

Gesprek met **Etienne Schouppe**, Staatssecretaris voor Mobiliteit

Het uur van de waarheid?



Begin 2011 maakten UPTR en uit-tredend Staatssecretaris Etienne Schouppe samen een balans op van zijn verwezenlijkingen en de toekomstige dossiers voor de weg-transportsector.

UPTR: Mijnheer de Minister, wat onthoudt u van uw tijd als Staatssecretaris op het einde van uw mandaatperiode?

Zoals u weet, was de transportsector mij niet onbekend toen ik staatssecretaris werd. Dit bood het voordeel dat wij onmiddellijk de hand aan de ploeg konden slaan. Hoewel het werk nooit af is en de vroegtijdige val van de regering de afronding van een aantal projecten heeft gedwarsboomd, hebben wij toch een aantal successen geboekt.

UPTR: Het Belgisch EU-voorzitterschap loopt ten einde. Eén van de hoogtepunten was het akkoord in de Ministerraad over de internalisering van de externe kosten van het wegvervoer en het Eurovignet. Bent u tevreden over het verzette werk dat geleid heeft tot dit compromis?

Ik ben bijzonder tevreden, omdat wij een doorbraak wisten te bereiken in een dossier dat al sinds jaren geblokkeerd was. Door dit compromis kunnen de lidstaten een gediversifieerd mobiliteitsbeleid voeren dat gericht is op duurzaamheid en tevens rekening houdt met de economische realiteit.

UPTR: Wat is uw antwoord op de volgende kritieken met betrekking tot het compromis over de herziening van het Eurovignet dat er gekomen is dankzij u:

- **De gegeneerde middelen komen niet automatisch de weginfrastructuur, noch de mobiliteit in het algemeen, ten goede.**

Ik begrijp de sector van het wegvervoer. Zij vinden dat de opbrengsten van een kilometerheffing moeten worden geïnvesteerd in de weginfrastructuur. Maar er zijn nog andere opinies. Ik heb evenzeer begrip voor zij die stellen dat de opbrengsten de mobiliteit in het algemeen ten goede moeten komen. En er zijn ook tegenstanders van de zogenaamde "earmarking" van de inkomsten. Een blind toepassen van dit principe houdt immers het gevaar in dat morgen elke sector zal vragen dat het belastingsgeld dat hij genereert enkel nog mag worden gebruikt om opnieuw te investeren in de eigen sector. Op die manier wordt het voor de overheid natuurlijk onmogelijk een algemeen beleid te voeren. Het lijkt mij dat de meest aanvaardbare oplossing ligt in een gedeeltelijke earmarking.

- **Het feit dat enkel het wegvervoer zal moeten opdraaien voor de externe kosten.**

Nee, in de consideransen van het akkoord staat tot twee keer toe uitdrukkelijk dat de principes voor alle transportmodi moeten gelden, namelijk dat "de vervuiler betaalt" en dat "de transportprijzen beter de reële kosten moeten weerspiegelen die veroorzaakt worden door de luchtvervuiling, de congestie, de klimaatverandering en geluidspollutie welke te wijten is aan het transport".

- **De lidstaten krijgen de mogelijkheid om de kilometerheffing te verhogen tijdens de spitsuren.**

Dit klopt, maar wel op zo'n manier dat de totale opbrengst uit de kilometerheffing niet mag stijgen. Eventuele meerinkomsten moeten binnen de twee jaar worden gecompenseerd door vermindering in de daluren.

- **De kilometerheffing is niet verplicht voor alle landen.**

Dit is juist, er is geen verplichting. Maar ik ben ervan overtuigd dat juist omwille van de vele onkosten die de diverse vormen van transport in alle landen veroorzaken, zij uiteindelijk toch zullen beslissen om een kilometerheffing in te voeren. Alleen op die wijze kan een land de mobiliteit echt sturen.

“ In de toekomst zal ik de transportsector van nabij blijven volgen ”

UPTR: Na vele jaren heeft u het wetgevend werk rond het Uitzonderlijk Vervoer weten af te ronden. Het is gebleken dat dit Koninklijk Besluit, op sommige vlakken aangepast dient te worden. Wat is de huidige stand van zake met betrekking tot deze aanpassingen?

Samen met de FOD Binnenlandse Zaken wordt momenteel de laatste hand gelegd aan het opleidingspakket. Daarbij werd rekening gehouden met de opmerkingen van de transportsector, bijvoorbeeld door meer te focussen op verkeers- en mobiliteitsfacetten.

UPTR: De EU-verordening over de toegang tot het beroep werd aangepast. België moest de eigen nationale wetgeving aanpassen voor 4 december 2011. Hoe ver staat men op dit vlak?

Zoals u weet, heeft mijn administratie heel wat voorbereidend werk gedaan en er vond ook al een eerste hoorzitting plaats met de transportfederaties. De teksten moeten nu verfijnd worden en er moet duidelijk nog een aantal knopen worden doorgemaakt.

Rekening houden met het feit dat wij ons in een periode van lopende zaken bevinden, had ik geen verder initiatief genomen om de keuzemogelijkheden voor mijn opvolger niet te bezwaren.

Nu wij moeten vaststellen dat de politieke crisis blijft aanslepen en de vervaldatum van 4 december nadert, zal ik de verschillende stakeholders in de loop van de komende weken opnieuw samenbrengen om voortgang te maken met dit dossier.

UPTR: UPTR had u gevraagd om de transporteurs betere mogelijkheden te geven om hun borgsom te betalen. U heeft daarop de Deposito & Consignatiekas weer nieuw leven ingeblazen. Zult u er op toezien dat de nieuwe Belgische wetgeving op de toegang tot het beroep ook deze mogelijkheid weerhoudt?

Toen ik deze mogelijkheid heb ingevoerd, heb ik duidelijk gezegd dat het om een tijdelijke maatregel ging. Zo konden we een moeilijke periode, die ontstaan was door de financiële crisis, overbruggen.

Ik blijf bij mijn stelling dat het hier om een tijdelijke maatregel moet gaan, omdat werken met de Deposito- en Consignatiekas niet dezelfde mogelijkheden biedt als werken met een bank.

Nu ja, de naweeën van de financiële crisis liggen nog niet achter ons. Het lijkt mij dan ook niet het moment om die mogelijkheid al terug te schroeven.

UPTR: Na de betoging van UPTR in 2008, beloofde u maatregelen te nemen tegen het goederenvervoer uitgevoerd door landbouwtractoren. Zelfs in Brussel kan men vaststellen dat de situatie niet veranderd is. Waarom?

In uitvoering van het akkoord dat naar aanleiding van de crisis in de transportsector werd gesloten, gaf ik aan mijn administratie de opdracht om het aantal controles (spontaan én op aangifte) stevig op te drijven. Het zijn controles die zowel langs de weg, als in de bedrijven gebeuren.

Uit die controles blijkt dat er maar weinig overtredingen van de wetgeving worden vastgesteld. Mijn conclusie: die wetgeving is niet meer aangepast aan de realiteit van vandaag. Willen wij de problematiek op een sluitende wijze aanpakken, dan moet er een aantal regelgevende initiatieven worden genomen.

De noodzakelijke medewerking van andere departementen, zoals bijvoorbeeld Financiën voor de problematiek van de rode diesel, vergemakkelijkt het zoeken naar een oplossing niet. Ik heb daarom aan mijn administratie opdracht gegeven om binnen de eigen bevoegdheden de deur voor misbruiken zoveel mogelijk te sluiten.

UPTR: Een andere belofte was de herziening van de boetecatalogus. Wat zijn de laatste ontwikkelingen op dit gebied?

De herziening ervan is zo goed als definitief. Een laatste knelpunt blijft het al dan niet afschaffen van het huidige plafond van 3.000 EURO voor het totaal van de te innen sommen.

UPTR: - U had de herziening van de wegcode bijna afgerond, waarin onder andere een opheffing van het inhaalverbod op 2 x 2 rijstroken voorzien was. Na overleg met alle betrokken partijen (BIVV, Federale Commissie voor Verkeersveiligheid, etc ...) kwam men tot de vaststelling dat de opheffing van dit inhaalverbod onnodig en zelfs gevaarlijk zou zijn. De herziening is ook uiteraard in de vergetelheid gekomen door de val van de regering.

Ja, de maatregel is door de val van de regering "hangende". Voor alle duidelijkheid: het gaat dus om de afschaffing van het algemeen verbod op inhalen behalve waar het toegestaan is (dat bestaat alleen in België), en de vervanging ervan door de algemene toelating om in te halen behalve op de plaatsen en tijdstippen waar het verboden is (zoals in de rest van de wereld). In de praktijk blijft het dus op gevaarlijke plaatsen gewoon verboden, maar brengen wij onze regelgeving in lijn met de andere landen.

UPTR: Wat zijn uw toekomstplannen?

De transportsector van zeer nabij blijven volgen.

