen gelden niet alleen Febiac, maar ook de andere organisaties die vandaag gehoord worden.

De heer Felix Strackx: Zijn er na het in voege treden van het ontwerp nog personenwagens met vijf zitplaatsen die aangepast kunnen worden tot lichte vrachtwagen? Zo ja, welke? Zijn er nog bedrijfsvoertuigen met vier of vijf zitplaatsen die onder het ontwerp zullen vallen en dus niet meer als lichte vrachtwagen belast zullen worden?

Pick-ups, auto's met een open laadbak, worden niet gevat door het ontwerp, ook niet als ze een vaste afdekking van de laadbak hebben. Zijn er technische verschillen tussen een pick-up met een dubbele cabine en met een hardtop gesloten laadbak en een bijna identiek voertuig met een vast tussenschot? Ik zie alleen een optisch verschil tussen beide, namelijk bij een pick-up met hardtop is de daklijn onderbroken.

In november 2005 wordt in het Febiac-blad verschillende malen gezinspeeld op de hoge autofiscaliteit. "België, waar de hopeloos verouderde autofiscaliteit het principe huldigt, 'hoe groter de vervuiler, hoe minder BIV hij betaalt'. Febiac herhaalt daarom eens te meer zijn vraag voor de afschaffing van de BIV en een hervorming van de jaarlijkse rijbelasting. De emissienorm waaraan het voertuig beantwoordt, moet mee bepalen hoeveel de automobilist moet betalen. De autofiscaliteit moet dus werkelijk de zuinige en minder vervuilende auto's bevoordelen door ook de aankoop ervan aantrekkelijker te maken." Kan Febiac toelichten hoe dat concreet kan worden gemaakt? Denkt Febiac aan een kilometerheffing of een wegvignet? Op basis van welke andere parameters dan de emissie moet de nieuwe verkeersbelasting gebaseerd zijn?

De heer Michel Peelman: De ontwerpen treffen de klassieke types jeeps zoals VW Touareg, BMW X3, BMW X5 en Landrover. Die jeeps kunnen worden gehomologeerd als lichte vrachtwagen als de verhouding tussen de koffer en de wielbasis slechts 30 procent moet bedragen. In praktijk zitten de meeste jeeps net boven 30 procent, zodat die luxeauto's door de nieuwe 50 procentregel zeker uit de boot zullen vallen.

In de eerste elf maanden van dit jaar zijn er 8.281 4X4's ingeschreven als lichte vrachtwagen. Vorig jaar waren het er in totaal 10.688. Dat was een gevoelige stijging in vergelijking met de periode ervoor waarin het aantal inschrijvingen schommelde tussen de 5.000 en de 6.000. Vorig jaar werden er 485.000 personenwagens en 50.000 lichte vrachtwagens ingeschreven. Het percentage 4X4's is dus maar beperkt. Febiac heeft de impact op het budget niet becijferd, maar dat zal de minister zeker gedaan hebben.

De bezitter van een jeep, ingeschreven als lichte vrachtwagen, zal volgend jaar belast worden als de bezitter van een personenwagen. Ook de koper van een tweedehandsvoertuig zal een BIV moeten betalen zoals voor een personenwagen. Dat zal inderdaad een gevoelige stijging van de belasting inhouden. Bestelwagens tot 3,5 ton zijn nu vrijgesteld van BIV. Voor personenwagens kan de jaarlijkse rijbelasting oplopen tot 2.500 euro, maar voor een diesel komt er nog eens een accijnscompenserende belasting bij, die een verdubbeling van dat bedrag kan veroorzaken.

Volgens Febiac zijn er geen personenwagens met vijf zitplaatsen meer die nog ingeschreven kunnen worden als lichte vrachtwagen. Dat zouden trouwens voertuigen zijn met een heel grote koffer. Sommige constructeurs van echte lichte vrachtwagens hebben op de versoepeling van 2003 ingespeeld door lichte vrachtwagens of bestelwagens met een dubbele cabine aan te passen zodat ze misschien niet meer aan de 50 procentregel beantwoorden. Het is eerder uitzonderlijk, maar het komt voor en de betrokken eigenaars zullen de gevolgen ervan dragen.

Er is een fundamenteel verschil tussen een pick-up met 'hardtop' en een wagen met een dubbele cabine. De 'hardtop' kan eraf genomen worden en is dus niet te vergelijken met een volwaardige carrosserie zoals bij een jeep. De markt van de pick-ups heeft in tegenstelling tot de markt van de 4X4's nauwelijks gereageerd op de fiscale gunstmaatregelen. In 1997 werden er 2.243 pick-ups ingeschreven als lichte vrachtwagen.

gen, in 2004 waren het er 2.732. In 1997 werden er ongeveer 9.000 jeeps ingeschreven en in 2004 33.000 jeeps. We geloven dat de meeste pick-ups effectief gebruikt worden als bedrijfsvoertuig. Het comfort is ook beperkt.

De citaten over de hervorming van de fiscaliteit waren correct. Het is aberrant dat er voor moderne euro-4-motoren met roetfilter een veel hogere BIV moet worden betaald, hoewel die misschien 20 maal minder vervuiling produceren dan wagens van het begin van de jaren negentig zonder roetfilter. Hoe ouder het voertuig is, hoe minder BIV er op dit ogenblik betaald moet worden. Oudere voertuigen vervuilen echter meer en zijn vaak onveiliger.

De BIV kent ook discontinue sprongen. Voor een 1900 diesel betaalt men bijvoorbeeld vier maal minder BIV dan voor een 2-liter-diesel. Dat vervalst de concurrentie. De Belgische markt is te klein om door te wegen bij de beslissing van een constructeur om voor een bepaalde motor te kiezen. Bepaalde modellen of constructeurs hebben een concurrentieel nadeel ten gevolge van het fiscale nadeel. Daarom stelt Febiac voor om de BIV af te schaffen.

Dat betekent niet dat we voorstander zijn van een verhoogde fiscale druk op de automobilist. We pleiten voor een jaarlijkse rijbelasting die varieert volgens parameters zoals autogrootte, bepaald aan de hand van de kilowatt of de CO₂-uitstoot. Er zou een geleidelijke schaal voor de rijbelasting moeten komen zodat de belasting geleidelijk verhoogt bijvoorbeeld per gram CO₂-uitstoot of per kilowatt. Het bedrag hangt best ook af van de Europese emissienorm waaraan het voertuig voldoet. In Duitsland wordt het meest vervuilende voertuig tot vier maal zwaarder belast dan het minst vervuilende voertuig met dezelfde cilinderinhoud.

Wij zijn voorstander van een variabilisering. Het te betalen bedrag zou moeten afhangen van de afstand, het gebruikte voertuig, de plaats waar men rijdt en het tijdstip waarop er wordt gereden. Daartoe zijn er aanpassingen vereist aan de weginfrastructuur en aan de voertuigen. Deze berekeningswijze mag echter geen aanleiding geven tot ongewenst sluijverkeer.

We pleiten voor een aanpassing van de fiscaliteit in twee stappen. Eerst moet de BIV worden afgeschaft en moet de rijbelasting worden hervormd. Dan kan de variabilisering volgen.

Minister Dirk Van Mechelen: Er vallen 52 types 4X4-voertuigen onder deze maatregel.

We hebben berekend dat de maatregelen voor heel België 7,8 miljoen euro zouden opbrengen. Voor het Vlaamse Gewest rekenen we op een bedrag van 4 tot 5 miljoen euro. Deze berekeningen zijn zeer voorzichtig. Veel hangt af van het gedrag van de autogebruikers naar aanleiding van deze maatregelen.

Ik geef een concreet voorbeeld. De jaarlijkse verkeersbelasting voor een Porsche Cayenne bedraagt 106 euro en er is geen inschrijvingstaks verschuldigd als hij is ingeschreven als lichte vrachtwagen. Als hij wordt ingeschreven als personenwagen, gaat het om respectievelijk 1.800 en 4.957 euro.

Sinds 1 januari 2002 is Vlaanderen integraal bevoegd voor de gewestbelastingen. Volgens het regeerakkoord zal de verkeersbelasting worden hervormd. Momenteel werkt een ambtelijke werkgroep in het kader van de SERV-conferentie van 14 december 2005 voorstellen uit. Deze voorstellen zullen gedurende deze regeerperiode worden geïmplementeerd.

2. Uiteenzetting door de heer Karel Van Coillie (Touring Wegenhulp)

De heer Karel Van Coillie, vertegenwoordiger Touring Wegenhulp: Wij steunen de ontwerpen van decreet. Wij staan achter de doelstelling om een ongeoorloofde discriminatie weg te werken. De maatregelen hebben tot doel om inkomsten die verloren zijn gegaan, te recupereren. Touring Wegenhulp vindt anderzijds wel dat autogebruikers al genoeg belastingen betalen.

Iedereen die zich in eenzelfde situatie bevindt, moet op een gelijke manier worden behandeld. Dat precies eigenaars van 4X4-voertuigen, die over het algemeen relatief bemiddeld zijn, van fiscale voordelen kunnen genieten, wekt verontwaardiging bij het publiek. Wij zijn dan ook voorstander van de bedoelde maatregelen.

Wij betreuren wel dat er een discrepantie bestaat tussen de fiscale definitie van lichte vrachtwagen en de definitie in de technische reglementering. De reden hiervoor is dat de normering op Europees niveau plaatsvindt. De federale technische reglementering zou kunnen worden aangepast, om mogelijke misverstanden te beperken. Het publiek moet in elk geval

ingelicht worden over het verschil tussen beide. Het moet op de hoogte zijn van de gevolgen van de aankoop van een voertuig dat technisch gezien wel een lichte vrachtwagen is, maar in feite een personenwagen.

Wij hebben ook vragen bij de toepassing van de maatregelen in de tijd. De aankoop van een wagen wordt meestal gepland op lange termijn. Daarbij wordt rekening gehouden met de BIV, maar ook met de jaarlijkse rijbelasting. Volgens de huidige ontwerpen zou de nieuwe verkeerstaks vanaf 1 januari 2006 ook van toepassing zijn op voertuigen die nu reeds ingeschreven zijn. De vraag rijst of er geen overgangperiode moet worden ingevoerd.

Er bestaat nog steeds een achterpoortje. Als de achterbank uit het voertuig wordt gehaald en de contactpunten voor de veiligheidsgordels en -zetels worden toegelast, zal het voertuig als lichte vrachtwagen worden gekwalificeerd. De vraag rijst dan ook of het niet logischer zou zijn om de fiscaliteit te bepalen in functie van het gebruik dat van het voertuig wordt gemaakt, eerder dan van zijn technische kenmerken.

De heer Felix Strackx: Eigenlijk kan nagenoeg iedere wagen tot lichte vrachtwagen worden omgebouwd. Ook bijvoorbeeld een Citroën C2 kan worden omgebouwd, door de achterbank eruit te nemen en de vergrendelingspunten van de zetels dicht te lassen. Dat is dan ook geen punt van discussie. Er rijzen wel problemen met personenwagens met achterbank, waarmee vijf personen kunnen worden vervoerd.

U hebt gelijk dat het begrip lichte vrachtwagen eigenlijk gedefinieerd zou moeten worden in functie van het gebruik dat ervan gemaakt wordt. Allicht zullen sommige wagens die als lichte vrachtwagen gebruikt worden, als gevolg van de nieuwe maatregelen uit de boot vallen. Dat zal het geval zijn met sommige bestelwagens met een dubbele cabine die niet langer voldoen aan de bepaling dat de koffer minstens de helft van de wielbasis moet bedragen. Dat is bijzonder jammer.

Bij de homologatie van het voertuig zou kunnen worden bepaald of het al dan niet om een lichte vrachtwagen gaat. Ik meen echter begrepen te hebben dat zulks in Europees perspectief niet mogelijk is.

De heer Karel Van Coillie: De gehanteerde criteria hebben inderdaad betrekking op de technische kenmerken, terwijl men eigenlijk een onderscheid wil

maken op basis van het gebruik. In dit kader rijst een probleem van controle.

Ik ben het ermee eens dat het niet te verantwoorden is dat bedrijfsvoertuigen als privé-voertuigen zouden worden belast. Het onderscheid zal daarom op een andere manier moeten worden gemaakt.

De heer Felix Strackx: Wat is uw mening over de organisatie van de verkeersbelasting? Welke parameters moeten worden gehanteerd? De bestaande parameters liggen aan de basis van het oneigenlijke gebruik van de lichte vrachtwagens. Er wordt alleen rekening gehouden met cilinderinhoud en vermogen.

De heer Karel Van Coillie: Het probleem van de fiscaliteit is zeer complex. Ik kan er in dit kader dan ook niet in detail op ingaan. Ons standpunt, dat aansluit bij dat van Febiac, is in grote lijnen het volgende.

De aankoop en het bezit van een wagen moeten niet, of veel lager worden belast. Het gebruik moet hoger worden belast. Daarbij kan onder meer rekening gehouden worden met het milieuvriendelijke karakter van het voertuig. Voorwaarde daarbij is wel dat het om een nuloperatie moet gaan, in die zin dat de totale fiscale inkomsten uit de auto niet mogen verhogen. De globale kost voor het bezit en gebruik van een auto mag niet hoger zijn dan vandaag. De verkeersbelasting is nu al hoog genoeg. In 2004 vloeiden 11,4 miljard euro uit autogebruik terug naar de staat. Dat is ruim voldoende om alle kosten te dekken, ook de onrechtstreekse.

3. Uiteenzetting door mevrouw Nancy Van den Broeck (Inspectie van Financiën)

Mevrouw Nancy Van den Broeck, vertegenwoordiger Inspectie van Financiën: Dit dossier werd op 20 april 2005 voorgelegd voor advies aan de Inspectie van Financiën. De Inspectie formuleerde haar advies op 29 april 2005. Ik kan alleen meedelen wat er in dit advies staat.

Deze commissie is blijkbaar vooral geïnteresseerd in de meeropbrengsten van de voorgenomen maatregelen. In het advies wordt een jaarlijkse meeropbrengst voor Vlaanderen van 4,6 miljoen euro voorspeld. Er werd uitgegaan van de cijfers van Febiac over inschrijvingen van nieuwe voertuigen en over ingebruiknemingen van bestaande voertuigen. Het ging om in het totaal 9.742 voertuigen. De cijfers van

Febiac werden nu aangepast tot 10.688. Er werd een vergelijking gemaakt tussen de verkeersbelasting die zou moeten worden betaald indien het voertuig zou worden beschouwd als een gewone personenwagen en de belasting die werd betaald bij een inschrijving als lichte vrachtwagen. Er werd uitgegaan van een gemiddelde verkeersbelasting van 478 euro.

Er werd 2,6 miljoen euro te weinig betaald aan verkeersbelasting en 6,1 miljoen euro aan belasting op inverkeerstelling. De voorgenomen maatregelen zullen dus voor een meeropbrengst van 8,7 miljoen euro zorgen. Voor Vlaanderen gaat het om 4,6 miljoen euro. Ook de lokale besturen zullen meer opbrengsten genereren, op basis van opdecieimen.

De Inspectie van Financiën heeft opgemerkt dat de meeropbrengsten wellicht nog licht worden onderschat, aangezien er uitgegaan werd van gemiddelden. Er werd bovendien alleen rekening gehouden met de voertuigen die werden ingeschreven in 2004, terwijl de regeling van de verkeersbelasting half 2003 reeds werd aangepast. Bedrijfsvoertuigen die onder de maatregel van 3,5 ton vallen, moeten zich jaarlijks bij de auto-inspectie melden. Dat zal allicht tot een toename leiden van het aantal voertuigen dat als personenwagen zal worden belast.

De maatregel zal wellicht een effect hebben op de verkoop van de bedoelde voertuigen. Ook als de auto-gebruikers voor een andere wagen kiezen, moet er echter verkeersbelasting worden betaald.

Het betreft een maatregel waarvoor het Vlaamse Gewest bevoegd is, waarbij achterpoortjes worden gesloten, met positieve gevolgen voor Financiën. Het ligt dan ook voor de hand dat ons advies positief was.

De heer Rob Verreycken: Hoeveel voertuigen vallen er onder de voorgenomen maatregelen?

Minister Dirk Van Mechelen: Voor 2003 ging het om 3.037 voertuigen. Voor 2004 betrof het 9.742 wagens.

Er wordt uitgegaan van voorzichtige ramingen.

De Porsche Cayenne is een uitzondering. In 2003 werden er 28 ingeschreven. Voor een Toyota Landcruiser bedraagt de belasting bijvoorbeeld slechts 632 euro.

Het gaat hier niet om bijkomende inkomsten, maar om correcte inkomsten. Ik nodig iedereen uit om alles toe te lassen. Aangezien men zich jaarlijks moet aanbieden bij de auto-inspectie, zal er wel heel wat laswerk aan te pas komen. Bovendien zijn er controles mogelijk door douane en accijnzen.

De verslaggever,

Koen VAN DEN HEUVEL

De voorzitter,

Sven GATZ
