



Vlaams
Parlement

vergadering **C279**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 30 juni 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de compensaties aan de petroleumsector voor de kilometerheffing

– 2465 (2015-2016)

3

**VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de compensaties aan de petroleumsector voor de kilometerheffing
– 2465 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, op 17 juni 2016 kopte de krant De Morgen dat de burger betaalt voor de kilometerheffing van de petroleumsector. Sta me toe om kort de context te schetsen.

In 2006 heeft de Federale Regering in een programmaovereenkomst met de Belgische Petroleumfederatie (BPF) een formule vastgelegd waarmee de maximummarges voor de distributie van petroleumproducten worden berekend. Die formule ligt vast en om het half jaar worden de verschillende parameters van de formule ingevuld en worden de maximummarges aangepast aan de uurlonen in de sector, de industriële productieprijsindex enzovoort.

In maart 2016 is er zo'n aanpassing geweest. Indien men de formule voor de aanpassing van de maximummarges voor de distributie van petroleumproducten zou hebben toegepast, dan zouden die zijn gedaald doordat de parameters ook dalen. Alleen, dat is niet gebeurd. Federaal minister van Consumentenzaken Kris Peeters en federaal minister Marghem hebben een overeenkomst gemaakt met de petroleumsector om in maart 2016 niet die vaste formule te gebruiken, maar de marges te behouden op het niveau waar ze stonden. Normaal gezien zouden die moeten dalen, maar dat is niet gebeurd. De uitleg is dat de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens daar tussen zit.

Het zal ook geen toeval zijn geweest – een pittig detail – dat in weerwil van een traditie die al jaren bestaat, de FOD Economie deze keer de parameters niet heeft gepubliceerd. Met andere woorden, men is afgeweken van wat er volgens de overeenkomst sinds 2006 moest worden gedaan. De reden is de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Daarvan zegt de petroleumsector dat ze worden geconfronteerd met stijgende kosten, en dat ze die dus moeten doorrekenen in hun maximale marges.

Het gevolg daarvan is natuurlijk dat in plaats van dat die marges zouden dalen met ongeveer 40 miljoen euro, de kost wordt doorgeschoven naar weggebruikers en andere bedrijven voor wie de brandstofkosten hoger zijn dan ze zouden zijn geweest indien men de vaste formule correct had gebruikt.

Ik vind het geen goede zaak om op die manier de factuur door te schuiven naar burgers en bedrijven. Op die manier betalen weggebruikers twee keer: voor hun eigen wegbelasting en voor de kilometerheffing die wordt geacht betaald te worden door de petroleumdistributeurs. De petroleumsector dringt er bij de Federale Regering op aan om dat niet eenmalig te doen, maar om de kosten als gevolg van de kilometerheffing voor vrachtwagens definitief in te schrijven in die rekenformule, zodat die kost integraal kan worden doorgerekend.

Men neemt hier dubbelop maatregelen. Bij de invoering van de kilometerheffing is ook beslist dat er flankerende maatregelen zullen zijn voor iedereen die de bijdrage moet betalen, vervat in het zogenaamd coherent logistiek beleid. Ik heb het onder andere over de aftrekbaarheid van de kosten voor de kilometerheffing van de vennootschapsbelasting, over de vermindering van directe en indirecte loonlasten. Ook de verplichting tot aanschaf van het eurovignet is weggefallen.

Het lijkt er dus op dat men dubbelop maatregelen neemt met onrechtvaardige effecten voor burgers en bedrijven. Finaal zal dat de doelstelling van de kilometerheffing ondergraven. Het is toch de bedoeling dat door een faire bijdrage van de weggebruikers – in dit geval bedrijven die met vrachtwagens rondrijden op onze autosnelwegen – het wegtransport wordt verduurzaamd. Elke prikkel daartoe verdwijnt als de factuur integraal kan worden doorgerekend, zeker als het dubbelop is.

Minister, was u ervan op de hoogte dat men bij de herrekening van de distributiemarges van de petroleumsector een aanpassing zou doen ten gevolge van de kilometerheffing? Hoe staat u tegenover de vraag van de petroleumsector om de kilometerheffing structureel te verrekenen in het bepalen van de distributiemarges? Valt dit te rijmen met de flankerende maatregelen die u al plant en met de doelstellingen van de kilometerheffing? Hoe zit het met het coherent logistiek beleid? Er is al een hele rist maatregelen aangekondigd. Wat is de stand van zaken van de uitvoering daarvan?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Bij de engagementsverklaring van juli 2015 hebben we bij monde van de minister-president namens de Vlaamse Regering de Federale Regering op de hoogte gebracht. De sector vroeg dat specifiek, want men was bevreesd dat die dat anders niet zou weten. We hebben ook de afspraken geduid op het federale niveau.

Het zesmaandelijks vastleggen van de maximummarges bij de distributie van petroleumproducten is een volledig federale bevoegdheid, dat weet u. Wij worden daar niet in gekend of geconsulteerd. De maximumprijzen van aardolieproducten worden niet alleen door de distributiemarge bepaald. De keuzes die de Federale Regering maakt, zijn dus ook wat genuanceerder dan de verklaringen die we in de media konden lezen.

Wat betreft de kilometerheffing: aangezien slechts op een beperkt deel van de wegen het tarief groter is dan nul, is er geen een-op-eenverband tussen de verschuldigde heffing en de afgelegde afstand van de voertuigen op ons totale wegennet. Er is ook geen direct verband tussen de kilometerheffing en het niveau waarop de distributiemarges voor de handelaars in petroleumproducten worden gefixeerd. Integendeel, zoals u zelf aangeeft, wordt er rekening gehouden met andere parameters: de industriële productie, de prijsindex, de intrestvoet en de actuele verkoopprijzen, die vervolgens weer gebaseerd zijn op wereldmarktprijzen.

Wat betreft het flankerend beleid hebben we in niets specifiek voorzien voor de petroleumsector. Het flankerend beleid spitst zich toe op een aantal door de sector geopperde pijnpunten, zoals de toegang tot het beroep, opleiding en nascholing, terwijl ook wordt voorzien in een financiële ondersteuning bij investeringen in maatregelen die bijdragen tot een verhoogde verkeersveiligheid en een kleinere impact van het transport op het milieu. Maar dat geldt voor alle sectoren.

Als het gaat over het sterk coherent logistiek beleid, dus ruimer dan het verhaal van de kilometerheffing, zijn ondertussen al verschillende maatregelen uitgevoerd of in uitvoering, bijvoorbeeld de vermindering of schrapping van de verkeersbelasting, het wegvallen van het eurovignet en de verzekering van de aftrekbaarheid in de vennootschapsbelasting en in de personenbelasting. Ook de controle en correcte inning van boetes blijft een speerpunt in de werking van de Vlaamse Belastingdienst (VLABEL). Het 'toll domain statement' werd uitgewerkt. Andere maatregelen zijn in uitvoering en kunnen pas gerealiseerd worden als we effectief inkomsten hebben. Het gaat voornamelijk over extra inzet op infrastructurele ingrepen op het netwerk maar ook het net genoemde subsidiesysteem voor verkeersveilige en ecologische maatregelen en onderwijs- en opleidingsmaatregelen.

Daarnaast hebben we wel al, toevallig afgelopen vrijdag, een nieuwe maatregel aangekondigd die ook deel uitmaakt van dat sterk coherent logistiek beleid, namelijk een verbeterd systeem voor gecombineerd vervoer. Vroeger bestond er een korting op de verkeersbelasting tot en met 80 procent, maar die werd in de praktijk nooit toegepast eenvoudigweg omdat de vereisten dermate hoog waren, bijvoorbeeld dat je een gigantisch lang tracé moest afleggen om in aanmerking te kunnen komen, waardoor uiteindelijk niemand in aanmerking kwam. Dat hebben we nu versoepeld. Dat is goedgekeurd. Ook het regelgevend kader om de LZV-projecten (Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie) beter uit te werken, is momenteel een 'work in progress'. De dubbele keuring voor vrachtwagens willen we ook versoepelen. Daar zijn we mee bezig.

In vier werkgroepen binnen dat coherent logistiek beleid hebben we regelmatig overleg gehad met de verschillende diensten en we hebben op constructieve wijze verschillende onderdelen van het flankerend beleid verder uitgewerkt en vastgelegd. Dat wordt sterk opgevolgd, zowel door mijn administratie als door de sector zelf.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, dank u voor het antwoord. Het punt is natuurlijk dat bij de flankerende maatregelen die u zonet hebt genoemd, er geen maatregelen zijn die specifiek zijn voor de petroleumsector, maar iedereen die in Vlaanderen rondrijdt met vrachtwagens, geniet daar wel van. Dat is het hele punt.

U hebt gezegd dat u de kilometerheffing invoert, maar dat u een aantal flankerende maatregelen neemt waar ook deze sector van geniet. Toch dringt deze sector er bij de Federale Regering op aan om daarbovenop nog in compensaties te voorzien. Als je die twee optelt, dan vraag ik me af of er nog iets overblijft van de prikkel die de kilometerheffing ambieert te zijn om bijvoorbeeld de meest schone voertuigen aan te kopen of om er als transporteur voor te zorgen dat je vrachtwagens optimaal beladen zijn zodat je zo veel mogelijk kosten kunt ontlopen. Ik denk dat heel dat verhaal helemaal ondergraven wordt. Ik begrijp natuurlijk dat u de Federale Regering niet terugfluit. Ik vind het onbegrijpelijk dat net een minister bevoegd voor consumentenzaken een maatregel heeft genomen die totaal overbodig is en die bedrijven en burgers opzadelt met onnodige kosten.

In een tweede punt wil ik wijzen op een nieuwbrief die de VVSG vorige vrijdag heeft verspreid. Blijkbaar vragen heel wat leveranciers en aannemers die contracten hebben met lokale besturen, om die contracten open te breken om de afgesproken prijzen te verhogen. Ze wijzen heel specifiek naar de invoering van de kilometerheffing. De VVSG raadt haar leden aan om daar niet op in te gaan en zegt in haar nieuwsbrief dat de Vlaamse overheid een aantal flankerende maatregelen heeft genomen die ervoor moeten zorgen dat het effect van de heffing voor de betrokken sectoren gemilderd wordt. Met andere woorden: waar er bij een aantal transporteurs en een deel van de sector groot protest was bij de invoering van de kilometerheffing, begin ik stellig de indruk te krijgen dat sommigen er misbruik van aan het maken zijn om prijsverhogingen te verkrijgen bij nietsvermoedende lokale besturen en, in een erger geval, bij nietsvermoedende burgers en bedrijven die meer moeten betalen omdat de minister van Consumentenzaken meegaat in die redenering van die sectoren, terwijl u flankerende maatregelen hebt genomen. De VVSG geeft zelfs specifiek het voorbeeld van een aannemer die het gepresteerd had om bij een lokaal bestuur kosten aan te tonen voor de kilometerheffing en daarbij uitgaat van het hoogst te betalen tarief, namelijk het tarief voor vrachtwagens met Euro I-motor waarvan er amper nog rondrijden in Vlaanderen.

Minister, mijn vraag is ook een beetje bedoeld als signaal. U bent natuurlijk niet bevoegd voor datgene waarvoor Kris Peeters wel bevoegd is, maar hou het alstublieft een beetje in het oog. Het zou toch bijzonder jammer zijn dat een van

de belangrijke verwezenlijkingen van de voorbije twee jaar – ik ben niet te beroerd om dat te erkennen – zou worden ondergraven omdat een aantal sectoren misbruik maken van de situatie en anderen opzadelen met kosten, terwijl zij ook kunnen genieten van het flankerend beleid dat u uitstippelt.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Collega's, ik heb het bewuste artikel ook gelezen. Ik vind het vreemd dat u daarmee toch naar hier komt, collega Vandenbroucke. Die kilometerheffing is, zoals u zegt, een mooie verwezenlijking en is breed gedragen in het parlement. Laat ons dus deze discussie, die wij niet kunnen voeren want wij hebben die bevoegdheid niet, aan de overkant voeren. De prijzenpolitiek over de brandstofprijzen is een totaal andere materie. Het is misschien interessant om hierover eens te discussiëren. Wij hebben daar ook onze ideeën over, maar we kunnen die discussie hier niet voeren.

Ik heb ook begrepen dat er verschillende bedragen opduiken als het gaat over de hoogte of laagte van de daling die door uw federale collega's al dan niet is toegerekend. Ik denk dat het heel moeilijk is om in te schatten waarover we praten. Ik heb heel verschillende bedragen gezien. Laat ons die discussie dus maar ginder voeren.

Collega Vandenbroucke, waar ik het wel mee eens ben, is het coherent logistiek beleid. Ik heb eerder dit jaar aan al onze ministers die betrokken zijn, een vraag gesteld. Uit het uitgebreide antwoord blijkt dat er wel aan wordt gewerkt. In de vierde werkgroep die ermee bezig is, zijn de thema's gecombineerd vervoer en fiscale stimuli interessant. Ik heb aan minister Tommelein een vraag om uitleg gesteld over de stand van zaken. Ik kan dus alleen maar vaststellen dat er toch wel beweging is en dat is verheugend om vast te stellen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Het is niet zo dat een muur moet staan tussen hier en de overkant. Ik stel vast dat dezelfde partijen deel uitmaken van beide regeringen. Ik wil gewoon een signaal geven dat een deel van de doelstelling van de kilometerheffing, waar ik helemaal achtersta, namelijk een prikkel geven aan het wegvervoer om te verduurzamen, dreigt weg te vallen als men dubbelop flankerende maatregelen gaat nemen. Het gevaar is dan niet veraf dat burgers, consumenten maar ook bedrijven daar het slachtoffer van zullen worden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.