

- 1726 / 1 - 94 / 95

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1994-1995 (*)

1 MAART 1995

WETSONTWERP

houdende diverse fiscale bepalingen

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. ALGEMENE UITEENZETTING

1. Het huidige wetsontwerp wijzigt de wet van 27 december 1994 die het eurovignet ingevoerd heeft voor voertuigen en samengestelde voertuigen waarvan de maximaal toegelaten massa ten minste 12 ton bedraagt.

2. Artikels 1 en 4 concretiseren gedeeltelijk het akkoord bereikt in het Overlegcomité van 13 december 1994 tussen de federale Overheid en de gewesten.

Dit akkoord omvat drie punten :

1° de bevoegdheid om een eurovignet te heffen voor voertuigen en samengestelde voertuigen met een maximaal toegelaten massa van minder dan 12 ton is voorbehouden aan de gewesten;

2° correlatief hiermee is de geldigheidsduur van het federaal eurovignet niet langer beperkt tot drie jaar;

3° een samenwerkingsakkoord dat zo snel mogelijk tussen de federale regering en de gewestregeringen zal worden gesloten, zal erin voorzien hoe voor de samenhang en de doelmatigheid van het federaal eurovignet en de gewestelijke eurovignetten moet worden gezorgd; concurrentievervalsing en andere

- 1726 / 1 - 94 / 95

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1994-1995 (*)

1^{er} MARS 1995

PROJET DE LOI

portant diverses dispositions fiscales

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. EXPOSE GENERAL

1. Le présent projet de loi modifie en premier lieu la loi du 27 décembre 1994 qui a institué l'eurovignette sur les véhicules et ensembles de véhicules dont la masse maximale autorisée s'élève à 12 tonnes au moins.

2. Les articles 1er et 4 concrétisent partiellement l'accord intervenu au Comité de concertation du 13 décembre 1994 entre l'autorité fédérale et les régions.

Cet accord comprend trois points :

1° la compétence de lever une eurovignette sur les véhicules et ensembles de véhicules dont la masse maximale autorisée est inférieure à 12 tonnes est réservée aux régions;

2° corrélativement, la durée de validité de l'eurovignette fédérale n'est plus limitée à trois ans;

3° un accord de coopération conclu dans les meilleurs délais entre le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux prévoiera comment assurer la cohérence et l'efficacité de l'eurovignette fédérale et des eurovignettes régionales; il convient en effet d'éviter des distorsions de concurrence et autres

(*) Vierde zitting van de 48^e zittingsperiode.

(*) Quatrième session de la 48^e législature.

schadelijke gevolgen van drie verschillende gewestelijke eurovignetten dienen inderdaad te worden vermeden er moet worden gezorgd voor de samenhang van de fiscale mechanismen die voor de federale en gewestelijke eurovignetten in aanmerking werden genomen; verder moet de inning en de controle van de gewestelijke eurovignetten worden georganiseerd volgens redelijke en voldoende modaliteiten door de totstandbrenging van de logistieke middelen van de federale overheid, daar deze beter aangepast zijn dan deze van de gewesten.

Het samenwerkingsakkoord zal anderzijds ook duidelijk bepalen dat de gewestelijke bevoegdheid inzake retributies voor het gebruik van de weg voor alle categorieën van voertuigen — dus met inbegrip van de voertuigen met een maximaal toegelaten massa van ten minste 12 ton — naast het federaal eurovignet en mits eerbiediging van de bepalingen van de richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993, onverminderd blijft bestaan.

Het samenwerkingsakkoord zal het parlement en de gewestraden worden voorgelegd, conform artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

3. Artikelen 2 en 3 concretiseren het akkoord dat werd gesloten met bepaalde beroepsorganisaties van wegvervoerders die het federaal eurovignet verschuldigd zijn, in de mate waarin dit akkoord de eigenlijke heffing van dit eurovignet betreft. Het gaat om de semestrialisering van de betaling van het eurovignet op grond van het maandtarief en de vervanging van het voertuig onder hetzelfde inschrijvingsnummer.

De Regering heeft echter gewenst de trimestrialisering van het jaarlijks eurovignet op grond van het maandtarief mogelijk te maken.

Deze verschillende maatregelen vergen een omkaderingsmaatregel, met name de verlaging van de bewaringstermijn van de nummerplaat van vier maanden tot twee maanden in geval van schrapping van de inschrijving van een voertuig. Deze maatregel zal bij koninklijk besluit worden verwezenlijkt.

II. COMMENTAAR OP DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel voegt een artikel 2bis in de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet, overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van

conséquences nuisibles de trois eurovignettes régionales différentes, d'assurer la cohérence des mécanismes fiscaux retenus pour les eurovignettes fédérale et régionales et d'organiser la perception et le contrôle des eurovignettes régionales selon des modalités raisonnables et suffisantes par la mise en oeuvre des moyens logistiques de l'autorité fédérale car ceux-ci sont mieux adaptés que ceux des régions.

D'autre part, l'accord de coopération définira clairement que la compétence régionale en matière de rétributions pour l'utilisation des routes pour toutes les catégories de véhicules — y compris donc les véhicules avec une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes — subsiste intégralement en complément de l'eurovignette et dans le respect des dispositions de la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993.

L'accord de coopération sera présenté à l'assentiment du parlement et des conseils régionaux, conformément à l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

3. Les articles 2 et 3 concrétisent l'accord conclu avec certaines organisations professionnelles des transporteurs routiers redevables de l'eurovignette fédérale, dans la mesure où cet accord concerne la perception proprement dite de cette eurovignette. Il s'agit de la semestrialisation du paiement de l'eurovignette sur base du tarif mensuel et de la substitution de véhicule sous la même immatriculation.

Le Gouvernement a cependant souhaité permettre la trimestrialisation de l'eurovignette annuelle sur base du tarif mensuel.

Ces différentes mesures nécessitent une mesure d'encadrement, à savoir l'abaissement de quatre mois à deux mois du délai de conservation de la plaque d'immatriculation en cas de radiation de l'immatriculation d'un véhicule. Cette mesure sera réalisée par arrêté royal.

II. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article insère un article 2bis dans la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette conformément à la directive 93/89/CEE du

de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993, hierna de wet van 27 december 1994 » genoemd.

Steunend op artikel 170, § 2, tweede lid van de Grondwet (oud artikel 110, § 2, tweede lid), inspireert het ontworpen artikel 2*bis* zich op de opstelling van artikel 2 van de wet van 23 januari 1989 betreffende de fiscale bevoegdheid bedoeld in artikel 110, §§ 1 en 2, van de Grondwet, toegevoegd door artikel 356 van de gewone wet van 16 juli 1993 die de voltooiing van de federale Staatsstructuur beoogt.

Het verbiedt de Staat en de Gemeenschappen het recht voor gebruik van het wegennet bedoeld in artikel 2 van de wet van 27 december 1994 voor voertuigen en samengestelde voertuigen met een maximaal toegelaten massa van minder dan 12 ton te heffen.

Aldus verleent het automatisch uitsluitend aan de Gewesten de bevoegdheid, krachtens artikel 170, § 2, eerste lid, van de Grondwet, en elk wat hem betreft, het recht voor gebruik van het wegennet bedoeld in artikel 2 van de wet van 27 december 1994 voor de betrokken voertuigen te heffen.

Artikel 1 van bovengenoemde wet van 23 januari 1989, zoals gewijzigd bij artikel 355 van de gewone wet van 16 juli 1993 zal dus worden nageleefd vermits de gewestelijke eurovignetten niet op dezelfde materie als het federaal eurovignet zullen slaan. De materie van de ene zal afwijken van deze van de andere door de categorie van de betrokken voertuigen. Bovendien zullen de gewestelijke eurovignetten, conform artikel 11 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten niet slaan op de materies die het voorwerp zijn van een heffing bedoeld bij bovengenoemde bijzondere wet. Zoals het federaal eurovignet zullen de gewestelijke eurovignetten zich inderdaad van de in artikel 3, 7°, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 bedoelde verkeersbelasting onderscheiden doordat de belastbare materies van de ene en de andere met name uiteenlopen door het tot belasting aanleiding gevend feit en de belastbare basis.

Tenslotte is het wel de bevoegdheid het recht voor gebruik van de wegennet bedoeld in artikel 2 van de wet van 27 december 1994 te heffen die voorbehouden is aan de gewesten en niet de bevoegdheid een willekeurige belasting te heffen op voertuigen en samengestelde voertuigen met een maximaal toegelaten massa van minder van 12 ton.

De belastingen, andere dan het eurovignet, betreffende de voertuigen, worden dus blijvend verder geregeld door en krachtens de artikelen 170 en volgende van de Grondwet, de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten en de wet van 23 januari 1989 betreffende de fiscale bevoegdheid bedoeld in artikel 110, §§ 1 en 2, van de Grondwet. A fortiori wijzigt artikel 1 van het ontwerp de bevoegdheden van de Gewesten niet inzake eigen niet fiscale ontvangsten met betrekking tot hun infrastructuur.

Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, dénommée ci-après la loi du 27 décembre 1994 ».

Se fondant sur l'article 170, § 2, alinéa 2, de la Constitution (ancien article 110, § 2, alinéa 2), l'article 2*bis* en projet s'inspire de la rédaction de l'article 2 de la loi du 23 janvier 1989 relative à la compétence fiscale visée à l'article 110, §§ 1^{er} et 2, de la Constitution, ajouté par l'article 356 de la loi ordinaire du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'Etat.

Il interdit à l'Etat et aux communautés de lever le droit d'usage routier visé à l'article 2 de la loi du 27 décembre 1994 sur les véhicules et ensembles de véhicules dont la masse maximale autorisée est inférieure à 12 tonnes.

Ce faisant, il réserve automatiquement aux seules régions la compétence de lever, en vertu de l'article 170, § 2, alinéa 1^{er}, de la Constitution, et chacune en ce qui la concerne, le droit d'usage routier visé à l'article 2 de la loi du 27 décembre 1994 sur les véhicules en question.

L'article 1^{er} de la loi du 23 janvier 1989 précitée, tel que modifié par l'article 355 de la loi ordinaire du 16 juillet 1993, sera donc respecté puisque les eurovignettes régionales ne porteront pas sur la même matière que l'eurovignette fédérale. La matière des unes divergera de la matière de l'autre par la catégorie des véhicules visés. En outre, conformément à l'article 11 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions, les eurovignettes régionales ne porteront pas sur les matières qui font l'objet d'une imposition visée par ladite loi spéciale. En effet, comme l'eurovignette fédérale, les eurovignettes régionales se distingueront de la taxe de circulation visée à l'article 3, 7°, de la loi spéciale du 16 janvier 1989, en ce que les matières imposables des unes et de l'autre divergent notamment par le fait générateur et la base imposable.

Enfin, c'est bien la compétence de lever le droit d'usage routier visé à l'article 2 de la loi du 27 décembre 1994 qui est réservée aux régions et non pas la compétence de lever n'importe quel impôt généralement quelconque sur les véhicules et ensembles de véhicules dont la masse maximale autorisée est inférieure à 12 tonnes.

Les impôts, autres que l'eurovignette, relatifs aux véhicules demeurent donc régis par et en vertu des articles 170 et suivants de la Constitution, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions et par la loi du 23 janvier 1989 relative à la compétence fiscale visée à l'article 110, §§ 1^{er} et 2, de la Constitution. A fortiori l'article 1^{er} en projet ne modifie pas les compétences des Régions en matière de recettes non fiscales propres liées à leur infrastructure. En d'autres termes, cette loi laisse subsister la compétence des Régions

Met andere woorden, deze wet laat de bevoegdheid van de Gewesten om, naast het eurovignet, retributies te heffen in het algemeen en voor alle categorieën van voertuigen in het bijzonder, mits eerbiediging van de bepalingen van de richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993, onverminderd bestaan. Het recht van gebruik bedoeld in het nieuwe artikel 2bis doet dus geen afbreuk aan de retributiebevoegdheid van het Gewest in deze materie.

Er moet bovendien worden gepreciseerd dat dit artikel dus uitsluitend betrekking heeft op het « eurovignet » als dusdanig.

Het ontworpen artikel 2bis bakent dus de respectieve fiscale bevoegdheden van de Staat, de gemeenschappen en de gewesten af en gaat niet over tot een verdeling van de opbrengst van eenzelfde belasting tussen de Staat en de gewesten.

De term « heffen » zoals hij in artikel 2bis wordt gebruikt belet niet dat de federale Staat kan tussenkomen, door middel van een samenwerkingsakkoord, wat betreft de inning en de controle van het gewestelijke recht voor gebruik van het wegennet.

Art. 2

Dit artikel wijzigt artikel 8 van de wet van 27 december 1994.

Het laat de trimestrialisering van de betaling van het eurovignet toe op basis van het maandtarief.

De beroepsorganisaties wensen de trimestrialisering van de betaling van het eurovignet te bekomen op grond van het jaartarief.

1° Wij herinneren er in de eerste plaats aan dat het Verdrag betreffende het gemeenschappelijk stelsel trimestriële of semestriële gebruiksrechtstarieven uitsluit en dat het de procedure voor terugbetaling van het gebruiksrecht slechts toelaat voor een jaarlijks gebruiksrecht.

Bovendien mag het jaarlijks eurovignet slechts worden afgeleverd na betaling, wat elke mogelijke opsplitsing van de betaling van het jaarlijks eurovignet uitsluit.

Bovendien voorziet de wet van 27 december 1994 conform het Verdrag betreffende het gemeenschappelijk stelsel, slechts de terugbetaling van het jaarlijks gebruiksrecht en dit uitsluitend tegen overhandiging van het certificaat en het bewijs dat het voertuig niet meer ingeschreven is.

Tenslotte heeft de Regering gewenst een stelsel van heffing van het eurovignet tot stand te brengen dat zo soepel mogelijk is voor de Administratie en dat geen vermeerdering vergt van de formaliteiten en de nodige administratieve taken om voor het goede beheer ervan te zorgen.

Deze verschillende argumenten maken het dus niet mogelijk de trimestrialisering van de betaling van het eurovignet op basis van het jaartarief te overwegen.

pour lever, complémentairement à l'eurovignette, des rétributions en général et pour toutes les catégories de véhicules en particulier, dans le respect des principes de la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993. Le droit d'usage visé au nouvel article 2bis ne porte pas préjudice à la compétence de rétribution de la Région en cette matière.

Il doit en outre être précisé que cet article ne vise exclusivement que l'« eurovignette » en tant que telle.

L'article 2bis en projet opère donc une délimitation des compétences fiscales respectives de l'Etat, des communautés et des régions et non pas une répartition entre l'Etat et les régions du produit d'un même impôt.

Le terme « lever » tel qu'employé dans l'article 2bis ne préjudicie pas que l'Etat fédéral puisse intervenir, par Accord de Coopération, en ce qui concerne la perception et le contrôle du droit d'usage routier régional.

Art. 2

Cet article modifie l'article 8 de la loi du 27 décembre 1994.

Il autorise la trimestrialisation du paiement de l'eurovignette sur base du tarif mensuel.

Les organisations professionnelles souhaitent obtenir la trimestrialisation du paiement de l'eurovignette sur base du tarif annuel.

1° Rappelons tout d'abord que l'Accord sur le système commun exclut des tarifs de droit d'usage trimestriels ou semestriels et qu'il ne permet de procédure de remboursement du droit d'usage que pour un droit d'usage annuel.

Par ailleurs, l'eurovignette annuelle ne peut être délivrée qu'après paiement, ce qui exclut tout fractionnement possible du paiement de l'eurovignette annuelle.

De plus, conformément à l'Accord sur le système commun, la loi du 27 décembre 1994 ne prévoit que le remboursement du droit d'usage annuel et ce, uniquement contre remise de l'attestation et de la preuve de la désimmatriculation du véhicule.

Enfin, le Gouvernement a souhaité mettre en place un système de perception de l'eurovignette le plus souple possible pour l'Administration, ne nécessitant pas la multiplication des formalités et des tâches administratives nécessaires pour en assurer la bonne gestion.

Ces différents arguments ne permettent donc pas d'envisager la trimestrialisation du paiement de l'eurovignette sur base du tarif annuel.

2° De Regering kan evenwel de trimestrialisering van de betaling van het jaarlijks eurovignet tegen het maandtarief overwegen met naleving van de door de richtlijn en het Verdrag opgelegde verplichtingen en daarbij de verworvenheid ervan behouden.

Het voorgestelde stelsel is het volgende :

— het eurovignet blijft verschuldigd voor het hele jaar,

— het algemeen principe bestaat erin dat het verschuldigd is tegen het jaartarief per achtereenvolgende periodes van twaalf maanden,

— op schriftelijk en met redenen omkleed verzoek van de belastingsplichtige kan zij echter verschuldigd zijn, tegen maandtarief, per achtereenvolgende periodes van drie maanden,

— een betaling voor één kwartaal geeft aanleiding tot de uitreiking van een certificaat met een geldigheidsduur voor drie maanden,

— voor zover het voertuig na verloop van elke periode van drie maanden ingeschreven is, zal het eurovignet verschuldigd voor de overblijvende maanden van de aan de gang zijnde periode van een jaar, in geval van vrijwillige niet-betaling vóór het begin van de volgende periode, door de ontvanger van rechtstreeks worden ingekohierd.

De beroepsorganisaties van de vervoerders hebben met deze oplossing ingestemd.

Art. 3

Dit artikel wijzigt artikel 12 van de wet van 27 december 1994.

Het heeft tot doel twee principes te modaliseren :

1. het verbod het eurovignet over te dragen van een voertuig op een ander, zoals bepaald door artikel 3, 4°, van het Verdrag;

2. een principe van goed administratief beheer dat een minimum aan formaliteiten impliceert die de Administratie en de belastingsplichtige moeten vervullen, zonder deze laatste financieel te benadelen.

Het beoogt inzonderheid de toestand van vervanging van het voertuig onder hetzelfde inschrijvingsnummer.

De verrekening gebeurt met naleving van verschillende voorwaarden :

1° zij moet door de belastingsplichtige worden aangevraagd;

2° zij mag slechts worden aangevraagd in de veronderstelling dat een voertuig of samengesteld voertuig met een MTM van ten minste 12 ton vervangen wordt onder hetzelfde inschrijvingsnummer door een ander voertuig of samengesteld voertuig met een MTM van ten minste 12 ton;

3° het oorspronkelijk jaarlijks certificaat (in voorkomend geval het oorspronkelijk trimestrieel certificaat) moet aan de Administratie worden overhandigd;

4° de verrekening gebeurt slechts voor de volledige maanden van de periode die nog niet aangevangen zijn;

2° Le Gouvernement peut cependant envisager la trimestrialisation du paiement de l'eurovignette annuelle au tarif mensuel dans le respect des contraintes de la directive et de l'Accord et tout en conservant l'acquis de celui-ci.

Le régime proposé est le suivant :

— l'eurovignette reste due pour l'année entière,

— le principe général est qu'elle est due par périodes successives de douze mois au tarif annuel,

— cependant, sur demande écrite et motivée du redevable, elle peut être due par périodes successives de trois mois, au tarif mensuel,

— un paiement trimestriel donne lieu à la délivrance d'une attestation d'une durée de validité de trois mois,

— pour autant que le véhicule soit immatriculé à l'expiration de chaque période de trois mois, l'eurovignette due pour les mois restants de la période annuelle en cours sera enrôlée d'office par le receveur en cas de non paiement volontaire avant le début de la période suivante.

Les organisations de transporteurs professionnels ont marqué leur accord sur cette solution.

Art. 3

Cet article modifie l'article 12 de la loi du 27 décembre 1994.

Il a pour but de modaliser deux principes :

1. l'interdiction de transfert de l'eurovignette d'un véhicule à un autre, telle que prévue par l'article 3, 4°, de l'Accord;

2. un principe de bonne gestion administrative impliquant un minimum de formalités à accomplir par l'administration et le contribuable, tout en ne pénalisant pas financièrement ce dernier.

Il vise plus particulièrement la situation de substitution de véhicule sous la même immatriculation.

L'imputation se fait dans le respect de plusieurs conditions :

1° elle doit être demandée par le redevable;

2° elle ne peut être demandée que dans l'hypothèse où un véhicule ou un ensemble de véhicules ayant au moins 12 tonnes de MMA est substitué sous la même immatriculation à un autre véhicule ou ensemble de véhicules ayant au moins 12 tonnes de MMA;

3° l'attestation annuelle originelle (le cas échéant, l'attestation trimestrielle originelle) doit être remise à l'administration;

4° l'imputation ne se fait que pour les mois complets non commencés de la période;

5° een nieuw jaarlijks certificaat zal worden afgeleverd voor het vervangend voertuig (in voorkomend geval, een nieuw trimestrieel certificaat);

6° de verrekening gebeurt door middel van een inhouding van 25 Ecu voor administratiekosten;

7° de verrekening gebeurt tussen voertuigen of samengestelde voertuigen die aan dezelfde belastingplichtige toebehoren.

De beroepsorganisaties van vervoerders hebben met deze oplossing ingestemd.

Art. 4

Dit artikel vergt geen bijkomende commentaar wat betreft hetgeen in de algemene uiteenzetting gepreciseerd is.

Art. 5

Bij toepassing van de artikelen 175¹ en 176², 11°, van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen, zijn de verzekeringscontracten met betrekking tot in België geregistreerde voertuigen onderworpen aan een jaarlijkse taks op de verzekeringscontracten waarvan het tarief 9,25 % bedraagt.

Ter uitvoering van het protocolakkoord dat gesloten werd tussen de federale regering en de sector van het goederenvervoer over de weg, voorziet het ontwerp een vermindering van het voormelde tarief tot 1,40 % voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekeringen inzake motorrijtuigen en de verzekeringen van materiële schade (met inbegrip van diefstal en brand, maar met uitsluiting van de rechtsbijstandsverzekering en de verzekering met betrekking tot de vervoerde goederen), wanneer zij betrekking hebben op voertuigen uitsluitend bestemd voor het vervoer van goederen over de weg, waarvan de maximaal toegelaten massa ten minste 12 ton bedraagt.

Deze tariefvermindering wordt beperkt tot de premie met betrekking tot een voertuig of een samenstel van voertuigen die door eenzelfde contract worden gedekt.

De vermindering van het tarief tot 1,40 % zal van toepassing zijn op de premies die, volgens de bewoordingen van het verzekeringscontract, vervallen vanaf 1 februari 1995.

Art. 6

Artikel 6 legt de inwerkingtreding van de verschillende artikelen van het ontwerp vast.

*
* *

5° une nouvelle attestation annuelle sera délivrée pour le véhicule de substitution (le cas échéant, une nouvelle attestation trimestrielle);

6° l'imputation s'effectue moyennant une retenue de 25 Ecus pour frais administratif;

7° l'imputation s'effectue entre véhicules ou ensemble de véhicules appartenant au même redevable.

Les organisations de transporteurs professionnels ont marqué leur accord sur cette solution.

Art. 4

Cet article n'appelle pas de commentaire complémentaire à ce qui est précisé à l'exposé général.

Art. 5

En application des articles 175¹ et 176², 11°, du Code des taxes assimilées au timbre, les primes des contrats d'assurance relatifs aux véhicules immatriculés en Belgique sont soumises à une taxe annuelle sur les contrats d'assurance d'un taux de 9,25 %.

En exécution du protocole d'accord conclu entre le gouvernement fédéral et le secteur des transporteurs de marchandises par route, le projet instaure une réduction du taux susvisé à 1,40 % pour les assurances obligatoires de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et les assurances de dégâts matériels (y compris le vol et l'incendie, mais à l'exclusion de l'assurance de protection juridique et de celle relative aux marchandises transportées) lorsqu'elles sont relatives aux véhicules des tinés exclusivement au transport de marchandises par route, dont la masse maximale autorisée s'élève à au moins 12 tonnes.

Cette réduction de taux est limitée à la prime relative à un véhicule ou à un ensemble de véhicules couplés couverts par un même contrat.

La réduction du taux à 1,40 % s'appliquera aux primes qui, aux termes du contrat d'assurance, sont échues à partir du 1^{er} février 1995.

Art. 6

L'article 6 fixe l'entrée en vigueur des différents articles du projet.

*
* *

Dit is, Dames en Heren, de inhoud van het wetsontwerp dat de Regering U ter bespreking voorlegt.

De Eerste Minister,

J.-L. DEHAENE

De Minister van Buitenlandse Zaken,

F. VANDENBROUCKE

De Minister van Verkeerswezen,

E. DI RUPO

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

Telle est, Mesdames, Messieurs, la teneur du projet de loi que le Gouvernement à l'honneur de soumettre à vos délibérations.

Le Premier Ministre,

J.-L. DEHAENE

Le Ministre des Affaires étrangères,

F. VANDENBROUCKE

Le Ministre des Communications,

E. DI RUPO

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

VOORONTWERP VAN WET
voorgelegd aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet houdende
diverse fiscale bepalingen**

HOOFDSTUK I

Wijzigingen van de wet van ... tot goedkeuring van het verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een eurovignet, overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 en met toepassing van artikel 170, § 2, tweede lid, van de Grondwet.

Artikel 1

Het volgende artikel *2bis* wordt ingevoegd in de wet van ... tot goedkeuring van het verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een eurovignet, overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993.

« Art. *2bis*. — De Staat en de Gemeenschappen zijn niet gemachtigd om het in artikel 2 bedoelde recht voor gebruik van het wegnnet te heffen voor andere voertuigen en samengestelde voertuigen dan deze bedoeld in artikel 3, opcentiemen op zulke rechten te innen of een vermindering van die rechten toe te kennen ».

Art. 2

Artikel 8 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

Art. 8. — « Voor de in artikel 4, tweede lid, bedoelde voertuigen is het eurovignet verschuldigd voor het hele jaar, per achtereenvolgende periodes van twaalf opeenvolgende maanden, tegen het tarief van artikel 7, eerste lid, of, op schriftelijk en gemotiveerd verzoek van de belastingplichtige, per achtereenvolgende periodes van drie opeenvolgende maanden, tegen het tarief van artikel 7, tweede lid.

In beide gevallen vangt de eerste periode aan :

- ofwel op 1 januari 1995 indien het voertuig vóór deze datum is of moet worden ingeschreven;
- ofwel de eerste dag van de maand waarin het voertuig is of moet worden ingeschreven in de andere gevallen ».

AVANT-PROJET DE LOI
soumis à l'avis du Conseil d'Etat

**Avant-projet de loi portant
diverses dispositions fiscales**

CHAPITRE I

Modifications de la loi du ... portant assentiment de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une eurovignette conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 et application de l'article 170, § 2, alinéa 2, de la Constitution.

Article 1^{er}

L'article *2bis* suivant est inséré dans la loi du ... portant assentiment de l'accord relatif à la perception du droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une eurovignette conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993.

« Art. *2bis*. — L'Etat et les Communautés ne sont pas autorisés à lever le droit d'usage routier visé à l'article 2 sur les véhicules et ensembles de véhicules autres que ceux visés à l'article 3, à percevoir des centimes additionnels sur de tels droits ou à accorder des remises sur ceux-ci ».

Art. 2

L'article 8 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

Art. 8. — « Pour les véhicules visés à l'article 4, alinéa 2, l'eurovignette est due pour l'année entière, par périodes successives de douze mois consécutifs, au tarif de l'article 7, alinéa 1^{er}, ou, sur demande écrite et motivée du redevable, par périodes successives de trois mois consécutifs, au tarif de l'article 7, alinéa 2.

Dans les deux cas, la première période prend cours :

- soit le 1^{er} janvier 1995 si le véhicule est ou doit être immatriculé avant cette date;
- soit le premier jour du mois au cours duquel le véhicule est ou doit être immatriculé dans les autres cas ».

Art. 3

Aan artikel 12 van dezelfde wet wordt het volgende lid toegevoegd :

« In geval van vervanging van een voertuig onder hetzelfde inschrijvingsnummer, wordt het eurovignet voor een jaar, op verzoek van de belastingplichtige, bij teruggave van het certificaat, in mindering gebracht voor de volledige maanden die nog niet aangevangen zijn van de periode waarvoor het eurovignet werd betaald. van het eurovignet voor een jaar door de belastingplichtige verschuldigd voor het vervangend voertuig, na aftrek van een bedrag van 25 Ecu voor administratiekosten ».

Art. 4

Artikel 18 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Hoofdstuk II

Wijzigingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, overeenkomstig de richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993

Art. 5

In artikel 10, § 1, lid 2 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen worden de woorden « artikelen 29 en 31 » vervangen door de woorden « artikelen 30 en 32 ».

Art. 6

Artikel 14 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 27 juni 1972 en gewijzigd bij de wet van 22 december 1977, en het koninklijk besluit van 27 januari 1981, en artikel 16 van hetzelfde Wetboek, gewijzigd bij de wet van 26 februari 1969 en het koninklijk besluit van 27 januari 1981, worden opgeheven.

Art. 7

Artikel 5 van hetzelfde Wetboek, gewijzigd bij de wet van 5 mei 1966, de wet van 28 juni 1967, de wet van 26 februari 1969, de wet van 10 juli 1969, de wet van 24 maart 1970, de wet van 7 juli 1972, de wet van 23 december 1974, de wet van 8 augustus 1980 en het koninklijk besluit van 27 januari 1981, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 5. — § 1. Met uitzondering van de voertuigen en van de samenstelling van voertuigen gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, met een maximaal toegelaten massa van minstens 12 ton, zijn van de belasting vrijgesteld :

1° de voertuigen uitsluitend gebruikt voor een openbare dienst van de Staat, van de provincies, de agglomeraties of de gemeenten;

2° de voertuigen uitsluitend gebruikt tot gemeenschappelijk vervoer van personen krachtens :

Art. 3

A l'article douze de la même loi est ajouté l'alinéa suivant :

« En cas de remplacement d'un véhicule sous la même immatriculation, sur demande du redevable, l'eurovignette annuelle est imputée, contre remise de l'attestation, à concurrence des mois complets non commencés de la période pour laquelle l'eurovignette a été payée, sur l'eurovignette annuelle due par le redevable pour le véhicule de remplacement, hors déduction d'un montant de 25 Ecus au titre de frais administratifs ».

Art. 4

L'article 18 de la même loi est abrogé.

CHAPITRE II

Modifications du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993

Art. 5

A l'article 10, § 1^{er}, alinéa 2, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, les mots « articles 29 et 31 » sont remplacés par les mots « articles 30 et 32 ».

Art. 6

L'article 14 du même Code, remplacé par la loi du 27 juin 1972 et modifié par la loi du 22 décembre 1977, et l'article 16 du même Code, modifié par la loi du 26 février 1969 et par l'arrêté royal du 27 janvier 1981, sont abrogés.

Art. 7

L'article 5 du même Code, modifié par la loi du 5 mai 1966, la loi du 28 juin 1967, la loi du 26 février 1969, la loi du 10 juillet 1969, la loi du 24 mars 1970, la loi du 7 juillet 1972, la loi du 23 décembre 1974, la loi du 8 août 1980 et l'arrêté royal du 27 janvier 1981 est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 5. — § 1^{er}. A l'exception des véhicules et des ensembles de véhicules, affectés au transport par route de marchandises, d'une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes, sont exempts de la taxe :

1° les véhicules affectés exclusivement à un service public de l'Etat, des provinces, des agglomérations ou des communes;

2° les véhicules employés exclusivement pour les transports en commun de personnes en vertu :

a) een machtiging afgeleverd met het oog op het exploiteren van openbare autobusdiensten of van bijzondere autobusdiensten, ter voldoening aan de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van autovoertuigen;

b) een machtiging afgeleverd ter voldoening aan de wet van 29 augustus 1931, waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de concessiehouders van tramweglijnen toelating krijgen om autobusdiensten tot stand te brengen, met het doel de exploitatievoorwaarden van hun spoorlijnen te verbeteren;

c) een concessie van de openbare machten;

3° de ziekenauto's en de voertuigen als persoonlijk vervoermiddel gebruikt door groot-oorlogsinvaliden of door gebrekkigen;

4° de voertuigen uitsluitend op proef gebruikt door de fabrikanten of handelaars of door hun bedienden;

5° de vaartuigen en bootjes;

6° a) de eigenlijke tractoren, de voertuigen-werktuigmachines die speciaal ontworpen zijn voor de landbouw, en de aanhangwagens, wanneer die voertuigen uitsluitend worden gebruikt om landbouwarbeid te verrichten, zelfs indien ze het personeel, de voorwerpen of de produkten vervoeren die daarvoor onmisbaar zijn en om de voortbrengselen van de uitvoering van die arbeid te vervoeren naar om het even welke plaats van de onderneming van de landbouwer voor wiens rekening de werken werden uitgevoerd.

Voor zover de landbouwer er eigenaar van is of er het bestendig of gewoonlijk gebruik van heeft, mag hij eveneens, met vrijstelling van belasting, deze voertuigen gebruiken voor het vervoer van vee, waren of goederen, welke voortkomen van zijn landbouwbedrijf of ervoor bestemd zijn, zomede van brandhout bestemd voor eigen verbruik. Dit geldt ook wanneer deze voertuigen toebehoren aan een van de leden van een groep landbouwers die, zij het tijdelijk, in gemeenschap werken, en waarmede vee, waren of goederen worden vervoerd die voortkomen van het bedrijf van een van hen of ervoor bestemd zijn.

De vrachtauto's, lichte vrachtauto's en de auto's voor dubbel gebruik die door de landbouwer voor eigen rekening worden aangewend binnen de perken en onder de voorwaarden gesteld bij de vorige twee leden zijn eveneens vrijgesteld, voor zover de landbouwer, sedert een datum vóór 1 juli 1965, eigenaar is van die voertuigen of er het bestendig of gewoonlijk het gebruik van heeft;

b) de tractoren en aanhangwagens toebehorende aan de ondernemingen van vlasroting en vlaszwingeling en die uitsluitend voor de noodwendigheden van de onderneming van de eigenaar binnen een straal van ten hoogste tien kilometer worden gebruikt, hetzij om het vlas naar de installaties van deze ondernemingen te brengen, hetzij om het vlas tijdens de roting- en zwingelverrichtingen te vervoeren, met inbegrip van het vervoer van het gezwingeld vlas naar de plaats van levering.

De Minister van Financiën schrijft alle controlemaatregelen voor die hij nuttig acht;

7° de bromfietsen en de motorfietsen voorzien van een motor met een cilinderinhoud van maximum 250 kubieke centimeter.

De Minister van Financiën schrijft alle controlemaatregelen voor die hij nuttig acht;

8° de autovoertuigen die uitsluitend aangewend worden hetzij tot een taxidienst, hetzij tot verhuur met bestuurder.

a) d'une autorisation délivrée en vue de l'exploitation de services publics d'autobus ou de services spéciaux d'autobus, en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles;

b) d'une autorisation délivrée en exécution de la loi du 29 août 1931 permettant à la Société nationale des chemins de fer vicinaux et aux concessionnaires de lignes de tramways d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de leurs lignes ferrées;

c) d'une concession des pouvoirs publics;

3° les auto-ambulances et les véhicules utilisés comme moyens de locomotion personnelle par de grands invalides de la guerre ou par des infirmes;

4° les véhicules utilisés exclusivement à l'essai par les fabricants ou marchands ou par leurs employés;

5° les bateaux et les canots;

6° a) les tracteurs proprement dits, les véhicules-outils spécialement conçus pour l'agriculture et les remorques, lorsque ces véhicules sont utilisés exclusivement pour effectuer les travaux agricoles, même s'ils transportent le personnel, les objets ou les produits indispensables à cette fin, et pour transporter les produits résultant de l'exécution desdits travaux en un lieu quelconque de l'exploitation du cultivateur pour le compte duquel ceux-ci ont été réalisés.

Pour autant qu'il en soit le propriétaire ou qu'il en ait la disposition permanente ou habituelle, le cultivateur peut aussi, en exemption de la taxe, utiliser ces véhicules pour transporter le bétail, les denrées et les marchandises provenant de son exploitation agricole ou destinés à celle-ci ainsi que le bois de chauffage destiné à son usage personnel. Il en est de même lorsque ces véhicules appartiennent à l'un des membres d'un groupe de cultivateurs travaillant en commun et, fût-ce momentanément, transportent du bétail, des denrées ou marchandises provenant de l'exploitation de l'un d'eux ou destinés à celle-ci.

Les camions, camionnettes et voitures mixtes qui sont utilisés par le cultivateur, pour son compte propre, dans les limites et aux conditions fixées aux deux alinéas qui précèdent, sont également exempts, pour autant que le cultivateur soit propriétaire de ces véhicules ou en ait la disposition permanente ou habituelle depuis une date antérieure au 1^{er} juillet 1965;

b) les tracteurs et remorques qui appartiennent aux entreprises de rouissage et de teillage de lin et sont utilisés exclusivement pour les besoins de l'exploitation du propriétaire dans un rayon de dix kilomètres au maximum, soit pour amener le lin aux installations de ces entreprises, soit pour transporter le lin au cours des opérations de rouissage et de teillage, y compris le transport du lin teillé au lieu de livraison.

Le Ministre des Finances prescrit toutes mesures de contrôle qu'il juge utiles;

7° les cyclomoteurs et les motocyclettes pourvus d'un moteur d'une cylindrée maximum de 250 centimètres cubes.

Le Ministre des Finances prescrit toutes mesures de contrôle qu'il juge utiles.

8° les véhicules automobiles affectés exclusivement soit à un service de taxis, soit à la location avec chauffeur.

De Koning kan de voorwaarden en de toepassingsmodaliteiten van deze paragraaf vaststellen.

§ 2. Wat betreft de voertuigen en de samenstelling van voertuigen gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg met een maximaal toegelaten massa van minstens 12 ton, zijn van de belasting vrijgesteld :

1° de voertuigen uitsluitend bestemd voor de landsverdediging, voor de diensten van de burgerbescherming en de rampeninterventie, voor de brandweerdiensten en andere hulpdiensten, voor de diensten die verantwoordelijk zijn voor handhaving van de openbare orde en voor de diensten voor onderhoud en beheer van de wegen en die als zodanig geïdentificeerd zijn;

2° de voertuigen die in België ingeschreven zijn en slechts af en toe op de openbare weg in België rijden en die worden gebruikt door natuurlijke of rechtspersonen die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben, mits het vervoer dat met deze voertuigen plaatsvindt tot het Belgische grondgebied beperkt is ».

Art. 8

Artikel 7 van hetzelfde Wetboek wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 7. De belasting is, naar gelang van het geval, verschuldigd op grond van de kracht van de motor, van zijn cilinderinhoud, de tarra van het voertuig of de maximaal toegelaten massa ervan zoals die is vastgesteld door de bevoegde overheid.

De Koning stelt de regelen vast die in acht te nemen zijn voor de bepaling, de opnemings- en de controle van de kracht van de motoren ».

Art. 9

Artikel 8 van hetzelfde Wetboek wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 8. Breuken van paardekracht worden naar boven of naar beneden afgerond, naargelang zij al dan niet de helft overschrijden.

Breuken van deciliter van de cilinderinhoud worden naar boven of naar beneden afgerond, naargelang zij al dan niet een halve deciliter overschrijden.

Voor het berekenen van de belastbare tarra worden de breuken van honderdtallen kilogram naar boven of beneden afgerond, naargelang zij al dan niet de 50 kilogram overschrijden.

Voor het berekenen van de belastbare maximaal toegelaten massa worden de breuken van duizendtallen kilogram naar boven of naar beneden afgerond, naargelang zij al dan niet 500 kilogram overschrijden ».

Art. 10

Artikel 9 van hetzelfde Wetboek, gewijzigd door de wet van 27 juni 1972, de wet van 23 december 1974, de wet van 8 augustus 1980 en het koninklijk besluit van 27 januari 1981, wordt vervangen door de volgende bepaling :

Art. 9

De belasting wordt ofwel per periode van twaalf opeenvolgende maanden ofwel per kalenderjaar vastgesteld :

Le Roi peut définir les conditions et modalités d'application du présent paragraphe.

§ 2. En ce qui concerne les véhicules et les ensembles de véhicules, affectés au transport sur route de marchandises, d'une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes, sont exemptés de la taxe :

1° les véhicules affectés exclusivement à la défense nationale, à la protection civile, aux services de lutte contre les incendies et aux autres services d'urgence, au maintien de l'ordre ainsi qu'à l'entretien des routes et identifiés comme tels;

2° les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique en Belgique et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence ».

Art. 8

L'article 7 du même Code est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 7. La taxe est due, selon le cas, en raison de la puissance du moteur, de sa cylindrée, de la tare du véhicule ou de sa masse maximale autorisée telle qu'elle est déterminée par l'autorité compétente.

Le Roi détermine les règles à suivre pour l'établissement, la constatation et le contrôle de la puissance des moteurs ».

Art. 9

L'article 8 du même Code est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 8. Les fractions de cheval-vapeur sont forcées ou négligées selon qu'elles dépassent ou non la moitié.

Les fractions de décilitre de cylindrée sont forcées ou négligées selon qu'elles dépassent ou non un demi-décilitre.

Pour le calcul de la tare imposable, les fractions de centaines de kilogrammes sont forcées ou négligées selon qu'elles dépassent ou non cinquante kilogrammes.

Pour le calcul de la masse maximale autorisée imposable, les fractions de milliers de kilogrammes sont forcées ou négligées selon qu'elles dépassent ou non cinq cent kilogrammes ».

Art. 10

L'article 9 du même Code, modifié par la loi du 27 juin 1972, la loi du 23 décembre 1974, la loi du 8 août 1980 et l'arrêté royal du 27 janvier 1981, est remplacé par la disposition suivante :

Art. 9

La taxe est fixée, soit par période de douze mois consécutifs, soit par année civile :

**A. PERSONENAUTO'S, AUTO'S VOOR DUBBEL-
GEBRUIK EN MINIBUSSEN**

Wanneer de belastbare kracht 20 paardekracht niet te boven gaat, wordt de belasting volgens onderstaande schaal vastgesteld :

Aantal PK	Bedrag van de belasting in frank
4 en minder	1 104
5	1 380
6	1 992
7	2 604
8	3 236
9	3 828
10	4 400
11	5 760
12	7 080
13	8 400
14	9 720
15	11 040
16	14 460
17	17 880
18	21 300
19	24 720
20	28 140

Wanneer de belastbare kracht 20 paardekracht te boven gaat, is de belasting vastgesteld op 28 140 frank, verhoogd met 1 536 frank per paardekracht boven de 20.

B. LICHT E VRACHTAUTO'S

De belasting is vastgesteld op 150 frank per 100 kilogram tarragewicht tot 1 000 kilogram.

Wanneer het belastbaar tarragewicht 1 000 kilogram te boven gaat, bedraagt de aanslagvoet, per schijf van 100 kilogram en toepasselijk op het totaal belastbaar tarragewicht, 150 frank, verhoogd met 7 frank per schijf van 100 kilogram boven 1 000 kilogram, zonder dat de aanslagvoet per 100 kilogram meer dan 346 frank mag bedragen.

C. AUTOBUSSEN EN AUTOCARS

Wanneer de belastbare kracht 10 paardekracht niet te boven gaat, is de belasting vastgesteld op 180 frank per paardekracht met een minimum van 1 104 frank.

Wanneer de belastbare kracht 10 paardekracht te boven gaat, bedraagt de aanslagvoet, per paardekracht en toepasselijk op de volledige belastbare kracht, 180 frank, verhoogd met 13 frank per paardekracht boven 10, met een maximum van 505 frank per paardekracht.

D. MOTORFIETSEN

De belasting is eenvormig vastgesteld op 780 frank.

**E. VRACHTAUTO'S, TRACTORS, AANHANGWAGENS,
OPLEGGERS EN ANDERE AUTOVOERTUIGEN VOOR HET VERVOER OVER DE WEG**

De belasting is vastgesteld op 150 frank per 100 kilogram tarra tot 1 000 kilogram.

A. VOITURES, VOITURES MIXTES ET MINIBUS

Lorsque la puissance imposable ne dépasse pas 20 chevaux-vapeur, la taxe est fixée d'après le barème suivant :

Nombre de CV	Montant de la taxe en francs
4 et moins	1 104
5	1 380
6	1 992
7	2 604
8	3 236
9	3 828
10	4 400
11	5 760
12	7 080
13	8 400
14	9 720
15	11 040
16	14 460
17	17 880
18	21 300
19	24 720
20	28 140

Lorsque la puissance est supérieure à 20 chevaux-vapeur, la taxe est fixée à 28 140 francs, plus 1 536 francs par cheval-vapeur au-delà de 20.

B. CAMIONNETTES

La taxe est fixée à 150 francs par 100 kilogrammes de tare jusqu'à 1 000 kilogrammes inclusivement.

Lorsque la tare imposable dépasse 1 000 kilogrammes, le taux, par tranche de 100 kilogrammes, applicable à la tare imposable totale, est de 150 francs, plus 7 francs par tranche de 100 kilogrammes au-delà de 1 000 kilogrammes, sans que le taux par 100 kilogrammes puisse dépasser 346 francs.

C. AUTOBUS ET AUTOCARS

Lorsque la puissance imposable ne dépasse pas 10 chevaux-vapeur, la taxe est fixée à 180 francs par cheval-vapeur, avec minimum de 1 104 francs.

Lorsque la puissance imposable est supérieure à 10 chevaux-vapeur, le taux, par cheval-vapeur, applicable à la puissance imposable totale entière, est de 180 francs, plus 13 francs par cheval-vapeur au-delà de 10, avec maximum de 505 francs par cheval-vapeur.

D. MOTOCYCLETES

La taxe est fixée uniformément à 780 francs.

**E. CAMIONS, TRACTEURS, REMORQUES,
SEMI-REMORQUES ET AUTRES VÉHICULES
AUTOMOBILES ROUTIERS**

La taxe est fixée à 150 francs par 100 kilogrammes de tare jusqu'à 1 000 kilogrammes inclusivement.

Wanneer het belastbaar tarragewicht 1 000 kilogram te boven gaat, bedraagt de aanslagvoet, per schijf van 100 kilogram en toepasselijk op het totaal belastbaar tarragewicht, 150 frank verhoogd met 7 frank per schijf van 100 kilogram boven 1 000 kilogram, zonder dat de aanslagvoet per 100 kilogram meer dan 346 frank mag bedragen.

Art. 11

Artikel 14 van hetzelfde Wetboek, opgeheven door artikel 2 van deze wet, wordt opnieuw opgenomen in de volgende lezing :

« Art. 14. — § 1. Voor de voertuigen uitsluitend dienend voor het vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen, wordt de belasting verminderd :

a) tot 25 % van haar bedrag wanneer zij uitsluitend worden gebruikt binnen de havenomheining, zoals deze door de Minister van Financiën wordt bepaald, in het kader van de havenactiviteit;

b) tot één negende, tot twee negenden of één derde van haar bedrag, voor zover deze voertuigen ten hoogste respectievelijk 30, 60 of 90 dagen per aanslagjaar gebruikt worden en wanneer zij wegens hun aard, hun bestemming of hun speciale aanwending, een noodzakelijk beperkt gebruik hebben.

De documenten aan de belastingschuldige afgeleverd met het oog op de controle van het aantal dagen gebruik worden in geen geval vervangen.

§ 2. De Minister van Financiën schrijft alle nodig geoordeelde controlemaatregelen voor. Elke inbreuk op deze maatregelen heeft het intrekken van de vermindering voor gevolg.

§ 3. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op de belastingen vastgesteld overeenkomstig artikel 10, § 1.

Art. 12

De artikelen 15 tot 19 van hetzelfde Wetboek worden vervangen door de volgende bepalingen om hoofdstuk VIII van Titel II van hetzelfde Wetboek te vormen :

HOOFDSTUK VIII

Ontstaan van de belastingschuld

Art. 15. — De belasting is verschuldigd door de natuurlijke of rechtspersoon die vermeld is of het moet zijn op het inschrijvingsbewijs zolang een voertuig op naam van deze persoon is of moet zijn ingeschreven in het repertorium van de Directie voor de Inschrijving van de Voertuigen.

De Koning bepaalt de aard van de beoogde voertuigen.

Art. 16. — § 1. De belasting is verschuldigd per opeenvolgende tijdperken van twaalf achtereenvolgende maanden, waarvan het eerste ingaat de eerste dag van de maand waarin het voertuig in bedoeld repertorium is of moet worden ingeschreven.

§ 2. Elk tijdperk van twaalf achtereenvolgende maanden bedoeld in § 1 vormt een aanslagjaar. Dit laatste wordt genoemd naar het jaar waarin het tijdperk een aanvang neemt.

Lorsque la tare imposable dépasse 1 000 kilogrammes, le taux, par tranche de 100 kilogrammes, applicable à la tare imposable totale, est de 150 francs, plus 7 francs par tranche de 100 kilogrammes au-delà de 1 000 kilogrammes, sans que le taux par 100 kilogrammes puisse dépasser 346 francs.

Art. 11

L'article 14 du même Code, abrogé par l'article 2 de la présente loi, est rétabli dans la rédaction suivante :

« Art. 14. — § 1^{er}. Pour les véhicules servant exclusivement au transport de marchandises ou d'objets quelconques, la taxe est réduite :

a) à 25 % de son montant lorsqu'ils sont utilisés exclusivement dans l'enceinte des ports, telle que celle-ci est déterminée par le Ministre des Finances, dans le cadre de l'activité portuaire;

b) au neuvième, aux deux neuvièmes ou au tiers de son montant, suivant que le nombre de jours de leur utilisation n'excède pas respectivement 30, 60 ou 90 jours par exercice d'imposition et lorsqu'en raison de leur nature, de leur destination ou de leur affectation spéciale, ils ont un usage nécessairement limité.

Les documents délivrés au redevable en vue du contrôle du nombre de jours d'usage ne sont remplacés en aucun cas.

§ 2. Le Ministre des Finances prescrit toutes mesures de contrôle jugées nécessaires. Toute infraction à ces mesures entraîne le retrait de la réduction.

§ 3. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux taxes établies par l'article 10, § 1^{er} ».

Art. 12

Les articles 15 à 19 du même Code sont remplacés par les dispositions suivantes pour former le chapitre VIII du Titre II du même Code :

CHAPITRE VIII

Débiton de la taxe

Art. 15. — La taxe est due par la personne physique ou morale qui est ou doit être reprise au certificat d'immatriculation, aussi longtemps qu'un véhicule est ou doit être inscrit au nom de cette personne dans le répertoire matricule de la Direction pour l'immatriculation des véhicules.

Le Roi détermine les genres des véhicules concernés.

Art. 16. — § 1^{er}. La taxe est due par périodes successives de douze mois consécutifs, la première prenant cours le premier jour du mois au cours duquel le véhicule est ou doit être inscrit audit répertoire.

§ 2. Toute période de douze mois consécutifs visée au § 1^{er} constitue un exercice d'imposition. Celui-ci est désigné par le millésime de l'année au cours de laquelle se situe le début de cette période.

Art. 17. — Wanneer de voorwaarden tot vrijstelling in de loop van een aanslagjaar niet meer vervuld zijn, is de belasting verschuldigd naar verhouding van de niet verstreken maanden.

Art. 18. — Wanneer een voertuig in de loop van een aanslagjaar afgevoerd wordt van het repertorium of vrijstelling komt te genieten, wordt de betaalde belasting teruggegeven naar verhouding van de niet verstreken maanden of, in dezelfde mate, aangerekend op de belasting die door de belastingschuldige voor een ander voertuig verschuldigd is.

Art. 19. — De belasting betaald voor vrachtauto's, tractoren, aanhangwagens en opleggers wordt terugbetaald naar rata van de door deze voertuigen per spoor afgelegde afstand in gecombineerd vervoer, zoals dat begrip is omschreven in artikel 1 van de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 7 december 1992 (n° 92/106/EEG) houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen Lidstaten.

De Koning bepaalt de voorwaarden en de toepassingsmodaliteiten van dit artikel.

Art. 13

De artikelen 24, 25, 27 en 28 die het hoofdstuk IX van Titel II van hetzelfde Wetboek vormen, worden respectievelijk de artikelen 20, 21, 22 en 23.

Art. 14

Het hoofdstuk X van Titel II van hetzelfde Wetboek, dat de artikelen 29 tot 36 bevat, wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« HOOFDSTUK X

Vestiging en invordering

Art. 24. — De belasting dient te worden gestort op de wijze en binnen de termijn aangeduid op het bericht dat te dien einde door de ambtenaar of de dienst, aangeduid door de directeur-generaal der directe belastingen, aan de belastingschuldige wordt verzonden. Deze termijn mag echter niet minder dan acht dagen zijn.

Bij gebrek aan dergelijk bericht moet de belasting volgens de door de Koning vastgestelde modaliteiten worden gestort uiterlijk bij het verstrijken van de maand volgend op die tijdens dewelke zij verschuldigd is.

Art. 25. — De plaats van aanslag is de gemeente die vermeld is of het moet zijn op het inschrijvingsbewijs op het ogenblik van het ontstaan van de belastingschuld.

Art. 26. — De belasting kan worden nagevorderd gedurende drie jaar, te rekenen van de eerste dag van het aanslagjaar waarvoor ze verschuldigd is. Ontlasting kan binnen dezelfde termijn ambtshalve worden verleend als de belasting ten onrechte betaald of geheven is.

Art. 27. — De bezwaarschriften moeten gemotiveerd en op straffe van verval ingediend worden uiterlijk vier maanden vanaf de laatste dag van het tijdperk waarvoor de belasting verschuldigd is, zonder dat het tijdperk nochtans minder dan zes maanden mag bedragen vanaf de datum van het aanslagbiljet of van de kennisgeving van de aanslag ».

Art. 17. — Lorsque les conditions justifiant une exemption ne sont plus réunies au cours d'un exercice d'imposition, la taxe est due à concurrence des mois non écoulés.

Art. 18. — Lorsqu'au cours d'un exercice d'imposition un véhicule cesse d'être inscrit au répertoire matricule ou fait l'objet d'une exemption, la taxe payée est restituée à concurrence des mois non écoulés ou, dans la même limite, est imputée sur la taxe due par le redevable pour un autre véhicule.

Art. 19. — La taxe payée pour des camions, tracteurs, remorques et semi-remorques est remboursée au prorata des parcours que ces véhicules effectuent en transport combiné, telle que cette notion est définie par l'article 1^{er} de la directive du Conseil des Communautés européennes du 7 décembre 1992 (n° 92/106/CEE) relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres.

Le Roi arrête les conditions et modalités d'application du présent article.

Art. 13

Les articles 24, 25, 27 et 28, formant le chapitre IX du Titre II du même Code, en deviennent respectivement les articles 20, 21, 22 et 23.

Art. 14

Le chapitre X du Titre II du même Code, et comprenant les articles 29 à 36, est remplacé par les dispositions suivantes :

« CHAPITRE X

Etablissement et recouvrement

Art. 24. — La taxe doit être versée de la manière et dans le délai indiqués sur l'avis adressé à cette fin au redevable par le fonctionnaire ou le service désigné par le directeur général des contributions directes. Ce délai ne peut toutefois être inférieur à huit jours.

A défaut d'un tel avis, la taxe doit être versée, selon les modalités déterminées par le Roi, au plus tard à l'expiration du mois qui suit celui au cours duquel elle est due.

Art. 25. — Le lieu d'imposition est la commune qui figure ou doit figurer au certificat d'immatriculation au moment de la débitation de la taxe.

Art. 26. — Des rappels de la taxe peuvent être établis pendant trois ans à compter du premier jour de l'exercice d'imposition pour lequel elle est due. Dégrèvement de la taxe peut être accordé d'office pendant le même délai lorsque celle-ci a été soit payée soit établie indûment.

Art. 27. — Les réclamations doivent être motivées et présentées, sous peine de déchéance, au plus tard quatre mois à partir du dernier jour de la période pour laquelle la taxe est due, sans cependant que le délai puisse être inférieur à six mois à partir de la date de l'avertissement-extrait de rôle ou de l'avis de cotisation ».

Art. 15

§ 1. Het hoofdstuk Xbis van Titel II van hetzelfde Wetboek, dat de artikelen 36bis en 36ter bevat, wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« HOOFDSTUK XI

Bijzondere bepalingen

Art. 28. — De bepalingen van de hoofdstukken III, VIII en X zijn niet van toepassing op :

1° de voertuigen van alle aard die onderworpen zijn aan de reglementering voor de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens en die het voorwerp uitmaken van een tijdelijke inschrijving;

2° de voertuigen van alle aard die niet door artikel 15 en de ter uitvoering ervan genomen besluiten bedoeld zijn;

3° de voertuigen van alle aard die niet onderworpen zijn aan de sub 1°, bedoelde reglementering.

De voormelde voertuigen zijn daarentegen onderworpen aan de bepalingen van artikel 29.

Art. 29

§ 1. De belasting is verschuldigd voor het aantal maanden begrepen tussen de eerste dag van de maand tijdens dewelke het voertuig in de loop van een burgerlijk jaar in gebruik werd genomen op de openbare weg en 31 december van hetzelfde jaar.

§ 2. De belasting of de aanvullende belasting is te betalen bij de door de directeur-generaal der directe belastingen aangewezen ambtenaar of dienst voor 1 januari, indien het voertuig op die datum in gebruik is en, in het tegenovergestelde geval, voor elk gebruik. De belastingsschuldige moet, vooraf, een aangifte onderschrijven die alle gegevens moet behelzen, die nodig zijn voor het berekenen van de belasting en voor het toezicht.

§ 3. In afwijking van § 2 en 3, is geen enkele belasting verschuldigd voor de maand december wanneer het gebruik na 15 december begint.

§ 4. Na betaling wordt aan de aangever een kenteken uitgereikt, waarvan het voertuig voortdurend moet voorzien zijn. Zo nodig, wordt dit kenteken elk jaar vernieuwd.

De Koning stelt de regelen vast, die in acht moeten worden genomen voor het aanbrengen van de kentekens.

§ 5. Ingeval het gebruik in de loop van een maand ophoudt, wordt de belasting die voor het overige van het jaar betaald was, tegen afgifte van het kenteken terugbetaald voor het bedrag van de niet verstreken maanden.

§ 6. Ingeval van wijziging van een voertuig, is de belastingsschuldige gehouden hiervan aangifte te doen voor het in gebruik stellen van het gewijzigd voertuig en, desgevallend, terzelfder tijd de aanvullende belasting te betalen voor de niet verstreken maanden die nog tot 31 december daaropvolgend blijven lopen.

§ 7. Wanneer een voertuig voor 16 december definitief wordt vervangen, mag de voor dat voertuig betaalde belasting over de nog niet verstreken maanden van de belasting betreffende het vervangende voertuig worden afgetrokken.

Het in artikel 10, § 2, vastgestelde minimum geldt voor het totaal bedrag van de voor de twee voertuigen verschuldigde belastingen.

Art. 15

§ 1^{er}. Le chapitre Xbis du Titre II du même Code, et comprenant les articles 36bis et 36ter, est remplacé par les dispositions suivantes :

« CHAPITRE XI

Dispositions particulières

Art. 28. — Les dispositions des chapitres III, VII et VIII ne sont pas applicables :

1° aux véhicules de tout genre qui sont soumis à la réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur et des remorques et qui font l'objet d'une immatriculation temporaire;

2° aux véhicules de tout genre qui ne sont pas visés à l'article 15 et des arrêtés pris pour son exécution;

3° aux véhicules de tout genre qui ne sont pas soumis à la réglementation visée sub 1°.

Par contre, lesdits véhicules sont soumis aux dispositions de l'article 29.

Art. 29

§ 1^{er}. La taxe est due pour le nombre de mois compris entre le 1^{er} jour du mois au cours duquel le véhicule est mis en usage sur la voie publique dans le courant d'une année civile et le 31 décembre de la même année.

§ 2. La taxe ou le supplément de taxe est payable au fonctionnaire ou service désigné par le directeur général des contributions directes, avant le 1^{er} janvier si le véhicule est employé à cette date et, dans le cas contraire, préalablement à tout usage. Le redevable doit, au préalable, souscrire une déclaration qui doit contenir tous les éléments nécessaires au calcul de l'impôt et à la surveillance.

§ 3. Par dérogation aux § 1^{er} et 2, aucune taxe n'est due pour le mois de décembre lorsque l'usage commence après le 15 décembre.

§ 4. Après paiement, il est remis au déclarant un signe distinctif dont le véhicule doit être constamment pourvu. Au besoin, ce signe distinctif est renouvelé chaque année.

Le Roi détermine les règles à suivre pour l'apposition des signes distinctifs.

§ 5. En cas de cessation d'usage dans le courant d'un mois, la taxe payée pour le restant de l'année est restituée, contre remise du signe distinctif, à concurrence des mois non écoulés.

§ 6. En cas de modification d'un véhicule, le redevable est tenu de modifier sa déclaration avant la mise en usage du véhicule modifié et, le cas échéant, d'acquitter en même temps le supplément de taxe pour les mois non écoulés restant à courir jusqu'au 31 décembre suivant.

§ 7. En cas de remplacement définitif d'un véhicule avant le 16 décembre, la taxe payée pour ce véhicule pourra être déduite, en ce qui concerne les mois non écoulés, de la taxe relative au véhicule de remplacement.

Le minimum fixé par l'article 11, § 2, s'applique au montant global des taxes dues pour les deux véhicules.

§ 8. Bij gebrek aan andersluidende kennisgeving, is de voor een jaar ingediende aangifte geldig voor de volgende jaren.

§ 9. Zolang er geen aangifte is gedaan van de verandering betreffende het houden van het voertuig, is de vroegere houder aansprakelijk voor de belasting, behoudens zijn verhaal op de verkrijger.

§ 2. De artikelen 30 en 36*quater* van hetzelfde Wetboek worden opgeheven.

Art. 16

De hoofdstukken XI, XII en XIII van Titel II van hetzelfde Wetboek worden respectievelijk de hoofdstukken XII, XIII en XIV.

Art. 17

Bij in Ministerraad overlegd besluit, wijzigt de Koning op 1 januari 1996 de schaal van de verkeersbelasting van de autovoertuigen in functie van een technische omrekening van de tarra van een voertuig naar de maximaal toegelaten massa ervan, rekening houdend met volgende principes :

a) de schaalwijziging veroorzaakt door de gezegde omrekening mag noch een stijging noch een budgettaire daling van de globale opbrengst van de verkeersbelasting op de voor het vervoer van goederen over de weg dienende voertuigen met een maximaal toegelaten massa van ten minste 3,5 ton teweegbrengen, opbrengst rekening houdend met de toepassing van artikel 2 van deze wet;

b) een speciaal stelsel zal voorzien worden voor de tractoren, in de zin van de reglementering inzake de technische voorwaarden waaraan de motorvoertuigen en de aanhangwagens, gelet op hun specifieke aard, moeten beantwoorden;

c) een structurele aanpassing van de belastingschaal zal uitgewerkt worden voor de voertuigen en het samenstellen van voertuigen die het best aangepast zijn aan het beroepsvervoer van goederen. Deze aanpassing zal een globaal budgettair impact hebben dat beperkt is tot 200 miljoen frank.

De Koning zal onmiddellijk de Wetgevende Kamers vatten indien zij vergaderd zijn, zoniet bij het begin van hun eerstkomende zitting, met een ontwerp van wet ter bekrachtiging van het besluit genomen in uitvoering van artikel 1.

HOOFDSTUK III

Aanpassing van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen

Art. 18

Artikel 175² van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen, ingevoegd bij artikel 16 van de wet van 27 juli 1953 en gewijzigd bij artikel 120 van de wet van 14 februari 1961 en bij artikel 1 van de wet van 27 december 1965, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 175². De taks wordt eveneens verminderd tot 1,40 % :

§ 8. A défaut de notification contraire, la déclaration remise pour une année est valable pour les années suivantes.

§ 9. Aussi longtemps que le changement apporté dans la détention du véhicule n'a pas été déclaré, l'ancien détenteur est responsable de la taxe, sauf son recours contre l'acquéreur.

§ 2. Les articles 30 à 36*quater* du même Code sont abrogés.

Art. 16

Les chapitres XI, XII et XIII du Titre II du même Code en deviennent respectivement les chapitres XII, XIII et XIV.

Art. 17

Par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, le Roi modifie, pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1996, le barème de taxe de circulation sur les véhicules automobiles en fonction d'une conversion technique de la tare d'un véhicule à sa masse maximale autorisée, en ayant égard aux principes suivants :

a) la modification du barème justifiée par ladite conversion ne peut entraîner ni hausse ni baisse budgétaire de la recette globale de la taxe de circulation portant sur les véhicules servant au transport sur route de marchandises ayant une masse maximale autorisée d'au moins 3,5 tonnes, recette tenant compte de l'article 2 de la présente loi.

b) un régime particulier sera prévu pour les tracteurs, au sens de la réglementation sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules à moteur et les remorques, eu égard à leur nature spécifique;

c) une adaptation structurelle du barème de la taxe sera opérée pour les véhicules et ensembles de véhicules les mieux adaptés au transport professionnel de marchandises. Cette adaptation aura un impact budgétaire globale limité à 200 millions de francs.

Le Roi saisira les Chambres législatives, immédiatement si elles sont réunies, sinon dès l'ouverture de leur plus prochaine session, d'un projet de loi de confirmation de l'arrêté pris en exécution de l'alinéa 1^{er}.

CHAPITRE III

Adaptation du Code des Taxes assimilées au timbre

Art. 18

L'article 175² du Code des taxes assimilées au timbre, inséré par l'article 16 de la loi du 27 juillet 1953 et modifié par l'article 20 de la loi du 14 février 1961 et par l'article 1^{er} de la loi du 27 décembre 1965, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 175². La taxe est également réduite à 1,40 % :

1° voor de verzekeringen inzake zee- en riviervaart en de verzekeringen tegen de risico's van vervoer te land of te lucht, wanneer zij betrekking hebben op goederen in internationaal vervoer;

2° voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekeringen inzake motorrijtuigen en de verzekeringen van materiële schade, wanneer zij betrekking hebben op motorvoertuigen uitsluitend bestemd voor het vervoer van goederen over de weg, waarvan de maximaal toegelaten massa ten minste 12 ton bedraagt. ».

Art. 19

Artikel 18 is van toepassing op de premies die, volgens de bewoordingen van het verzekeringscontract, vervallen vanaf 1 februari 1995.

HOOFDSTUK IV

Inwerkingtreding

Art. 20

De artikelen 1 tot 4 hebben uitwerking op 1 januari 1995.

Artikel 5 heeft uitwerking op 1 januari 1991.

Artikel 6 treedt in werking op 31 december 1995. Het treedt echter in werking op 1 april 1995 voor de voertuigen waarvan het belastbaar gebruik vanaf deze datum begint.

De artikelen 7 tot 15 treden in werking op 1 januari 1996.

1° pour les assurances maritimes ou fluviales et les assurances contre les risques des transports terrestres ou aériens, lorsqu'elles concernent des marchandises faisant l'objet d'un transport international;

2° pour les assurances obligatoires en matière de véhicules automoteurs et les assurances de dégâts matériels, lorsqu'elles concernent les véhicules à moteurs destinés exclusivement au transport de marchandises par route, dont la masse maximale autorisée s'élève à au moins 12 tonnes. ».

Art. 19

L'article 18 s'applique aux primes échues aux termes du contrat d'assurance à partir du 1^{er} février 1995.

CHAPITRE IV

Entrée en vigueur

Art. 20

Les articles 1^{er} à 4 produisent leurs effets le 1^{er} janvier 1995.

L'article 5 produit ses effets le 1^{er} janvier 1991.

L'article 6 entre en vigueur le 31 décembre 1995. Toutefois il entre en vigueur le 1^{er} avril 1995 pour les véhicules dont l'usage imposable commence à partir de cette date.

Les articles 7 à 15 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 1996.

OVEREENSTEMMINGSTABEL

Ontwerp van wet houdende diverse fiscale bepalingen	Voorontwerp van wet houdende diverse fiscale bepalingen
Hoofdstuk I	Hoofdstuk I
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Hoofdstuk II	Hoofdstuk III
Artikel 5	Artikel 18
Hoofdstuk III	Hoofdstuk IV
Artikel 6	Artikel 20 (gedeeltelijk) (+ artikel 19)

TABLE DE CONCORDANCE

Projet de loi portant diverses dispositions fiscales	Avant-projet de loi portant diverses dispositions fiscales
Chapitre I	Chapitre I
Article 1	Article 1
Article 2	Article 2
Article 3	Article 3
Article 4	Article 4
Chapitre II	Chapitre III
Article 5	Article 18
Chapitre III	Chapitre IV
Article 6	Article 20 (partim) (+ article 19)

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 2 januari 1995 door de Minister van Financiën verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet « houdende diverse fiscale bepalingen », heeft op 6 januari 1995 het volgend advies gegeven :

Volgens artikel 84, tweede lid, dat bij de wet van 15 oktober 1991 is ingevoegd in de gecoördineerde wetten op de Raad van State, moet de minister, wanneer hij vraagt dat het advies van de afdeling wetgeving binnen een termijn van ten hoogste drie dagen wordt gegeven, dat verzoek om spoedbehandeling met bijzondere redenen omkleden. In het onderhavige geval luidt de motivering aldus :

« 1. het voorontwerp van wet strekt onder meer ertoe uitvoering te verlenen aan het akkoord dat in het Overlegcomité van 13 december 1994 tussen de Federale Regering en de Gemeenschaps- en Gewestregeringen werd bereikt : daarbij is inzonderheid bepaald dat het desbetreffende voorontwerp van wet, samen met het advies van de Raad van State, voor akkoord aan het Comité van 10 januari 1995 moet worden voorgelegd (...);

2. bovendien omvat het voorontwerp verscheidene bepalingen die overeenkomstig het protocol van akkoord dat werd gesloten tussen de Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven en bepaalde beroepsorganisaties van wegvervoerders die het federaal eurovignet verschuldigd zijn (...), in januari 1995 bij het Parlement moeten worden voorgelegd ».

*
* *

De Raad van State moet zich, binnen de korte termijn die hem is toegemeten, beperken tot het maken van de volgende opmerkingen.

*
* *

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP**Artikel 1**

De gemachtigde ambtenaar is verzocht de grondwettigheid van artikel 1 van het ontwerp te rechtvaardigen. In zijn antwoord voert hij het precedent aan van artikel 356 van de gewone wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale staatsstructuur, dat de wet van 23 januari 1989 betreffende de in artikel 110, §§ 1 en 2, van de Grondwet bedoelde belastingsbevoegdheid heeft aangevuld met een artikel 2, luidende :

« De Staat en de gemeenschappen zijn niet gemachtigd om belastingen te heffen op de in artikel 6, § 1, II, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen bedoelde materies water en afval, noch opcentiemen te heffen op belastingen en heffingen op deze materies, noch kortingen hierop toe te staan ».

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Finances, le 2 janvier 1995, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un avant-projet de loi « portant diverses dispositions fiscales », a donné le 6 janvier 1995 l'avis suivant :

Suivant l'article 84, alinéa 2, introduit par la loi du 15 octobre 1991 dans les lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, l'urgence qui permet au ministre de demander que l'avis de la section de législation soit donné dans un délai ne dépassant pas trois jours doit être spécialement motivée. En l'occurrence, elle l'est dans les termes suivants :

« 1. het voorontwerp van wet strekt onder meer ertoe uitvoering te verlenen aan het akkoord dat in het Overlegcomité van 13 december 1994 tussen de Federale Regering en de Gemeenschaps- en Gewestregeringen werd bereikt : daarbij is inzonderheid bepaald dat het desbetreffende voorontwerp van wet, samen met het advies van de Raad van State, voor akkoord aan het Comité van 10 januari 1995 moet worden voorgelegd (...);

2. bovendien omvat het voorontwerp verscheidene bepalingen die overeenkomstig het protocol van akkoord dat werd gesloten tussen de Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven en bepaalde beroepsorganisaties van wegvervoerders die het federaal eurovignet verschuldigd zijn (...), in januari 1995 bij het Parlement moeten worden voorgelegd ».

*
* *

Dans le bref délai qui lui est imparti, le Conseil d'Etat doit se limiter à formuler les observations ci-après.

*
* *

EXAMEN DU PROJET**Article 1^{er}**

Le fonctionnaire délégué a été invité à justifier la constitutionnalité de l'article 1^{er} du projet. Dans sa réponse, il invoque le précédent de l'article 356, de la loi ordinaire du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'Etat, qui a complété la loi du 23 janvier 1989 relative à la compétence fiscale visée à l'article 110, §§ 1^{er} et 2 de la Constitution par un article 2 libellé comme suit :

« L'Etat et les communautés ne sont pas autorisés à lever des impôts en matière d'eau ni de déchets, à percevoir des centimes additionnels aux impôts et perceptions sur ces matières, à accorder des remises sur ceux-ci ».

De commentaar op die bepalingen die is vervat in de toelichting bij het voorstel van wet dat aan de oorsprong ervan ligt, luidde als volgt :

« TOELICHTING BIJ TITEL XIV VAN BOEK II

*Wijzigingen van de wet van 23 januari 1989
houdende uitvoering van artikel 110,
§ 2, tweede lid, van de Grondwet*

Art. 330, 331 en 332

Deze regeling heeft tot doel om het water en het afval als belastbare materie voor te behouden aan de Gewesten. Voor de omschrijving van de begrippen « water » en « afval » wordt verwezen naar artikel 6 § 1, II, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zoals dit zal gewijzigd worden door het voorstel van bijzondere wet tot vervollediging van de federale staatsstructuur. Dit betekent dat met name niet verwezen wordt naar het in artikel 6, § 1, II, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen bedoelde radioactief afval, waarvoor de federale overheid (naast haar materiële bevoegdheid) haar fiscale bevoegdheid behoudt.

Enerzijds, moet het voorgestelde artikel 2 begrepen worden als een beperking waaraan de federale overheid, die krachtens artikel 110 van de Grondwet over belastingsbevoegdheid beschikt, zichzelf onderwerpt. Anderzijds, legt het een beperking op aan de gemeenschappen en is het als dusdanig een uitvoering van artikel 110, § 2, tweede lid, van de Grondwet ⁽¹⁾.

In het advies van 1 april 1993 van de Raad van State, uitgesproken in verenigde kamers, wordt het volgende opgemerkt :

« TITEL XIV

*Wijzigingen van de wet van 23 januari 1989
houdende uitvoering van artikel 110,
§ 2, tweede lid, van de grondwet*

Art. 330 tot 332

Juridische draagwijdte en grondwettigheid van de voorgestelde bepalingen

Zoals terecht wordt gesteld in de toelichting bij het voorgestelde artikel 2 (artikel 332 van het voorstel) van het wetsvoorstel, « legt het een beperking op aan de gemeenschappen en is het als dusdanig een uitvoering van artikel 100, § 2, tweede lid, van de Grondwet » ⁽²⁾.

In diezelfde toelichting staat tevens te lezen dat dit artikel (tevens) moet worden begrepen « als een beperking waaraan de federale overheid, die krachtens artikel 100, § 1, van de Grondwet over belastingsbevoegdheid beschikt, zich zelf onderwerpt », doordat die bepaling voorschrijft dat de Staat evenmin gemachtigd is om belastingen te heffen op de « materies water en afval ».

Indien die wetsbepaling wordt aangenomen, zou ze de beperkte draagwijdte hebben van een aansporing van de huidige aan de toekomstige wetgever, die aan deze aanbeveling voorbij zou kunnen gaan door met een gewone meerderheid te beslissen.

Cette disposition avait été commentée en ces termes dans les développements de la proposition de loi qui est à son origine :

« DEVELOPPEMENTS TITRE XIV DU LIVRE II

*Modifications de la loi du 23 janvier 1989
portant application de l'article 110,
§ 2, alinéa 2, de la Constitution*

Art. 330, 331 et 332

Ce règlement vise à réserver l'eau et les déchets en tant que matières imposables aux Régions. Pour la définition des notions « eau » et « déchets » il est fait référence à l'article 6, § 1^{er}, II, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, tel qu'il sera modifié par la proposition de loi spéciale visant à achever la structure fédérale de l'Etat. Cela signifie plus particulièrement qu'il n'est pas fait référence aux déchets radioactifs visés à l'article 6, § 1^{er}, II, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, pour lesquels l'autorité fédérale maintient sa compétence fiscale (outre sa compétence matérielle).

D'une part, l'article 2 proposé doit être lu comme une restriction à laquelle se soumet l'autorité fédérale qui dispose d'une compétence fiscale en vertu de l'article 100, § 1^{er}, de la Constitution. D'autre part, il impose une restriction aux communautés et donne dès lors exécution à l'article 110, § 2, alinéa 2, de la Constitution ⁽¹⁾.

L'avis du 1^{er} avril 1993 du Conseil d'Etat, rendu en chambre réunies, avait observé ce qui suit :

« TITRE XIV

*Modifications de la loi du 23 janvier 1989
portant application de l'article 110,
§ 2, alinéa 2, de la Constitution*

Art. 330 à 332

Portée juridique et constitutionnalité des dispositions proposées

Comme l'expliquent justement les développements de la proposition de loi consacrés à l'article 2 proposé (article 332 de la proposition), celui-ci « impose une restriction aux Communautés et donne dès lors exécution à l'article 110, § 2, alinéa 2, de la Constitution » ⁽²⁾.

Le même commentaire indique encore que cet article « doit être lu (également) comme une restriction à laquelle se soumet l'autorité fédérale qui dispose d'une compétence fiscale en vertu de l'article 110, § 1^{er}, de la Constitution », en ce que cette disposition prévoit que l'Etat n'est pas non plus autorisé à lever des impôts « en matière d'eau ni de déchets ».

Si cette disposition législative était adoptée, elle aurait la portée limitée d'une exhortation du législateur d'aujourd'hui, à celui de demain, qui pourrait passer outre à cette recommandation en statuant à la majorité ordinaire.

⁽¹⁾ Gedr. Stuk Kamer van Volksvertegenwoordigers, 897/1-92/93, blz. 72.

⁽²⁾ Gedr. Stuk Kamer 897, 1992-1993, n° 1, blz. 72.

⁽¹⁾ Doc.parl., Chambre des Représentants, 897/1-92/93, p. 72.

⁽²⁾ Doc. Chambre 897, 1992-1993, n° 1, p. 72.

De vermelding van de Staat in het voorgestelde artikel 2 moet vervallen, aangezien ze geen juridische betekenis heeft en buiten het bepaalde in de Grondwet valt ⁽¹⁾ » ⁽²⁾.

De Raad van State kan naar aanleiding van de thans onderzochte bepaling niet anders dan verwijzen naar die opmerking.

Art. 2

Het ontworpen artikel 8 schrijft voor dat de belastingplichtige op schriftelijke en gemotiveerde aanvraag het jaarlijkse gebruiksrecht kan betalen door middel van driemaandelijke stortingen, in welk geval het maandelijks tarief wordt toegepast dat wordt voorgeschreven bij artikel 7, tweede lid, van de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van de hierna genoemde internationale akten.

De gemachtigde ambtenaar is gevraagd of die bepaling bestaanbaar is met richtlijn 93/89/EEG van de Raad van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de lidstaten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgelden en gebruiksrechten (artikel 7, g)), alsmede met het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 (artikelen 7 tot 10). De gemachtigde ambtenaar heeft daarop geantwoord dat die gespreide betaling in feite een gemakkelijke betalingsvoorwaarde vormt die herroepbaar is zodra de begunstigde de bij de wet bepaalde termijnen niet meer in acht neemt, en dat de berekening van die gespreide betaling op basis van het maandelijks tarief kan worden verklaard :

« 1° par l'inexistence de tarifs trimestriels dans la directive 93/89/CEE (article 7, 1), de l'Accord;

...
2° par l'impossibilité corrélative de délivrer des attestations pour des montants égaux à un quart du montant annuel;

3° par l'obligation de délivrer une attestation relative au montant réellement perçu (article 9, 1), de l'Accord ».

De Raad van State heeft, binnen de korte termijn die hem is toegemeten, dat vraagstuk niet nader kunnen onderzoeken, en hij heeft inzonderheid niet kunnen nagaan of voor de berekening van de jaarlijkse belasting niet

Etant dénuée de signification juridique et sortant des prévisions de la Constitution ⁽¹⁾, la mention de l'Etat dans l'article 2 proposé doit être omise ⁽²⁾ ».

Le Conseil d'Etat ne peut que réitérer l'observation à propos de la disposition présentement examinée.

Art. 2

L'article 8 en projet prévoit que moyennant demande écrite et motivée du redevable, celui-ci peut acquitter le droit d'usage annuel au moyen de versements trimestriels, le tarif applicable en ce cas étant le tarif mensuel prévu à l'article 7, alinéa 2, de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment des actes internationaux mentionnés ci-après.

Interrogé sur la compatibilité de cette disposition avec la directive 93/89/CEE du Conseil du 25 octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures (article 7, g)) et avec l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume de Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 (articles 7 à 10), le fonctionnaire délégué a répondu que ce fractionnement constitue, en fait, une facilité de paiement révocable dès que le bénéficiaire ne respecte plus les délais octroyés par la loi et que, si le paiement fractionné est calculé sur la base du tarif mensuel, ceci s'explique :

« 1° par l'inexistence de tarifs trimestriels dans la directive 93/89/CEE (article 7, 1), de l'Accord;

...
2° par l'impossibilité corrélative de délivrer des attestations pour des montants égaux à un quart du montant annuel;

3° par l'obligation de délivrer une attestation relative au montant réellement perçu (article 9, 1), de l'Accord ».

Dans le bref délai qui lui a été imparti, le Conseil d'Etat n'a pas pu approfondir la question et vérifier, notamment, s'il est possible d'appliquer pour le calcul de la taxe annuelle, non pas le taux prévu à l'article 8, 1), de l'accord précité,

⁽¹⁾ De bemoeiing van de nationale wetgever kan, op het stuk van de verdeling van het belastingobject, wanneer hij met een gewone meerderheid beslist, alleen betrekking hebben op de bevoegdheden van gemeenschappen en gewesten ter zake, ongeacht of men de zaak bekijkt uit het oogpunt van de organisatie van de instellingen dan wel uit dat van de hiërarchie van de rechtsregels. (De nationale wetgever vermag te bepalen welke belastingen door de Gemeenschap en de Gewesten niet mogen worden geheven; hij kan ook een door een Gemeenschap of een Gewest ingestelde belasting afschaffen of beperken indien daartoe de noodzakelijkheid blijkt — Arbitragehof, arrest n° 47 van 25 februari 1988, *Belgisch Staatsblad* van 17 maart 1988, considerans 6.B.2.). Iedere andere bemoeiing ontbreekt het aan juridische waarde.

⁽²⁾ Gedr. Stuk Kamer van Volksvertegenwoordigers, 897/2 - 92/93, blz. 167-168.

⁽¹⁾ L'intervention du législateur national statuant à la majorité ordinaire ne peut avoir comme objet, en ce qui concerne la répartition de la matière fiscale, que les attributions communautaires ou régionales en ce domaine, que l'on se place du point de vue de l'organisation des institutions ou de celui de la hiérarchie des normes. (Le législateur national peut déterminer quels impôts ne peuvent pas être levés par les Communautés et les Régions; il peut aussi supprimer ou limiter un impôt institué par une Région ou une Communauté si la nécessité en est démontrée — Cour d'arbitrage, arrêt n° 47 du 25 février 1988, *Moniteur belge* du 17 mars 1988, Recueil, p. 33, considérant 6.B.2.). Toute autre intervention est sans valeur juridique.

⁽²⁾ Doc. parl., Chambre des Représentants, 897/2 - 92/93, pp. 167-168.

het percentage vermeld in artikel 8, 1), van voornoemd Verdrag kan worden toegepast, doch wel het tarief vermeld in punt 2 van hetzelfde artikel, noch — meer in het bijzonder wat de grond van de zaak betreft — of een gespreide betaling van het jaarlijkse gebruiksrecht denkbaar is, gelet op de verplichting om pas een bewijs van betaling af te geven nadat het gebruiksrecht is betaald (artikel 9 van hetzelfde Verdrag).

HOOFDSTUK II

Dit hoofdstuk verleent de Minister van Financiën de bevoegdheid om tal van uitvoeringsmaatregelen te nemen. Overeenkomstig artikel 108 van de Grondwet komt die bevoegdheid in beginsel aan de Koning toe, doch niet aan de minister, met dien verstande dat de Koning op zijn beurt aan de minister de bevoegdheid kan delegeren om detailkwesties te regelen. Weliswaar zijn de in het ontwerp bedoelde uitvoeringsmaatregelen over het algemeen detailmaatregelen, doch die beperking blijkt niet uit de lezing van sommige artikelen. Die delegaties moeten worden herzien willen ze juridisch aanvaardbaar zijn, opdat erin tot uiting komt dat de maatregelen die door de minister kunnen worden vastgesteld van bijkomstige aard zijn.

Die kritiek geldt inzonderheid voor het ontworpen artikel 14, § 2, dat de Minister van Financiën machtigt om « alle nodig geoordeelde controlemaatregelen » voor te schrijven en dat terzelfder tijd bepaalt dat iedere overtreding van die maatregelen « het intrekken van de vermindering » voorgeschreven bij de wet tot gevolg heeft.

Art. 17

De toekenning, aan de Koning, van de bevoegdheid omschreven in artikel 17 van het ontwerp is niet bestaanbaar met het grondwettelijke beginsel van de exclusieve bevoegdheid van de wetgever op het gebied van de invoering van een belasting ten behoeve van de Staat, zoals is vastgelegd in artikel 170, § 1, van de Grondwet; dit beginsel houdt weliswaar niet in dat de wetgever zelf alle bepalingen betreffende zulk een belasting moet vaststellen, doch de wetgevende macht moet de belasting invoeren, de grondslag ervan vaststellen en de belastingvoet bepalen (voor het overige kan de wetgever het overeenkomstig artikel 105 of artikel 108 van de Grondwet aan de Koning overlaten of Hem opdragen om de verordeningsbepalingen tot uitvoering van de wet vast te stellen ⁽¹⁾).

⁽¹⁾ De Raad van State heeft zulks in verscheidene van zijn adviezen beklemd, bijvoorbeeld in het advies over het ontwerp dat de wet van 20 december 1962 houdende hervorming van de inkomstenbelastingen is geworden (Gedr. Stuk Kamer, zitting 1961-1962, n° 264/1, blz. 124-125), in het advies over het ontwerp dat de wet van 25 juni 1973 is geworden die op verscheidene punten het Wetboek van de inkomstenbelastingen wijzigt (Gedr. Stuk Kamer, zitting 1972-1973, n° 521/1, blz. 41 tot 45) en in het advies over het ontwerp dat de wet van 22 december 1989 houdende fiscale bepalingen is geworden (Gedr. Stuk Senaat, n° 806/2 (1989-1990), blz. 38). Wat de rechtsleer betreft, zie inz. W. Ganshof van der Meersch, *L'impôt et la loi*, en hommage à V. Gothot, Faculté de Droit de Liège, Vaillant-Carmanne, 1962, blz. 257-320. Wat de rechtspraak betreft, zie onder meer J. Kirkpatrick, *Les impôts sur les revenus et les sociétés*, Examen de jurisprudence, RCJB, 1984, blz. 671 e.v., hier blz. 676-683.

mais bien celui prévu au 2) du même article et, plus fondamentalement, si un fractionnement du droit d'usage annuel est concevable compte tenu de l'obligation de ne délivrer une attestation qu'après acquittement du droit d'usage (article 9 du même accord).

CHAPITRE II

Ce chapitre confie au Ministre des Finances le soin d'arrêter de nombreuses mesures d'exécution. Conformément à l'article 108 de la Constitution, cette compétence appartient en principe au Roi et non au ministre, le Roi pouvant à son tour déléguer au ministre des pouvoirs de détail. Certes, les mesures d'exécution visées par le projet sont en général de détail mais la rédaction de certains articles ne fait pas apparaître cette restriction. Pour que ces délégations soient juridiquement admissibles, elles doivent être revues, afin qu'y soit exprimé le caractère secondaire des mesures qui pourront être arrêtées par le ministre.

Est particulièrement critiquable l'article 14, § 2, en projet, qui autorise le Ministre des Finances à prescrire « toutes mesures de contrôle jugées nécessaires » et qui, dans un même temps, prévoit que toute infraction auxdites mesures « entraîne le retrait de la réduction » prévue par la loi.

Art. 17

L'attribution de pouvoir au Roi prévue à l'article 17 du projet ne se concilie pas avec le principe constitutionnel de la compétence exclusive du législateur en matière d'établissement de l'impôt au profit de l'Etat, inscrit à l'article 170, § 1^{er}, de la Constitution; en effet, si ce principe ne signifie pas que le législateur doit prendre lui-même toutes les dispositions relatives à semblable impôt, il faut néanmoins que le pouvoir législatif institue l'impôt, détermine son assiette et en fixe le taux (pour le surplus, il peut, conformément à l'article 108 ou à l'article 105 de la Constitution, laisser ou attribuer au Roi, le soin de prendre des dispositions réglementaires tendant à assurer l'exécution de la loi) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ C'est ce que le Conseil d'Etat a souligné dans plusieurs de ses avis, par exemple, l'avis sur le projet devenu la loi du 20 novembre 1962 portant réforme des impôts sur les revenus (Doc. parl., Chambre, session 1961-1962, n° 264/1, pp. 124-125; Pasin., 1962, pp. 1360-1361), l'avis sur le projet devenu la loi du 25 juin 1973 qui modifie, sur plusieurs points, le Code des impôts sur les revenus (Doc. parl., Chambre, session 1972-1973, n° 521/1, pages 41 à 45; Pasin., 1973, pp. 637-640) et l'avis sur le projet devenu la loi du 22 décembre 1989 portant des dispositions fiscales (Doc. parl., Sénat, n° 806/2 (1989-1990), p. 38). Pour la doctrine, voy. spéc. W. Ganshof van der Meersch, *L'impôt et la loi*, en hommage à V. Gothot, Faculté de Droit de Liège, Vaillant-Carmanne, 1962, pp. 257-320. Pour la jurisprudence, voy. e.a. J. Kirkpatrick, *Les impôts sur les revenus et les sociétés*, Examen de jurisprudence, RCJB, 1984, p. 671 et s., ici, pp. 676-683.

Sedert lang reeds heeft de praktijk ingang gevonden dat de wetgever met betrekking tot bepaalde indirecte belastingen aan de Koning de bevoegdheid toekent om de onmiddellijke betaling van nieuwe rechten te eisen, doch de wetsbepalingen die zulke bevoegdheden aan de Koning toekennen, ontlelen hun feitelijke wettiging aan de noodzaak om speculatie of om verdwijning van het belastingobject te verhinderen door de zeer snelle aanvaarding van de nieuwe maatregelen. Opdat die wetsbepalingen zich kunnen verdragen met het grondwettelijke beginsel van de wettigheid van de belasting, wordt bepaald dat de Regering onverwijld of althans eerlang bij de Wetgevende Kamers een ontwerp van wet zal indienen dat de nieuwe desbetreffende belasting definitief vaststelt. Het is echter duidelijk dat de rechtsregeling de schaal waarvan sprake is in artikel 17 van het voorontwerp niets van doen heeft met die problematiek.

Art. 20

Op de vraag waarom de stellers van het ontwerp verschillende data van inwerkingtreding van de bepalingen van het ontwerp hebben vastgesteld, heeft de gemachtigde ambtenaar de volgende uitleg verstrekt :

“ ...

a) les articles 1^{er} à 4 du projet en examen tendent à modifier la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 (*Moniteur belge* du 31 décembre 1994) ... Cette loi est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1995 et les modifications en projet doivent en faire partie intégrante.

b) L'article 5 du projet n'a d'autre but que de rectifier une erreur typographique qui s'est glissée dans le texte de l'article 10, § 1^{er}, alinéa 2 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (CTA).

En effet, lors de l'examen du projet devenu loi du 28 décembre 1990 relative à diverses dispositions fiscales, le secrétariat de la Commission des Finances de la Chambre des Représentants a renuméroté les articles dudit projet et une erreur — ... — s'est glissée dans les textes légaux modifiés. Ainsi, les mots « articles 30 et 32 » sont devenus « articles 29 et 31 » sans que cette modification, d'ailleurs dénuée de sens, soit en rien volontaire.

Le texte ainsi « modifié » en Commission a été adopté en séance plénière, puis par l'autre Chambre sans attirer l'attention des Parlementaires.

..., cette erreur doit... être tout naturellement rectifiée « ex tunc », c'est-à-dire au 1^{er} janvier 1991.

c) L'article 6 du projet tend à abroger les articles 14 et 16 — actuels — du CTA et vise à se mettre en conformité avec la directive européenne 93/89/CEE.

Dans l'accord — de nature politique — conclu entre le Gouvernement fédéral et certaines unions professionnelles de transporteurs routiers, au sujet des mesures d'accompagnement de l'instauration de l'Eurovignette, il a été décidé de ne supprimer les réductions de taxe de circulation de 25 % pour ancienneté du véhicule (article 14) et de 10 % ou 40 % pour parc automobile (article 16) :

S'il est vrai qu'en ce qui concerne certains impôts indirects, la pratique s'est instaurée, depuis très longtemps, que le législateur confie au Roi le pouvoir d'exiger le paiement immédiat de droits nouveaux, les dispositions législatives attribuant de tels pouvoirs au Roi trouvent une justification de fait dans la nécessité d'empêcher la spéculation ou la disparition de la matière taxable grâce à l'adoption très rapide des nouvelles mesures. Pour se concilier avec le principe constitutionnel de la légalité de l'impôt, ces dispositions législatives prévoient que le Gouvernement saisira, immédiatement ou, du moins, à bref délai, les Chambres législatives d'un projet de loi établissant à titre définitif l'impôt nouveau dont il s'agit. Mais il est manifeste que le régime juridique du barème visé à l'article 17 de l'avant-projet est étranger à cette problématique.

Art. 20

Interrogé sur les motifs qui ont conduit les auteurs du projet à arrêter des dates différentes d'entrée en vigueur des dispositions du projet, le fonctionnaire délégué a fourni les explications suivantes :

“ ...

a) les articles 1^{er} à 4 du projet en examen tendent à modifier la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 (*Moniteur belge* du 31 décembre 1994) ... Cette loi est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1995 et les modifications en projet doivent en faire partie intégrante.

b) L'article 5 du projet n'a d'autre but que de rectifier une erreur typographique qui s'est glissée dans le texte de l'article 10, § 1^{er}, alinéa 2 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (CTA).

En effet, lors de l'examen du projet devenu loi du 28 décembre 1990 relative à diverses dispositions fiscales, le secrétariat de la Commission des Finances de la Chambre des Représentants a renuméroté les articles dudit projet et une erreur — ... — s'est glissée dans les textes légaux modifiés. Ainsi, les mots « articles 30 et 32 » sont devenus « articles 29 et 31 » sans que cette modification, d'ailleurs dénuée de sens, soit en rien volontaire.

Le texte ainsi « modifié » en Commission a été adopté en séance plénière, puis par l'autre Chambre sans attirer l'attention des Parlementaires.

..., cette erreur doit... être tout naturellement rectifiée « ex tunc », c'est-à-dire au 1^{er} janvier 1991.

c) L'article 6 du projet tend à abroger les articles 14 et 16 — actuels — du CTA et vise à se mettre en conformité avec la directive européenne 93/89/CEE.

Dans l'accord — de nature politique — conclu entre le Gouvernement fédéral et certaines unions professionnelles de transporteurs routiers, au sujet des mesures d'accompagnement de l'instauration de l'Eurovignette, il a été décidé de ne supprimer les réductions de taxe de circulation de 25 % pour ancienneté du véhicule (article 14) et de 10 % ou 40 % pour parc automobile (article 16) :

1° qu'à partir du 1^{er} avril 1995, en ce qui concerne les véhicules pour lesquels le fait générateur de la taxe s'accomplit à partir de cette date;

2° qu'à partir de l'exercice d'imposition 1996, en ce qui concerne les véhicules pour lesquels le fait générateur s'est accompli avant le 1^{er} avril 1995.

La rédaction de l'article 20, alinéa 3, du projet de loi traduit les termes de cet accord. L'abrogation au 31 décembre 1995 est motivée par le fait qu'une rédaction nouvelle des articles 14 et 15 du CTA est prévue respectivement aux articles 11 et 12 du projet en examen, lesquelles dispositions devraient entrer en vigueur au 1^{er} janvier 1996 (cf. article 20, alinéa 4 du projet).

d) Les articles 7 à 16 du projet de loi (et non 7 à 15 comme mentionné à l'article 20, alinéa 4) proposent une modification globale du Titre II du CTA consistant essentiellement à faire d'un système de perception automatisée de la taxe de circulation la règle.

L'entrée en vigueur à la même date (le 1^{er} janvier 1996) donnera une configuration nouvelle audit Titre II.

e) L'article 17 du projet tend à donner au Roi une habilitation qui ne devrait être activée que vers la fin du premier semestre de l'année 1995. Une entrée en vigueur classique (10 jours après publication) paraissait dès lors amplement suffisante ».

SLOTOPMERKINGEN

Uit het oogpunt van de wetgevingstechnieken behoren omtrent het ontwerp de volgende opmerkingen te worden gemaakt :

HOOFDSTUK I

In het opschrift van hoofdstuk I en in de inleidende zin van artikel 1 moet uiteraard de datum van de betrokken wet worden aangegeven, te weten 27 december 1994.

In het ontworpen artikel 8 zou het beter zijn de streepjes te vervangen door een onderverdeling in 1° en 2°.

In de Franse tekst van de inleidende zin van artikel 3 van het ontwerp schrijve men « 12 » in Arabische cijfers.

HOOFDSTUK II

In hoofdstuk II van het ontwerp worden de regels van de wetgevingstechniek verscheidene malen geschonden.

Onder meer de volgende regels moeten in acht worden genomen :

1° Bij wijziging van artikelen wordt de bestaande nummering in acht genomen. De bepaling die is opgenomen in artikel 5 moet dus na artikel 10 van het ontwerp komen te staan.

2° Bij vervanging van een artikel behoeft de oorspronkelijke tekst niet te worden « opgeheven en vervangen ». De opheffing volgt immers van rechtswege uit de vervanging van het artikel door de nieuwe bepaling die er de plaats van inneemt.

Aangezien de artikelen 11 en 12 van het ontwerp respectievelijk artikel 14 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen en artikel 16 van hetzelfde Wetboek vervangen, moet op basis daarvan artikel 6 van het ontwerp, dat voorziet in de opheffing van die artikelen, vervallen.

1° qu'à partir du 1^{er} avril 1995, en ce qui concerne les véhicules pour lesquels le fait générateur de la taxe s'accomplit à partir de cette date;

2° qu'à partir de l'exercice d'imposition 1996, en ce qui concerne les véhicules pour lesquels le fait générateur s'est accompli avant le 1^{er} avril 1995.

La rédaction de l'article 20, alinéa 3, du projet de loi traduit les termes de cet accord. L'abrogation au 31 décembre 1995 est motivée par le fait qu'une rédaction nouvelle des articles 14 et 15 du CTA est prévue respectivement aux articles 11 et 12 du projet en examen, lesquelles dispositions devraient entrer en vigueur au 1^{er} janvier 1996 (cf. article 20, alinéa 4 du projet).

d) Les articles 7 à 16 du projet de loi (et non 7 à 15 comme mentionné à l'article 20, alinéa 4) proposent une modification globale du Titre II du CTA consistant essentiellement à faire d'un système de perception automatisée de la taxe de circulation la règle.

L'entrée en vigueur à la même date (le 1^{er} janvier 1996) donnera une configuration nouvelle audit Titre II.

e) L'article 17 du projet tend à donner au Roi une habilitation qui ne devrait être activée que vers la fin du premier semestre de l'année 1995. Une entrée en vigueur classique (10 jours après publication) paraissait dès lors amplement suffisante ».

OBSERVATIONS FINALES

Du point de vue de la légistique, le projet appelle les observations suivantes :

CHAPITRE I^{ER}

Dans l'intitulé du premier chapitre et dans la phrase liminaire de l'article 1^{er}, il convient bien sûr d'indiquer la date de la loi visée, soit 27 décembre 1994.

Dans l'article 8 en projet, mieux vaut remplacer les tirets par des subdivisions 1° et 2°.

Dans le texte français de la phrase liminaire de l'article 3 du projet, on écrira « 12 » en chiffres arabes.

CHAPITRE II

Le chapitre II du projet contient de nombreuses entorses aux règles de la légistique formelle.

Ainsi :

1° Les textes modificatifs doivent modifier les articles du texte antérieur dans leur ordre numérique. La disposition figurant sous l'article 5 donc être placée après l'article 10 du projet.

2° Lorsqu'un article est remplacé, il n'y a pas lieu « d'abroger et de remplacer » la version originelle de cet article. L'abrogation résulte de plein droit du remplacement de l'article par la disposition nouvelle qui en prend la place.

Sur cette base, puisque les articles 11 et 12 du projet remplacent respectivement l'article 14 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus et l'article 16 du même Code, l'article 6 du projet qui prévoit l'abrogation de ces articles doit être omis.

De inleidende zin van artikel 11 van het ontwerp moet dus als volgt worden gesteld :

« Art. 11. Artikel 14 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 27 juni 1972 en gewijzigd bij de wet van 22 december 1977 en het koninklijk besluit van 27 januari 1981, wordt vervangen door de volgende bepaling : ».

3° Wanneer wordt verwezen naar teksten die voordien een artikel hebben gewijzigd waarvan het ontwerp opnieuw de wijziging beoogt dienen alleen die teksten te worden vermeld die een uitdrukkelijke wijziging bevatten en die nog van kracht zijn.

Zo dienen in de inleidende zin van artikel 10 van het ontwerp de woorden « de wet van 27 juni 1972 » te vervallen daar de door de genoemde wet aangebrachte wijziging sedertdien doelloos is geworden..

4° Het stellen van regels door verwijzing is af te raden, te meer wanneer wordt verwezen naar een tekst die niet is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*, bij voorbeeld een Europese richtlijn. Dit kan worden ingebracht tegen het ontworpen artikel 19 van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

5° Het is ten slotte en in het bijzonder af te raden een wijziging alleen te doen strekken om artikelen te verplaatsen of te vernummeren. Die wijzigingen kunnen immers grote moeilijkheden opleveren wanneer naar die artikelen wordt verwezen in andere regelingen. De opmerking heeft vooral betrekking op de artikelen 12 tot 16 van het ontwerp.

Bovendien mogen de wijzigingsteksten nooit zo worden gesteld dat bepaalde artikelen van de oorspronkelijke tekst niet uitdrukkelijk worden opgeheven of vervangen. Artikel 13 van het ontwerp evenwel lijkt wel degelijk te leiden tot de impliciete opheffing van de huidige artikelen 20, 21, 22 en 23 van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

Om dit te verhelpen zouden de volgende voorstellen kunnen worden gedaan :

- a) de artikelen 15 tot 20 van het Wetboek opheffen;
- b) de artikelen 21 tot 23 vervangen door de bepalingen die in het ontwerp zijn opgenomen onder de artikelen 15 tot 17 (zie artikel 12 van het ontwerp) en voorzien in de invoeging van artikelen 23bis en 23ter die de bepalingen van de ontworpen artikelen 18 en 19 zouden overnemen;
- c) artikel 13 van het ontwerp zou moeten vervallen;
- d) artikel 14 van het ontwerp zou als volgt worden gesteld :

« Art. 14. — § 1. Het opschrift van hoofdstuk X van hetzelfde Wetboek wordt vervangen door het volgende opschrift :

« Hoofdstuk X... ».

§ 2. De artikelen 29, gewijzigd bij de wet van 24 maart 1970, tot 32 van hetzelfde Wetboek, worden vervangen door de volgende bepalingen :

Art. 29. ...

Art. 30. ... (de bepalingen van de ontworpen artikelen 24 tot 27 overnemen).

Art. 31

La phrase liminaire de l'article 11 du projet devra donc être rédigée comme suit :

« Art. 11. L'article 14 du même Code, remplacé par la loi du 27 juin 1972 et modifié par la loi du 22 décembre 1977 et l'arrêté royal du 27 janvier 1981, est remplacé par la disposition suivante : ».

3° Il n'y a lieu de faire référence aux textes qui ont antérieurement modifié un article que le projet tend à nouveau à modifier, qu'en mentionnant ceux qui contiennent une modification expresse et qui sont encore en vigueur.

Ainsi, dans la phrase liminaire de l'article 10 du projet, il convient d'omettre les mots « la loi du 27 juin 1972 » car la modification apportée par ladite loi est depuis lors devenue sans objet.

4° Le procédé de réglementation par référence est déconseillé, d'autant plus lorsqu'il est fait référence à un texte qui n'a pas été publié au *Moniteur belge*, par exemple à une directive européenne. Tel est le reproche qui peut être fait à l'article 19 en projet, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

5° Enfin et surtout, il faut éviter qu'un texte modificatif n'ait pour objet de déplacer des articles ou simplement d'en changer le numérotage. Ces modifications peuvent entraîner de grandes difficultés eu égard aux références qui seraient faites à ces articles dans d'autres textes. La remarque concerne particulièrement les articles 12 à 16 du projet.

Par ailleurs, les textes modificatifs ne peuvent jamais être présentés de telle sorte que certains articles du texte originel ne seraient pas expressément soit abrogés, soit remplacés. Or, il semble bien que l'article 13 du projet conduit à l'abrogation implicite des articles 20, 21, 22 et 23 actuels du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

Les suggestions suivantes pourraient être faites aux fins de remédier à ces écueils :

- a) abroger les articles 15 à 20 du Code;
- b) remplacer les articles 21 à 23 par les dispositions reprises au projet sous les articles 15 à 17 (voir article 12 du projet) et prévoir l'insertion d'articles 23bis et 23ter qui reproduiraient les dispositions des articles 18 et 19 en projet;
- c) l'article 13 du projet devrait être omis;
- d) l'article 14 du projet serait rédigé comme suit :

« Art. 14. — § 1^{er}. L'intitulé du chapitre X du même Code, est remplacé par l'intitulé suivant :

« Chapitre X... ».

§ 2. Les articles 29, modifié par la loi du 24 mars 1970, à 32 du même Code sont remplacés par les dispositions suivantes :

Art. 29. ...

Art. 30. ... (reproduire les dispositions des articles 24 à 27 en projet).

Art. 31

Art. 32

...
§ 3. De artikelen 33 tot 36 van hetzelfde Wetboek worden opgeheven ».

e) Wat artikel 15 van het ontwerp betreft, zou worden voorzien in drie afzonderlijke artikelen :

— de vervanging van artikel 36*bis*, ingevoegd bij de wet van 27 juni 1972 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 27 januari 1981, door de bepaling in het ontworpen artikel 28;

— de vervanging van artikel 36*ter*, ingevoegd bij de wet van 27 juni 1972, door de bepaling in het ontworpen artikel 29;

— de opheffing van artikel 36*quater*, ingevoegd bij de wet van 23 december 1974.

f) Artikel 16 zou moeten vervallen.

HOOFDSTUK III

In de inleidende volzin van artikel 18 van het ontwerp dienen de woorden « bij artikel 120 van de wet van 14 februari 1961 en » te worden weggelaten daar de bij de genoemde wet aangebrachte wijziging sedertdien doelloos is geworden.

De kamer was samengesteld uit

HH. :

R. ANDERSEN, *kamervoorzitter*;

C. WETTINCK,

Y. KREINS, *staatsraden*;

Mevr. :

M. PROOST, *griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. TAPIE, eerste voorzitter.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. REGNIER, eerste auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door Mevr. C. DEBROUX, adjunct-referendaris.

De Griffier,

M. PROOST

De Voorzitter,

R. ANDERSEN

Art. 32

...
§ 3. Les articles 33 à 36 du même Code sont abrogés ».

e) A propos de l'article 15 du projet, on prévoirait, en trois articles distincts :

— le remplacement de l'article 36*bis*, inséré par la loi du 27 juin 1972 et modifié par l'arrêté royal du 27 janvier 1981, par la disposition prévue à l'article 28 en projet;

— le remplacement de l'article 36*ter*, inséré par la loi du 27 juin 1972, par la disposition prévue à l'article 29 en projet;

— l'abrogation de l'article 36*quater*, inséré par la loi du 23 décembre 1974.

f) L'article 16 devrait être omis.

CHAPITRE III

Dans la phrase liminaire de l'article 18 du projet, il convient d'omettre les mots « par l'article 120 de la loi du 14 février 1961 et » car la modification apportée par ladite loi est depuis lors devenue sans objet.

La chambre était composée de

MM. :

R. ANDERSEN, *président de chambre*;

C. WETTINCK,

Y. KREINS, *conseillers d'Etat*;

Mme :

M. PROOST, *greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE, président.

Le rapport a été présenté par M. J. REGNIER, premier auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par Mme C. DEBROUX, référendaire adjoint.

Le Greffier,

M. PROOST

Le Président,

R. ANDERSEN

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Eerste Minister, Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Eerste Minister, Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Financiën zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

HOOFDSTUK I

Wijzigingen van de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet, overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 en met toepassing van artikel 170, § 2, tweede lid, van de Grondwet

Artikel 1

Een artikel 2bis, luidend als volgt, wordt ingevoegd in de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet, overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 :

« Art. 2bis. De Staat en de Gemeenschappen zijn niet gemachtigd om het in artikel 2 bedoelde recht voor gebruik van het wegennet te heffen voor andere voertuigen en samengestelde voertuigen dan deze

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Premier Ministre, de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Premier Ministre, Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Finances sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I^{er}

Modifications de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 et application de l'article 170, § 2, alinéa 2, de la Constitution

Article 1^{er}

Un article 2bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 :

« Art. 2bis. L'Etat et les Communautés ne sont pas autorisés à lever le droit d'usage routier visé à l'article 2 sur les véhicules et ensembles de véhicules autres que ceux visés à l'article 3, à percevoir des

bedoeld in artikel 3, opcentiemen op zulke rechten te innen of een vermindering van die rechten toe te kennen. ».

Art. 2

Artikel 8 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 8. Voor de in artikel 4, tweede lid, bedoelde voertuigen is het eurovignet verschuldigd voor het hele jaar, per achtereenvolgende periodes van twaalf opeenvolgende maanden, tegen het tarief van artikel 7, eerste lid, of, op schriftelijk en gemotiveerd verzoek van de belastingplichtige, per achtereenvolgende periodes van drie opeenvolgende maanden, tegen het tarief van artikel 7, tweede lid.

In beide gevallen vangt de eerste periode aan :

1° ofwel op 1 januari 1995 indien het voertuig vóór deze datum is of moet worden ingeschreven;

2° ofwel de eerste dag van de maand waarin het voertuig is of moet worden ingeschreven in de andere gevallen. ».

Art. 3

Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld met het volgende lid :

« In geval van vervanging van een voertuig onder hetzelfde inschrijvingsnummer, wordt het eurovignet voor een jaar, op verzoek van de belastingplichtige, bij teruggave van het certificaat, in mindering gebracht voor de volledige maanden die nog niet aangevangen zijn van de periode waarvoor het eurovignet werd betaald, van het eurovignet voor een jaar door de belastingplichtige verschuldigd voor het vervangend voertuig, na aftrek van een bedrag van 25 Ecu voor administratiekosten. ».

Art. 4

Artikel 18 van dezelfde wet wordt opgeheven.

HOOFDSTUK II

Aanpassing van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen

Art. 5

Artikel 175² van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen, ingevoegd bij artikel 16 van de wet van 27 juli 1953 en gewijzigd bij artikel 1 van de wet van 27 december 1965, wordt vervangen door de volgende bepaling :

centimes additionnels sur de tels droits ou à accorder des remises sur ceux-ci. ».

Art. 2

L'article 8 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 8. Pour les véhicules visés à l'article 4, alinéa 2, l'eurovignette est due pour l'année entière, par périodes successives de douze mois consécutifs, au tarif de l'article 7, alinéa 1^{er}, ou, sur demande écrite et motivée du redevable, par périodes successives de trois mois consécutifs, au tarif de l'article 7, alinéa 2.

Dans les deux cas, la première période prend cours :

1° soit le 1^{er} janvier 1995 si le véhicule est ou doit être immatriculé avant cette date;

2° soit le premier jour du mois au cours duquel le véhicule est ou doit être immatriculé dans les autres cas. ».

Art. 3

L'article 12 de la même loi est complété par l'alinéa suivant :

« En cas de remplacement d'un véhicule sous la même immatriculation, sur demande du redevable, l'eurovignette annuelle est imputée, contre remise de l'attestation, à concurrence des mois complets non commencés de la période pour laquelle l'eurovignette a été payée, sur l'eurovignette annuelle due par le redevable pour le véhicule de remplacement, hors déduction d'un montant de 25 Ecus au titre de frais administratifs. ».

Art. 4

L'article 18 de la même loi est abrogé.

CHAPITRE II

Adaptation du Code des Taxes assimilées au timbre

Art. 5

L'article 175² du Code des taxes assimilées au timbre, inséré par l'article 16 de la loi du 27 juillet 1953 et modifié par l'article 1^{er} de la loi du 27 décembre 1965, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 175². De taks wordt eveneens verminderd tot 1,40 pct. :

1° voor de verzekeringen inzake zee- en riviervaart en de verzekeringen tegen de risico's van vervoer te land of te lucht, wanneer zij betrekking hebben op goederen in internationaal vervoer;

2° voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekeringen inzake motorrijtuigen en de verzekeringen van materiële schade, wanneer zij betrekking hebben op een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen die worden gedekt door een zelfde contract, indien het motorvoertuig of het samenstel van voertuigen uitsluitend bestemd is voor het vervoer van goederen over de weg en een maximaal toegelaten massa heeft van ten minste 12 ton.

Worden met de in het eerste lid, 2°, bedoelde motorrijtuigen gelijkgesteld, de aanhangwagens waarvan de maximaal toegelaten massa ten minste 12 ton bedraagt en de opleggers, speciaal gebouwd om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van goederen over de weg ».

HOOFDSTUK III

Inwerkingtreding

Art. 6

De artikelen 1 tot 4 hebben uitwerking met ingang van 1 januari 1995.

Artikel 5 is van toepassing op de premies die, volgens de bewoordingen van het verzekeringscontract, vervallen vanaf 1 februari 1995.

Gegeven te Brussel, 23 februari 1995.

ALBERT

VAN KONINGSWEGE :

De Eerste Minister,

J.-L. DEHAENE

De Minister van Buitenlandse Zaken,

F. VANDENBROUCKE

« Art. 175². La taxe est également réduite à 1,40 p.c. :

1° pour les assurances maritimes ou fluviales et les assurances contre les risques des transports terrestres ou aériens, lorsqu'elles concernent des marchandises faisant l'objet d'un transport international;

2° pour les assurances obligatoires en matière de véhicules automoteurs et les assurances de dégâts matériels, lorsqu'elles concernent un véhicule automoteur ou un ensemble de véhicules couplés couverts par un même contrat, lorsque le véhicule automoteur ou l'ensemble de véhicules couplés est destiné exclusivement au transport de marchandises par route et a une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes.

Sont assimilées aux véhicules automoteurs visés à l'alinéa 1^{er}, 2°, les remorques dont la masse maximale autorisée s'élève à au moins 12 tonnes et les semi-remorques, construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de marchandises par route ».

CHAPITRE III

Entrée en vigueur

Art. 6

Les articles 1^{er} à 4 produisent leurs effets le 1^{er} janvier 1995.

L'article 5 s'applique aux primes échues aux termes du contrat d'assurance à partir du 1^{er} février 1995.

Donné à Bruxelles, le 23 février 1995.

ALBERT

PAR LE ROI :

Le Premier Ministre,

J.-L. DEHAENE

Le Ministre des Affaires étrangères,

F. VANDENBROUCKE

De Minister van Verkeerswezen,

E. DI RUPO

Le Ministre des Communications,

E. DI RUPO

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT