

C225 – FIN11

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2006-2007

26 juni 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR ALGEMEEN BELEID, FINANCIEN EN BEGROTING

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over het papierloos eurovignet

1

Voorzitter: de heer Sven Gatz

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over het papierloos eurovignet

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, enkele weken geleden heb ik via de media vernomen dat Nederland een stap vooruit zet in de administratieve vereenvoudiging. Ik vraag me af hoe ver Vlaanderen op dit vlak staat. In Nederland is het papieren eurovignet vervangen door een elektronisch vignet, en dat heeft zo zijn voordelen. Het brengt minder administratieve rompslomp met zich mee en de politie moet geen vervelende controles van vrachtwagens meer doen. Ook de Nederlandse transportsector vindt dit een stap vooruit. Digitaal kan via het internet worden nagegaan of de elektronische boeking al dan niet door de bedrijven is gebeurd.

Mijnheer de minister, wordt overwogen om ook in ons land dergelijk eurovignet in te voeren? Zo ja, hoe ver staat dit? In welke mate kan er verder worden gewerkt op het studiewerk dat is gebeurd naar aanleiding van de invoering van het wegvignet?

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, voor een goede situering van het nieuwe concept 'paperless eurovignette' verwijs ik eerst naar de bestaande situatie. Het eurovignet werd op 1 januari 1995 in België ingevoerd bij wet van 27 december 1994 in uitvoering van een verdrag ondertekend in Brussel op 9 februari 1994. Tot de eurovignetlanden behoren België, Denemarken, Luxemburg, Nederland en Zweden. Duitsland heeft het forfaitaire systeem van het eurovignet verlaten en geopteerd voor een kilometerheffing. Het Belgische eurovignet maakt deel uit van een stelsel dat gemeenschappelijk is voor de vijf landen waar het is ingevoerd. Dit betekent dat, eenmaal het eurovignet is geïnd, de belastbare voertuigen zonder verdere formaliteiten op het grondgebied van de vijf bovenvermelde landen mogen rijden.

Hoe verloopt de inning van het eurovignet vandaag? Voor de aankoop van een eurovignet kunnen Belgische belastingplichtigen terecht bij een ontvangtkantoor van de federale administratie der directe belastingen, sector Invordering. Momenteel zijn daarvoor 41 ontvangtkantoor-

ren bevoegd. Ook belastingplichtigen van in het buitenland ingeschreven voertuigen kunnen in deze ontvangkantoren terecht, maar daarnaast zijn er nog andere mogelijkheden. Zo zijn een twintigtal douanekantoren aangewezen waar eveneens het eurovignet kan worden aangeschaft. Bovendien zijn er nog een aantal speciale verkooppunten uitgebaat door de privéfirma AGES. Deze partner staat in voor de verkoop van de vignetten in de zogenaamde 'belt area'. Dit is een zone gelegen aan de buitengrenzen van de deelnemende landen. In België zijn er vijftien dergelijke gordelverkooppunten, onder meer in Oostende, Zeebrugge, Antwerpen en in de buurt van enkele belangrijke grensovergangen met Frankrijk. Een chauffeur die het eurovignet betaalt, krijgt als bewijs van betaling een papieren certificaat. Dat moet hij tijdens het gebruik van het belastbaar wegennet bij zich hebben en op verzoek van de controle-instanties kunnen tonen.

Met een schrijven van 8 mei 2007 heeft de federale minister van Financiën, de heer Reynders, me laten weten dat in augustus 2008 het contract met de firma AGES, die nu de gordelverkooppunten uitbaat, afloopt. Het coördinatiecomité dat instaat voor de gemeenschappelijke werkzaamheden van de aangesloten landen, heeft bij die gelegenheid overwogen om over te gaan tot een nieuw gezamenlijk stelsel dat de heffing van het eurovignet op een modernere en efficiëntere manier toelaat en dat bovendien klantvriendelijker is. We gaan van de middeleeuwen naar de moderne tijd. De vervanging van het huidige papieren certificaat door een virtueel vignet, ook e-vignet genoemd, kan naar mijn mening aan deze verwachtingen voldoen.

Hoe gaat dit nieuwe systeem in zijn werk? Bij de betaling van het eurovignet in een van de bestaande verkooppunten zal de chauffeur voortaan enkel een eenvoudig ontvangstbewijs krijgen. Een papieren vignet of certificaat wordt niet langer afgeleverd. De betalingen zullen voortaan vanzelfsprekend elektronisch worden geboekt in een centrale database. In die centrale database worden de gegevens geboekt van de vignetten verkocht door de diensten van de lidstaten zelf en de vignetten verkocht door de nieuwe partner, de opvolger van AGES – dat kan ook hetzelfde bedrijf zijn – in de 'belt area'. De boeking bevat uitsluitend de gegevens met betrekking tot de nummerplaat van het belastbare voertuig, het land van herkomst van het voertuig, het aantal assen, de euronorm en de geldigheidsduur van het vignet.

Dit systeem biedt tal van voordelen, zowel voor de bevoegde diensten die instaan voor de heffing en de controle van het eurovignet als voor de wegvervoerders

zelf. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten zullen hierdoor in staat zijn online en in real time na te gaan of het eurovignet voor een welbepaald voertuig al dan niet correct werd betaald. Zij moeten het voertuig dus niet meer fysisch doen stoppen om na te gaan of het papieren certificaat zich wel aan boord bevindt. De controle kan bij wijze van spreken vliegend gebeuren, dus sneller, intenser, efficiënter en vooral zonder onnodig oponthoud voor de vrachtwagenchauffeurs. Bovendien wordt de vervoerder niet langer belast met de verplichting om het papieren document in zijn cabine te bewaren. Aan de hand van de nummerplaat zullen de controlediensten kunnen nagaan of voor het voertuig het eurovignet al dan niet werd betaald.

Het project werd onderzocht door een onafhankelijke externe partner, met name Logica CMG. Uit dit onderzoek kwamen twee duidelijke bevindingen naar voren: het papierloze eurovignet is een haalbaar project want er zijn geen technische of organisatorische bezwaren en de kostprijs van de investeringen in de centrale databank en in de onderlinge connecties wordt ruimschoots gecompenseerd door de besparing van de druk- en verwerkingskosten die vandaag nog gepaard gaan met het voorbijgestreefd papieren certificaat. De baten van het systeem zullen dus de kosten ervan overtreffen, op voorwaarde dat alle lidstaten mee instappen in dit nieuwe systeem.

Wanneer treedt dit nieuwe systeem in voege? U hebt ondertussen begrepen dat het een gezamenlijke aanpak is van de vijf landen die nog participeren. Het is de bedoeling van het coördinatiecomité om het nieuwe systeem operationeel te laten worden in september 2008. In het Publicatieblad van de Europese Unie van 31 mei jongstleden werd de aankondiging van de opdracht gepubliceerd. Voor de overgang naar het nieuwe systeem wordt in een periode van ongeveer 1,5 jaar voorzien.

Het eurovignet is een van de belastingen die ingevolge het Lambertmontakkoord van het federale niveau naar de gewesten werden overgedragen. Vlaanderen is sinds 1 januari 2002 bevoegd voor de cluster van de verkeersbelasting, inclusief het eurovignet. Wij hebben dus de bevoegdheid voor de tarieven, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen, maar de FOD (Federale Overheidsdienst) Financiën is nog steeds verantwoordelijk voor de inning. Zolang de federale administratie instaat voor de inning van deze belasting, is enkel en alleen de federale overheid bevoegd voor het bepalen van de procedureregels inzake inning en invordering.

Vanzelfsprekend zijn we in nauw overleg getreden met onze federale collega van Financiën en hebben we een aantal afspraken gemaakt om op een loyale en vooral collegiale manier in dit land met de verschillende gewesten tot een akkoord te komen over hoe we in dit nieuwe systeem zullen stappen. Met betrekking tot het

papierloze vignet is een korte informatiesessie georganiseerd ten behoeve van alle gewestelijke ministers van financiën.

Ik heb vervolgens op mijn beurt mijn collega-ministers Van Brempt en Peeters geraadpleegd, en we zijn tot de conclusie gekomen dat het nieuwe systeem voor het Vlaamse Gewest alleen maar voordelen kan inhouden. Controles kunnen sneller en intenser verlopen en allicht zullen de ontvangsten geoptimaliseerd kunnen worden. Ik heb het dossier vervolgens voorgelegd aan de kern van de Vlaamse Regering. We hebben op 21 mei de federale minister van Financiën laten weten dat wij voorwaardelijk akkoord kunnen gaan met het initiëren van de aanbestedingsprocedure die tot de invoering van het 'paperless vignette' zal leiden.

We hebben aan onze toestemming een aantal voorwaarden gekoppeld. Ten eerste willen we dat de mogelijkheid onderzocht wordt om de verkoop van de vignetten door de ontvangkantoren van de directe belastingen en de douanekantoren onmiddellijk en in real time in het onlinesysteem in te brengen, net zoals dit vandaag gebeurt bij de private gordelverkooppunten. We hadden signalen gekregen dat men dat zou bundelen en dan in blokjes zou ingeven. We dringen aan op een onlinesysteem: als men betaalt via het internet, doet men meteen ook de registratie. Degenen die het vignet hebben, kunnen dat meteen ook elektronisch aantonen.

Ten tweede hebben we heel nadrukkelijk gezegd dat deze nieuwe aanbesteding de mogelijkheid van een vervroegde uitstap uit het systeem van het eurovignet niet mag bezwaren. Als we ons engageren in het elektronische eurovignet, moeten we wel de mogelijkheid behouden om uit te treden, zodat Vlaanderen in samenspraak met de andere gewesten Brussel en Wallonië eventueel naar nieuwe heffingssystemen zou gaan. U weet dat we daar de voorbije maanden voldoende over gepraat hebben.

Ten derde hebben we gezegd dat er een werkgroep moet worden samengesteld met federale en gewestelijke experts om de gevolgen van deze concessie bij een eventuele uitstap te onderzoeken. We willen niet bij het ondertekenen van de overeenkomst geconfronteerd worden met de mogelijkheid dat we tot schadevergoeding worden verplicht. Tot slot hebben we gesteld dat niet getornd mag worden aan het principe zoals voorzien bij de bijzondere financieringswet dat de inning van onder meer het eurovignet kosteloos wordt verzekerd door de federale overheid. Ze moet met andere woorden volledig verantwoordelijk blijven voor de inning, vanzelfsprekend tot Vlaanderen die overneemt.

De laatste voorwaarde is dat in gezamenlijk overleg de mogelijkheid wordt onderzocht om ook entiteiten bin-

nen de Vlaamse administratie de bevoegdheid te geven om controletaken te verrichten. Wij zijn voor nogal wat diensten op de baan, denken we maar aan de aslasten, waarvoor Vlaamse ambtenaren in vliegende brigades controles uitoefenen. Het zou wenselijk zijn dat die mensen ook de mogelijkheid krijgen om politieel na te gaan of de door hen gecontroleerde vrachtwagens ook beschikken over het e-vignet. Zo komen we immers tot een optimalisering van het controlesysteem.

Mijnheer Van den Heuvel, ik denk dat ik uw concrete vragen hiermee reeds beantwoord heb. Het elektronisch vignet zal inderdaad na aanwijzing van de nieuwe externe partner ook in België en Vlaanderen worden ingevoerd. Zoals reeds vermeld zou het systeem in voege moeten treden in september 2008. Ik heb vernomen dat Zweden verzoekt om de invoering met één maand uit te stellen. Het wordt dan oktober 2008 – ik zou zeggen ‘so what?’.

Als antwoord op uw vraag of er kan worden voortgebouwd op het studiewerk met betrekking tot het invoeren van het wegvignet, wil ik toch even meegeven dat het concept dat we hadden ontwikkeld wat anders was. U weet dat het ook onze bedoeling was om een soort elektronisch wegvignet uit te reiken, maar het verschil zat hem in de controletechniek. Bij het wegvignet hadden we gedacht aan controleportieken met automatische nummerplaatherkenning. De nummerplaten zouden worden ingescand en negatief worden omgezet: nummerplaten die voldeden aan het wegvignetsysteem, zouden door het portiek passeren; nummerplaten die niet herkend werden door het systeem, zouden op de blacklist terecht komen en in aanmerking komen voor een boete. In het Europese systeem gaat men vooralsnog niet zo ver. Er zal niet met elektronische en automatische nummerplaatherkenning worden gewerkt, maar met controles, met dat verschil dat men vroeger de vrachtwagen moest doen stoppen en de controle nu al rijdend kan gebeuren. Men kan dus ingrijpen indien nodig. De pakkans is bij het ene systeem al wat anders dan bij het andere. Het eurovignet beslaat een vrij grote maar compacte groep, terwijl het wegvignet geldt voor alle particuliere wagens, ook uit het buitenland, en dat is een vrij heterogene groep. De controlemiddelen moeten met andere woorden op elkaar worden afgestemd.

Ik kom tot mijn conclusie. Ik denk dat we ook vanuit dit land de boot niet willen missen. Het gaat om een gezamenlijk initiatief dat in het najaar van 2008 opstart. Het wordt een papierloos eurovignet. We hebben er alleen maar baat bij. Het is opnieuw een nieuwe, voorzichtige aanzet voor een meer moderne en eigentijdse manier van inning van belastingen. We werken vandaag in Vlaanderen al zo voor de onroerende voorheffing. U weet dat we door middel van een vrij doorgedreven informatisering alle mogelijke vrijstellingen via contacten en linken met kruispuntbanken automatisch verlenen aan de belastingplichtigen, zonder administratieve rompslomp.

Er wordt dus eindelijk nog eens gezorgd voor een administratieve lastenverlaging voor het bedrijfsleven, want dat kan het vignet in real time online aanvragen en zal erop worden gecontroleerd.

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Hij heeft op deze niet al te moeilijke vraag een heel volledig antwoord gegeven. Ik ben heel blij dat ons land ook meedoet met het ‘paperless eurovignette’. Ik duim ervoor dat alles in het najaar van 2008 operationeel is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
