

## UPTR ontmoet Staatssecretaris van Financiën

Dhr. Bernard Clerfayt spreekt met ons over zijn functie en beantwoordt vragen van transporteurs met betrekking tot het eurovignet, de BTW-aangifte en de accijnzen.

Reeds van bij het begin benadrukt Bernard Clerfayt het feit dat hij er zich van bewust is dat « de sector van transport en logistiek, waarvan UPTR de

belangen verdedigt, één van de sterkste economische branches in België is en dat te weinig wensen dat weten. België is het meest ontwikkelde land op vlak van logistiek. Dat moet steeds opnieuw in herinnering gebracht worden. Ik probeer overal te herhalen dat het absoluut fundamenteel is. Vooral gezien de grote

troeven die ons land biedt: grote en zeer moderne havens, een zeer ontwikkeld spoorwegnetwerk en veel expertise in de sector.» Maar ook dat « transport een fundamentele sector is voor de Belgische economie en dat het milieu en de economische crisis een nieuwe uitdaging vormen voor de transporteurs.»



Bernard Clerfayt:  
"het transport is een fundamentele sector voor de Belgische economie"

**UPTR: Mijnheer Clerfayt, u vervult de functie van Staatssecretaris voor de Modernisering van de FOD Financiën, de Milieufiscaliteit en de Bestrijding van fiscale fraude. Kunt u voor onze leden de belangrijkste punten van deze functie in herinnering brengen?**

**Bernard Clerfayt :** Ik ben de adjunct van de Minister van Financiën, en heb het plezier en de eer om hem te vervangen in alle omstandigheden wanneer zijn aanwezigheid elders vereist is. Voor een eerste ministeriële ervaring is dat zeer leerrijk. En er is geen prestigieuzer departement dan dat van Financiën. Bovendien komt ons departement in contact met alle

sectoren. Aangezien ik van opleidings-economist ben, vind ik snel mijn weg. De financiën hebben namelijk rechtstreeks betrekking op de ontwikkeling van de economische activiteit of op het financieren van andere openbare diensten. Ik sta in voor het moderniseren van de financiën, voor de milieufiscaliteit en voor de bestrijding van fraude. Het Ministerie van Financiën heeft een grote impact op de bevolking en wordt vertegenwoordigd door bijna 30.000 ambtenaren. De modernisering is dan ook een grote uitdaging. De modernisering van het departement voltrekt zich, onder andere, door middel van een informaticaprogramma dat de

mogelijkheid biedt om de gegevens sneller te verwerken en dus ook om de productiviteit te verhogen zodat de ambtenaren zich beter kunnen concentreren op de bestrijding van fiscale fraude. Eén van de belangrijkste objectieven is het invoeren van een klantgerichte logica, zoals in de bedrijfswereld, maar we willen er ook voor zorgen dat de taken die de belastingplichtige opgelegd krijgt zo eenvoudig mogelijk zijn om op die manier het gebrek aan fiscale discipline, dat in vele gevallen onopzettelijk is, terug te dringen. De aangiften en procedures zijn ingewikkeld en veroorzaken daardoor fouten. Hoe kunnen we de perceptie van de fiscale regels en procedures



**“Het Ministerie van Financiën heeft een grote impact op de bevolking en wordt vertegenwoordigd door bijna 30.000 ambtenaren. De modernisering is dan ook een grote uitdaging”**

*Bernard Clerfayt :*  
“Ik ben de adjunct van de Minister van Financiën, en heb het plezier en de eer om hem te vervangen in alle omstandigheden wanneer zijn aanwezigheid elders vereist is”

verbeteren voor de belastingplichtige, voor de ondernemer en voor de onderneming zodat zij er beter uitkomt? Hoe kunnen we de structuur van het ministerie van Financiën laten evolueren en er ons nieuwe project, de pijler « grote ondernemingen », in onderbrengen? We hebben immers nood aan specifieke middelen om grote bedrijven te controleren.

Wat de milieufiscaliteit betreft, houdt mijn functie in dat ik nakijk hoe we de fiscaliteit zullen aanpassen aan de nieuwe uitdagingen op het vlak van milieu. We moeten nieuwe systemen uitdenken om de milieuvriendelijkheid aan te moedigen. Wat ik erg belangrijk vind, is dat we de algemene fiscale druk absoluut niet mogen verhogen omdat die al zeer hoog ligt in België. We moeten de fiscaliteit op een andere manier gaan bekijken en de distributie heroriënteren. Deze moet enerzijds de druk op de arbeidsfiscaliteit verlagen om de creatie van jobs aan te zwengelen. Anderzijds moet de fiscale druk eerder verlegd worden naar de aankoop van goederen, het gedrag of diensten die vanuit ecologisch standpunt niet wenselijk zijn. Wat de vervoerders onmiddellijk doet denken aan het brandstofverbruik. Het is misschien niet erg populair maar het is een feit dat de energiebelasting in België over het algemeen lager ligt dan het gemiddelde van andere Europese landen. Er is dus een marge om de arbeidsbelastingen te verleggen naar de energie. Hetgeen zal aansporen tot een nieuw gedrag door er bijvoorbeeld voor te kiezen een vrachtwagen of een nieuwe verwarming te kopen die op lange termijn minder energie verbruikt. Het is de bedoeling dat we de omstandigheden scheppen, in het kader van de economische heropleving die in aantocht is, die de investeerders ertoe aanzetten doordachte keuzes te maken die een laag energieverbruik combineren met een lage belasting op de arbeid om de tewerkstellingsmogelijkheden te stimuleren en het milieu te beschermen.

Nu het luik « bestrijding van de fiscale fraude ». Op dat vlak zet ik het werk verder dat mijn voorgangers hebben aangevat. Vanaf het jaar 2000 bevond België zich in de voorhoede van de controle van BTW-carroussels (meer dan 1 miljard werd zo verduisterd). Op dit moment is dat nog maar 29 miljoen. Zo bestrijden we eveneens de oneerlijke concurrentie. Ik zal aan de regering een strategische nota voorleggen die betrekking heeft op de fiscale fraude en die bestaat uit een preventief gedeelte, een repressief gedeelte en een luik over de uitwisseling van informatie met het buitenland. De voornaamste oorzaak van fiscale fraude is de omvang van de fiscale druk. Die moet dus draaglijker gemaakt worden. De Nationale Bank schat het bedrag van de totale fraude op 6 à 7 miljard euro. Daar hebben we momenteel al 4 miljard van geïdentificeerd. Daartegenover staat dat we in België de fraude van zwartwerk nog slecht inschatten. Hierdoor verliezen we fiscale inkomsten maar zwartwerk kan niet alleen bestreden worden door ons departement. Dat is voornamelijk het werk van andere departementen.

#### **TaxOnWeb**

**UPTR : De belastingaangifte TaxOnWeb is een groot succes gebleken. Hoe is het gesteld met de nieuwe BTW-aangiftes?**

**De transporteurs waren erg verbaasd dat hen gevraagd werd het vakje « aanvraag tot terugbetaling » aan te kruisen. Waartoe dient deze vermelding?**

**Bernard Clerfayt :** Daar is een duidelijke verklaring voor. De BTW is trimestrieel en de wet voorziet dat, wanneer de teruggave niet gevraagd wordt, deze overgedragen wordt naar de creditzijde van het volgende kwartaal. Dat was al zo bij de papieren procedure. Het moest expliciet aangevraagd worden. Het enige advies dat ik kan geven is het vakje aan te klikken van de aanvraag tot teruggave tijdens het kwartaal, tenzij u een andere strategie hanteert voor het beheer van uw kas.

**UPTR : Het elektronisch eurovignet is nu een feit. Sommige transporteurs maken zich zorgen over het feit dat ze geen enkel betaalbewijs ontvangen.**

**Wat moeten we doen in geval van een menselijke fout bij een controle (bijvoorbeeld een verkeerd kentekennummer)? Bent u zich bewust van de problemen dat dat kan veroorzaken?**

**Bernard Clerfayt :** De kern van het antwoord is dat het coderen zo snel mogelijk zou moeten gebeuren en dat men onmiddellijk een betaalbewijs zou moeten ontvangen. Dat is het doel van de automatisering per computer. Nu het concrete antwoord is dat, zolang dit niet geregeld is, men een ontvangstbevestiging aanvraagt. Dat lijkt me volkomen legitiem en ik heb de administratie gevraagd om onmiddellijk een ontvangstbevestiging te kunnen sturen. De computerprogramma's moeten echter wel zo regelmatig mogelijk up-to-date gehouden worden. Men kan de ontvangstbevestiging ontvangen door een eenvoudige aanvraag, dus vraag het. Wij gaan nu proberen te onderzoeken of we het programma niet kunnen wijzigen zodat het automatisch afgedrukt wordt. Ik zal u daarvan op de hoogte houden.

**UPTR : Ten gevolge van betoging die UPTR organiseerde in juni 2008, hebben de heer Reynders en uzelf een aantal officiële beloftes gedaan ten opzichte van de transporteurs:**

- **De accijnzen effectief terugbrengen op 304 EUR per 1000 liter voor het goederentransport;**
- **De betalingstermijn voor de bedrijfsvoorheffing en de BTW, alsook de vooruitgeschoven terugbetaling van BTW-kredieten;**
- **Het fiscaal stimuleren van investeringen in milieuvriendelijke bedrijfsvoertuigen;**
- **Het fiscaal stimuleren van investeringen ter bevordering van de veiligheid;**
- **In overleg met andere overheidsleden: het onderzoek naar noodzakelijke maatregelen die overwogen kunnen worden inzake de niet-productieve uren.**

## **“Aangezien de economische context radicaal gewijzigd is en gezien toestand van de budgettaire context, kunnen wij onmogelijk een uitzondering maken voor uw sector op het vlak van de vermindering van accijnzen”**

**Het fiscaal stimuleren van veiligheidsinvesteringen wordt al toegepast.**

**Kunt u voor ons de regels en de formaliteiten ervan expliciteren?**

**Bernard Clerfayt :** Gezien de reacties van de transportsector, heeft de regering beslist om een verhoogde investeringsaftrek toe te staan voor investering ter beveiliging van de bedrijfsvoertuigen exclusief personenwagens, auto's voor dubbel gebruik en minibussen. Het spreekt voor zich dat de regels die van toepassing zijn voor investeringsaftrek ook gelden voor deze investeringen en dat de uitgaven die onmiddellijk in kosten geboekt worden niet in aanmerking komen voor investeringsaftrek. Sommige van deze kosten kunnen eventueel in aanmerking komen voor de aftrek aan 120 procent van de uitgaven in kwestie voor zover ze tot het toepassingsveld behoren van het artikel 64ter, WIB 92. Het wetsontwerp is al ter eerste lezing voorgelegd aan de ministerraad en de Raad van State en zal binnenkort voor tweede lezing voorgelegd worden aan de ministerraad. Er is geen enkel amendement voorzien. We kunnen dus hopen op een gunstige uitkomst voor het einde van het jaar waardoor de maatregel zou kunnen toegepast worden op het belastingjaar 2009.

**BTW-Carrousel**

**UPTR :** De vermindering van de accijnzen werd echter nog niet uitgevoerd. Wat mogen we verwachten op dat vlak?

**Bernard Clerfayt :** Aangezien de economische context radicaal gewijzigd is en gezien toestand van de budgettaire context, kunnen wij onmogelijk een uitzondering maken voor uw sector. De burger zou dergelijke beslissingen niet begrijpen, noch aanvaarden.

**UPTR :** Veel transporteurs kennen uw belofte voor de versnelde terugbetaling van de BTW niet goed.

**Wilt u de te volgen procedure en de vereiste voorwaarden hiervoor herhalen?**

**Bernard Clerfayt :** Niet alle dossiers worden op dezelfde manier behandeld. Het hangt gedeeltelijk af van de onderneming, haar gedrag en haar regelmatigheid en van haar eigen fiscale situatie. De lokale ontvanger beslist daarover. De algemene instructies van de minister leiden niet automatisch tot deze gunst. Slechte betalende zullen er bijvoorbeeld niet van kunnen genieten. De maandelijkse teruggave kan enkel verkregen worden door een geschreven aanvraag aan het hoofd van het BTW-controlekantoor waaronder de belastingplichtige valt. De voorwaarden en de modaliteiten van toepassing staan beschreven in de AOIF 9/2009 circulaire gebaseerd op het koninklijk besluit n°4 van 29 december 1969.)

**UPTR :** Een laatste vraag. Doordat uw collega Vincent Van Quickenborne, minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen, alle papieren documenten wenst af te schaffen, heeft hij het idee bestudeerd om ook de 'CMR'-vrachtbrieven, die met name de export van de goederen bewijzen, af te schaffen.

**Dit is rechtsreeks verbonden aan de problematiek van de BTW-carrousel. UPTR heeft hieromtrent al meerdere malen aan de alarmbel getrokken. Wat is uw mening?**

**Bernard Clerfayt :** Ik zie het belang ervan in en ik weet dat het een document is dat uitgebracht wordt door derden en daardoor dus bewijswaarde heeft. Maar ik ben ook voorstander van het algemene idee om zoveel mogelijk papier af te schaffen. Misschien is het mogelijk over te schakelen op een elektronische versie?

**UPTR :** Hoe kunnen we er dan vier handtekeningen laten onder zetten?

**Bernard Clerfayt :** Dat is een evolutie die inderdaad nog niet voor nu is. Die regel zou dan ook van toepassing moeten zijn voor heel Europa. Ik begrijp het probleem dat dat vormt voor wegvervoerders. Ik onderzoek de zaak.