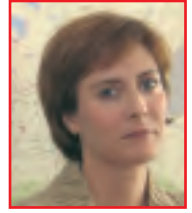


Interview met Carole Coune Dir.-generaal DG Vervoer te land van de FOD Mobiliteit en Vervoer

## Boetecatalogus: «Niet strenger, logischer»?



**UPTR: De Minister van Mobiliteit heeft aan de FOD Mobiliteit en Vervoer de taak toevertrouwd een nieuwe boetecatalogus op te maken: Welke instructies heeft de FOD gekregen?**

*C. Coune:* Wij waren gemandateerd om een samenhangende inventaris op te maken van de bestaande boetes in de verschillende wetgevingen die deel uitmaken van onze bevoegdheid. De eerste doelstelling bestond erin in één enkel document alle boetes te verzamelen die tot op heden over verschillende teksten waren verspreid en dus een betere toegang te verlenen aan de chauffeurs tot de informatie «wat houdt een overtreding in?» en «hoeveel kost elke overtreding?». Onze tweede doelstelling bestond erin na te kijken of, in verband met deze geordende inventaris van overtredingen en met de boetes die ermee gepaard gaan, alle boetes gerechtvaardigd waren in hun principe en in hun bedrag. De Administratie en de Minister hadden inderdaad van de drie federaties verzoeken binnengekregen om bepaalde bedragen aan te passen, welke verzoeken het vertrekpunt zijn geworden van ons denkwerk. Wat wij absoluut hebben willen onthouden uit de stappen van de federaties, en in het bijzonder van de UPTR, is het verzoek rekening te houden met de goede trouw van de chauffeur. Tenminste, telkens als deze kan worden bewezen door tastbare elementen. Zo zal bijvoorbeeld een onderneming die rijdt zonder vervoervergunning aanwezig in de vrachtwagen, door vergetelheid of nalatigheid, veel minder streng worden gestraft dan een onderneming die helemaal geen vergunning heeft. Dit lijkt vanzelfsprekend, maar tot op heden (en dus nog steeds op het ogenblik waarop u mij leest aangezien de catalogus nog niet in voege is) waren beide houdingen op dezelfde wijze bestraft. Met betrekking tot de relevantie van de bedragen en hun respectievelijke belang hebben wij weinig richtlijnen gekregen. De Minister heeft sancties gevraagd die onderling en ten opzichte van het buitenland coherent zijn. Dit betekent voor Renaat Landuyt, die van de verkeers-

veiligheid één van de pijlers van zijn politiek heeft gemaakt, dat de bedragen die betrekking hebben op de overtredingen die in rechtsreeks verband staan met de verkeersveiligheid hoger moeten zijn dan de andere. We hebben ook de bezorgdheid van de federaties inzake eerlijke concurrentie willen integreren omdat wij denken dat deze onrechtstreeks ook bijdraagt tot de verkeersveiligheid. De bescherming van het milieu en de arbeidsomstandigheden werden ook in ons denkproces betrokken. Als alle doelstellingen gehaald worden zal het afschrikkende effect van de boetes versterkt worden.

**UPTR: Op basis van het project dat op tafel ligt heeft de UPTR het gevoel dat sommige boetes totaal overdreven zijn terwijl sommige overtredingen nog steeds onvoldoende gestraft worden. Hoe kan men aan de transporteurs uitleggen dat een chauffeur die een schijf niet kan voorleggen een boete van 1600 € te wachten staat terwijl een onderneming die zonder vervoervergunning rijdt slechts 600 € zou moeten betalen om te mogen verder rijden. Waar zit de logica?**

*C. Coune:* Deze bedragen zijn een perfecte illustratie van de wil van Renaat Landuyt strenger op te treden tegenover overtredingen die de verkeersveiligheid rechtstreeks in gevaar brengen. Het niet voorleggen van een schijf maakt het voor de controleur onmogelijk na te kijken of de wetgeving in verband met de rust- en rijtijden werd nageleefd. Het niet kunnen voorleggen van een schijf niet streng straffen zou erop neer komen dat men de controle verwaarloost van één van de bepalingen met betrekking tot het beroep van transporteur die het meest de verkeersveiligheid bevordert. Als er één klasse regels is die streng gestraft moet worden, zijn het wel de regels die betrekking hebben tot de schijven. Een vrachtwagen van een onderneming die zonder vergunning rijdt kan de verkeersveiligheid ook in gevaar brengen, maar hier is er geen rechtstreeks verband tussen de overtreding en de verkeersveiligheid. Het is trou-

wens mogelijk dat de onderneming wel degelijk over een vergunning beschikt, maar dat deze om één of andere reden niet kan worden voorgelegd op het ogenblik van de controle.

Daarom is het bedrag veel lager en wordt er rekening gehouden met de goede trouw.

**UPTR: De UPTR stelt voor dat men van de gelegenheid gebruik zou maken om samen met de boetecatalogus ook de problematiek omtrent overlading zou harmoniseren. In de huidige stand van zaken begrijpt niemand niets meer! Aan de ene kant worden in het Vlaamse gewest procesverbalen opgemaakt voor de overlading per as – wat de UPTR ten strengste afkeurt – terwijl de Federale de overlading wordt beboet ten opzichte van de Maximale Toegelaten Massa. Loopt men niet het risico tweemaal te moeten betalen voor een zelfde overtreding?**

*C. Coune:* Inzake overlading coëxistieren inderdaad twee systemen, met name:

- het federale systeem dat voornamelijk gericht is op verkeersveiligheid, maar ook op de eerlijke concurrentie door rekening te houden met het gewicht van het voertuig op de grond, m.a.w. door rekening te houden met de maximale toegelaten massa van het voertuig;

- het systeem van het Vlaamse Gewest dat gericht is op de schade berokkend aan de infrastructuur door rekening te houden met het gewicht per as.

Het is dus inderdaad zo dat een transporteur enerzijds beboet zou kunnen worden voor een overlading per as en anderzijds voor de globale overlading van het voertuig (MTM).

**UPTR: De UPTR heeft het gevoel dat het principe van medeaansprakelijkheid van de opdrachtgevers volledig over het hoofd wordt gezien in deze herziening van de boetecatalogus: Begrijpen we dit verkeerd?**

*C. Coune:* Uw vraag verrast mij. De medeaansprakelijkheid van de

opdrachtgevers is essentieel maar de herziening ervan in de teksten is het niet omdat deze reeds bestaat ! De teksten die deze materie behandelen zijn steeds voor verbetering vatbaar maar het betreft naar mijn gevoel slechts randverbeteringen. Wat in deze materie prioritair is, is die medeaansprakelijkheid bekend te maken opdat ze vaker izou worden toegepast en gesanctioneerd. Wie weet er dat voor elke overtreding vastgesteld in hoofde van de transporteur en beboet ofwel bij wijze van onmiddellijke inning of van proces-verbaal, het desgevallend mogelijk is later een proces-verbaal op te stellen ten laste van de opdrachtgever? In hoeveel gevallen vervolgt het Gerecht de opdrachtgever? Na de publicatie van de boetecatalogus zal het onze taak zijn de mogelijkheden beter te doen kennen.

**UPTR: Wanneer men spreekt van de boetecatalogus heeft men het eigenlijk over wat men technisch gezien de «onmiddellijke inning» moet noemen. De transporteurs hebben altijd de mogelijkheid te vragen dat een proces-verbaal zou worden opgesteld en overgemaakt aan het Parket. Kunt u uitleggen wat beide procedures inhouden?**

*C. Coune:* De overtredingen worden

vastgesteld bij wijze van proces-verbaal. De controleur kan echter ook aan de overtreder voorstellen onmiddellijk de boete te betalen, wat als gevolg heeft de vervolgingen stop te zetten. Het Parket heeft echter de mogelijkheid binnen een termijn van één maand vanaf de betaling te beslissen dat er vervolgd zal worden.

Deze procedure van onmiddellijke inning is onderworpen aan de toestemming van de overtreder die altijd kan verzoeken dat een proces-verbaal wordt opgesteld om zich voor het gerecht te kunnen verdedigen. Als het om een niet-ingezetene gaat wordt een bedrag gelijk met de boete, verhoogd met 110 € voor de gerechtskosten geëist als waarborg.

Sinds 30/3/2006 hebben de Belgische ingezetenen de mogelijkheid te betalen per overschrijving, in afwachting van de mogelijkheid per kredietkaart te betalen, de niet-ingezetenen moeten nog steeds cash betalen.

**UPTR: De Minister van Mobiliteit schijnt absoluut te willen dat het bedrag van de onmiddellijke inningen globaal drastisch omhoog zou worden getrokken. Vreest u niet dat de transporteurs zullen beslissen systematisch het opstellen van procesverbalen te vragen en de reactie**

**van de parketten af te wachten, met het risico het gerechtelijke apparaat te overbelasten en uiteindelijk te verlammen?**

*C. Coune:* De aanpassing van de bedragen van de onmiddellijke inningen gaat samen met een overleg gevoerd met het College van Procureurs-generaal over het strafrechtelijke beleid terzake. Het Gerecht, zoals de Administratie, verbetert voortdurend de methodes gebruikt voor de behandeling van de «Transport-» dossiers. De vermeerdering van het aantal te behandelen dossiers, veroorzaakt door een mogelijke vermindering van het aantal onmiddellijke inningen zou dit proces vertragen en het College zou dit moeten trachten te vermijden. Wij denken dus dat de Procureurs-generaal hun strafrechtelijk beleid ook zullen aanpassen in de zin van een grotere strengheid ten opzichte van de overtredingen die de verkeersveiligheid rechtstreeks in gevaar brengen. De ondernemingen die hopen op clementie hebben het verkeerd voor ... Men mag ook niet uit het oog verliezen dat door systematisch te kiezen voor een proces-verbaal men het risico loopt meer gerechtelijke veroordelingen te veroorzaken die op hun beurt gevolgen kunnen hebben op de terugtrekking van de vergunningen. ■

## Op het kruispunt tussen vooruitgang en toekomst

Communicatie is een onlosmakelijk deel van ons leven geworden. Of het nu om het bedrijfsleven gaat of ons privéleven, op alle vlakken hebben we te maken met communicatie. In de brede zin van het woord. De opkomst van het internet heeft de commerciële gewoontes van iedereen veranderd. Het gros van de bedrijven bedient zich vandaag de dag van het wereldwijde net om over zijn werking te communiceren. Of zijn producten aan te prijzen. Het internet is snel, accuraat en efficiënt.

Niemand kan ontkennen dat de revolutie van het internet op korte tijd heeft ingegrepen op onze levens en gewoontes. Niemand die tegenwoordig nog een telefoonboek ter hand neemt om een telefoonnummer op te zoeken. Het volstaat de computer in te schakelen, een zoekmachine op te starten en je krijgt alle informatie op het scherm. Van waar ook ter wereld, in welke taal ook. Het internet heeft de essentie van communicatie veranderd

door een internationaal uitstalraam voor iedereen bereikbaar te maken.

Uit een recente studie van het bedrijf CYCADE is evenwel gebleken dat **heel wat KMO's nog niet over een aangepaste website beschikken**, nochtans het communicatiemiddel bij uitstek, zoals iedereen ondertussen weet.

In samenwerking met UPTR creëert CYCADE websites die beantwoorden aan de noden en verwachtingen van kleine en middelgrote ondernemingen die nieuwe horizonten willen verkennen. Tegen een zeer aanvaardbare prijs en zeer gebruiksvriendelijk: omdat de gebruiksp procedure simpel werd gehouden kan de eigenaar zijn site zelf zonder al te veel moeite beheren.

Ook de transportsector, reeds zwaar getroffen door de verhoging van de olieprijs, heeft er enige tijd over gedaan om op het nieuwe medium in te pikken. Net zoals zovele andere sectoren. Ook al beschikt op dit ogen-

bik nog maar 40 procent van de transportbedrijven over een website, bij elk een is de vaste wil aanwezig om hun actieterrein uit te breiden. Iedereen is ervan overtuigd dat ze niet mogen ontbreken op deze afspraak op het kruispunt tussen toekomst en vooruitgang.



### De noden van de ondernemer inzake communicatie

- een heldere en correcte offerte
- een aangepaste en kwalitatief hoogstaande website
- een gepersonaliseerd ontwerp
- de vrijheid om zelf, snel en onbeperkt, de inhoud te veranderen
- technische bijstand
- een prijskaartje van minder dan 1.000 euro

De studie werd in 2005 uitgevoerd bij 2500 Belgische ondernemingen uit alle sectoren