



Vlaams
Parlement

vergadering **C251**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting

van 23 mei 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de eventuele toepassing van gedragsinzichten bij het innen van verkeersbelastingen
– 2104 (2016-2017)

3

VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Bart Tommelein, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie, over de eventuele toepassing van gedragsinzichten bij het innen van verkeersbelastingen – 2104 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Paul Van Miert

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Minister, u hebt op een eerdere parlementaire vraag van mij over achterstallige belastingen geantwoord dat vorig jaar slechts 83,96 procent van de belastingplichtigen zijn verkeersbelastingen tijdig betaalde. Dat is een daling van 5,97 procent tegenover 2015.

Op 20 april 2017 maakte de FOD Financiën bekend dat zij dankzij anders opgestelde, directere en eenvoudigere aanmaningsbrieven 2,8 miljoen euro extra aan achterstallige betalingen kon innen. Eerder bleek ook dat de FOD door de nieuwe brieven bijna 19 miljoen euro sneller inde. Dat bedrag is ondertussen opgelopen tot 27 miljoen euro. Bovendien spaarde men ongeveer 1 miljoen euro aan inningskosten uit, in het kader van een proefproject rond nudging.

Het Vlaams Parlement keurde in oktober 2016 een resolutie goed betreffende toepassing van gedragsinzichten bij de beleidsvoering. In artikel 2 van die resolutie vraagt het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering jaarlijks pilootinitiatieven te selecteren waarbij bij de uitvoering gedragswetenschappen worden toegepast. Voorafgaand aan deze selectie kan het Vlaams Parlement voorstellen van onderwerpen suggereren aan de regering.

Minister, hoe staat u tegenover het principe van nudging?

Kan volgens u het innen van verkeersbelastingen een pilootinitiatief zijn met betrekking tot nudging?

De voorzitter: Minister Tommelein heeft het woord.

Minister Bart Tommelein: Mijnheer Van Rompuy, collega's, u weet dat ik communicatie uitermate belangrijk vind. Ik sta voor een heldere boodschap die de burgers ook begrijpen. Uitleggen waarom en hoe we beleid voeren, is belangrijk. Draagvlak creëren door te informeren, is essentieel. Enkel zo kunnen we vanuit het beleid gedrag wijzigen, zeker wanneer we dat via fiscale weg willen doen.

Daarom vind ik het proefproject rond nudging zo interessant. Om te beginnen is de aanmaningsbrief van het proefproject van de FOD Financiën heel eenvoudig geformuleerd: geen dure woorden, geen al te ambtelijke taal die belastingplichtigen vaak niet begrijpen.

In tweede instantie voelt de belastingplichtige zich persoonlijk aangesproken door mijnheer/mevrouw te vervangen door de concrete naam Bart of Peter.

Een derde element betreft de groepsdruk. Wat anderen doen en vinden, is belangrijk en kan een grote invloed hebben op het gedrag. Als de meerderheid van de burgers op tijd haar belastingen betaalt, dan kan dit gebruikt worden om de minderheid te stimuleren hetzelfde te doen.

Ten vierde blijkt het duiden van de bestemming van de belastingen ook effectief. Veel mensen ervaren belastingen louter als een verlies. Ze vergeten dat de belastingen de maatschappij en dus de belastingbetaler ten goede komen.

Tot slot wordt ook gebruik gemaakt van verliesframing. Bij deze techniek benadrukt men de risico's of kosten van wanbetaling: "Als u niet betaalt, riskeert u een boete van X euro". Mensen zijn 'loss averse', dat wisten de Nobelprijswinnaars Daniel Kahneman en Amos Tversky decennia geleden al. Of anders gesteld: we zijn over het algemeen gevoeliger voor wat we kunnen kwijtraken dan over wat we mogelijks kunnen winnen.

Collega's, ik meen dat dergelijke kleine ingrepen de communicatie van de fiscus wel degelijk kunnen versterken, alleen vraag ik me af of we deze weg op moeten gaan voor de verkeersbelastingen, zoals u in uw vraag suggereert, mijnheer Van Rompuy. Deze belastingen kennen vandaag immers al heel hoge inningspercentages. Ik zal misschien nog even terugkomen op de cijfers in het antwoord op de schriftelijke vraag van de geachte en gewaardeerde heer Vandenbroucke waarnaar u verwijst. Deze cijfers dateren van februari. Het tijdig betaalde bedrag werd toen vergeleken met het op dat tijdstip ingekohierde bedrag. De betaaltermijn van de inkohierungen in december was evenwel nog niet volledig verstreken. De geciteerde cijfers waren dus nog maar voorlopig. Nu ook die betaaltermijnen verstreken zijn, blijkt de inningsgraad 88,93 procent. Zoals ook vermeld in andere parlementaire vragen, komen we voor verkeersbelasting zelfs op een finaal inningspercentage van 99 procent. U zult niet ontkennen dat dit zeer performant is. Het inningspercentage ligt verder hoger dan toen de inning nog gebeurde door de FOD Financiën.

Dergelijke hoge inningspercentages hangen samen met de invorderingscyclus van de Vlaamse Belastingdienst en het tweesparenbeleid dat de dienst hanteert. Enerzijds wordt er een actief administratief invorderingsbeleid gevoerd. Belastingplichtigen die hun aanslagbiljet inzake de verkeersbelastingen niet binnen de opgelegde termijn van twee maanden betalen, worden hiertoe aangemaand via een herinneringsbrief. Indien nodig volgt nog een laatste herinneringsbrief. Als dat nog altijd geen resultaat oplevert, wordt via een dwangschrift een gerechtsdeurwaarder ingeschakeld om de openstaande belastingschulden verder in te vorderen. Soms worden alternatieve invorderingstechnieken gehanteerd, zoals een loon- of huurbeslag.

Anderzijds zijn er de controles op de weg. Controle op de weg, vaak met behulp van mobiele nummerplaatscanners, gebeurt op eigen initiatief of samen met de politie of andere overheidsdiensten. Daarbovenop maakt de Vlaamse Belastingdienst sinds medio 2014 gebruik van de camera's van het 'Weigh in Motion'-systeem van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Die detecteren of voertuigen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton hun aangifte inzake de jaarlijkse verkeersbelasting hebben gedaan.

Vorig jaar werden bijna 900.000 voertuigen gecontroleerd en maakten controleurs van de Vlaamse Belastingdienst daarover 9000 pv's op. Ondanks een hoger aantal controles daalt het aantal inbreuken jaar na jaar, wat duidt op een meer spontane naleving van de regels. Met de aanwezigheid van de controleurs op het terrein is de subjectieve pakkans groot en dat loont blijkbaar. De extra winst die dus kan worden geboekt op deze belasting via nudging lijkt ons eerder beperkt.

Persoonlijk denk ik dat dergelijke gedragsinzichten meer waarde kunnen hebben voor de heffing op de leegstand van bedrijfsruimten, de heffing op ongeschikte woningen of de planbatenheffing. Dit type belastingen mikt op gedragswijzigingen, is vaak gecontesteerd en kent vandaag zeer lage inningspercentages. De te vereffenen bedragen zijn immers niet zelden substantieel. Deze heffingen willen immers maatschappelijk onwenselijk gedrag ontraden.

Anderzijds staat het belastbaar feit ook vaak ter discussie. Is er wel effectief sprake van 50 procent leegstand van de bedrijfsruimten? Is het aantal boetepunten dat werd opgelegd voor de ongeschikte woningen echt terecht? Het gaat vaak

om dit soort issues waar belastingplichtigen en fiscus over van mening verschillen. Of nudging in dit soort situaties soelaas kan bieden, is nog niet bekend. Maar baat het niet, dan schaadt het niet. Ik zal mijn administratie dan ook laten bekijken hoe we hier concreet gevolg aan kunnen geven met een pilootproject voor een van die laatstgenoemde heffingen.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Ik ben blij dat u open staat voor het idee en op zijn minst wilt bekijken of het zinvol is voor de belastingen die u hebt genoemd, waaronder leegstand en planbaten. Wat de verkeersbelastingen betreft, is het niet omdat men uiteindelijk tot een bijna volledige betaling komt dat er geen winsten mogelijk zijn door de brief anders op te stellen. Het kost ook bijzonder weinig om de brief anders op te stellen. De voorbeelden zijn ontwikkeld bij de FOD Financiën.

Ik geef enkele cijfers die ik heb opgevraagd over de inning van de verkeersbelasting. Het aantal verstuurde laatsteherinneringsbrieven bedroeg in 2016 voor de verkeersbelasting 181.000.

Voor de belastingplichtige is er natuurlijk de kostprijs van de nalatigheidsintresten die dan kunnen worden vermeden. Er zijn de incassobureaus die in 2016 57.000 keer ingeschakeld zouden zijn. Dat zijn toch kosten die we kunnen verminderen, enkel en alleen door de brief anders op te stellen. Het gaat niet over het betalen van de belastingen, het gaat over het gemakkelijker innen van achterstallige belastingen. Ik vraag me af of het misschien toch wel zin heeft. Zoals u zegt: baat het niet, dan schaadt het niet.

Eigenlijk ligt de methodiek voor het opstellen van de brief bijna klaar om te copy-pasten. Ik ben al zeer tevreden met uw antwoord dat u voor andere belastingen een pilootproject wilt opstarten.

Minister Bart Tommelein: Mijnheer Van Rompuy, u hebt me overtuigd: baat het niet, dan schaadt het niet. We zullen bekijken hoe we de brieven voor de verkeersbelasting op een mensvriendelijker manier kunnen opstellen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.