

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 675

van **CARMEN RYHEUL**

datum: 26 augustus 2021

aan **MATTHIAS DIEPENDAELE**

VLAAMS MINISTER VAN FINANCIËN EN BEGROTING, WONEN EN ONROEREND ERFGOED

Kilometerheffing vrachtwagens - Inning boetes

Vanaf 2016 moeten vrachtwagens vanaf 3,5 ton in België een kilometerheffing betalen. Uit het antwoord van minister Peeters op mijn schriftelijke vraag nr. 900 van 22 maart 2021 blijkt dat in 2020 ongeveer drie op de vier overtredingen op de Vlaamse kilometerheffing door buitenlandse vrachtwagens werden begaan. Uit het antwoord blijkt eveneens dat er grote verschillen zijn in het percentage geïnde boetes tussen Belgische kentekenplaten en buitenlandse. 35,1% van de aan buitenlandse voertuigen opgelegde boetes in 2020 werd nog niet betaald. Voor Nederlandse en Franse vrachtwagens steeg het bedrag aan openstaande boetes in 2020 met liefst 130% (van 192.700 tot 444.750 euro voor Nederlandse en van 100.850 euro tot 232.300 euro voor Franse vrachtwagens). Voor Poolse vrachtwagens steeg het openstaande bedrag met 75% (van 238.830,53 tot 418.784,48 euro), voor Roemeense vrachtwagens met 23% (van 253.847,41 tot 311.600 euro) en voor Spaanse vrachtwagens met 3% (van 259.500 tot 266.400 euro). De Vlaamse schatkist loopt zo miljoenen euro's aan inkomsten mis.

Vanzelfsprekend leidt de niet-inning van boetes bij buitenlandse transportfirma's eveneens tot een concurrentieel nadeel voor onze eigen bedrijven die aan de betaling van de boetes niet kunnen ontsnappen. In zijn gecoördineerd antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 528 van 11 mei 2021 stelde minister Diependaele: "Uiteraard spreekt het voor zich dat voor de optimalisering van de invordering van boetes bij grensoverschrijdende gevallen vooral Europese samenwerkingsmogelijkheden van belang zijn. Vlaanderen blijft op dat niveau aandringen op meer samenwerking tussen de (lid)staten."

Graag had ik van de minister vernomen op welke manier Vlaanderen (of België) dan wel concreet "heeft aangedrongen op meer samenwerking tussen de lidstaten".

1. Hebben de Vlaamse of Federale Regering de kwestie van de problematische inning van de kilometerheffing-boetes reeds geagendeerd of ter sprake gebracht, of hebben zij ter zake een duidelijk standpunt ingenomen op de Raad van de Europese Unie? Welk initiatief, wanneer en wat was daarvan het resultaat? Indien niet, waarom niet?
2. Hebben de Vlaamse of Federale Regering ter zake reeds (bilaterale of andere) besprekingen gevoerd met bepaalde EU-lidstaten over deze kwestie? Zo ja, wanneer, met wie en wat was daarvan het resultaat? Indien niet, waarom niet?
3. Hebben de Vlaamse of Federale Regering over de kwestie van de problematische inning van de kilometerheffing-boetes reeds op een andere manier aangedrongen op een oplossing bij bepaalde Europese instellingen (Commissie, Europees Parlement,...)? Zo ja, wanneer, wie nam het initiatief en wat was daarvan het resultaat?



**Vlaams
Parlement**

4. Welke andere initiatieven hebben de Vlaamse of Federale Regering desgevallend ter zake nog genomen? Wie nam dat initiatief, wanneer en wat was daarvan het resultaat?
5. Welke initiatieven zullen de Vlaamse of Federale Regering in de nabije toekomst ter zake nog nemen? Wie zal dat initiatief nemen en wanneer?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Jan Jambon (430), Matthias Diependaele (675), Lydia Peeters (1546)

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 675 van 26 augustus 2021

van **CARMEN RYHEUL**

Voor een correcte interpretatie van deze vragen is het belangrijk om de juiste context te schetsen. Er worden inderdaad meer boetes uitgeschreven voor buitenlandse vrachtwagens dan voor Belgische vrachtwagens, maar dit wordt voornamelijk verklaard door het feit dat er verhoudingsgewijs substantieel meer buitenlandse vrachtwagens op de Vlaamse wegen aanwezig zijn. Dit bevestigt dan ook de positie van België als een transitland, waar meer buitenlands vrachtvervoer gebruik maakt van het Vlaamse betolde wegennetwerk.

Voor de optimalisering van de invordering van boetes kilometerheffing bij grensoverschrijdende gevallen is gegevensuitwisseling tussen lidstaten een cruciaal element. De EETS-Richtlijn¹, waarvan de omzetting naar Belgisch en Vlaams recht momenteel wordt voorbereid, kan hierop een antwoord bieden. De omzetting van deze richtlijn werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 10 september 2021. De EETS-Richtlijn creëert voor de eerste keer een juridisch instrument om gegevensuitwisseling tussen lidstaten af te dwingen.

Momenteel is Vlaanderen aangewezen op bilaterale afspraken. De praktijk heeft aangetoond dat dit niet eenvoudig is. Vanuit het Vlaamse Gewest zijn er wel pogingen ondernomen om een bilaterale samenwerking mogelijk te maken. Op dit ogenblik bestaat een dergelijke samenwerking met Nederland. Hierdoor heeft de Vlaamse Belastingdienst toegang tot de gegevens van de Nederlandse Dienst Wegverkeer (RDW), die net als de Belgische Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) instaat voor onder andere het verzamelen, opslaan, bewerken en beheren van gegevens over voertuigen, hun eigenaren en voertuigdocumenten en het verstrekken van informatie aan belanghebbenden over deze gegevens. Hierdoor kunnen boetes van voertuigen met een Nederlandse nummerplaat dus efficiënter worden ingevorderd. Dit is een grote stap, aangezien veel buitenlandse overtreeders een Nederlandse nummerplaat hebben.

De EETS-richtlijn voorziet de verplichting voor elke lidstaat om toegang te verlenen aan het nationaal contactpunt van een andere lidstaat tot nationale voertuigregistratiegegevens met het oog op de identificatie van het voertuig en van de eigenaar of houder van dat voertuig, waarvoor een niet-betaling van wegentol is vastgesteld.

De uitwisseling van deze informatie zal tussen de nationale contactpunten van de lidstaten gebeuren aan de hand van de softwaretoepassing 'Eucaris'. Het oppuntstellen van dit systeem zal evenwel nog enige tijd in beslag nemen, aangezien de omzetting van de richtlijn dient te gebeuren door de drie gewesten en daarnaast de federale overheid betrokken is voor de voorziening van het nationaal contactpunt. Bovendien moet ook beantwoord worden aan de GDPR-vereisten, maar er wordt verwacht dat dit een grote stap vooruit zal zijn in de optimalisering van de internationale invordering.

¹ Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad 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.

Het lijkt dan ook aangewezen om de implementering van dit systeem af te wachten en om nadien een grondige evaluatie te doen van het effect op de invorderingscijfers bij grensoverschrijdende gevallen.