

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1994-1995**

5 DECEMBER 1994

Ontwerp van wet 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/E.E.G. van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993

**VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER LEROY**

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Cooreman, voorzitter, mevrouw Cahay-André, de heren Daerden, De Grauwe, mevrouw Delcourt-Pètre, de heren Deprez, Didden, Dighneef, Garcia, Geens, Goovaerts, Hatry, Jonckheer, Kenzeler, Moens, Schiltz, Tavernier, Vancrombruggen, Van Thillo, van Weddingen en Leroy, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren Evers, Hofman, Lenssens, Lozie en Vanhaverbeke.

3. Andere senatoren : de heren Bartholomeeussen, Grosjean, Quintelier en Seeuws.

R. A 16738*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :****1239-1** (1994-1995): Ontwerp van wet.**De bijlagen zullen later worden rondgedeeld.****SENAT DE BELGIQUE****SESSION DE 1994-1995**

5 DECEMBRE 1994

Projet de loi 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 de Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/C.E.E. du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993

**RAPPORT
FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES
PAR M. LEROY**

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. Cooreman, président; Mme Cahay-André, MM. Daerden, De Grauwe, Mme Delcourt-Pètre, MM. Deprez, Didden, Dighneef, Garcia, Geens, Goovaerts, Hatry, Jonckheer, Kenzeler, Moens, Schiltz, Tavernier, Vancrombruggen, Van Thillo, van Weddingen et Leroy, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. Evers, Hofman, Lenssens, Lozie et Vanhaverbeke.

3. Autres sénateurs : MM. Bartholomeeussen, Grosjean, Quintelier et Seeuws.

R. A 16738*Voir :***Document du Sénat :****1239-1** (1994-1995): Projet de loi.**Les annexes seront distribuées ultérieurement.**

I. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN

1. Het wetsontwerp dat de Regering u vraagt aan te nemen, wil het Verdrag in werking doen treden 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 de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden.

De eerste vereiste daartoe is dat het Parlement dit Verdrag goedkeurt. Dit is het doel van artikel 1.

Vervolgens moet het gebruiksrecht, «eurovignet» genoemd worden ingevoerd en georganiseerd. Dit is het onderwerp van de andere artikelen van het ontwerp.

Er zij herinnerd aan het feit dat het Verdrag van 9 februari 1994 werd gesloten overeenkomstig richtlijn 93/89/E.E.G. van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993, die de heffingsstelsels toegepast op de transportvoertuigen wil harmoniseren.

De omzetting van deze richtlijn in het interne recht betreft in feite twee heffingen:

1. het gebruiksrecht (of eurovignet);
2. de verkeersbelasting, die in een afzonderlijk voorontwerp van wet zal worden geregeld.

II. Wat het eurovignet betreft, is de uiteenzetting van de minister als volgt ingedeeld:

- A. Welk is de inhoud van het Verdrag?
- B. Welke zijn de gevolgen van dit Verdrag?
- C. Waarin voorziet het voorontwerp van wet?

A. Waarin voorziet het Verdrag over het gemeenschappelijk stelsel?

1. Het gemeenschappelijk stelsel betreffende de heffing van het eurovignet ingevoerd door de B.R.D., België, Denemarken, Nederland en Luxemburg, steunt op de principes aangenomen in artikel 8 van de richtlijn:

— een gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt vastgesteld op een niveau dat het maximumpercentage niet overschrijdt, bepaald door artikel 7, f), van de richtlijn (1 250 Ecu per jaar, administratiekosten inbegrepen);

— de betaling van het gemeenschappelijk gebruiksrecht geeft toegang tot de netten van autowegen en gelijkgestelde wegen in alle lidstaten die aan het gemeenschappelijk stelsel deelnemen;

EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DES COMMUNICATIONS

I. Le projet de loi que le Gouvernement vous demande d'adopter entend mettre en œuvre 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.

Avant toute chose, cette mise en œuvre implique que le Parlement donne son assentiment à cet accord. Tel est l'objet de l'article 1^{er}.

Il faut instituer et organiser le droit d'usage, appelé «eurovignette». Tel est l'objet des autres articles du projet.

Il convient de rappeler que l'accord du 9 février 1994 fut conclu conformément à la Directive 93/89/C.E.E. du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, qui vise à harmoniser les systèmes de prélèvements appliqués aux véhicules de transport.

La traduction en droit interne de cette directive concerne en réalité deux prélèvements:

1. le droit d'usage (ou eurovignette);
2. la taxe de circulation, qui fera l'objet d'un avant-projet de loi distinct.

II. Plus particulièrement, en ce qui concerne l'eurovignette, mon intervention s'articulera de la manière suivante:

- A. Quel est le contenu de l'Accord?
- B. Quelles sont les conséquences de l'Accord?
- C. Que prévoit l'avant-projet de loi?

A. Que prévoit l'Accord sur le système commun?

1. Le système commun relatif à la perception de l'eurovignette instauré entre la R.F.A., la Belgique, le Danemark, les Pays-Bas et le Luxembourg repose sur les principes admis par l'article 8 de la Directive:

— un droit d'utilisation commun est fixé à un niveau ne dépassant pas le taux maximum prévu par l'article 7, f), de la Directive (1 250 écus par an, frais administratifs inclus);

— l'acquittement du droit d'usage commun donne accès aux réseaux autoroutiers et routes analogues de l'ensemble des Etats membres participant au système commun;

— een verdeelsleutel wordt uitgewerkt door de lidstaten die aan het gemeenschappelijk stelsel deelnemen, met het doel aan elk ervan een billijk aandeel toe te kennen in de inkomsten uit het gemeenschappelijk gebruiksrecht door elk van hen geïnd.

Dit verdelingsmechanisme is het volgende:

* het gemeenschappelijk gebruiksrecht (in het geval van België, een gebruiksrecht voor de Belgische voertuigen) komt toe aan het heffingsland;

* het gebruiksrecht van toepassing op de buitenlandse transporteurs wordt tussen de vijf landen verdeeld, waarbij België 13 pct. van het totaal geïnde bedrag verkrijgt.

— tariefverminderingen van de gebruiksrechten zijn voorzien voor voertuigen ingeschreven in bepaalde lidstaten (Griekenland, Ierland en Portugal);

— vrijstellingen van het gebruiksrecht zijn voorzien voor twee voertuigcategorieën.

2. Bovendien preciseert het Verdrag een reeks technische bepalingen met betrekking tot het gebruiksrecht:

— geen overdraagbaarheid van het gebruiksrecht van een voertuig op een ander (art. 3, 4^o, van het Verdrag);

— bepaling van de debiteur van het gebruiksrecht (art. 5 van het Verdrag);

— tarief van het gebruiksrecht (art. 8 van het Verdrag);

— uitsluiting van de tarieven van het gebruiksrecht per kwartaal en per halfjaar (art. 7 en 8 van het Verdrag);

— betaling van een jaarlijks gebruiksrecht voor de voertuigen ingeschreven in een lidstaat (art. 7, 3^o, van het Verdrag);

— afgifte van het attest bij betaling van het gebruiksrecht (art. 7, 1^o, van het Verdrag);

— procedure van terugbetaling van het jaarlijks gebruiksrecht (art. 10 van het Verdrag), waarbij geen enkele terugbetalingsprocedure voorzien is voor het gebruiksrecht voor een duur van minder dan één jaar.

3. Het Verdrag is geldig tot 31 december 2010 (art. 20 van het Verdrag).

Een clausule m.b.t. het afzien en stopzetten van de heffing is vastgelegd in artikel 17.

Een clausule van opzegging is vastgelegd in artikel 18.

— un système de répartition est mis au point par les Etats membres participant au système commun, dans le but d'accorder à chacun d'eux une part équitable des recettes provenant du droit d'usage commun perçu par chacun d'eux.

Ce mécanisme de répartition est le suivant:

* le droit d'usage commun (dans le cas de la Belgique, droit d'usage sur les véhicules belges) est acquis au pays de perception);

* le droit d'usage applicable aux transporteurs étrangers est réparti entre les 5 pays, la Belgique obtenant 13 p.c. du montant total perçu.

— des réductions de taux des droits d'usage sont prévues pour des véhicules immatriculés dans certains Etats membres (Grèce, Irlande et Portugal);

— des exemptions de droit d'usage sont prévues pour 2 catégories de véhicules.

2. En outre, l'Accord précise une série de modalités techniques du droit d'usage:

— non transférabilité du droit d'usage d'un véhicule à un autre (art. 3, 4^o, de l'Accord);

— définition du débiteur du droit d'usage (art. 5 de l'Accord);

— tarif du droit d'usage (art. 8 de l'Accord);

— exclusion des tarifs de droit d'usage trimestriel et semestriel (art. 7 et 8 de l'Accord);

— acquittement d'un droit d'usage annuel pour les véhicules immatriculés dans un Etat membre (art. 7, 3^o, de l'Accord);

— délivrance de l'attestation lors du paiement du droit d'usage (art. 7, 1^o, de l'Accord);

— procédure de remboursement du droit d'usage annuel (art. 10 de l'Accord), aucune procédure de remboursement n'étant prévue pour le droit d'usage d'une durée inférieure à un an.

3. L'Accord est valable jusqu'au 31 décembre 2010 (art. 20 de l'Accord).

Une clause de renonciation et de cessation de la perception est prévue à l'article 17.

Une clause de dénonciation est prévue à l'article 18.

B. Gevolgen van het Verdrag

1. Uit het Akkoord gesloten tussen de vijf lidstaten over het gemeenschappelijk stelsel, vloeit het volgende voort:

- * de optie «tol» wordt niet in aanmerking genomen;
- * er bestaat geen noodzakelijk verband tussen de verleende dienst en de Staat die de heffing int;
- * er is geen verplichte evenredigheid tussen de heffing en de aard van de dienst, noch tussen de heffing en de kosten van de dienst.

Het eurovignet kan dus een belasting zijn en derhalve:

- * rechtstreeks opgelegd zijn aan de door de richtlijn bepaalde transportvoertuigen;
- * vastgesteld zijn tegen een eenvormig tarief (dat wil zeggen berekend zonder rekening te houden met de grootte van het voertuig);
- * verplicht worden gemaakt wat betreft de in België ingeschreven voertuigen, voor het gebruik van het hele wegennet.

Het eurovignet, zoals het in het Verdrag opgevat is, is geen retributie, omdat:

- * het eurovignet niet alleen alle gebruikers van autowegen en gelijkgestelde wegen opgelegd wordt, maar uitsluitend voor de voertuigen bedoeld door de richtlijn;
- * het tarief niet evenredig is met de werkelijke gebruiksduur;
- * het eurovignet verplicht gemaakt wordt voor het hele Belgische net, voor de voertuigen bedoeld in de richtlijn en ingeschreven in België.

2. De aard (belasting of retributie) van het eurovignet is bepalend vanuit het oogpunt van de regels voor de verdeling van de bevoegdheden. Inderdaad, indien het eurovignet een retributie is, valt het uitsluitend onder de bevoegdheid van de Gewesten, krachtens artikel 2 van de bijzondere wet betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten en krachtens artikel 6, § 1, X, 1^o, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. Omgekeerd, indien het eurovignet een belasting is, interpretatie waarbij de Regering zich aansluit, valt zij potentieel onder de federale of gewestelijke bevoegdheden. Inderdaad, enerzijds zijn de fiscale bevoegdheden van de federale overheid en de Gewesten niet bijkomstig bij hun hoofdbevoegdheden en anderzijds verbiedt de wet van 23 januari 1989 houdende toepassing van artikel 110, § 2, tweede lid van de Grondwet de Raden belastingen te heffen in de materies die het voorwerp zijn van een belasting door de federale overheid.

B. Conséquences de l'Accord

1. De l'Accord conclu entre les 5 Etats membres sur le système commun, il résulte:

- * que l'option « péages » n'est pas retenue;
- * qu'il n'y a pas de lien nécessaire entre le service rendu et l'Etat percepteur du prélèvement;
- * qu'il n'y a pas de proportionnalité obligatoire entre le prélèvement et la nature du service, ni entre le prélèvement et le coût du service.

L'eurovignette peut donc être un impôt et, partant, être:

- * imposée directement aux véhicules de transport visés par la Directive;
- * fixée à un taux uniforme (c'est-à-dire calculée sans avoir égard à l'importance du véhicule);
- * rendue obligatoire, en ce qui concerne les véhicules immatriculés en Belgique, pour l'utilisation de l'ensemble du réseau routier.

En revanche, l'eurovignette, telle que conçue par l'Accord n'est pas une redevance, dès lors que:

- * l'eurovignette n'est pas imposée à tous les usagers des autoroutes et routes analogues, mais ne l'est qu'aux seuls véhicules visés par la Directive;
- * le taux n'est pas proportionnel à la durée effective d'utilisation;
- * l'eurovignette est rendue obligatoire pour l'ensemble du réseau belge, pour les véhicules visés par la Directive et immatriculés en Belgique.

2. La nature (impôt ou redevance) de l'eurovignette est déterminante du point de vue des règles répartitrices de compétences. En effet, si l'eurovignette est une redevance, elle relève des compétences exclusives des Régions, en vertu de l'article 2 de la loi spéciale relative au financement des Communautés et des Régions et en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, 1^o, de la loi spéciale de réformes institutionnelles. A l'inverse, si l'eurovignette est un impôt, interprétation à laquelle le Gouvernement se rallie, elle relève potentiellement des compétences fédérales ou régionales. En effet, d'une part, les compétences fiscales de l'autorité fédérale et des Régions ne sont pas l'accessoire de leurs compétences principales, et, d'autre part, la loi du 23 janvier 1989 portant application de l'article 110, § 2, alinéa 2 de la Constitution, interdit aux Conseils de lever des impôts dans les matières qui font l'objet d'une imposition par l'autorité fédérale.

De Gewesten werden betrokken bij de onderhandelingen inzake de Richtlijn en het Verdrag op de interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur. Tijdens de onderhandelingen hebben zij ingestemd met het feit dat de federale overheid over het Verdrag onderhandelt en hebben zij zelfs aangedrongen op de noodzaak dit snel af te ronden.

De Gewesten betwistten noch het feit dat de federale Staat dit Verdrag gesloten heeft, noch de inhoud ervan. Zij erkenden dus een federale bevoegdheid ter zake en bijgevolg erkennen zij impliciet maar noodzakelijkerwijze dat het eurovignet een belasting is.

Nochtans hebben de Gewesten beweerd dat het eurovignet een retributie zou zijn.

De Regering heeft zich bij deze thesis niet kunnen aansluiten, met name omdat zij tot een impasse leidde: indien het eurovignet een retributie is, was de federale overheid niet gemachtigd om het Verdrag te sluiten en konden de Gewesten de totstandkoming van dit Verdrag niet opeisen.

3. In zijn advies van 18 augustus 1994 heeft de Raad van State eerst twee algemene juridische problemen behandeld:

a) het eerste probleem, uiteengezet op pagina's 2 tot 6 van het advies van de Raad van State, betreft de bevoegdheid van de federale overheid om het Verdrag te sluiten en Richtlijn 93/89 toe te passen.

De Raad van State besluit zijn analyse als volgt:

«Nog in de lijn van die economische en fiscale aandachtspunten kan de federale wetgever een zodanig Verdrag goedkeuren en de Richtlijn van 25 oktober 1993 toepassen. Op die manier draagt hij bij tot het voorkomen van concurrentievervalsingen in de Europese Gemeenschap en in de Belgische rechtsorde. Hij blijft binnen de perken van de bevoegdheden die de Grondwet en de bijzondere wet tot hervorming der instellingen, inzonderheid artikel 6, § 1, VI, derde lid hem verlenen.»

b) Het tweede probleem, uiteengezet op pagina's 6 tot 8 van het advies van de Raad van State, betreft de fiscale aard van het ontworpen gebruiksrecht (belasting of retributie).

De Raad van State besluit zijn analyse als volgt:

«Zoals het eurovignet door de ontworpen wet wordt ingevoerd, kan het niet met een retributie worden gelijkgesteld. Het kan niet worden opgevat als de vergoeding voor een specifieke en facultatieve dienst die het overheidsbestuur aan een bepaalde persoon zou hebben verleend. Het eurovignet is een belasting. Deze wordt eenzijdig door het overheids-

Les Régions ont été associées aux négociations de la Directive et de l'Accord au sein de la conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure. Tout au long des négociations, elles ont marqué leur accord sur le fait que l'autorité fédérale négocie l'Accord, insistant même sur la nécessité de le négocier rapidement.

Les Régions ne contestaient ni le fait que l'Etat fédéral ait conclu cet Accord, ni le contenu de celui-ci. Elles reconnaissaient donc une compétence fédérale en la matière et, partant, elles reconnaissent implicitement mais nécessairement que l'eurovignette est un impôt.

Toutefois, les Régions ont prétendu que l'eurovignette serait une redevance.

Le Gouvernement n'a pu se rallier à cette thèse, notamment parce qu'elle aboutissait à une impasse: si l'eurovignette est une redevance, l'autorité fédérale n'était pas habilitée à conclure l'Accord et les Régions ne pouvaient prétendre mettre cet accord en œuvre.

3. Dans son avis rendu le 18 août 1994, le Conseil d'Etat a tout d'abord traité deux problèmes juridiques généraux:

a) Le premier problème, développé dans les pages 2 à 6 de l'avis du Conseil d'Etat, concerne la compétence de l'autorité fédérale pour conclure le Traité et à procurer application à la Directive 93/89.

Au terme de son analyse, le Conseil d'Etat conclut de la manière suivante:

«Dans la ligne de ces préoccupations économiques et fiscales, le législateur fédéral peut donner son assentiment à un tel Accord et procurer application à la Directive du 25 octobre 1993. Il contribue ainsi à éviter les distorsions de concurrence dans la Communauté européenne et dans l'ordre juridique belge. Il reste dans le champ des compétences que lui attribuent, en matière économique, la Constitution et la loi spéciale de réformes institutionnelles, en particulier son article 6, § 1^{er}, VI, alinéa 3.»

b) Le second problème, développé dans les pages 6 à 8 de l'avis du Conseil d'Etat, concerne la nature fiscale du droit d'usage en projet (impôt ou redevance).

Au terme de son analyse le Conseil d'Etat conclut de la manière suivante:

«Telle qu'elle est instituée par la loi en projet, l'eurovignette ne saurait être assimilée à une redevance. Elle ne peut être comprise comme la rémunération d'un service particulier et facultatif que l'administration aurait rendu à une personne déterminée. Elle est un impôt. Elle est perçue unilatéralement par l'administration aux fins d'accroître les recettes

bestuur geheven met de bedoeling de overheidsontvangsten te verhogen en de overheid de middelen te bieden om de uitgaven te doen die zij wenselijk acht.

De ontworpen wet zorgt er bepaaldelijk niet voor dat de verleende dienst, namelijk het rijden op een Europees wegennet van goede kwaliteit evenredig is aan het gevorderde bedrag voor gebruik van het wegennet. Van het ogenblik af dat een voertuig ingeschreven is in het repertorium van de Dienst van het wegverkeer (art. 4), wordt het geacht op de openbare weg te rijden en is de eigenaar ervan verplicht tot betaling van het gebruiksrecht — zelfs als hij het voertuig gedurende langere tijd ongebruikt zou laten. Van het ogenblik af dat een buitenlands voertuig, al was het maar gedurende enkele ogenblikken of over een paar kilometer, op het vastgestelde wegennet rijdt, is de eigenaar ervan eveneens verplicht het eurovignet te betalen.

De nadere regelen die voor het instellen van het recht voor gebruik van het wegennet worden gegeven, volstaan om te stellen dat het kwestieuze recht, volgens een vaste rechtspraak van de Raad van State, niet kan worden gelijkgesteld met een retributie maar als een belasting moet worden beschouwd.

Gelet op de voornoemde grondwets- en wetsbepalingen, is de federale wetgever gemachtigd om in deze aangelegenheid op te treden. ».

4. Tijdens zijn vergadering van 22 november 1994 heeft het Overlegcomité federale Regering/Regeringen van de Gemeenschappen en Gewesten het volgende beslist: « om ervoor te zorgen dat het internationaal Verdrag van de vijf Europese landen die aan de invoering van het eurovignet deelnemen tegen 1 januari eerstkomend in de Belgische wetgeving wordt omgezet, stemt het Overlegcomité ermee in dat het wetsontwerp houdende goedkeuring van het Verdrag « betreffende de heffing van een gebruiksrecht en de invoering van een eurovignet » snel bij het Parlement wordt ingediend, de wet zou voor een periode van drie jaar gelden ».

Deze beslissing bevestigt de bevoegdheden van de federale Staat in deze materie en maakt een einde aan de controverse.

C. Wat bepaalt het wetsontwerp?

1. Het wetsontwerp houdt de goedkeuring in van het Verdrag (art. 1).

2. Het wetsontwerp zet het Verdrag om in het interne recht en stelt het gebruiksrecht in voor voertuigen voor goederenvervoer vanaf 12 ton M.T.M., als een federale belasting (art. 2 tot 16).

publiques et de donner à l'autorité les moyens qui lui permettront de faire face à telles dépenses qu'elle juge utiles.

En particulier, la loi en projet n'établit nullement une adéquation entre le service procuré, à savoir la circulation sur un réseau routier européen de qualité et le montant du droit d'usage routier qui est réclaté. Dès l'instant où un véhicule est inscrit au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière (art. 4), il est censé circuler sur la voie publique et son propriétaire est assujéti au paiement du droit d'usage — dû-t-il laisser ce véhicule en situation d'inactivité pendant une longue période. Dès l'instant où un véhicule étranger circule, fût-ce pendant quelques instants ou sur quelques kilomètres, sur le réseau routier désigné, son propriétaire est, lui aussi astreint au paiement de l'eurovignette.

Les modalités retenues pour l'établissement du droit d'usage routier suffisent à indiquer que, selon une jurisprudence constante du Conseil d'Etat, ce droit ne peut être assimilé à une redevance mais doit se comprendre comme un impôt.

Compte tenu des textes constitutionnels et législatifs précités, le législateur fédéral est autorisé à intervenir en la matière ».

4. Lors de sa réunion du 22 novembre 1994, le Comité de concertation Gouvernement fédéral/Gouvernements des Communautés et des Régions a décidé que, « dans le souci de traduire pour le 1^{er} janvier prochain dans la législation belge l'Accord international des cinq pays européens participant à la création d'une eurovignette, le Comité de concertation marque son accord pour que le projet de loi portant assentiment de l'accord « relatif à la perception d'un droit d'usage routier et instaurant une eurovignette » soit déposé rapidement au Parlement, la loi étant prévue pour une période de trois ans ».

Cette décision confirme les compétences de l'Etat fédéral en la matière et met fin à la controverse.

C. Que prévoit le projet de loi?

1. Le projet de loi porte assentiment de l'Accord (art. 1^{er}).

2. Le projet de loi traduit l'Accord en droit interne et instaure le droit d'usage sur les véhicules de transport de marchandises à partir de 12 T de M.M.A. comme un impôt fédéral (art. 2 à 16).

Deze oplossing heeft de volgende voordelen:

a) Van economische aard:

Het ingevoerde stelsel biedt een eenvoudige en doorzichtige oplossing voor de transportsector: het biedt hem, uitgaande van een verplicht, in België betaald eurovignet, de mogelijkheid toegang te hebben tot het autowegennet of gelijkgestelde wegen van de vijf ondertekenende landen van het Verdrag van 9 februari 1994.

b) Van administratieve aard:

Het voorgestelde stelsel organiseert een eenvoudige heffing zowel voor de administratie als voor de belastingplichtige, uitgaande van mechanismen geïnspireerd op de verkeersbelasting.

De inning van het vignet wordt dus vergemakkelijkt wat de Belgische vervoerders betreft. Het belangrijkste deel van de controletaken zal dus kunnen worden toegespitst op de vervoerders van de landen die geen lid zijn van het gemeenschappelijk stelsel die, door de betaling van het eurovignet te omzeilen, discriminaties kunnen tot stand brengen ten nadele van de Belgische vervoerders.

c) Europese harmonisatie:

Een uitbreiding van het gemeenschappelijk stelsel tot andere landen van de Gemeenschap, te overwegen in de komende jaren, zal geen bijkomende kosten voor de Belgische transportsector meebrengen. Het vooruitlopen door België op deze uitbreiding geeft de Belgische transportsector een onbetwistbaar voordeel inzake concurrentie.

d) Billijkheid:

Niettegenstaande de regionalisering van de bevoegdheden en de financiële middelen betreffende de infrastructuur en het transport, blijft de federale Staat de schulden dragen die de financiering van de infrastructuur vóór 1989 van verwezenlijkte autowegen en gelijkgestelde wegen meebrengt.

Buiten het gewoon aspect van de huidige verdeling van de bevoegdheden, moet men wel vaststellen dat deze financiële lasten op de begroting van de federale Staat blijven wegen. Zonder de verdeling van de bevoegdheden tussen de verschillende machten in het gedrang te willen brengen, pleit deze toestand ervoor dat de federale Staat niet wordt uitgesloten van het voordeel van de opbrengst van het eurovignet.

3. Het Regeringsamendement dat de beslissing van het Overlegcomité vertolkt en momenteel voor dringend advies aan de Raad van State is voorgelegd, wijzigt artikel 2, eerste lid van het ontwerp. Het bepaalt dat het federaal gebruiksrecht op de wegen wordt ingevoerd voor een periode die ingaat op 1 januari 1995 en eindigt op 31 december 1997.

Cette solution présente les avantages suivants:

a) D'ordre économique:

Le système mis en place offre une solution simple et transparente pour le secteur du transport: il permet en effet à celui-ci, au départ d'une eurovignette obligatoire payée en Belgique, d'avoir accès au réseau autoroutier ou analogue des 5 pays signataires de l'Accord du 9 février 1994.

b) D'ordre administratif:

Le système proposé organise une perception simple à la fois pour l'administration et le contribuable, au départ de mécanismes inspirés de la taxe de circulation.

La perception de la vignette est donc facilitée en ce qui concerne les transporteurs belges. L'essentiel des tâches de contrôle pourra donc être orienté vers les transporteurs de pays non membres du système commun, en situation, par évitement du paiement de l'eurovignette, d'induire des discriminations au détriment des transporteurs belges.

c) D'harmonisation européenne:

Une extension du système commun à d'autres pays de la Communauté, envisageable dans les années à venir, ne générera aucun coût supplémentaire pour le secteur belge du transport. L'anticipation par la Belgique de cette extension confère un avantage compétitif indéniable au secteur belge du transport.

d) D'équité:

Nonobstant la régionalisation des compétences et des moyens financiers relatifs aux infrastructures et au transport, l'Etat fédéral a conservé à sa charge les dettes générées par le financement des infrastructures autoroutières et analogues réalisées avant 1989.

Au-delà du simple aspect de répartition actuelle des compétences, il faut bien constater que ces charges financières continuent à peser sur le budget de l'Etat fédéral. Sans vouloir mettre en cause la répartition des compétences entre les différents pouvoirs, cette situation plaide pour que l'Etat fédéral ne soit pas écarté du bénéfice des recettes provenant de l'eurovignette.

3. L'amendement du Gouvernement, traduisant la décision du Comité de Concertation et actuellement soumis pour avis urgent au Conseil d'Etat, modifie l'article 2, alinéa 1^{er} du projet. Il prévoit que le droit d'usage routier fédéral est instauré pour une période commençant le 1^{er} janvier 1995 et se clôturant le 31 décembre 1997.

Deze wijziging is conform artikel 17 van het Verdrag betreffende het gemeenschappelijk stelsel. Dit artikel 17 voorziet inderdaad in de mogelijkheid van beëindiging, vanaf 1 januari 1998, van de heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht door één van de verdragsluitende partijen, middels een kennisgevingstermijn van 9 maanden. In dit geval zal de beëindiging dus ten laatste op 31 maart 1997 moeten worden meegedeeld, indien de beslissing van het Overlegcomité niet wordt gewijzigd in een zin die het mogelijk maakt het eurovignet na 31 december 1997 te verlengen, volgens een voor alle betrokken partijen juridisch en politiek aanvaardbare regeling.

D. Conclusie

1. Het wetsontwerp verwezenlijkt een eerste Europese harmonisatiefase wat betreft de correcte aanrekening van de infrastructuurkosten aan voertuigen voor goederenvervoer vanaf 12 t M.T.M.

De Europese Commissie zal trouwens ten laatste tegen 31 december 1997 verslag uitbrengen bij de Raad over de uitvoering van Richtlijn 93/89, rekening houdend met de ontwikkeling van de technologie en de verzadiging van het wegennet.

Opdat het verslag kan worden opgesteld, moeten de lidstaten ten laatste tegen 1 juni 1998 de nodige informatie naar de Commissie sturen. De Commissie zal de eventuele voorstellen formuleren voor een nieuwe harmonisatiefase.

2. Het wetsontwerp past bovendien in het kader van het plan voor vermindering van de gasuitstoot met broeikaseffect, goedgekeurd op verzoek van de Europese Commissie, zowel door de federale regering als door de Gewestregeringen.

Wij herinneren eraan dat:

— dit plan als Belgische bijdrage past in de opvolging van de Conferentie van Rio;

— het in zijn analytisch deel (blz. 5) het relatief en dynamisch belang vaststelt van de transportsector in de gasuitstoot met broeikaseffect;

— om het gecombineerd transport te bevorderen, het de beperking van de prijsverschillen tussen het wegtransport en het spoorwegtransport voorstelt; dat het, als een van de middelen om dit te bereiken, voorstelt de fiscaliteit van het wegtransport te wijzigen, om de tenlasteneming van een deel van de kosten van de weginfrastructuur erin op te nemen die momenteel ten laste van de gemeenschap zijn, waarbij het gebruiksrecht aangehaald wordt als één van de maatregelen ter zake (fiche 8, blz. 44 van het document).

Cette modification est conforme à l'article 17 de l'Accord relatif au système commun. En effet, cet article 17 prévoit la possibilité de cessation, à partir du 1^{er} janvier 1998, de la perception du droit d'usage commun par une des parties contractantes, moyennant un préavis de 9 mois. En l'occurrence, le préavis devra donc être communiqué au plus tard le 31 mars 1997, si la décision du Comité de Concertation n'est pas modifiée dans un sens permettant de reconduire l'eurovignette au-delà du 31 décembre 1997 selon un règlement juridique et politique acceptable par toutes les parties concernées.

D. En conclusion

1. Le projet de loi réalise une première phase d'harmonisation européenne en ce qui concerne l'imputation correcte des coûts d'infrastructure aux véhicules de transport de marchandises à partir de 12 t de M.M.A.

La Commission européenne fera d'ailleurs rapport au Conseil pour le 31 décembre 1997 au plus tard sur la mise en œuvre de la directive 93/89 en tenant compte de l'évolution de la technologie et de la congestion routière.

Pour établir ce rapport, les Etats membres adressent à la Commission, au plus tard le 1^{er} juin 1998, les informations nécessaires. La Commission formulera les propositions éventuelles pour une nouvelle phase d'harmonisation.

2. Le projet de loi s'inscrit de plus dans le cadre du plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre, approuvé à la demande de la Commission européenne, tant par le Gouvernement fédéral que par les exécutifs régionaux.

Rappelons que:

— ce plan s'inscrit comme contribution de la Belgique au suivi de la conférence de Rio;

— dans sa partie analytique (p. 5), il constate l'importance relative et dynamique du secteur du transport dans les émissions de gaz à effet de serre;

— pour promouvoir le transport combiné, il prône de réduire les écarts de prix entre le transport routier et le chemin de fer et propose comme un des moyens d'y parvenir de modifier la fiscalité des transports routiers afin d'y inclure la prise en charge d'une partie des coûts d'infrastructure routière, actuellement à charge de la collectivité, le droit d'usage routier étant cité comme une des mesures en la matière (fiche 8, p. 44 du document).

II. ALGEMENE BESPREKING

Een lid merkt op dat de sector goederenvervoer over de weg principieel niet gekant is tegen de invoering van het eurovignet. Daarvan is overigens reeds sprake geweest in 1988. De toenmalige minister van Financiën, de heer Eyskens, had de idee geopperd een vignet in te voeren voor buitenlandse voertuigen. Destijds heeft de Duitse regering zich krachtdadig tegen dat initiatief verzet en daardoor is ons land teruggekrabbeld. Eén jaar later heeft de Duitse regering onder druk van de sector goederenvervoer hetzelfde voorgesteld als minister Eyskens.

Ondanks het verzet van ons land heeft Duitsland vastgehouden aan het beginsel van het vignet. Het Hof van Justitie heeft Duitsland dan verboden een vignet in te voeren alleen voor de vervoersondernemers uit de andere lidstaten en dus niet voor de Duitsers. Om de concurrentiekracht van zijn eigen sector goederenvervoer aan te scherpen, heeft Duitsland besloten ook de eigen vervoersondernemers te belasten maar hun tegelijkertijd een compensatie toe te kennen voor het bedrag van het vignet.

Vijf landen, te weten Duitsland, België, Denemarken, Luxemburg en Nederland, hebben een verdrag gesloten over de heffing van een belasting. De bestaansreden van dat verdrag ligt in het feit dat Frankrijk, Italië, Zwitserland, Oostenrijk en Spanje tolgelden heffen en dat het niet meer dan logisch was een belasting te doen betalen door de vervoersondernemers van die landen die ons wegnenut gebruiken.

Dat Verdrag is conform de richtlijn 93/89/E.E.G. van 25 oktober 1993, die concurrentievervalsing tussen de sectoren goederenvervoer van de verschillende lidstaten wil opheffen. Men wil daartoe komen met een harmonisatie, maar het gaat hier om een selectieve harmonisatie, omdat het niet mogelijk blijkt alle parameters inzake de sector goederenvervoer tegelijkertijd op één lijn te brengen.

Er werd een minimumbedrag ingevoerd voor de accijns per 1000 liter diesel en voor de verkeersbelasting in de verschillende lidstaten.

Deze maatregel heeft het omgekeerde effect gehad. In plaats van te verdwijnen is de concurrentievervalsing nog toegenomen.

Immers, bij de invoering van het eurovignet heeft Duitsland zijn verkeersbelasting, die zowat 200 000 frank bedraagt, met de helft verminderd. In ons land bedraagt het hoogste tarief van de verkeersbelasting ongeveer 50 000 frank. In Duitsland is die vermindering reeds sedert 1 april 1994 van toepassing. Daardoor is de concurrentiekracht van de Duitse sector goederenvervoer met ongeveer 1 frank per km toegenomen tegenover de Belgische sector.

II. DISCUSSION GENERALE

Un commissaire fait remarquer que le secteur du transport routier ne s'oppose pas au principe de l'introduction de l'eurovignette dont, d'ailleurs, il a déjà été question en 1988. Le ministre des Finances de l'époque, M. Eyskens, avait émis l'idée de l'instauration d'une vignette pour les véhicules étrangers. A cette époque, le gouvernement allemand s'est opposé avec violence contre cette idée et la Belgique a fait marche arrière. Un an après, à la suite de pressions du secteur des transports en Allemagne, ce pays a proposé la même chose que le ministre Eyskens.

Malgré l'opposition de la Belgique, l'Allemagne a maintenu le principe de la vignette et c'est la Cour de Justice qui a interdit à ce pays d'imposer une vignette aux transporteurs des autres membres de la Communauté et non pas aux Allemands. L'Allemagne, dans le but d'améliorer la compétitivité de son secteur du transport, a décidé de taxer aussi ses propres transporteurs et de compenser en même temps ces derniers du montant de la vignette.

Cinq pays, c'est-à-dire, l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, le Luxembourg et les Pays-Bas, ont conclu un accord relatif à la perception d'une taxe. Cet accord avait une raison d'être étant donné qu'il existe un système de péage en France, en Italie, en Suisse, en Autriche et en Espagne et qu'il n'était que juste de faire payer une taxe par les transporteurs de ces pays qui font usage de notre réseau routier.

Cet accord est conforme à la directive 93/89 C.E.E. du 25 octobre 1993 qui vise à éliminer les distorsions de concurrence entre les secteurs de transport des pays membres. On veut atteindre ce but par une harmonisation, mais il s'agit d'une harmonisation à la carte étant donné qu'il n'est pas possible d'harmoniser à la fois tous les paramètres qui concernent le secteur de transport.

Un plancher a été introduit quant aux droits d'accises par 1 000 litres de gas-oil et quant à la taxe de circulation dans les différents pays membres.

Le résultat de cette mesure a été pervers et les distorsions au lieu de disparaître se sont accentuées.

En effet, en introduisant l'eurovignette, l'Allemagne a diminué la taxe de circulation, qui se chiffre à environ 200 000 francs belges, de 50 p.c. En Belgique, la taxe de circulation s'élève à environ 50 000 francs belges au maximum. La diminution opérée par l'Allemagne est déjà entrée en vigueur à partir du 1^{er} avril 1994. En ce faisant, l'amélioration de la compétitivité du secteur du transport allemand se chiffre à environ 1 franc belge par km au détriment du secteur belge.

Ook Denemarken heeft zijn verkeersbelasting verlaagd. Aangezien het niet om een algehele compensatie gaat, overweegt dit land de belasting van 15 pct. op de verzekering wettelijke aansprakelijkheid af te schaffen. Daar komt nog bij dat de Denen oorspronkelijk de accijns met 0,23 DK per liter wilden verhogen, doch dat uiteindelijk met niet meer dan 0,02 DK zullen doen zodat de kosten van het vignet volledig gecompenseerd worden.

Het Duitse voorbeeld heeft navolging gevonden in Nederland. Vanaf 16 maart 1994 heeft Nederland zijn verkeersbelasting verminderd van 4 859 gulden tot 2 667 gulden. Ook hier kan men dus spreken van een volledige compensatie.

Door de concurrentievoorwaarden op elkaar te willen afstemmen, heeft men het tegengestelde effect bereikt: de buurlanden voeren het vignet in voor buitenlandse vervoersondernemers en betalen het bedrag aan hun eigen vervoersondernemers terug.

Sinds de opheffing van de grenzen op 31 december 1992 constateren we een onafgebroken achteruitgang van de concurrentiepositie van de hele sector. De financiële gevolgen van de opheffing van de grenzen zijn voor België in vergelijking met Duitsland en Frankrijk volkomen onevenredig. De Belgische ondernemingen moeten — alle verhoudingen in acht genomen — tienmaal meer inspanningen opbrengen dan Duitsland en vier en een half maal meer dan Frankrijk.

De Belgische vervoersondernemingen, die zich immers niet alleen bezighouden met transport maar ook met expeditie, verloren in een klap de inkomsten van de grensformaliteiten.

De sector goederenvervoer bevindt zich werkelijk in moeilijkheden. De rekening voor het hele land is eveneens hoog. Om de schok op te vangen van de inkomsten die verloren zijn gegaan door de opheffing van de grenzen is de Regering de ondernemingen ter hulp moeten komen. Zij heeft een overeenkomst getekend met de sociale gesprekspartners van de sector waardoor een stelsel van brugpensioen wordt ingevoerd vanaf de leeftijd van 50 jaar. Deze overeenkomst geeft een gewaarborgd inkomen tot de leeftijd van 60 jaar.

De Europese richtlijn, die tot doel heeft de concurrentievervalsing weg te werken, bereikt dit resultaat niet, integendeel.

Spreker maakt nog melding van concurrentievervalsing die door het ontwerp van wet zal ontstaan.

Hij geeft het volgende voorbeeld: een Spaanse transporteur die in België komt, heeft de mogelijkheid om het eurovignet per dag te betalen. De kostprijs per dag bedraagt 6 ecu. Deze transporteur kan maximum 50 reizen per jaar maken. Hij zal dus 300 ecu betalen. De Belgische transporteur heeft deze mogelijkheid

Le Danemark a également diminué sa taxe de circulation; comme il ne s'agit pas d'une compensation intégrale, ce pays a l'intention de supprimer la taxe de 15 p.c. sur les assurances responsabilité civile. En plus, les droits d'accises que les Danois préoyaient d'augmenter de 0,23 couronnes par litre seront augmentés seulement de 0,02 couronnes, de sorte que le coût de la vignette sera totalement compensé.

Les Pays-Bas ont suivi l'exemple allemand. A partir du 16 mars 1994, les Pays-Bas ont diminué la taxe de circulation de 4 859 florins à 2 667 florins. La compensation y est donc également intégrale.

En voulant harmoniser les conditions de concurrence, on a obtenu le résultat contraire: les pays voisins imposent la vignette aux transporteurs étrangers et remboursent leurs transporteurs.

Depuis la suppression des frontières le 31 décembre 1992, nous constatons une dégradation continue des conditions de compétitivité du secteur dans son ensemble. L'impact financier de la suppression des frontières pour la Belgique a été totalement disproportionné comparé à l'Allemagne et la France. L'effort à faire par les entreprises belges est dix fois plus important, toutes proportions gardées, que celui de l'Allemagne et quatre fois et demi plus important que celui de la France.

Les entreprises de transport belges qui ne sont, en effet, pas seulement transporteur mais aussi expéditeur, perdaient d'un seul coup les recettes des formalités frontalières.

Le secteur du transport est réellement en difficultés. La note pour le pays dans son ensemble est également lourde. Pour atténuer le choc des recettes perdues par la suppression des frontières, le Gouvernement a dû venir en aide aux entreprises. Il a signé un accord avec les partenaires sociaux du secteur, qui instaure un système de prépension à partir de l'âge de 50 ans. Cet accord donne un revenu garanti jusqu'à l'âge de 60 ans.

La directive européenne, qui a pour but d'éliminer les distorsions, n'arrive donc pas à ce résultat, bien au contraire.

L'intervenant fait encore état de distorsions à l'intérieur du projet de loi.

Il donne l'exemple suivant: un transporteur espagnol qui vient en Belgique a la possibilité de payer l'eurovignette par jour. Le coût par jour est de 6 écus. Ce transporteur peut faire au maximum 50 voyages par an. Il paiera donc 300 écus. Le transporteur belge n'a pas cette possibilité et doit payer la vignette pour

niet en moet het vignet voor heel het jaar betalen. De Belgische transporteur die naar Spanje gaat en die evenmin meer dan 50 reizen maakt, zal 1 250 ecu moeten betalen. Sommige bepalingen van het ontwerp moeten dus herzien worden in het belang van het eurovignet zelf. In zijn huidige vorm komt het ontwerp absoluut niet overeen met het beoogde doel.

Een ander lid zegt geen moeite te hebben met dit ontwerp van wet, maar maakt de volgende opmerkingen:

De voorgestelde formule is niet nieuw. Reeds in 1966 werd, bij de vorming van de regering Van den Boeynants, voorgesteld een vignet voor de autosnelwegen in te voeren. Men dacht aan een vignet, in tegenstelling tot de tolregeling die in Frankrijk geldt, omdat er te veel op- en afritten van de autosnelwegen waren. Men is toen afgestapt van dat idee.

In de wet van 16 januari 1989, die de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten regelt, is een lijst opgenomen van belastingen die voor ristournering in aanmerking komen. De verkeersbelasting staat op die lijst. Ware die verkeersbelasting geristourneerd geweest, dan zou deze aangelegenheid een gewestelijke materie zijn geweest. Het is derhalve evident dat het hier gaat om een federale bevoegdheid; het gaat om een belasting, noch min noch meer. De opbrengst van deze belasting dient ter financiering van de algemene middelen van de Staat.

Wat de grond van de zaak betreft, moet worden geconstateerd dat een groot gedeelte van de vrachtwagens, met overtreding van het verkeersreglement, overbeladen is. Er wordt te weinig gecontroleerd en geverbaliseerd. Gevolg hiervan is dat er voortijdig schade aan het autowegennet wordt toegebracht met alle — financiële — gevolgen die daaruit voortvloeien.

Het lid meent ook dat de Belgische Regering alleen dan compensaties kan verlenen wanneer alle andere landen de concurrentieregels zouden verstoren.

Wat de verdeling van de opbrengst van de belasting betreft, verwijst het lid naar het Italiaanse voorbeeld. De provincie op het grondgebied waarvan de Brenner-pas ligt, int de volledige opbrengst van de tolgelden van alle verkeer dat langs die pas Italië binnenrijdt. Ook wat België betreft zou, bij de verdeling van de opbrengst rekening moeten worden gehouden met het feit dat de Gewesten de lasten van het onderhoud van de wegen dragen.

Een lid is van oordeel dat de Commissie over een aantal bijkomende gegevens dient te kunnen beschikken om het ontwerp met kennis van zaken te kunnen bespreken.

toute l'année. Le transporteur belge qui va en Espagne et qui ne fait pas plus que 50 voyages non plus, devra payer la somme de 1 250 écus. Certaines dispositions du projet doivent donc être revues dans l'intérêt même de l'eurovignette. Le projet, tel qu'il est présenté, ne rencontre absolument pas le but poursuivi.

Un autre membre dit n'avoir aucune objection à l'égard du projet de loi, mais n'en formule pas moins les observations suivantes:

La formule proposée n'est pas neuve. En 1966 déjà, au moment de la formation du Gouvernement Van den Boeynants, l'on avait proposé d'instaurer une vignette pour les autoroutes. L'on avait pensé à une vignette, et non pas à un système de péage tel qu'il existe en France, parce que nos autoroutes comptent trop d'entrées et de sorties. Mais l'idée fût finalement abandonnée.

La loi du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions comprend une liste des impôts susceptibles d'être ristournés. La taxe de circulation figure sur cette liste. Si cette taxe avait été ristournée, cette matière aurait été une matière régionale. Il est donc évident qu'il s'agit en l'occurrence d'une compétence fédérale; l'eurovignette n'est ni plus ni moins qu'un impôt. Le produit de cet impôt est affecté au financement des moyens généraux de l'Etat.

Quant au fond, il faut constater que l'on surcharge une grande partie des camions, et ce, en infraction au code de la route. L'on ne procède pas assez à des contrôles et à l'établissement de procès-verbaux. En conséquence, le réseau autoroutier est endommagé prématurément, avec toutes les conséquences financières que cela implique.

L'intervenant estime aussi que le Gouvernement belge ne pourrait accorder de compensations que si tous les autres pays faussaient les règles de la concurrence.

En ce qui concerne la répartition du produit de l'impôt, l'intervenant se réfère à l'exemple italien. La province sur le territoire de laquelle se trouve le col du Brenner encaisse la totalité du produit du péage prélevé sur les véhicules entrant en Italie par ce col. Pour ce qui est de la Belgique également, la répartition du produit devrait tenir compte du fait que ce sont les régions qui financent l'entretien du réseau routier.

Un commissaire estime que la commission doit pouvoir disposer d'un certain nombre de données supplémentaires pour pouvoir examiner le projet en connaissance de cause.

Hoe staat het in de eerste plaats met de compensaties waarover men het heeft? Zonder klaarheid ter zake kan immers niet worden nagegaan of die compensaties de verwezenlijking van de nagestreefde doelstelling niet in de weg staan.

Het lid zou anderzijds graag duidelijkheid hebben over de vraag wie het nu bij het rechte eind heeft met betrekking van de concurrentiepositie van de Belgische vervoerders ten opzichte van de vervoerders van de ons omringende landen. Is dat een vorige spreker, die de stelling verdedigde dat de concurrentiepositie van de Belgische vervoerders slecht is, of de minister van Financiën die het standpunt verdedigt dat de Belgische vervoerders er op het fiscale vlak beter aan toe zijn dan die van de ons omringende landen?

Om dat te beoordelen dient men, aldus het lid, uiteraard rekening te houden met allerlei elementen zoals het eurovignet, de accijnzen, de compensaties enz. Het is dan ook wenselijk dat de commissie ter zake over precieze gegevens zou kunnen beschikken.

Ten slotte wenst het lid meer te vernemen over de stand van zaken met betrekking tot de verdeling van de opbrengst van het eurovignet en de concrete aanwending ervan. Het is misschien juist dat het eurovignet een belasting is die in principe aangewend wordt ter dekking van het geheel van de uitgaven, maar dat neemt niet weg dat de Gewesten vragen over een deel van de opbrengst te kunnen beschikken. Aan welke verdeelsleutel wordt gedacht? Anderzijds worden toch een aantal voorstellen geformuleerd voor de aanwending van de opbrengst van het eurovignet: onderhoud van wegen, openbaar vervoer — binnenlands vervoer of hoge-snelheidstrein — enz.

Een lid wil zijn vorige verklaring aanvullen, met name wat betreft de financiële weerslag van het eurovignet. Het door alle Belgische transporteurs samen te betalen bedrag wordt geraamd op 1,7 miljard frank. Na de herverdeling, die zal plaatsvinden onder de verschillende verdragsluitende landen van het Verdrag van 9 februari 1994, zal België evenwel volgens de ramingen ongeveer 4,5 miljard frank verkrijgen uit de operatie.

Het probleem van de verdeling van deze « schat » tussen de federale Staat en de Gewesten en de besteding ervan vormen een beleidskwestie waarin de transporteurs zich niet wensen te mengen. Niettemin stelt het lid verder vast dat het eurovignet afgezien van de juridische beschouwingen en ook al is het een belasting, in de economische werkelijkheid een retributie vormt voor het gebruik van de wegen. Het zou dus niet meer dan normaal zijn dat de Gewesten een deel ervan ontvangen, aangezien het onderhoud van de wegeninfrastructuur, waarmee zij belast zijn, eveneens een weerslag heeft op andere gebieden (macro-economische gevolgen, veiligheid, enz.).

Premièremment, qu'en est-il des compensations dont il est question? En effet, si la clarté n'est pas faite à ce sujet, on ne pourra pas vérifier si les compensations n'entravent pas la réalisation de l'objectif poursuivi.

Deuxièmement, l'intervenant voudrait savoir clairement qui est dans le vrai en ce qui concerne la position concurrentielle des transporteurs belges par rapport à ceux des pays voisins. Est-ce un intervenant précédent, qui défendait la thèse selon laquelle la compétitivité des transporteurs belges est mauvaise, ou le ministre des Finances, dont le point de vue est que les transporteurs belges sont mieux lotis, sur le plan fiscal, que ceux des pays voisins?

Pour pouvoir se prononcer à ce sujet, poursuit l'intervenant, il faut bien entendu tenir compte de divers éléments, tels que l'eurovignette, les accises, les compensations, etc. Il est donc souhaitable que la commission puisse disposer de données précises en la matière.

Enfin, le membre désire en savoir plus sur la répartition du produit de l'eurovignette et son affectation concrète. Peut-être est-il exact que l'eurovignette est une taxe qui servira en principe à couvrir l'ensemble des dépenses, mais il n'empêche que les régions demandent à pouvoir disposer d'une partie de son produit. Quelle clef de répartition envisage-t-on? Par ailleurs, une série de propositions sont formulées en vue de l'affectation du produit de l'eurovignette: l'entretien des routes, les transports publics — réseau intérieur ou train à grande vitesse —, etc.

Un membre veut compléter son intervention précédente, notamment pour ce qui est de l'impact financier de l'eurovignette. La somme à payer par l'ensemble des transporteurs belges est estimée à 1,7 milliard de francs. Toutefois, suite à la redistribution qui sera opérée entre les différents pays signataires de l'accord du 9 février 1994, la Belgique retirera, d'après les estimations, environ 4,5 milliards de francs de l'opération.

Le problème de la répartition de ce « pactole » entre l'Etat fédéral et les Régions et son affectation est une question politique dans laquelle les transporteurs n'entendent pas s'immiscer. Cela n'empêche, poursuit le membre, qu'abstraction faite des considérations juridiques, l'eurovignette, tout impôt qu'elle soit, constitue dans la réalité économique une redevance pour l'utilisation des routes. Il ne serait donc que normal que les Régions en touchent une partie, l'entretien de l'infrastructure routière, qui est à leur charge, ayant également des répercussions sur d'autres domaines (impact macro-économique, sécurité, etc.).

Wat de eventuele compensatie betreft, deelt het lid de mening van een vorige spreker dat elke compensatie uitgesloten moet worden. Het zou immers onlogisch zijn een eurovignet in te voeren en het daarna te compenseren voor alle transporteurs van de verschillende betrokken landen.

Men moet echter vaststellen dat men zich door de compensaties die door andere landen verleend worden, duidelijk verwijderd van de geest die zou moeten overheersen in de lidstaten van de Europese Unie. Aangezien het uitgesloten is alleen de anderen te belasten, wordt iedereen belast, en nadien zorgt men voor compensatiemaatregelen voor degenen die in het binnenland de belasting verschuldigd zijn.

In dit verband is het daarenboven interessant op te merken dat Duitsland weigert te erkennen dat de vermindering van de verkeersbelasting waartoe werd overgegaan, de invoering van het eurovignet moet compenseren. Derhalve dreigt Duitsland ermee op zijn beurt over te gaan tot compensaties, en dus eigenlijk tot nieuwe compensaties, indien andere landen besluiten aan hun onderdanen compensaties toe te kennen.

Daar het begrip « compensatie » niet meer mag worden gebruikt, kiest men dus voor de eufemistische term « compenserende maatregelen ».

De spelregels zijn evenwel duidelijk: het komt er in werkelijkheid op neer de eigen concurrentiepositie en de eigen concurrentiekracht te verbeteren ten nadele van de anderen.

Wat die concurrentiekracht betreft, werd op een gegeven ogenblik vastgesteld dat de concurrentiekracht van de gehele Belgische industriële sector bedreigd was; de Regering heeft daarop gereageerd met verschillende maatregelen: *Maribelbis*, globaal plan, enz.

Daar die maatregelen evenwel lang voor de invoering van het eurovignet genomen werden en het bedrijfsleven in zijn geheel ten goede komen en niet enkel de vervoerders, meent het lid dat het maar logisch is dat die vervoerders niet aanvaarden dat er voor hen geen enkele compenserende maatregel wordt getroffen, terwijl in de buurlanden het eurovignet volledig of zelfs voor 200 pct. gecompenseerd wordt.

Het lid wijst er anderzijds op dat in Nederland beslist zou zijn de invoering van het eurovignet uit te stellen tot 1 juli 1995. Een soortgelijk uitstel zal dan ook één van de eisen zijn van het gemeenschappelijk front van de vervoerders. Zij zijn immers van oordeel dat het ontwerp niet rijp is en dat de uitvoeringsbepalingen ook niet gereed zullen zijn tegen 1 januari 1995.

Een lid meent te weten dat er op 17 november 1994 door de voorzitter van de Koninklijke Vereniging van het Goederentransport verklaard zou zijn dat hij een

Quant à la compensation éventuelle, le membre partage l'avis d'un orateur précédent qui était d'avis que toute compensation devrait être exclue. Il serait en effet illogique d'instaurer une eurovignette, puis de la compenser pour l'ensemble des transporteurs des différents pays concernés.

Il faut toutefois constater qu'à travers les compensations octroyées par d'autres pays, on s'écarte manifestement de l'esprit qui devrait présider dans les pays membres de l'Union européenne: puisqu'il est exclu de taxer uniquement les autres, on taxe tout le monde puis on prévoit des mesures compensatoires pour les débiteurs internes de l'impôt.

A cet égard, il est d'ailleurs intéressant de noter que l'Allemagne refuse de reconnaître que la diminution de la taxe de circulation à laquelle elle a procédé doit compenser l'instauration de l'eurovignette, et menace dès lors de procéder à son tour à des compensations et donc, en réalité, à de nouvelles compensations, si d'autres pays décident d'octroyer des compensations à leurs ressortissants.

Le terme « compensation » ne pouvant donc plus être utilisé si on recourt pudiquement à la notion de « mesures de compensation ».

Toutefois, les données du jeu sont claires: il s'agit en réalité d'améliorer sa propre position concurrentielle et sa compétitivité au détriment des autres.

En ce qui concerne cette compétitivité, il avait été constaté à un certain moment que la compétitivité de l'ensemble du secteur industriel belge était menacée, et le Gouvernement avait réagi avec différentes mesures: opération *Maribelbis*, plan global, etc.

Ces mesures ayant toutefois été prises bien avant l'introduction de l'eurovignette et profitant à l'ensemble du secteur économique et pas uniquement aux transporteurs, le membre estime qu'il n'est que logique que ceux-ci n'admettent pas qu'alors que dans les pays voisins l'eurovignette est compensée intégralement ou même à 200 p.c., ils ne bénéficient, eux, d'aucune mesure de compensation.

L'intervenant souligne, par ailleurs, qu'il semblerait que l'on décide, aux Pays-Bas, de remettre l'instauration de l'eurovignette au 1^{er} juillet 1995. Si c'est exact, ce front commun des transporteurs exigera un report similaire. Ils estiment en effet que le projet n'est pas au point et que les dispositions d'exécution ne seront pas prêtes pour le 1^{er} janvier 1995.

Un membre croit savoir que, le 17 novembre 1994, le président de l'Association royale du Transport de Marchandises a déclaré qu'il allait communiquer un

vertrouwelijk rapport zou bekendmaken dat in november 1993 zou zijn opgesteld door het Ministerie van Verkeerswezen, rapport waaruit zou blijken dat de concurrentiepositie van de Belgische vervoerders zwaar zou zijn ondermijnd. Dat zou regelrecht ingaan tegen de andersluidende verklaringen van de minister van Financiën waarnaar reeds werd verwezen. Bestaat dat rapport? Kan het worden meegedeeld aan de Commissie?

Volgens het lid bestaat er een studie waaruit blijkt dat vooral de hoge verzekeringspremies die in België moeten worden betaald een doorslaggevende rol spelen in de zwakke positie van de Belgische vervoerders.

Het lid vreest dat de Commissie onvoldoende ingelicht is om zich een ernstige mening te kunnen vormen.

Een lid wijst erop dat de bestaande studies duidelijk aantonen waar het om gaat, namelijk de concurrentiepositie ten opzichte van de buurlanden, en niet, zoals wordt beweerd, een streven naar harmonisering.

Het lid heeft kennis van het bestaan van twee studies. De eerste, waarvan de resultaten algemeen bekend zijn (1), wijst op een lagere kostprijs per kilometer voor de Belgische vervoerders, maar houdt slechts rekening met drie parameters: het eurovignet, de verkeersbelasting en de accijns. Het is evenwel duidelijk dat er andere kosten verbonden zijn aan het gebruik van een vrachtwagen.

De studie van het Ministerie van Verkeerswezen waarnaar de vorige spreker verwees houdt daarentegen wel rekening met alle parameters voor het berekenen van de kosten, en komt tot een heel verschillend besluit: een concurrentieel nadeel van 5 pct. voor de Belgische vervoerders.

Een lid vraagt of de minister naast de gegevens waarom andere leden reeds verzochten, ook gegevens kan verstrekken betreffende de datum van inwerking-treding van het eurovignet in de vijf verdragspartijen, de concrete toepassingsregels van het eurovignet in deze landen, de verdeling en aanwending van de opbrengst, de begeleidingsmaatregelen en ten slotte de toestand van de betrokken sector: aantal werknemers, evolutie van de werkgelegenheid, solvabiliteit, enz.

Een lid meent te hebben begrepen dat de sector van de vervoerders niet het principe van de invoering van het eurovignet zou betwisten. Het lid vraagt evenwel of het probleem van de compensaties in feite geen veel ruimer probleem dan dat van het eurovignet op zich is, waarvan het eigenlijk los staat, zeker nu onze part-

rapport confidentiel établi, en novembre 1993, par le Ministère des Communications, et selon lequel la compétitivité des transporteurs belges serait lourdement hypothéquée. Le contenu de ce rapport irait tout à fait à l'encontre des déclarations du ministre des Finances auxquelles il a déjà été fait référence. Ce rapport existe-t-il? Peut-il être communiqué à la Commission?

Selon le membre, il existe une étude qui démontre la vulnérabilité des transporteurs belges est due essentiellement au coût élevé des primes d'assurance à payer en Belgique.

L'intervenant craint que la Commission ne soit pas suffisamment bien informée pour pouvoir se faire une idée sérieuse de la situation.

Un membre souligne que les études existantes montrent clairement de quoi il est question en fait, à savoir un problème de compétitivité à l'égard des pays voisins, et non pas, comme on le prétend, d'un problème d'harmonisation.

L'intervenant a connaissance de deux études. Selon la première, dont les résultats sont connus de tout le monde (1), le coût au km est moins élevé pour les transporteurs belges, mais cette étude ne tient compte que de trois paramètres: l'eurovignette, la taxe de circulation et les accises. Il est, toutefois, évident que l'utilisation d'un véhicule utilitaire entraîne d'autres frais.

L'étude commandée par le Ministère des Communications, à laquelle le préopinant a fait référence, tient compte, quand à elle, de tous les paramètres qui entrent dans le calcul des frais, et arrive à une conclusion tout à fait différente: les transporteurs belges subiraient un préjudice concurrentiel de 5 p.c.

Un membre demande si, outre les données déjà demandées par les autres membres, le ministre ne pourrait pas fournir également des informations concernant la date d'entrée en vigueur de l'eurovignette dans les cinq parties contractantes, les règles concrètes d'application de l'eurovignette dans ces pays, la répartition et l'affectation du produit de celle-ci, les mesures d'encadrement et, enfin, la situation du secteur concerné: le nombre de travailleurs, l'évolution de l'emploi, la solvabilité, etc.

Un membre déclare qu'il croit avoir compris que le secteur des transporteurs ne conteste pas le principe de l'instauration de l'eurovignette. Il se demande d'autre part si le problème des compensations ne dépasse pas, en fait, largement celui de l'eurovignette, auquel il n'est pas véritablement lié. Il y est d'ailleurs

(1) Bijlage 1.

(1) Annexe 1.

ners in een aantal gevallen afzien van rechtstreekse compensaties ten voordele van andere verdoken compenserende of begeleidende maatregelen.

De minister antwoordt dat men er, zoals alle belastingplichtigen, op rekent dat de opbrengst van de belasting, die niemand graag betaalt, ten minste op een rechtvaardige en verstandige wijze wordt besteed. De filosofie die ten grondslag ligt aan het eurovignet steunt niet uitsluitend op de concurrentiekracht van de transporteurs van de verschillende landen, ook al gaat het daar om een belangrijk probleem dat men niet kan wegcijferen.

Het eurovignet past immers ook in een beleid dat erop gericht is de sector van het wegvervoer geleidelijk een gedeelte van de infrastructuurkosten en van de andere kosten die de gemeenschap voor die sector heeft gemaakt, te laten dragen. Daarbij wordt gedacht aan de kosten voor verkeersveiligheid, mobiliteit, enz. Naast het debat tussen de federale Staat en de deelgebieden — een debat dat heel wat tijd in beslag genomen heeft en dat er de oorzaak van is dat de aangelegenheid nu zo dringend is geworden — is er een andere discussie, namelijk over de bestemming van de opbrengst van het eurovignet.

Het zou immers al te gemakkelijk zijn het probleem terug te brengen tot een probleem van wegenonderhoud. De wegvervoerders beschikken in ons land op het ogenblik over een wegeninfrastructuur die men als uitzonderlijk goed kan beschouwen. De reden daarvoor is dat die infrastructuur in de loop der jaren werd uitgebouwd door de centrale Staat, die voor de financiering van die werken leningen is moeten aangaan. Die leningen verklaren voor een goed deel de overheidsschuld. En het is nog altijd die federale Staat die de lasten van die schuld nagenoeg volledig draagt.

De discussie die uitsluitend over de concurrentiekracht gaat, moet getoetst worden aan het debat over de aanrekening van de werkelijk gemaakte kosten. Het is dus niet abnormaal dat de federale Staat in het kader van zijn algemeen mobiliteitsbeleid de sector vraagt enigszins bij te dragen tot de lasten, waarbij natuurlijk vermeden moet worden dat de sector al te zeer in het nauw gedreven wordt op het gebied van de concurrentiekracht.

Voor zover die concurrentiekracht op een normaal niveau wordt gehandhaafd in de ons omringende landen, moet de sector evenveel dynamisme en inventiviteit aan de dag leggen als de buitenlandse concurrenten, adequate structuren op poten zetten, enz.

Er moet trouwens worden vastgesteld dat wanneer men in sommige buurlanden rijdt, het gebruik van hun wegeninfrastructuur veel geld kost. Het eurovignet voor een jaar komt ongeveer neer op de kostprijs van de tolgeden voor vijftien trajecten Parijs-Marseille.

lié d'autant moins que, dans un certain nombre de cas, nos partenaires renoncent à des mesures de compensation directe au profit d'autres mesures de compensation ou d'encadrement indirects.

Le ministre répond que l'on espère, comme tous les contribuables d'ailleurs, que le produit de l'impôt, que personne n'aime payer, soit au moins affecté d'une manière équitable et intelligente. La philosophie de base de l'eurovignette n'est pas exclusivement liée à la compétitivité des transporteurs des différents pays, même s'il s'agit là d'un problème important que l'on ne peut ignorer.

En effet, l'eurovignette cadre également dans l'intention de mettre progressivement à charge du secteur du transport routier l'ensemble des coûts de l'infrastructure et des autres coûts que la collectivité supporte pour lui, notamment le coût en termes de sécurité routière, de mobilité, etc. Il y a donc, à côté du débat entre l'Etat fédéral et les entités fédérées, débat qui a pris beaucoup de temps et qui est en partie à l'origine de l'urgence que la matière revêt actuellement, une autre discussion, celle de l'affectation du produit de l'eurovignette.

Il serait en effet trop facile de ramener le problème à celui de l'entretien des routes. Si les transporteurs ont actuellement à leur disposition dans notre pays une infrastructure routière que l'on peut qualifier d'exceptionnelle, c'est parce que cette infrastructure a été réalisée au fil des années par l'Etat central, qui a eu recours à des emprunts pour financer l'opération. Ces emprunts sont à l'origine d'une part importante de la dette publique. Or, c'est toujours l'Etat fédéral qui assume pour ainsi dire à peu près l'intégralité des charges de la dette.

Au discours qui part exclusivement de la compétitivité, il faut donc opposer une réalité qui est celle de l'imputation des frais réels encourus. Il n'est donc pas anormal que l'Etat fédéral, dans le cadre de sa politique générale en matière de mobilité, demande au secteur de contribuer dans une certaine mesure aux charges, tout en évitant bien sûr de l'acculer d'une manière excessive au niveau de la compétitivité.

Pour autant que celle-ci soit maintenue à un niveau normal par rapport aux pays voisins, il appartient au secteur de faire preuve d'autant de dynamisme et d'inventivité que ses concurrents étrangers, de se doter de structures adéquates, etc.

Force est d'ailleurs de constater que lorsqu'on circule dans certains pays voisins, l'utilisation de l'infrastructure routière se paie fort cher. Ainsi l'eurovignette pour une année représente à peu près le coût du péage pour quinze trajets Paris-Marseille.

Bovendien hebben een aantal landen een verdrag gesloten betreffende het eurovignet, precies om de vervoerondernemers van die landen, dus van de landen waar er geen tolgelden zijn in staat te stellen zich zonder verdere kosten te verplaatsen.

De minister heeft het vervolgens over het probleem van de compensaties. Vastgesteld moet worden dat in de betrokken landen de transporteurs verwijzen naar de compensaties die hun buitenlandse collega's zouden hebben gekregen of nog zullen krijgen, om soortgelijke compensaties te eisen. De bevoegde ministers van de onderscheiden betrokken landen hebben dus overleg gepleegd en beslist dat iedere maatregel die een domino-effect zou kunnen teweegbrengen, wordt verworpen.

De minister verduidelijkt dat dit niet betekent dat de Regering de ogen zou sluiten voor een aantal moeilijkheden, waarvan sommige te maken hebben met de algemene regelgeving en het structurele kader dat het resultaat is van het optreden van de Staat, en andere te maken hebben met de karakteristieken van de sector zelf. Sommige moeilijkheden zijn met name te wijten aan het feit dat een aantal vervoersondernemers te weinig kapitaal hebben wat financiële kosten meebrengt, of zijn voor een deel toe te schrijven aan de opdrachtgever. Het is duidelijk dat onze vervoersondernemers door de opdrachtgevers vrijwel permanent worden gechanteerd.

Veeleer dan aan compensaties te denken, moet er dus opgetreden worden binnen het kader waarin de vervoersondernemers werkzaam zijn, wat echter niet uitsluit dat er eventueel financiële verbeteringen kunnen komen om de concurrentiekracht te handhaven op een niveau dat vergelijkbaar is met dat in onze buurlanden.

Wat het probleem betreft van de concurrentiekracht, is de studie van de minister van Verkeerswezen waarnaar wordt verwezen, een document dat door de administratie werd voorbereid maar dat nooit door de top werd goedgekeurd, noch door de beleidsverantwoordelijken. Er moet trouwens op worden gewezen dat de auteurs van de studie in hun werk werden « bijgestaan » door mensen uit die sector en dat geoordeeld werd dat zij daarvan niet voldoende afstand hadden kunnen nemen.

Een andere studie, waarnaar reeds is verwezen (zie hierboven en bijlage 1), houdt rekening met drie elementen waarop de Regering rechtstreeks vat heeft, namelijk het eurovignet, de verkeersbelasting en de accijnzen.

Op andere kosten heeft zij geen rechtstreekse controle (prijs van het voertuig, enz.). De studie toont aan dat wanneer met die drie elementen rekening wordt gehouden, de kostprijs per kilometer in België vergelijkbaar is met die van de Hollandse vervoersondernemers, en lager dan die van de Duitse, ofschoon de verlaging van de verkeersbelasting in

Par ailleurs, si un certain nombre de pays ont conclu un accord relatif à l'eurovignette, c'est pour permettre aux transporteurs de ces pays, c'est-à-dire, en fait, des pays où il n'y a pas de péage, de circuler librement.

Le ministre en vient alors au problème de la compensation. Force est de constater que dans tous les pays concernés, les transporteurs font référence aux compensations que leurs collègues étrangers auraient obtenues ou obtiendraient pour réclamer des compensations analogues. Les ministres compétents des différents pays concernés se sont dès lors concertés et ont décidé de rejeter toute mesure qui pourrait engendrer un effet de dominos.

Le ministre précise que cela ne signifie pas que le gouvernement serait sourd à un certain nombre de difficultés, dont certaines relèvent de la réglementation générale et du cadre structurel résultant de l'action de l'Etat, et d'autres des caractéristiques du secteur lui-même. Certaines difficultés sont dues notamment à un phénomène de souscapitalisation d'un certain nombre de transporteurs, souscapitalisation entraînant des frais financiers, où sont liées à un problème de co-responsabilité du donneur d'ordre. Il est clair que nos transporteurs sont soumis à un chantage quasi permanent de la part des donneurs d'ordre.

Plutôt que de s'orienter vers des compensations, il faut donc agir au niveau du cadre dans lequel les transporteurs opèrent, ce qui n'exclut pourtant pas s'il y a lieu, quelques améliorations financières pour maintenir la compétitivité à un niveau comparable à celui des pays voisins.

En ce qui concerne le problème de la compétitivité, l'étude du ministre des Communications à laquelle il a été fait référence est un document qui a été préparé au niveau de l'administration mais qui n'a jamais été avalisé ni par les autorités de celle-ci, ni par les responsables politiques. Il faut d'ailleurs relever que les auteurs de l'étude avaient été « assistés » par le secteur concerné dans leur travail et qu'il a été estimé qu'ils n'avaient pas suffisamment gardé leurs distances par rapport aux premiers concernés.

L'autre étude, à laquelle il a déjà été fait référence (voir ci-avant et annexe 1), tient compte des trois éléments sur lesquels le gouvernement a une emprise directe en la matière, à savoir l'eurovignette, la taxe de circulation et les accises.

D'autres coûts échappent à son contrôle direct (prix du véhicule, etc.). L'étude relève que lorsqu'on tient compte de ces trois éléments, le coût au kilomètre en Belgique est comparable à celui des transporteurs hollandais, et inférieur à celui des transporteurs allemands, alors que les calculs tiennent déjà compte de la réduction de la taxe de circulation en Allemagne

Duitland en Nederland reeds in de berekeningen verdisconteerd is. Het is trouwens interessant om aan te stippen dat de Duitse verkeersbelasting ondanks deze verlaging, zeer hoog blijft in vergelijking met de Belgische.

De minister verwijst eveneens naar het rapport van wijzen, dat werd opgesteld op verzoek van de Europese Commissie, een rapport waarvan de vervoersondernemers de kwaliteit in twijfel trekken. Hij citeert enkele cijfers:

Loonkosten (gemiddelde 100):

België: 120,

Nederland: 132,

Duitsland: 125,

Exploitatiekosten:

België: 106,6,

Frankrijk: 105,7 (1),

Duitsland: 109,5,

Nederland: 107,4.

Accijns per 1000 liter:

België: 11 640 frank;

Duitsland: 12 760 frank;

Nederland: 12 360 frank.

Een lid stelt vast dat dit laatste bedrag sterk afwijkt van het bedrag dat het voornoemde onderzoek vermeldt.

Een lid merkt op dat het voordeel voor de Belgische vervoerders ten opzichte van hun Duitse collega's wat het bedrag van de verkeersbelasting betreft vroeger dus nog veel groter was dan het nu nog is. De minister beaamt dat.

Wat de accijns betreft, waarvoor de vervoersondernemers een initiatief van de Belgische regering verwachten, verwijst de minister naar het antwoord van zijn collega van Financiën, op een soortgelijk verzoek vanwege de taxibedrijven. Volgens een beslissing van de Europese ministerraad van 19 oktober 1992 (*Publikatieblad* van 31 oktober 1992, L 316) mogen de lidstaten op bepaalde minerale oliën een lagere accijns blijven heffen. Nu bestond er op dat punt in België bij de inwerkingtreding van die beslissing geen enkele verlaging noch vrijstelling ten gunste van de taxibedrijven. Bijgevolg kan er hoegenaamd geen ingevoerd worden. Dat antwoord geldt evenzeer voor de vervoersondernemers en dus is de discussie definitief gesloten.

Men moet overigens blijk geven van realisme. Het leidt geen twijfel dat de accijns een belangrijk middel is om de luchtverontreiniging tegen te gaan, meer

et aux Pays-Bas. Il est d'ailleurs intéressant de noter que malgré cette réduction, la taxe de circulation allemande reste très élevée par rapport à la taxe belge.

Le ministre renvoie également au rapport des sages établi à la demande de la Commission européenne, rapport dont les transporteurs semblent vouloir mettre en doute la qualité. Il cite quelques chiffres:

Coûts salariaux (la moyenne étant de 100):

Belgique: 120;

Pays-Bas: 132;

Allemagne: 125;

Coûts d'exploitation:

Belgique: 106,6;

France: 105,7 (1);

Allemagne: 109,5;

Pays-Bas: 107,4.

Accises (par 1 000 litres):

Belgique: 11 640 francs;

Allemagne: 12 760 francs;

Pays-Bas: 12 360 francs.

Un membre constate que ce dernier chiffre s'écarte fortement de celui qui figure dans l'étude dont il a été question précédemment.

Un membre remarque que, jadis, les transporteurs belges étaient donc encore beaucoup plus avantagés par rapport à leurs collègues allemands, pour ce qui est du montant de la taxe de circulation, qu'ils ne le sont maintenant. Le ministre déclare que c'est exact.

En ce qui concerne les accises, élément sur lequel les transporteurs souhaitent que le Gouvernement agisse, le ministre renvoie à la réponse du ministre des Finances à une demande similaire de la part des exploitants de taxis. Une décision du Conseil des ministres européen du 19 octobre 1992 (*J.O.* du 31 octobre 1992, L 316), autorise les Etats-membres à continuer à appliquer à certaines huiles minérales les réductions du taux d'accises existants. Or, aucune réduction ou exonération n'existant en la matière en Belgique à la date d'entrée en vigueur de cette décision au bénéfice des exploitants de taxis, il était exclu d'en instaurer une à leur profit. La même réponse vaut pour les transporteurs et le sujet est donc définitivement clos.

Il faut d'ailleurs être réaliste. Il est clair que les droits d'accises seront un facteur important dans la lutte contre la pollution atmosphérique et plus spécia-

(1) De Franse vervoersondernemers genieten thans enkele tijdelijke verlagingen.

(1) Les transporteurs français bénéficient de certaines réductions temporaires.

bepaald de uitstoot van CO₂, en dat zulks ook geldt voor het verkeersbeleid in zijn geheel. Dergelijke argumenten sluiten elke verlaging van de accijns uit.

Een lid meent zich te herinneren dat de N.M.B.S. nog recentelijk een aantal nieuwe verlagingen van de accijns heeft gekregen. Zijn die niet strijdig met de regels die de minister net heeft toegelicht?

Wat de kenmerken van de sector betreft zegt de minister, in afwachting dat hij precieze cijfers kan meedelen wat betreft het aantal personen dat in de sector wegtransport is tewerkgesteld, dat tussen 1980 en 1993 het aantal vrachtwagens gestegen is van 55 000 tot 84 500. Het spreekt vanzelf dat met deze toename een belangrijke groei van het aantal personen die in de sector werken, gepaard is gegaan. Het is juist dat de sector vandaag enkele problemen kent tengevolge van een overaanbod, zodat er een zekere sanering zal komen, ongetwijfeld tot op zekere hoogte nog versneld door het instellen van het eurovignet.

Dit verhindert niet dat de minister ervan overtuigd blijft dat de transportsector een mooie toekomst tegemoet gaat, al spreekt het vanzelf dat er een gezonde concurrentie moet blijven bestaan tussen de sector wegvervoer en andere transportvormen.

Wat de ondersteuning betreft, zegt de minister nog dat de Regering tot een gebaar bereid is. Hij herinnert eraan dat de Regering reeds meer dan 800 miljoen frank heeft gestoken in de transportsector, in het kader van de Maribel *bis*-operatie, en bereid blijft om nog een aantal maatregelen in zijn voordeel te nemen, maar het is duidelijk dat de sector er niet mag op rekenen dat hij de gehele opbrengst van het eurovignet terugkrijgt.

De minister herinnert eraan dat de opbrengst wordt geraamd op 4 miljard frank, in brutocijfers, en dat de afschaffing van de jaarlijkse verlagingen van de verkeersbelasting ongeveer 1 miljard frank vertegenwoordigt. Aangezien het fiscaal gezien echter om aftrekbare kosten gaat, is de reële opbrengst ongeveer 3 miljard frank. Indien een deel van dit bedrag wordt bestemd voor begeleidende maatregelen en ondersteuning, heeft de Regering het voornemen om dit ook te gebruiken bij een ander moeilijk probleem, namelijk de toekomst van de N.M.B.S.

De minister meent dat een dergelijke bestemming past in de opzet van de invoering van het eurovignet en in een totaalvisie op het probleem van de mobiliteit.

Een lid betwijfelt of de regeling voor de verdeling van de opbrengst van het eurovignet op de « niet-nationale » voertuigen bestaanbaar is met de aard van « belasting » van het eurovignet.

lement les émissions de CO₂, ainsi que dans la politique globale de mobilité. Ces éléments semblent exclure toute révision à la baisse des droits d'accises.

Un membre croit se rappeler que la S.N.C.B. a pu bénéficier dans le passé récent de certaines nouvelles réductions du droit d'accises. Ces réductions étaient-elles compatibles avec les règles que vient d'exposer le ministre?

En ce qui concerne les caractéristiques du secteur, le ministre précise déjà, en attendant d'être en mesure de donner des chiffres précis quant au nombre de personnes employées par le secteur du transport routier, qu'entre 1980 et 1993 le nombre de camions est passé de 55 000 à 84 500. Il est évident que cet accroissement s'est traduit par une augmentation importante du nombre de personnes travaillant dans le secteur. Il est vrai qu'aujourd'hui le secteur connaît quelques problèmes à la suite d'une suroffre, de sorte que l'on va assister à un certain assainissement, précipité sans doute dans une certaine mesure par l'instauration de l'eurovignette.

Cela n'empêche que le ministre reste convaincu que le secteur du transport a un bel avenir devant lui, même s'il est évident qu'il faudra veiller à conserver une saine concurrence entre le secteur du transport routier, d'une part, et d'autres types de transport, d'autre part.

Pour ce qui est de l'encadrement, le ministre précise encore que le gouvernement est disposé à faire un geste. Il rappelle que le gouvernement a déjà octroyé plus de 800 millions de francs aux transporteurs dans le cadre de l'opération Maribel *bis*, et reste disposé à prendre encore certaines mesures à leur bénéfice, mais il est clair que le secteur ne peut pas espérer se voir restituer l'ensemble du produit de l'eurovignette.

Le ministre rappelle qu'en chiffres bruts, la recette est évaluée à 4 milliards de francs et que la suppression des réductions actuelles de la taxe de circulation représente environ 1 milliard de francs. Comme il s'agit pourtant, fiscalement parlant, de frais déductibles, le produit réel est de l'ordre de 3 milliards de francs. Si une partie de cette somme est affectée à des mesures d'accompagnement et d'encadrement, le gouvernement a l'intention de l'utiliser aussi pour entrer dans une autre discussion difficile, celle de l'avenir de la S.N.C.B.

Le ministre estime qu'une telle affectation cadre dans la philosophie de l'introduction de l'eurovignette et dans une version globale du problème de la mobilité.

Un membre doute que le système de répartition du produit de l'eurovignette perçue en ce qui concerne les véhicules « non nationaux » soit compatible avec la nature fiscale de l'eurovignette.

Wat de besprekingen tussen de federale Staat en de deelgebieden betreft, preciseert de minister nog dat in het overlegcomité werd overeengekomen dat de voertuigen van meer dan 12 ton, waarop de richtlijn toepassing vindt, op het federale niveau worden belast, maar dat de Gewesten onderling kunnen overleggen voor de lichtere voertuigen en ter zake een voorstel kunnen formuleren.

Een commissielid merkt op dat, blijkens de uiteenzetting van de minister, de Regering uitgaat van het beginsel dat de kosten voor de wegeninfrastructuur in eerste instantie worden gedragen door de gebruikers ervan, de vervoerders.

Als dusdanig kan hiertegen niet veel worden ingebracht. Toch moeten bij dit principe twee bedenkingen worden geformuleerd. In de eerste plaats is er de vraag of de transportsector niet nu reeds via allereerste belastingen en heffingen ruimschoots betaalt voor het gebruik van de wegen. Voorts kan men niet voorbijgaan aan het feit dat de vervoerders werken in een Europese context. Bij het invoeren van heffingen mag de concurrentie tussen de vervoerders binnen Europa niet worden verstoord.

Het lid vestigt er de aandacht op dat ook in de richtlijn 93/89/E.E.G. deze zorg terug te vinden is. Zij staat de heffing van tolgelden of de eventuele invoering van rechten voor het gebruik van wegen toe, maar tegelijk legt zij minimumtarieven op voor de belasting op voertuigen, teneinde het concurrentieevenwicht tussen de Lid-Staten niet te verstoren.

Spreker is van oordeel dat de hier voorgestelde heffing de concurrentiepositie van de Belgische vervoerders, die de jongste jaren reeds zeer is aangestast, nog zal doen achteruitgaan.

Weliswaar werden recent cijfers bekendgemaakt die het tegenovergestelde zouden moeten bewijzen, maar daarin wordt vaak geen rekening gehouden met bepaalde factoren, die moeilijk te berekenen zijn.

Zo speelt op het vlak van de rendabiliteit van de ondernemingen, het aantal gereden kilometers een belangrijke rol. Vervoerders uit grote landen zoals Duitsland hebben hier een duidelijk concurrentievoordeel tegenover die uit kleine landen. Voorts bestaat er in Duitsland reeds sinds jaren een wet die de transportsector regelt, waarin niet alleen minimumtarieven worden vastgesteld, maar die tevens de medeverantwoordelijkheid van de bevrachter omschrijft.

In België bestaat er op dit vlak nog geen enkele regeling, al zou er momenteel wel een ontwerp ter zake in de maak zijn.

Het lid merkt op dat de Voorzitter van de Wereldorganisatie voor wegvervoerders, de F.I.A.T.A., onlangs in een brief heeft gewezen op de moeilijke situatie waarin de Europese transporteurs zich bevinden.

En ce qui concerne les discussions entre l'Etat fédéral et les entités fédérées, le ministre précise encore qu'il a été convenu, en comité de concertation, que la taxe relative aux véhicules de plus de 12 tonnes, qui sont visés par la directive, serait fédérale, mais que les Régions pourraient se concerter au sujet d'une taxe relative aux véhicules plus légers et formuler une proposition à cet égard.

Un commissaire fait observer que d'après l'exposé du ministre, le Gouvernement part du principe que les frais relatifs à l'infrastructure routière doivent être supportés, en première instance, par leurs usagers, les transporteurs.

En tant que tel, ce principe ne peut guère soulever d'objections. Il convient toutefois de formuler deux remarques à ce propos. Premièrement, on peut se demander si le secteur du transport routier ne paie pas déjà largement, à l'heure actuelle, pour les routes qu'il utilise, par le biais de taxes et de redevances de toute nature. En outre, on ne peut pas passer outre au fait que les transporteurs travaillent dans un contexte européen. L'instauration de redevances ne peut pas perturber la concurrence entre les transporteurs au sein de l'Europe.

L'intervenant souligne que cette préoccupation se retrouve également dans la directive 93/89/C.E.E. Celle-ci autorise la perception de péages ou l'éventuelle introduction de droits d'usage pour l'utilisation des routes, mais elle impose simultanément des taux minimaux pour les taxes sur les véhicules, afin de ne pas créer de distorsion de concurrence entre les Etats membres.

L'intervenant considère que la taxe proposée par le projet affaiblira encore la position concurrentielle des transporteurs belges, qui a déjà été fortement ébranlée ces dernières années.

Certes, on a récemment publié des chiffres qui devraient prouver le contraire, mais bien souvent, ceux-ci ne tiennent aucun compte de certains facteurs qui sont difficiles à calculer.

Ainsi, le nombre de kilomètres parcourus joue un rôle important pour la rentabilité des entreprises. Les transporteurs de grands pays comme l'Allemagne bénéficient en l'espèce d'un avantage concurrentiel évident par rapport aux petits pays. En outre, il existe en Allemagne, depuis plusieurs années, une loi qui régit le secteur des transports et qui, non seulement, fixe des tarifs minima, mais définit en outre la responsabilité du transporteur.

Il n'existe encore aucune réglementation dans ce domaine en Belgique, bien qu'un projet en la matière soit actuellement en préparation.

L'intervenant fait observer que le président de l'Organisation mondiale des transporteurs routiers, la F.I.A.T.A., a récemment mis l'accent, dans une lettre, sur la situation difficile dans laquelle se trou-

den. In 1993 hebben meer dan 55 pct. van de firma's in de sector hun boekjaar met verlies afgesloten en de winst van de anderen bedroeg gemiddeld nauwelijks meer dan 0,3 pct. van de omzet. Deze resultaten zijn vanzelfsprekend voor een groot deel het gevolg van het verdwijnen van de Europese binnengrenzen en van de slechte economische situatie.

Men mag ervan uitgaan dat deze cijfers voor België nog veel slechter zijn. Heel wat firma's in de sector haalden hun inkomsten hier uit de combinatie van drie activiteiten: expéditeur, transporteur en douane-agentschap. Door het verdwijnen van de binnengrenzen viel deze laatste activiteit weg. Zij zorgde nochtans bij heel wat ondernemingen voor een substantieel deel van de inkomsten.

Het lid wijst erop dat ten gevolge van de slechte situatie in de sector, de grote ondernemingen gedwongen worden tot herstructureringen. Die hebben niet alleen zware sociale gevolgen voor de werknemers en de kleinere firma's die in onderaanneming rijden. Ook voor de overheidsfinanciën hebben zij meer uitgaven en minder inkomsten tot gevolg.

Hij vestigt de aandacht op een studie van de Koning Boudewijnstichting die verscheen in juni 1992 en waaruit blijkt dat 30 pct. van alle Belgische ondernemingen wordt gecontroleerd door buitenlands kapitaal. Die ondernemingen genereren 44 pct. van de geproduceerde meerwaarde en zorgen voor 39 pct. van de tewerkstelling in ons land.

Het lid zegt dat deze tendens voor de transportsector nog sterker is ten gevolge van de herstructurering die in heel Europa wordt doorgevoerd.

Na het wegvallen van de binnengrenzen strekte het hinterland van de vervoerondernemingen zich plots uit tot het hele grondgebied van de Europese Unie. Mede omdat een harmonisering van de diverse wetgevingen achterwege is gebleven, wordt het voor de Belgische vervoerders, waarvan geen enkele een Europese dimensie heeft, zeer moeilijk om te overleven.

Industriële en commerciële ondernemingen zoeken vervoerders die een dienst kunnen aanbieden voor heel Europa en weinig of geen transporteurs uit ons land kunnen die aanbieden.

De zwakke financiële structuur van de Belgische vervoerondernemingen maakt het bovendien niet mogelijk te investeren om tot een schaalvergroting te komen.

Het lid wijst bovendien op het overaanbod in de transportsector. Bij de ondertekening van de Europese Akte in 1986 waren de prognoses inzake de groei van de sector zeer optimistisch en sprak men zelfs van een verdubbeling van het transportwezen. Vele firma's hebben hierop ingespeeld, met als gevolg dat

vent les transporteurs européens. En 1993, plus de 55 p.c. des firmes de ce secteur ont clôturé leur exercice par une perte, et le bénéfice moyen des autres dépassait à peine 0,3 p.c. du chiffre d'affaires. Il va de soi que ces résultats sont dus, dans une large mesure, à la disparition des frontières intérieures européennes et à la mauvaise situation économique.

On peut présumer que ces chiffres sont encore bien plus mauvais pour la Belgique. Bon nombre de firmes du secteur tiraient leurs revenus de la combinaison de trois activités: expéditeur, transporteur et agence en douane. La disparition des frontières intérieures a sonné le glas de cette dernière activité. Elle assurait pourtant une partie substantielle des revenus de beaucoup d'entreprises.

L'intervenant souligne que la piètre situation dans laquelle se trouve le secteur force les grandes entreprises à procéder à des restructurations. Non seulement celles-ci ont des conséquences sociales graves pour les travailleurs et les firmes plus petites qui travaillent en sous-traitance, mais en outre, elles entraînent des dépenses supplémentaires et des moins-values pour les finances publiques.

Il attire l'attention sur une étude de la Fondation Roi Baudouin parue en juin 1992, qui révèle que 30 p.c. de toutes les entreprises belges sont contrôlées par des capitaux étrangers. Ces entreprises génèrent 44 p.c. de la plus-value produite et assurent 39 p.c. de l'emploi dans notre pays.

Le même intervenant ajoute que cette tendance est encore plus sensible pour le secteur du transport, à la suite des restructurations auxquelles on procède dans toute l'Europe.

Après la suppression des frontières intérieures, l'hinterland des entreprises de transport s'étend soudain à l'ensemble du territoire de l'Union européenne. Il devient très difficile de survivre pour les transporteurs belges, dont aucun n'a une dimension européenne, notamment parce que l'harmonisation des diverses législations est restée lettre morte.

Des entreprises industrielles et commerciales cherchent des transporteurs pouvant offrir des services couvrant toute l'Europe, ce que ne peuvent faire que peu de transporteurs de notre pays, voire aucun.

En outre, la faiblesse de la structure financière des entreprises de transport belges ne leur permet pas d'investir en vue d'une extension de leurs activités.

L'intervenant attire de surcroît l'attention sur l'offre excédentaire dans le secteur des transports. Lorsque l'Acte unique européen a été signé en 1986, les pronostics en matière de croissance du secteur étaient très optimistes et on parlait même d'un doublement des activités de transport. Bon nombre

het evenwicht tussen vraag en aanbod thans zwaar verstoord is en dat de bevrachters in feite de tarieven eenzijdig kunnen bepalen.

Het lid zegt tot besluit dat de toestand van de Belgische vervoerders ronduit dramatisch is. Hij vraagt dat de Regering een beroep doet op artikel 226 van het Verdrag van Rome, dat de mogelijkheid biedt, tijdens een overgangperiode sectoren die in zware moeilijkheden verkeren te vrijwaren via bijzondere maatregelen.

Hij stipt aan dat Nederland al gevraagd heeft de invoering van het eurovignet uit te stellen tot 1 juli 1995. Denemarken en Luxemburg zouden hetzelfde overwegen. Dat zegt toch voldoende.

Een groot aantal Belgische vervoerders zal hoe dan ook niet in staat zijn de hiervormelde bedragen te betalen.

Een ander lid kan begrip opbrengen voor deze bedenkingen maar evenzeer kan hij zich aansluiten bij de minister die, blijkens zijn toelichting bij het ontwerp en zijn inleidende uiteenzetting, de voorliggende tekst vooral ziet als een middel om de wegeninfrastructuur aan te rekenen aan diegenen die er gebruik van maken.

Spreeker wenst thans een aantal algemene bedenkingen over deze aangelegenheid te formuleren, in de hoop dat de Commissie later een ruimer en grondiger debat zal wijden aan de problemen van het transport in het algemeen en van het wegvervoer in het bijzonder.

Het lid vestigt de aandacht op het verslag over de internationale verdeling van het goederenvervoer in Europa, dat in de Franse « Assemblée Nationale » op 7 april 1994 werd neergelegd door de heer Paul Chollet.

Een eerste vaststelling in dit verslag bestaat erin dat binnen de E.G. de transportsector werd gedereguleerd, maar dat dit niet in dezelfde mate gepaard is gegaan met een harmonisering van de nationale wetgevingen. Zoals dit ook in andere sectoren het geval is, heeft men zich hier beperkt tot het opleggen van minimumnormen die alleen geleid hebben tot een nivellering naar beneden toe.

De opstellers van het verslag stellen voorts vast dat met het huidige beleid, het wegvervoer evolueert tot het enige transportmiddel voor goederen binnen de Europese Unie. In 1984 nam het wegvervoer 69,1 pct. van het totale transport voor zijn rekening. In 1989 bedroeg dit reeds 76,9 pct., wat een verhoging met meer dan 7 pct. op 5 jaar betekent. In dezelfde periode nam het vervoer langs de weg binnen de E.U.-lidstaten toe met 55 pct. en tussen de lidstaten met 84 pct.

d'entreprises y ont réagi favorablement, si bien que l'équilibre entre l'offre et la demande est actuellement gravement perturbé et que les expéditeurs peuvent, en fait, déterminer unilatéralement les tarifs.

Le membre conclut en disant que la situation des transporteurs belges est carrément dramatique. Il demande que le Gouvernement ait recours à l'article 226 du Traité de Rome, qui permet à un Etat membre de demander à être autorisé à adopter des mesures de sauvegarde, au cours d'une période de transition, en cas de difficultés graves dans des secteurs de l'activité économique.

Il relève que les Pays-Bas ont déjà demandé de reporter l'instauration de l'eurovignette au 1^{er} juillet 1995. Le Danemark et le Luxembourg l'envisageraient également. C'est révélateur.

Un grand nombre de transporteurs belges ne seront en tout cas pas en état de payer les montants en question.

Un autre membre peut comprendre ces objections, mais il peut tout autant se rallier à l'avis du ministre qui, à en croire l'exposé des motifs du projet et son exposé introductif, considère surtout le texte en discussion comme un moyen de faire supporter le coût de l'infrastructure routière par ceux qui l'utilisent.

L'intervenant souhaite à présent formuler une série de considérations générales sur cette question, dans l'espoir que la Commission consacrera ultérieurement un débat plus large et plus approfondi au problème du transport en général et du transport routier en particulier.

Il attire l'attention sur le rapport relatif à la répartition internationale du transport des marchandises en Europe, qui a été déposé à l'Assemblée nationale française le 7 avril 1994 par M. Paul Chollet.

Une première constatation de ce rapport est que le secteur du transport a fait l'objet, au sein de la C.E., d'une dérégulation, mais que celle-ci ne s'est pas accompagnée, dans une mesure identique, d'une harmonisation des législations nationales. Comme dans d'autres secteurs, on s'est borné en l'espèce à imposer des normes minimales, qui n'ont abouti qu'à un nivellement par le bas.

Les auteurs du rapport constatent par ailleurs que la politique actuelle fait évoluer le transport routier jusqu'à devenir l'unique moyen de transport de marchandises dans l'Union européenne. En 1984, le transport routier représentait 69,1 p.c. du total des transports. En 1989, ce pourcentage atteignait déjà 76,9 p.c., soit une augmentation de plus de 7 p.c. en 5 ans. Durant la même période, le transport par route au sein des Etats membres de l'U.E. s'est accru de 55 p.c. et, entre les Etats membres, de 84 p.c.

Aan het transport langs de weg zijn vanzelfsprekend bepaalde voordelen verbonden, maar de zware nadelen van een eenzijdige keuze voor deze vorm van vervoer zijn niet te ontkennen: oververzadiging van de wegen, verkeersonveiligheid, aantasting van het leefmilieu, enz.

In twee Europese landen, Zwitserland en Oostenrijk, is deze trend niet aanwezig en houden andere transportmiddelen beter stand tegen het wegvervoer. Dit is evenwel het gevolg van een dwingend beleid ten voordele van het vervoer per spoor.

De conclusie van het verslag is dan ook dat, indien de Europese Unie de huidige dramatische stijging van het wegvervoer wil tegengaan, een bewuste en duidelijke keuze moet worden gemaakt voor een heroriëntering naar andere vormen van transport en het beleid hierop dient te worden gericht. Indien dit niet gebeurt, zijn de gevolgen op ecologisch vlak niet te overzien.

Het lid pleit ervoor dat het debat over een herverdeling tussen de diverse transportmiddelen ten spoedigste wordt gestart. Dat dit gesprek dringend noodzakelijk is, blijkt uit een opiniestuk in de krant *L'Echo* van 1 december jl. Een vertegenwoordiger van het Verbond van Belgische Ondernemingen onderkent hierin het overwicht van het wegvervoer op de transportmarkt.

De enige conclusie die hij uit de huidige situatie trekt, is echter dat de Belgische transporteurs compensaties moeten krijgen voor het eurovignet.

Spreker merkt op dat het weinig zin heeft enerzijds een eurovignet in te voeren ter dekking van de kosten voor de wegeninfrastructuur, maar tegelijk via andere kanalen de betrokkenen volledige compensaties te verlenen om de buitenlandse concurrentie het hoofd te kunnen bieden. Hij vraagt dat de minister de commissie, wat dit betreft, een duidelijk antwoord verschafft.

Het lid wenst ten slotte, enigszins terzijde, de aandacht te vestigen op een ander aspect van deze aangelegenheid, met name de arbeidsvoorwaarden van de vrachtwagenbestuurders. Uit het eerder vermelde Franse verslag blijkt dat een doorsnee bestuurder een werkweek heeft van 75 uur en betaald wordt voor ongeveer 69 uur.

Hoewel ook dit van zeer groot belang is in het kader van de concurrentiekracht van de ondernemingen, wordt hierover blijkbaar niet gesproken in het kader van een harmonisering binnen de E.U.

Tot besluit dringt spreker er nogmaals op aan dat binnen afzienbare tijd een grondig debat op gang wordt gebracht over de wijze waarop het wegtransport kan worden ingedijkt ten voordele van andere vervoermiddelen, zowel in België als binnen de E.U.

Il va de soi que le transport par route présente certains avantages, mais les gros inconvénients d'un choix unilatéral pour cette forme de transport sont indéniables: une sursaturation des routes, l'insécurité routière, les nuisances pour l'environnement, etc.

Cette tendance ne s'est pas fait jour dans deux pays européens, la Suisse et l'Autriche, où d'autres moyens de transport résistent mieux au transport routier. C'est toutefois la conséquence d'une politique impérative en faveur du transport ferroviaire.

La conclusion du rapport est, dès lors, que si l'Union européenne veut contrecarrer l'accroissement dramatique actuel du transport routier, elle doit opter consciemment et clairement pour une réorientation vers d'autres types de transport et axer sa politique en conséquence. Si elle ne le fait pas, les retombées sur le plan écologique seront imprévisibles.

L'intervenant plaide pour que l'on entame le plus rapidement possible le débat sur une redistribution entre les différents moyens de transport. Le caractère urgent de ce débat ressort d'un article paru dans la tribune libre du journal *L'Echo* du 1^{er} décembre dernier. Un représentant de la Fédération des entreprises belges y discerne la prépondérance du transport routier sur le marché des transports.

L'unique conclusion qu'il tire de la situation actuelle est toutefois que les transporteurs belges doivent obtenir des compensations pour l'eurovignette.

L'intervenant fait observer qu'il n'est guère sensé d'instaurer, d'une part, une eurovignette pour couvrir le coût de l'infrastructure routière, et d'accorder aux intéressés simultanément, par d'autres canaux, des compensations intégrales pour qu'ils puissent faire face à la concurrence étrangère. Il demande que le ministre donne à la commission une réponse claire à ce sujet.

Enfin, il souhaite attirer incidemment l'attention sur un autre aspect de cette matière, à savoir les conditions de travail des routiers. Il ressort du rapport français susvisé qu'en moyenne un chauffeur a une semaine de travail de 75 heures et est payé pour environ 69 heures.

Bien que ce point soit, lui aussi, très important dans le cadre de la compétitivité des entreprises, on n'en parle manifestement pas dans le cadre d'une harmonisation au sein de l'U.E.

En conclusion, l'intervenant insiste une nouvelle fois pour que l'on ouvre sous peu un débat approfondi sur la façon d'endiguer le transport routier en faveur d'autres moyens de transport, tant en Belgique qu'au sein de l'U.E.

Een ander lid sluit zich bij deze bedenkingen aan. De cijfers die werden geciteerd illustreren duidelijk de evolutie die momenteel aan de gang is. Iemand die geregeld op de weg komt, kan echter ook zonder deze gegevens vaststellen dat het wegtransport de jongste jaren een enorme vlucht heeft genomen. Voor een deel is dit ongetwijfeld het gevolg van een verhoogde economische activiteit, waarover men zich alleen maar kan verheugen. Men kan er echter niet omheen dat ook een verschuiving heeft plaatsgevonden van de scheepvaart en vooral het vervoer per trein naar het wegtransport.

De oorzaken hiervan zijn van velerlei aard. De spoorwegen zijn financieel niet competitief wanneer zij hun infrastructuur volledig moeten doorrekenen in hun vervoertarieven. Zij zijn ook minder soepel voor het vervoer van bepaalde goederen, al heeft de veralgemening van het transport met containers hier voor een aanzienlijke vooruitgang gezorgd. Overigens zou een toename van het vervoer per spoor ook de binnenlandse wegvervoerders ten goede kunnen komen. Om het transport te verzorgen over de korte afstand tussen de bevrachter of de eindbestemming en de trein zal toch eerder op hen een beroep worden gedaan dan op internationale firma's.

Het lid wenst zich hoe dan ook aan te sluiten bij het voorstel dat ten spoedigste een grondig debat plaatsvindt over de vervoersector en het aandeel dat hierin door de diverse transportmiddelen wordt ingenomen. Daarbij moet de concurrentiepositie van de Belgische wegvervoerders zeker aan bod komen, maar tevens dient aandacht te worden besteed aan tal van andere aspecten van het probleem, zoals de overbelasting van de wegen, de verkeersonveiligheid, het leefmilieu, de arbeidsomstandigheden van de bestuurders, het vervoer van gevaarlijke producten, etc.

De invoering van een eurovignet kan bijdragen tot een heroriëntering van het wegvervoer naar andere transportmiddelen, maar is hiertoe ruim onvoldoende. De discussie over de noodzaak van de middelen voor een dergelijke heroriëntering moet dringend worden aangevat.

Een andere spreker zegt dat de nadelen van een verdere stijging van het vervoer over de weg, vooral op het vlak van het leefmilieu, duidelijk zijn.

De minister heeft hierop gewezen in zijn inleidende uiteenzetting. Toch valt het op dat zowel in de memorie van toelichting bij dit ontwerp als in de overwegingen van de Raad bij de richtlijn 93/89, hierover weinig terug te vinden is. De nadruk ligt in de beide documenten op overwegingen van financiële en concurrentiële aard.

Wat concreet de voorliggende bepalingen betreft, wenst ook dit lid te vernemen of, parallel met het

Un autre membre se rallie à ces observations. Les chiffres qui ont été cités illustrent clairement l'évolution actuelle. Toutefois, quiconque emprunte régulièrement la route peut constater, même sans connaître ces éléments, que le transport routier a pris, ces dernières années, un essor considérable. Celui-ci est imputable, en partie, à un accroissement de l'activité économique, dont on ne peut que se réjouir. On ne peut toutefois nier qu'il y a eu un glissement du transport par eau et surtout du transport ferroviaire vers le transport routier.

Les causes en sont de plusieurs ordres. Financièrement, les chemins de fer ne peuvent être compétitifs si leurs frais d'infrastructure doivent être entièrement portés en compte pour le calcul de leurs tarifs. Ils sont également moins souples pour le transport de certaines marchandises, même si la généralisation du transport par conteneur a permis de réaliser d'importants progrès à cet égard. Par ailleurs, une augmentation du transport ferroviaire serait également bénéfique à nos transporteurs routiers nationaux. En effet, c'est plutôt à eux qu'à des firmes internationales qu'on fera appel pour assurer le transport sur la courte distance qui sépare le transporteur ou le destinataire final et le train.

Quoi qu'il en soit, l'intervenant aimerait se rallier à la proposition d'organiser aussi rapidement que possible un débat en profondeur sur le secteur du transport et sur la part qu'occupent les différents moyens de transport au sein de celui-ci. Ce débat devra certes tenir compte de la compétitivité des transporteurs routiers belges, mais devra également se pencher sur plusieurs autres aspects du problème, tels l'engorgement des routes, l'insécurité routière, l'environnement, les conditions de travail des conducteurs, le transport de matières dangereuses, etc.

L'instauration d'une eurovignette pourra contribuer à réorienter le transport routier vers d'autres moyens de transport, mais est loin d'être suffisante. Il convient d'entamer de toute urgence la discussion concernant la nécessité d'une telle réorientation ainsi que des moyens nécessaires à cet effet.

Un autre intervenant déclare que les inconvénients d'un développement du transport routier sont évidents, surtout au niveau de l'environnement.

Le ministre l'a souligné dans son exposé introductif. Il est toutefois remarquable que ni l'exposé des motifs du projet ni les considérants de la directive 93/89 du Conseil n'y font guère allusion. Dans ces deux documents, l'accent est mis sur des considérations d'ordre financier et compétitif.

En ce qui concerne plus concrètement les dispositions à l'examen, l'intervenant aimerait lui aussi

eurovignet, via andere wegen aan de sector compensaties worden toegekend die het effect van de maatregel *de facto* zouden vernietigen.

Voorts vraagt de spreker of reeds een beslissing werd genomen over de aanwending van de opbrengst van het vignet. Zal die worden gebruikt voor specifieke doelstellingen of zullen de bedragen gewoon in de staatskas worden gestort?

Het lid merkt ten slotte op dat het eurovignet voor transportbedrijven een vaste uitgave inhoudt. In het kader van een beleid tot ontmoediging van dergelijke vormen van transport is het geen goede formule en had men beter gekozen voor een variabele heffing. Thans weegt de kost van het vignet relatief minder zwaar naarmate meer kilometers worden afgelegd.

Een ander commissielid beaamt dat ook cijfers over de situatie in Duitsland overtuigend bewijzen dat het wegtransport de jongste twintig jaar een enorme vlucht heeft genomen, daar waar het vervoer per spoor in dezelfde periode ongeveer gelijk is gebleven. Het lid vreest dat, als de toestand blijft zoals hij nu is, het transport langs de weg ten onder zal gaan aan zijn eigen succes. De overheid moet weten wat zij wil. Het kan niet dat men zonder meer het wegtransport laat toenemen, maar niets doet om de wegeninfrastructuur aan te passen. Niemand in de transportsector ziet het vervoer over de weg en het transport per spoor nog als concurrenten. Het gaat hier om twee complementaire vervoermiddelen.

Het commissielid vindt dat ook inzake het vervoer per spoor de Europese en de nationale overheid consequent moeten zijn. Het heeft weinig zin voortdurend te pleiten voor de herwaardering van het vervoer per spoor maar tegelijk massaal spoorweginfrastructuur af te bouwen omdat die niet rendabel is.

Hij wenst er voorts de aandacht op te vestigen dat 80 pct. van het vervoer over een afstand van minder dan 100 km langs de weg gebeurt. De spoorwegen kunnen immers pas competitief zijn over afstanden van meer dan 500 km.

Wat ten slotte de arbeidsvoorwaarden betreft beaamt het lid dat de vrachtwagenbestuurders weliswaar soms lang onderweg zijn, maar dat dit soort arbeid toch niet hetzelfde is als bij voorbeeld het werk van een industriearbeider. Het is moeilijk hier vergelijkingen te maken.

Een lid stipt aan dat niemand kan ontkennen dat vooral de kleine vervoerondernemingen een moeilijke periode doormaken en door de overheid niet aan hun lot mogen worden overgelaten. Spreker sluit zich voorts aan bij de vraag van de voorgaande sprekers, dat ten spoedigste een debat plaatsvindt over een heroriëntering van de vervoersector.

savoir si, parallèlement à l'eurovignette, l'on ne pourrait, par d'autres voies, accorder au secteur des compensations qui en fait annuleraient l'incidence de la mesure.

En outre, l'intervenant se demande si une décision a déjà été prise au sujet de l'affectation du produit de la vignette. Sera-t-il affecté à des objectifs spécifiques ou sera-t-il simplement versé dans les caisses de l'Etat?

L'intervenant remarque enfin que l'eurovignette implique une dépense fixe pour les entreprises de transport. Dans le cadre d'une politique visant à décourager de telles formes de transport, il aurait mieux valu opter pour une redevance variable. Dans la formule proposée, le coût de la vignette devient relativement moins lourd à mesure que l'on parcourt un nombre plus important de kilomètres.

Un autre commissaire confirme que les chiffres relatifs à la situation allemande prouvent suffisamment que le transport routier a pris un énorme essor ces vingt dernières années, alors que le transport ferroviaire a plus ou moins stagné pendant la même période. L'intervenant craint que si la situation reste ce qu'elle est, le transport routier succombera à son propre succès. Les pouvoirs publics doivent savoir ce qu'ils veulent. Ils ne peuvent admettre une intensification du transport routier sans adapter l'infrastructure routière. Dans le secteur du transport, plus personne ne voit le transport routier et le transport ferroviaire comme des concurrents. Il s'agit de deux moyens de transport complémentaires.

Un membre estime que les autorités européennes et nationales doivent également être conséquentes en ce qui concerne le transport ferroviaire. Il n'est guère sensé de plaider constamment en faveur d'une revalorisation du transport ferroviaire et de supprimer en même temps une part importante de l'infrastructure ferroviaire parce que celle-ci n'est pas rentable.

Le même intervenant aimerait en outre attirer l'attention sur le fait que 80 p.c. du transport sur une distance de moins de 100 km se fait par la route. En effet, les chemins de fer ne sont compétitifs que sur des distances supérieures à 500 km.

Enfin, en ce qui concerne les conditions de travail, l'intervenant confirme que si les routiers se trouvent parfois longtemps sur la route, leur travail ne peut cependant pas être comparé à celui, par exemple, d'un ouvrier industriel. Il est difficile de faire des comparaisons à cet égard.

Un membre souligne que personne ne peut nier que les petites entreprises de transport, en particulier, traversent une période difficile. Les pouvoirs publics ne peuvent les abandonner à leur sort. L'intervenant s'associe à son tour à la demande des interlocuteurs précédents d'organiser aussi rapidement que possible un débat sur la réorientation du secteur du transport.

De minister ontkent niet dat de sector van het wegvervoer in heel Europa een moeilijke periode doormaakt. Zoals een spreker reeds heeft opgemerkt, is het aanbod de jongste jaren sterker toegenomen dan de vraag en zijn herstructureringen noodzakelijk. Het wegvallen van de douaneagentschappen aan de grenzen heeft in België een bijkomende schok teweeggebracht waarvan de sector zich nog niet helemaal heeft hersteld. Het al dan niet invoeren van het eurovignet zal hieraan echter niet veel veranderen.

Overigens worden op regeringsvlak onder meer op fiscaal vlak wel degelijk maatregelen uitgewerkt om de sector te steunen.

De minister stelt vast dat diverse leden een globaal debat wensen over de mogelijkheden van een heroriëntering binnen de sector naar andere vervoermiddelen dan het wegtransport. Hij is niet tegen een dergelijk gesprek, maar vindt wel dat dit betrekking moet hebben op het mobiliteitsprobleem in zijn algemeenheid. Men moet er wel rekening mee houden dat bij een dergelijke discussie een groot aantal belanghebbenden betrokken zullen zijn en dat de inzet enorm is. Er is niet alleen het probleem van de oververzadiging van de wegen of de verkeersonveiligheid, maar ook bij voorbeeld dat van de vermindering van het CO₂-gehalte in de lucht. De minister acht het wenselijk dat het debat wordt gevoerd met de leden van de Commissie voor de Infrastructuur en van de Commissie voor de Financiën. De fiscaliteit is immers een essentieel instrument om in deze sector veranderingen door te voeren.

Wat de verbinding tussen het vervoer over de weg en dat per spoor betreft, merkt de minister op dat hij bereid is een gesprek aan te gaan met de N.M.B.S. Hij wijst er trouwens op dat ook de spoorwegmaatschappij met zware moeilijkheden te kampen heeft en dat deze aangelegenheid voor haar vermoedelijk niet prioritair is.

Volgens de minister ligt een groot probleem bij de aaneenschakeling van de diverse vormen van transport. Dit is nog gecompliceerder geworden door de bevoegheidsverdeling tussen de nationale en de regionale overheden en door de autonomie die de N.M.B.S. heeft gekregen. Misschien zou het wenselijk zijn dat hier een coördinerende instantie in het leven wordt geroepen.

In de periode 1991-1993 werden systematische controles in de sector van het wegvervoer doorgevoerd. Daarbij is gebleken dat 28 pct. van de ondernemingen op een of andere wijze in overtreding waren. De meest voorkomende inbreuken waren het niet in acht nemen van de arbeidstijden, documenten die niet in orde waren en technische tekortkomingen aan de vrachtwagens.

De minister stipt aan dat deze vaststellingen ook van belang zijn voor het handhaven van de concurrentieverhoudingen binnen de sector.

Le ministre ne nie pas que le secteur du transport routier connaît des difficultés dans toute l'Europe. Comme un intervenant l'a souligné, ces dernières années, l'offre a augmenté plus rapidement que la demande et des restructurations s'imposent. La suppression des agences en douane aux frontières a créé en Belgique un choc dont le secteur ne s'est pas encore entièrement remis. Ce n'est toutefois pas l'instauration de l'eurovignette qui y changera grand-chose.

Par ailleurs, le Gouvernement élabore bel et bien des mesures, notamment sur le plan fiscal, pour soutenir le secteur.

Le ministre constate que plusieurs membres souhaiteraient un débat global concernant les possibilités de réorientation au sein du secteur vers d'autres moyens de transport que le transport routier. Il n'est pas opposé à un tel débat, mais trouve que celui-ci devrait porter sur le problème de la mobilité en général. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'un nombre important d'intéressés seront associés au débat et que son enjeu sera énorme. Il n'y a pas seulement le problème de la saturation des routes ou de l'insécurité routière, mais également, parmi d'autres celui de la réduction du taux de CO₂ dans l'atmosphère. Le ministre estime préférable que le débat soit mené avec les membres de la Commission de l'Infrastructure et ceux de la Commission des Finances. En effet, la fiscalité constitue un instrument essentiel pour procéder à des changements dans ce secteur.

En ce qui concerne le transport combiné par route et par chemin de fer, le ministre déclare être disposé à entamer une discussion en la matière avec la S.N.C.B. Il souligne d'ailleurs que les chemins de fer sont également confrontés à des difficultés importantes et que cette question ne constitue sans doute pas l'une de leurs priorités.

Selon le ministre un des gros problèmes se situe dans l'enchaînement des diverses formes de transport. Celui-ci est encore devenu plus compliqué en raison de la répartition des compétences entre les autorités nationales et régionales et de l'autonomie qu'a reçue la S.N.C.B. Peut-être serait-il préférable de créer une instance qui serait chargée de la coordination en la matière.

Pendant la période 1991-1993, des contrôles systématiques ont eu lieu dans le secteur du transport routier. Ceux-ci ont fait apparaître que 28 p.c. des entreprises étaient en infraction d'une manière ou d'une autre. Les infractions les plus courantes portaient sur la durée du travail, les documents et les manquements techniques aux camions.

Le ministre souligne que ces constatations sont importantes pour le maintien des rapports de compétitivité au sein du secteur.

De minister onderstreept ook dat de Regering de intentie heeft een deel van de opbrengst van het eurovignet te gebruiken in het kader van de herstructurering van de N.M.B.S. Een ander deel zal worden aangewend in het voordeel van de sector zelf, zonder dat hier sprake kan zijn van compensaties.

Wat betreft de verdeling van de opbrengst tussen de federale overheid en de gewesten, antwoordt de minister het volgende: overeenkomstig de beslissing van het Overlegcomité, zal de opbrengst van het eurovignet ter zake van de voertuigen voor goederenvervoer over de weg van 12 ton maximaal toegelaten massa en meer, toekomen aan de federale overheid. De gewesten zouden krachtens dezelfde beslissing de eventuele opbrengst van een vignet op de voertuigen van minder dan 12 ton ontvangen.

Over de uitvoering van artikel 13, 2, van het Verdrag tussen de vijf Staten, merkt de minister op dat dit artikel in een correctiemechanisme voorziet voor de inkomsten uit het gebruiksrecht afkomstig van de vervoersondernemingen van de vier andere Staten. Dat mechanisme berust op statistieken over het aantal afgelegde kilometers. Voorts bepaalt het artikel dat twee of meer van de vijf Staten overeen kunnen komen die correctie niet toe te passen.

Het is dus de vraag of dit artikel niet haaks staat op het begrip belasting (i.p.v. retributie) en of het mechanisme in België toepassing zal vinden.

Over een mogelijke tegenstrijdigheid met het begrip belasting kan het volgende worden gezegd:

a) het gaat hier om niets anders dan een correctiemechanisme voor de inkomsten geïnd door de vijf verdragsluitende partijen;

b) dat mechanisme geldt voor zowel de vier landen van het Verdrag die het gebruiksrecht hebben ingevoerd in de vorm van een belasting, als voor het overblijvende land, te weten Duitsland, dat het gebruiksrecht heeft ingevoerd in de vorm van een retributie;

c) de tarieven van het gebruiksrecht staan los van het aantal afgelegde kilometers;

d) dat mechanisme werd vastgesteld op grond van statistische informatie over de voorgaande jaren en verwijst onder meer naar het gemiddelde aantal afgelegde kilometers.

Hieruit kan men besluiten dat het eurovignet, dat opgevat is als een belasting, en niet als een retributie, niet onverenigbaar is met het correctiemechanisme inzake de inkomsten, zoals artikel 13, 2, van het Verdrag tussen de vijf Staten bepaalt.

Le ministre déclare ensuite que le Gouvernement a l'intention d'affecter une partie du produit de l'eurovignette à la restructuration de la S.N.C.B. Une autre partie sera affectée au bénéfice du secteur lui-même, sans qu'il ne puisse toutefois être question de compensations.

En ce qui concerne la répartition des recettes entre l'autorité fédérale et les régions, le ministre explique que conformément à la décision du Comité de concertation, les recettes provenant de l'eurovignette seront affectées à l'autorité fédérale, pour les véhicules de transport de marchandises par route de 12 tonnes de masse maximale autorisée et plus. Les régions devraient percevoir en vertu de la même décision le produit éventuel de la vignette sur les véhicules de moins de 12 tonnes.

Sur la question de l'application de l'article 13, 2, de l'Accord des cinq Etats, le ministre explique que cet article de l'Accord des cinq Etats prévoit un mécanisme de correction des recettes du droit d'usage provenant des transporteurs des quatre autres Etats. Ce mécanisme est basé sur des statistiques se référant au nombre de kilomètres parcourus. L'article prévoit que deux ou plusieurs des cinq Etats peuvent convenir de ne pas appliquer la correction.

La question est de savoir si cet article n'est pas contradictoire avec la notion d'impôt (au lieu de redevance) et si le mécanisme sera appliqué par la Belgique.

En ce qui concerne la contradiction éventuelle avec la notion d'impôt:

a) il ne s'agit que d'un mécanisme de correction des recettes perçues par les différents pays ayant contracté l'Accord des cinq;

b) ce mécanisme s'applique tant pour les quatre pays de l'Accord qui ont institué le droit d'usage sous forme d'impôt que pour le pays (l'Allemagne) qui l'a institué sous forme de redevance;

c) les tarifs du droit d'usage sont quant à eux indépendants du nombre de kilomètres parcourus;

d) ce mécanisme repose sur des données statistiques d'années antérieures et se réfère notamment à un nombre moyen de kilomètres parcourus.

En conclusion, il n'existe pas de contradiction entre une eurovignette conçue comme un impôt, et non pas comme une redevance, et le mécanisme de correction des recettes tel que prévu à l'article 13, 2, de l'Accord des cinq.

Tussen de vertegenwoordigers van de vijf Staten is er thans bilateraal overleg aan de gang over de vraag of zij het correctiemechanisme zullen toepassen, een mogelijkheid die artikel 13, 2, hun biedt. België wil op dat mechanisme geen beroep doen, tenzij het bedrag van de correcties in zijn voordeel uitvalt.

Tot besluit vestigt de minister de aandacht op een studie in verband met de evolutie van het vrachtvervoer over de weg en de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn, die als bijlage 1 bij het verslag zal worden gevoegd. Bijlage 2 omvat een aantal conclusies uit het rapport van wijzen in verband met de concurrentiepositie van de Belgische transportondernemingen tegenover de firma's in een aantal andere landen van de Europese Unie. Tevens sluit het voorliggende ontwerp aan bij het geheel van Europese maatregelen inzake de fiscale harmonisering en inzake het verminderen van het CO₂-gehalte.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Dit artikel geeft geen aanleiding tot verdere vragen en wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 1 stem bij 1 onthouding.

Artikel 2

Over de manier waarop het eurovignet in de praktijk wordt gegeven, deelt de minister mee wat volgt:

I. Welke kantoren?

In beginsel wordt er in 1 tot 2 bevoegde kantoren per provincie voor de inning van het eurovignet voorzien + 1 bijkomend kantoor te Zeebrugge en 1 bijkomend kantoor te Antwerpen, alsook kantoren aan de grenzen (Calais, Tourcoing, Charleville, Givet,...).

Er zal een specifiek kantoor in het Duitstalig gewest zijn.

Gelet op de latere inwerkingtreding in Nederland, zou een tijdelijke versterking aan de hand van twee mobiele kantoren aan de Nederlandse grens geïnstalleerd worden.

Een lijst van de bevoegde kantoren zal samen met de goedgekeurde wet in de vorm van een bericht in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd worden.

II. Hoe zullen de transporteurs betalen?

A. Zij zullen uit eigen initiatief moeten betalen aangezien er geen uitnodiging tot betaling verstuurd wordt. De databanken van de Administratie van de

Des concertations bilatérales sont actuellement en cours entre les représentants des cinq Etats sur la question de savoir si ce mécanisme de correction sera appliqué, comme l'article 13, 2 en laisse l'opportunité aux pays contractants. La Belgique n'envisage de faire usage de ce mécanisme de correction que si la somme des corrections est positive en sa faveur.

En conclusion, le ministre attire l'attention sur une étude relative à l'évolution du transport routier et aux entreprises exerçant leurs activités dans ce secteur, qui figurent à l'annexe 1 au présent rapport. L'annexe 2 comprend un certain nombre de conclusions du rapport des sages relatif à la compétitivité des entreprises de transport belges par rapport aux entreprises d'un certain nombre d'autres pays de l'Union européenne. Le projet de loi à l'examen se place également dans l'ensemble des mesures européennes relatives à l'harmonisation fiscale et à la réduction du taux de CO₂.

III. DISCUSSION DES ARTICLES

Article premier

Cet article ne suscite aucune question et est adopté par 11 voix contre 1 et 1 abstention.

Article 2

En ce qui concerne les modalités pratiques de perception de l'eurovignette, le ministre expose ce qui suit:

I. Quels bureaux?

Le principe est de prévoir 1 à 2 bureaux compétents pour la perception de l'eurovignette par province + 1 bureau supplémentaire à Zeebrugge et 1 bureau supplémentaire à Anvers, ainsi que des bureaux de ceinture aux frontières (Calais, Tourcoing, Charleville, Givet, ...).

Il y aura un bureau spécifique dans la Région germanophone.

Du fait de l'entrée en vigueur différenciée en Hollande, un renforcement temporaire serait installé sur la frontière hollandaise au moyen de bureaux mobiles.

Une liste des bureaux compétents sera publiée sous forme d'avis au *Moniteur belge* en même temps que la loi adoptée.

II. Comment les transporteurs vont-ils payer?

A. Ceux-ci devront payer d'initiative, aucune invitation à payer n'étant envoyée. En effet, les banques de données de l'Administration des Contributions

Directe Belastingen bevatten immers geen gegevens omtrent de M.T.M. en laten dus geen precies onderscheid tussen de betrokken belastingplichtigen toe.

Evenwel:

— De 3 deelanalyses die deze laatste maanden uitgevoerd werden, tonen aan dat een eerste selectie-criterium gemiddeld genomen het volgende is: een voertuig vanaf 5 000 kg tarra (gegeven dat beschikbaar is bij de Directe Belastingen) heeft een M.T.M. van 12 t en betaalt dan ook het eurovignet.

— Al de trekkers, op 274 na, betalen het jaarlijks eurovignet.

— De vrachtauto's vanaf 12 t M.T.M. betalen het jaarlijks eurovignet.

— De vrachtauto's van minder dan 12 t M.T.M., wanneer zij rijden als samengesteld voertuig met een M.T.M. van ten minste 12 t, betalen ook het eurovignet.

De D.I.V. gaat 3 listings maken met de volgende gegevens: plaatnummer, naam van de inschrijver, adres, identificatie van het voertuig, M.T.M. van het voertuig en van de sleep voor elke categorie: trekker, vrachtauto vanaf 12 t, vrachtauto van minder dan 12 t.

Deze gegevens zullen per gemeente uitgesplitst worden en, binnen elke gemeente, gehergroepeerd per naam van inschrijver.

Deze listings zullen uiterlijk tegen half december 1994 beschikbaar zijn.

B. De inning zal gebeuren op basis van een op eigen initiatief door de belastingplichtige in te vullen verklaring (art. 9, tweede lid). Het standaard-formulier wordt thans uitgewerkt. Een model zal als bijlage bij de goedgekeurde wet in het *Belgisch Staatsblad* worden gepubliceerd. De volgende elementen zullen aan de belastingplichtige gevraagd worden:

— identificatie van de aanvrager of van de bevoegde persoon om de aanvraag in te dienen;

— identificatie van het voertuig, zijnde: plaat, aard, merk, chassisnummer, technische gegevens m.b.t. de M.T.M. van het voertuig en van de sleep, aantal assen, koppeling (bij een vrachtauto).

C. Bij ontstentenis van betaling van het eurovignet op eigen initiatief, zal deze voor de transporteur ingekohierd worden en verhoogd met een boete gelijk aan 4 maal het ontdoken bedrag van het eurovignet.

D. Op basis van het statistisch gemiddelde (5 000 kg tarra = 12 t M.T.M.) en op basis van de 3 listings, zullen de ontvangkantoren over de nodige

directes ne contiennent pas les données en M.M.A. et ne permettent donc pas de différencier exactement les redevables concernés.

Cependant:

— Les 3 analyses sur échantillon opérées ces derniers mois montrent qu'un premier critère de sélection est en moyenne le suivant: un véhicule à partir de 5 000 kg de tare (donnée disponible aux Contributions directes) dispose d'une M.M.A. de 12 t et paye donc l'eurovignette.

— Tous les véhicules tracteurs, sauf 274 paient l'eurovignette annuelle.

— Les camions à partir de 12 t de M.M.A. paient l'eurovignette annuelle.

— Les camions de moins de 12 t de M.M.A., quand ils roulent en ensemble de véhicules ayant au moins 12 t de M.M.A., paient aussi l'eurovignette.

L'O.C.R. va produire 3 listings qui reprendront les données suivantes: n° de plaque, nom de l'immatriculation, adresse, identification du véhicule, M.M.A. du véhicule et du train pour chaque catégorie: tracteur, camion à partir de 12 t, camion de moins de 12 t.

Ces données seront ventilées par commune et à l'intérieur de chaque commune, regroupées par nom d'immatriculation.

Ces listings seront disponibles au plus tard à la mi-décembre 1994.

B. La perception s'établira sur base d'une déclaration d'initiative à remplir par le redevable (art. 9, 2^e alinéa). Le formulaire standard est en cours d'élaboration. Un exemplaire-type sera publié au *Moniteur belge*, en annexe de la loi adoptée. Les éléments suivants seront demandés au redevable:

— identification du demandeur ou de la personne qualifiée pour introduire la demande;

— identification du véhicule, à savoir: plaque, genre, marque, numéro chassis, données techniques relatives à la M.M.A. du véhicule et du train, nombre d'essieux, crochet d'attelage (en cas de camion).

C. En cas d'absence de paiement d'initiative de l'eurovignette, celle-ci sera enrôlée dans le chef du transporteur et assortie d'une amende équivalente à 4 fois le montant de l'eurovignette éludée.

D. Sur base de l'indication statistique moyenne (5 000 kg de tare = 12 t) et sur base des 3 listings, les bureaux de recette disposeront des instruments pour

instrumenten beschikken om de niet betaalde eurovignetten in te kohieren en de gegevens op het standaardformulier na te gaan.

E. Tenslotte moet er worden op gewezen dat de procedure voor de controle op de weg wordt uitgewerkt en dat deze onder meer door het Bestuur van de Douane verzekerd zal worden. Het is de bedoeling deze procedure na een korte periode, te rekenen van de inwerkingtreding van de wet, in te voeren.

III. Overgangsbepaling (groep van vijf)

A. Tijdens de vergadering van 29 november 1994 van de groep die belast is met het toezicht op de uitvoering van het Verdrag van de vijf Staten, werd de volgende overgangsmaatregel ten gunste van de Belgische transporteurs verkregen:

— Indien het Belgisch eurovignet op 1 januari 1995 in werking treedt, dan zullen de andere lidstaten bij het Verdrag ervan uitgaan dat een in België ingeschreven voertuig het eurovignet betaald heeft vanaf 1 januari 1995.

B. Deze overgangsmaatregel zal één maand geldig zijn.

Een lid wijst erop dat de minister maar over weinig tijd beschikt om de nodige vormvereisten na te komen nog voor de wet in werking treedt.

De aandacht wordt erop gevestigd dat de artikelen 2 en 37 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, waarnaar artikel 2 van het ontwerp verwijst, aldus luiden:

« Artikel 2. — Voor zover hiervan door de bepalingen betreffende de in artikel 1 genoemde belastingen niet wordt afgeweken, zijn de artikelen 206 tot 209, 244, 259 tot 264, 266 tot 268, 271 tot 293, 298, 300 tot 302, 304 en 305, 307 tot 309, en 313 tot 333 van het Wetboek van inkomstenbelastingen van toepassing op de belastingen.

Bovendien vinden de artikelen 256 en 257 van hetzelfde Wetboek toepassing op de belasting op de spelen en de weddenschappen en op de belasting op de automatische ontspanningstoestellen.

De overtredingen van de bepalingen van dit Wetboek en van de besluiten tot uitvoering ervan worden gestraft met dezelfde straffen als gesteld zijn in de artikelen 335, 339 tot 343 en 345 tot 349 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen, met inachtneming van de voorwaarden in die artikelen bepaald, behalve in zover daarin wordt verwezen naar bepalingen die geen toepassing vinden inzake met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

De artikelen 350 en 350bis van het Wetboek van de inkomstenbelastingen zijn van toepassing op de overtredingen van de bepalingen van het Wetboek en de ter uitvoering ervan genomen besluiten.»

procéder à l'enrôlement des eurovignettes impayées et pour vérifier les informations contenues dans le formulaire standard.

E. Enfin, il faut souligner qu'une procédure de contrôle sur route est mise en place et sera assurée entre autres par l'Administration des douanes. L'intention est de mettre en place cette procédure après une courte période à partir de l'entrée en vigueur de la loi.

III. Disposition transitoire (groupe des cinq)

A. Lors de la réunion du 29 novembre 1994 du groupe chargé de superviser la mise en œuvre de l'Accord des cinq, il a été acquis la mesure transitoire suivante au profit des transporteurs belges:

— Si l'eurovignette belge entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995, les autres Etats membres de l'Accord considéreront qu'un véhicule immatriculé en Belgique a payé l'eurovignette belge, ce dès le 1^{er} janvier 1995.

B. Cette mesure transitoire sera valable 1 mois,

Un membre souligne qu'il reste fort peu de temps au ministre pour accomplir les formalités nécessaires avant l'entrée en vigueur de la loi.

Il est rappelé que les articles 2 et 37 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, auxquels se réfère l'article 2 du projet, sont ainsi libellés:

« Article 2. — Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par les dispositions relatives aux taxes énumérées à l'article 1^{er}, les articles 206 à 209, 244, 259 à 264, 266, à 268, 271 à 293, 298, 300 à 302, 304 et 305, 307 à 309] et 313 à 333, du Code des impôts sur les revenus sont applicables à ces taxes.

En outre, les articles 256 et 257 du même Code sont applicables à la taxe sur les jeux et paris et à la taxe sur les appareils automatiques de divertissement.

Les infractions aux dispositions du présent Code et aux arrêtés pris pour son exécution sont punies des mêmes peines que celles qui sont prévues par les articles 335, 339 à 343 et 345 à 349 du Code des impôts sur les revenus, en tenant compte des conditions prévues par ces articles, sauf dans la mesure où ceux-ci font référence à des dispositions qui ne sont pas applicables à la matière des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

Les articles 350 et 350bis du Code des impôts sur les revenus sont applicables aux infractions aux dispositions du présent Code et aux arrêtés pris pour son exécution.»

« Artikel 37. — De belastingschuldige die om gelijk welke vrijstelling of vermindering verzoekt, kan er slechts het voordeel van verkrijgen of behouden indien hij zijn recht op deze vrijstelling of vermindering bewijst. »

Artikel 2 wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

Artikel 3

De minister deelt mee dat dit artikel de voertuigen opsomt die aan het eurovignet onderworpen zijn.

Deze bepaling vloeit voort uit de richtlijn (*cf.* art. 2, *in fine*). Men heeft het woord « uitsluitend » gebruikt om elk voertuig uit te sluiten dat bestemd is voor het vervoer van personen of het gemengd vervoer van personen en goederen. Het ligt niet in de bedoeling van het toepassingsgebied van het eurovignet uit te sluiten die voertuigen die weliswaar in de eerste plaats goederen vervoeren, doch daarbij ook zorgen voor het bewaren van de te leveren goederen. Het bewaren van de vracht in zulke staat dat de consumptie of het gebruik voor de beoogde doeleinden mogelijk blijft, vormt een van de verbintenissen waartoe de vervoers-ondernemer gehouden is.

Uit de geest van het ontwerp meent een lid te kunnen opmaken dat het vooral op de vervoersondernemingen slaat, met andere woorden op ondernemingen die een produkt van de ene plaats naar de andere overbrengen.

Spreker haalt dan een voorbeeld aan, dat de vragen van onder meer de kleine ondernemers op dat stuk goed weergeeft. Laten we het geval nemen van een kleine aannemer die niet meer dan één persoon tewerk stelt en in de bouwsector werkzaam is. Hij gebruikt een vrachtwagen waarmee hij het nodige bouw materiaal bij zijn klanten brengt. Omdat het zo'n klein bedrijf is overschrijdt onze aannemer de grenzen van de provincie Brabant zelfs niet. Daar staat evenwel tegenover dat zijn vrachtwagen meer dan 12 ton weegt. Moet hij dan het eurovignet betalen?

Spreker verwijst in dat verband naar artikel 9 van de memorie van toelichting, waar staat dat « werfvoertuigen » van het vignet zullen worden vrijgesteld. In het aangehaalde voorbeeld zou de vrachtwagen als een « werfvoertuig » beschouwd kunnen worden.

Volgens spreker is het niet te verantwoorden dat het eurovignet, dat zeer duur kan zijn, wordt opgelegd aan dergelijke kleine ondernemers. In de huidige economische omstandigheden zou deze extra financiële verplichting zware gevolgen kunnen hebben.

Een ander lid vraagt wat het begrip « motorvoertuigen » en « samengestelde voertuigen » in dit artikel

« Article 37. — Le redevable qui sollicite une exemption ou une réduction quelconque ne peut en obtenir ou en conserver le bénéfice que s'il établit son droit à cette exemption ou à cette réduction. »

L'article 2 est adopté par 11 voix contre 2.

Article 3

Le ministre expose que cet article énumère les véhicules assujettis à l'eurovignette.

Cette définition émane purement et simplement de la directive (*cf.* art. 2, *in fine*). Le terme « exclusivement » est utilisé de manière à exclure tout véhicule qui serait destiné au transport de personnes ou à un usage mixte personnes/marchandises. Il ne vise pas à exclure du champ d'application de l'eurovignette les véhicules qui, outre le transport strict de marchandise auraient pour fonction accessoire le maintien en état de la marchandise à livrer. La conservation du fret dans un état propre à sa consommation ou à son utilisation aux fins requises est d'ailleurs une des obligations du transporteur.

Un membre croit comprendre que, selon la philosophie du projet, ce sont essentiellement les sociétés de transport que l'on vise, c'est-à-dire les sociétés qui véhiculent un produit d'un endroit à un autre.

L'intervenant cite un exemple, qui reflète les questions que se posent notamment les petits entrepreneurs en la matière. Supposons un petit entrepreneur, qui n'emploie qu'une seule personne, et travaille dans le secteur de la construction. Il utilise un camion qui lui sert à véhiculer jusque chez ses clients les matériaux dont il a besoin. Compte tenu de la petite dimension de l'entreprise, cet entrepreneur ne se déplace même pas hors du Brabant. Cependant, le camion qu'il utilise dépasse les 12 tonnes. L'intéressé est-il assujetti à l'eurovignette?

L'intervenant renvoie à cet égard à la page 9 de l'exposé des motifs, où il est précisé que les véhicules de chantier en seront exemptés. Il estime que dans l'exemple cité, le camion pourrait être considéré comme un véhicule de chantier.

Il ne se justifierait pas, selon lui, d'imposer le paiement de l'eurovignette — qui peut atteindre un montant très élevé — à de petits entrepreneurs de ce type. Dans les conditions économiques que nous connaissons cette charge financière supplémentaire pourrait avoir de lourdes conséquences.

Un autre membre aimerait voir préciser les notions de « véhicules à moteur » et d'« ensembles de véhicu-

betekenen. Kunnen die twee begrippen samengevoegd worden? Laten we het geval nemen van een trekker die bijvoorbeeld een container vervoert en waaraan een aanhangwagen is gekoppeld die eveneens een container vervoert. Worden die twee als twee voertuigen beschouwd of als een enkel?

Aan de eerste spreker antwoordt de minister dat «werfvoertuigen» niet ingeschreven zijn en dat zij bijgevolg niet onderworpen zijn aan het eurovignet. Zoals een lid heeft opgemerkt vallen zij onder een andere regeling, te weten de gemeentebelasting op de drijfkracht. Daar staat evenwel tegenover dat de kleine aannemer in het aangehaalde voorbeeld, die in de bouwsector werkt, wel het eurovignet moet betalen.

De spreker tot wie dit antwoord is gericht, meent dat het in tegenspraak is met de verduidelijkingen in de eerste twee paragrafen van de memorie van toelichting. Het is duidelijk dat de *ratio legis* van het ontwerp niet van toepassing is op de kleine ondernemer die zopas werd omschreven. Die heeft geen «vervoersonderneming».

In een bijlage die door de minister verstrekt wordt (bijlage 1) wordt het begrip vervoerssector toegelicht. Daar staat te lezen dat de vervoerssector twee takken omvat:

a) het vervoer voor eigen rekening: het betreft industriële of commerciële bedrijven die over een eigen transportstructuur beschikken om hun eigen producten te leveren;

b) het vervoer voor rekening van derden: het betreft bedrijven die zich uitsluitend bezighouden met het vervoer van goederen voor derden.

De bovenvermelde kleine ondernemer kan met geen van beide categorieën gelijkgeschakeld worden.

De minister stelt voor dit punt te onderzoeken bij de bespreking van artikel 5, dat handelt over de vrijstellingen.

De begrippen «motorvoertuigen» en «samengesteld voertuig» komen uit de richtlijn. Volgens die richtlijn, die aan het ontwerp ten grondslag ligt, wordt als voertuig beschouwd een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen dat uitsluitend bestemd is voor het goederenvervoer over de weg en waarvan het maximum toegestane totaal gewicht ten minste 12 ton bedraagt. Onder «voertuigen» verstaat men dus de vrachtwagens of de trekkers met uitsluiting van aanhangwagens of opleggers waarop het eurovignet niet van toepassing is. Een samenstel van voertuigen bestaat uit een vrachtwagen en een aanhangwagen of een trekker en zijn oplegger, alsook een eventuele aanhangwagen.

Op vraag van een lid verduidelijkt de minister nog dat het principieel zo is dat het voertuig en niet de

les» visées à cet article. Ces deux notions sont-elles cumulatives ou non? Imaginons un tracteur transportant par exemple un container, et auquel est arrimé une remorque, transportant également un container. Considère-t-on cela comme deux véhicules ou un seul?

Le ministre répond au premier intervenant que les véhicules de chantier ne sont pas immatriculés et ne sont, par conséquent, pas assujettis à l'eurovignette. Ils sont, comme le souligne un membre, soumis à un régime différent, à savoir la taxe communale sur la force motrice. Par contre, dans l'exemple cité, le petit entrepreneur travaillant dans le secteur de la construction est assujetti à l'eurovignette.

L'intervenant auquel cette réponse s'adresse, estime que celle-ci contredit les explications fournies dans les deux premiers paragraphes de l'exposé des motifs. Il est clair que la *ratio legis* du projet ne s'applique pas au petit entrepreneur qui vient d'être décrit, lequel n'est pas une «entreprise de transport».

Dans un document fourni par le ministre (voir annexe 1) se trouve explicitée la notion de «secteur du transport». On peut y lire que «le secteur du transport comprend deux branches:

a) le transport pour compte propre: il s'agit d'entreprises industrielles ou commerciales disposant de leur propre structure de transport pour la livraison de leurs propres produits;

b) le transport pour compte de tiers: il s'agit d'entreprises dont l'activité exclusive est d'assurer le transport de biens ou de marchandises pour autrui.»

Le petit entrepreneur précité ne peut être assimilé à aucune de ces deux catégories.

Le ministre propose d'examiner ce point lors de la discussion de l'article 5, qui concerne les exemptions.

Quant aux notions de «véhicules à moteur» et d'«ensemble de véhicules», elles proviennent de la directive. Selon cette dernière, qui sert de base au projet, est considéré comme véhicule un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés, destinés exclusivement au transport de marchandises par route, et ayant un poids total en charge autorisée égal ou supérieur à 12 tonnes. Par «véhicules» on entend donc les camions ou les véhicules tracteurs, à l'exclusion des remorques ou des semi-remorques qui ne sont pas soumis à l'eurovignette. Un ensemble de véhicules est constitué d'un camion et d'une remorque, ou d'un véhicule tracteur et de sa semi-remorque, ainsi que d'une éventuelle remorque additionnelle.

Sur question d'un membre, le ministre précise encore que, sur le plan des principes, c'est bien le véhi-

vervoerder aan het eurovignet onderworpen is, zoals blijkt uit de tekst van artikel 3 (« aan het eurovignet zijn onderworpen ... »).

Artikel 3 wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

Artikel 4

De aandacht van de Commissie wordt gevestigd op een verschil in terminologie tussen de Franse en de Nederlandse versie van het eerste lid van dit artikel. De woorden « réseau routier » stemmen immers niet overeen met de woorden « openbare wegen ». Voorgesteld wordt die laatste woorden te vervangen door de woorden « het wegennet ».

Een lid vraagt of er in onze wetten of verordeningen een precieze definitie van het begrip « réseau routier » gegeven wordt.

Een ander lid is van mening dat het begrip « openbare wegen » duidelijker is dan het begrip « wegennet » dat slaat op een geheel dat niet nader bepaald wordt.

De minister antwoordt dat dit laatste begrip wordt voorgesteld omdat het nader bepaald zal worden in een koninklijk besluit. Hij verwijst naar de memorie van toelichting (blz. 4) volgens welke het de bedoeling is « het gebruiksrecht te heffen op de autosnelwegen, de wegen met ten minste vier rijbanen en de N-wegen genummerd van 1 tot 100 ».

Een lid onderstreept het gevaar van een te beperkende opsomming. Indien men alleen maar rijkswegen zou in aanmerking nemen waardoor de secundaire, de provinciale en de gemeentewegen buiten beschouwing worden gelaten, dan zou dat dramatische gevolgen kunnen hebben voor het milieu.

Een ander lid merkt op dat het eerste lid van artikel 4 uitsluitend betrekking heeft op de in het buitenland ingeschreven voertuigen. Men mag er van uitgaan dat de internationale vervoersondernemingen geen gebruik maken van het secundair wegennet, omdat zij daardoor te veel tijd zouden verliezen.

De minister herinnert eraan dat er moet voor gezorgd worden dat de tekst van de Belgische wet in overeenstemming is met de tekst van het verdrag en met de tekst van de richtlijn. In de Nederlandse tekst van het verdrag wordt de term « wegennet » gebruikt voor « réseau routier ». Het is derhalve verkieslijk zich aan die terminologie te houden waarbij duidelijk is dat het wegennet niet beperkt blijft tot de autosnelwegen, de wegen met ten minste vier rijbanen en de N-wegen genummerd van 1 tot 100.

Een spreker vestigt de aandacht van de minister op het risico dat de Belgische interpretatie op dit punt afwijkt van die van de andere lidstaten.

culé et non le transporteur, qui est assujéti, ainsi qu'il résulte du texte de l'article 3 (sont assujettis à l'eurovignette les véhicules...).

L'article 3 est adopté par 12 voix contre 2.

Article 4

L'attention de la Commission est attirée sur une différence de terminologie existant entre les versions française et néerlandaise de l'alinéa 1^{er} de cet article. En effet, les termes « réseau routier » ne sont pas identiques à ceux de « openbare wegen ». Il est proposé de remplacer cette dernière expression par les mots « het wegennet ».

Un membre demande s'il existe dans notre arsenal légal ou réglementaire une définition précise de la notion de « réseau routier ».

Un autre membre estime que l'expression « openbare wegen » est plus précise que celle de « wegennet », qui désigne un ensemble non autrement défini.

Le ministre répond que cette dernière terminologie est proposée, parce qu'elle sera définie par un arrêté royal. Il renvoie à l'exposé des motifs (p. 4), selon lequel « les intentions sont de percevoir le droit d'usage sur les autoroutes, les routes à au moins quatre bandes de circulation et les routes N numérotées de 1 à 100 ».

Un membre souligne le danger d'une énumération trop restrictive. Ainsi, si l'on ne visait que les routes nationales, en excluant par là les routes secondaires, provinciales et communales, cela pourrait avoir des conséquences dramatiques pour l'environnement.

Un autre membre observe que l'alinéa 1^{er} de l'article 4 ne concerne que les véhicules immatriculés à l'étranger. On peut supposer que les transporteurs internationaux n'utiliseront pas le réseau routier secondaire, en raison de la perte de temps que ceci représenterait.

Le ministre rappelle qu'il faut veiller à la conformité du texte de la loi belge avec celui de l'accord et celui de la directive. Or, le texte néerlandais de l'accord utilise les termes « réseau routier — wegennet ». Il est préférable de s'en tenir à cette terminologie, étant entendu que le « réseau routier » ne se limite pas aux autoroutes, routes à quatre bandes, et routes N numérotées de 1 à 100.

Un intervenant attire l'attention du ministre sur les risques de distorsion entre la conception de la Belgique sur ce point, et celle des autres Etats membres.

De minister antwoordt dat men heeft willen voorkomen dat vervoerders die het eurovignet op de autosnelwegen willen ontwijken, op onbezonnen wijze de rijkswegen of andere wegen gaan innemen en aldus moeilijkheden veroorzaken op het gebied van de verkeersveiligheid.

Aan een lid dat suggereert het woord «rijden» te vervangen door het woord «gebruiken» antwoordt de minister dat het criterium van het gebruik van het eurovignet een gewestelijke retributie zou maken.

Een ander lid is van mening dat het zinsdeel «het wegnen... dat door de Koning wordt aangewezen» niet adequaat is. Een dergelijke formulering wekt de indruk dat de Koning bevoegd is om in het algemeen te bepalen wat moet worden verstaan onder wegnen voor de inning van het eurovignet, terwijl het eigenlijk de bedoeling is dat een precieze lijst wordt opgesteld.

De Commissie beslist om de Nederlandse tekst van het eerste lid als volgt te doen luiden:

«Het eurovignet is verschuldigd vanaf het ogenblik dat de in artikel 3 bedoelde voertuigen rijden op het wegnen door de Koning aangeduid.»

Op de vraag van een lid over het onweerlegbaar vermoeden in artikel 4, derde lid, antwoordt de minister dat in België ingeschreven voertuigen geacht worden op de openbare weg te rijden zolang zij ingeschreven zijn of moeten zijn in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer.

De beroepsverenigingen van vervoersondernemers wensen dat onweerlegbaar vermoeden vervangen te zien door een weerlegbaar vermoeden, waarbij men dan het tegendeel kan bewijzen.

Indien we daarop ingaan, zou dat meebrengen dat het eurovignet zijn inhoud als belasting gedeeltelijk verloren ziet gaan en een retributie wordt (voor zover er een discussie mogelijk is over de vraag of het voertuig werkelijk rijdt). In dat geval zou de federale overheid niet meer bevoegd zijn voor het ontwerp van wet.

Naast dit argument kan men er nog andere aanvoeren om het onweerlegbaar vermoeden te behouden:

a) tijdens de vergadering van 29 november 1994 van de groep van hoog niveau belast met het toezicht op de uitvoering van het Verdrag tussen de vijf staten, heeft men de volgende overgangsmaatregel vastgesteld voor de Belgische vervoerondernemers: indien het Belgische eurovignet op 1 januari 1995 wordt ingevoerd, zullen de andere verdragsluitende partijen ervan uitgaan dat een in België ingeschreven voertuig het eurovignet in België heeft betaald, voor een overgangperiode van een maand, die ingaat op 1 januari 1995;

Le ministre répond que l'on a voulu éviter que des transporteurs tentés d'éluder l'eurovignette autoroutière n'aillent encombrer de manière inconsidérée les routes nationales ou autres, créant ainsi des difficultés sur le plan de la sécurité routière.

A un membre, qui suggère de remplacer le terme «rijden» par celui de «gebruiken», le ministre objecte que le critère de l'utilisation ferait de l'eurovignette une redevance régionale.

Un autre membre estime que l'expression «het wegnen... dat door de Koning wordt aangewezen» n'est pas adéquate. Elle donne l'impression que le Roi a le pouvoir de désigner de façon globale ce qu'on doit entendre par «réseau routier» pour la perception de l'eurovignette, alors que le texte vise en réalité l'établissement d'une liste précise.

La Commission décide de récrire le texte néerlandais du premier alinéa comme suit:

«Het eurovignet is verschuldigd vanaf het ogenblik dat de in artikel 3 bedoelde voertuigen rijden op het wegnen door de Koning aangeduid.»

A la question d'un membre sur la présomption irréfragable (art. 4, alinéa 3), le ministre indique qu'en ce qui concerne les véhicules immatriculés en Belgique, ceux-ci sont présumés circuler sur la voie publique aussi longtemps qu'ils sont ou doivent être inscrits au répertoire-matricule de l'Office de la circulation routière.

Les organisations professionnelles de transporteurs souhaitent remplacer cette présomption irréfragable par une présomption réfragable (pour laquelle on peut apporter la preuve contraire).

Satisfaire à cette demande aurait comme conséquence que l'eurovignette perdrait une partie de sa substance d'impôt pour devenir une redevance (ce dans la mesure où une discussion existerait sur la circulation effective du véhicule). L'Etat fédéral ne serait donc plus compétent pour le projet de loi.

Au-delà de cet argument, d'autres arguments plaident pour le maintien de la présomption irréfragable:

a) lors de la réunion du 29 novembre 1994 du groupe de haut niveau chargé de superviser la mise en œuvre de l'Accord des cinq états, il a été acquis la mesure transitoire suivante au profit des transporteurs belges: si l'eurovignette belge entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995, les autres Etats membres de l'Accord considéreront qu'un véhicule immatriculé en Belgique a payé l'eurovignette en Belgique, ce dès le 1^{er} janvier 1995 pendant une période transitoire d'un mois;

b) het onweerlegbaar vermoeden geldt evenzeer voor de B.A.-verzekering van het voertuig: zodra het voertuig ingeschreven is of moet zijn in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer, is de verzekeringspremie verschuldigd;

c) thans geldt het onweerlegbaar vermoeden alleen voor de verkeersbelasting van geautomatiseerde voertuigen (personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen). Voor niet-geautomatiseerde voertuigen wordt dit beginsel ingevoerd op 1 januari 1996, de datum waarop de heffing van de verkeersbelasting voor die voertuigen automatisch zal gebeuren (vrachtwagens, enz.).

Artikel 4 wordt aangenomen met 14 tegen 2 stemmen.

Artikel 5

Een lid vraagt welk lot de grensoverschrijdende activiteiten te wachten staat wanneer men rekening houdt met het 2° van dit artikel: «... mits het vervoer dat met deze voertuigen plaats vindt tot het Belgische grondgebied beperkt is». Als voorbeeld haalt spreker de brandbestrijding in grensgebieden aan.

Er wordt hem geantwoord dat deze activiteit volledig vrijgesteld is krachtens het 1° van artikel 5.

Het lid wijst erop dat ook het 2° van dit artikel tot moeilijkheden kan leiden. Hij geeft het voorbeeld van een streek van het land, van waar men via een buitenlandse autosnelweg een andere streek in België bereikt. Moet in dat geval een eurovignet worden betaald?

Een ander lid verklaart ervan uit te gaan dat de dienst openbare werken van een gemeentebestuur, die een vrachtwagen van meer dan 12 ton gebruikt, de vrijstelling geniet. Wat betekenen de woorden «... en die als zodanig geïdentificeerd zijn;» (artikel 5, 1°, *in fine*)? Geeft het koninklijk besluit daarvan een nadere bepaling?

Een volgende spreker merkt op dat het 1° van dit artikel een vrijstelling invoert «voor de diensten voor onderhoud... van de wegen». Spreker verklaart ervan uit te gaan dat men daarmee de voertuigen bedoeld die de overheid gebruikt om dat onderhoud uit te voeren. Wat dan voor een bedrijf uit de particuliere sector dat een overeenkomst heeft gesloten met een overheidsdienst en voertuigen gebruikt die alleen voor het onderhoud van de autosnelwegen worden ingezet (verlichting, reiniging, ruimen, maaien, enz.)?

Een lid verwijst naar de toelichting waar men het heeft over «de diensten voor het onderhoud en de uitbating van de wegen». Spreker veronderstelt dat men hierbij aan de publieke ondernemingen denkt. Er bestaan echter ook privé-firma's die contracten afsluiten met overheidsbedrijven en die uitsluitend auto-

b) la présomption irréfragable existe aussi en matière d'assurance en R.C. du véhicule: dès que celui-ci est ou doit être inscrit au répertoire-matricule de l'Office de la circulation routière, l'assurance est due;

c) actuellement, la présomption irréfragable n'existe qu'en matière de taxe de circulation pour les véhicules automatisés (voitures, voitures mixtes et minibus). Pour les véhicules non automatisés, elle sera mise en place le 1^{er} janvier 1996 dans le cadre de l'automatisation de la perception de la taxe de circulation sur ceux-ci (camions, etc.).

L'article 4 est adopté par 14 voix contre 2.

Article 5

Un membre demande quel sera le sort des activités transfrontalières, compte tenu du 2° de cet article, qui stipule: «à condition que les transports effectués par ces véhicules se limitent au territoire belge». L'intervenant cite l'exemple de la lutte contre les incendies dans les territoires frontaliers.

Il lui est répondu que cette activité est totalement exonérée en vertu du 1° de l'article 5.

Le membre réplique que des problèmes peuvent également se poser dans le cadre du 2° de cet article. Imaginons par exemple une région du pays, où l'on emprunte une autoroute étrangère pour atteindre une autre région de Belgique. Qu'en est-il du paiement de l'eurovignette dans une telle hypothèse?

Un autre membre suppose que le service des travaux publics d'une administration communale qui dispose d'un camion de plus de 12 tonnes bénéficiera de l'exemption. Mais qu'entend-on par les mots «et identifiés comme tels» (art. 5, 1° *in fine*)? Cela sera-t-il défini par arrêté royal?

Un intervenant suivant observe que le 1° de cet article fait bénéficier de l'exemption les «services d'entretien (...) des routes», et suppose que l'on vise par là les véhicules utilisés par les pouvoirs publics en vue de cet entretien. Qu'en est-il d'une entreprise privée qui aurait conclu un contrat avec un service public, et dont les véhicules ne serviraient qu'à l'entretien des autoroutes (éclairage, nettoyage, déblayage, fauchage, etc.)?

Un membre se réfère à l'exposé des motifs où il est question des «services d'entretien et d'exploitation des routes». L'intervenant suppose que l'on entend par là les entreprises publiques. Toutefois, il existe également des entreprises privées qui concluent des contrats avec des entreprises publiques et qui entre-

snelwegen onderhouden, de openbare verlichting herstellen, enz. Vallen de voertuigen van deze firma's ook onder de vrijstelling?

De minister onderstreept dat het eurovignet niet op de ondernemingen als zodanig slaat. Het gaat wel degelijk om de voertuigen. Sommige diensten, zoals de brandweerdiensten, worden expliciet vrijgesteld. Daarvoor rijzen dus geen problemen. Wat de gemeenten betreft, zullen voor hun voertuigen van 12 ton en meer de nadere regels voor de vrijstelling bij koninklijk besluit worden vastgelegd.

Wat de voertuigen van de privé-ondernemingen, die contracten met de overheid hebben afgesloten en waarvan de activiteit zich beperkt tot de uitrusting en het onderhoud van wegen en bermen, betreft, moet volgens de minister, wanneer het exclusieve gebruik van deze voertuigen voor voormelde diensten wordt bewezen, de vrijstelling worden toegestaan. Het is belangrijk te beklemtonen dat het gebruik exclusief dient te zijn, zoniet opent men de deur voor allerlei misbruiken.

De Administratie zal deze dossiers geval per geval onderzoeken in het licht van artikel 37 van het W.G.B., dat stelt dat ieder die een vrijstelling vraagt daartoe de nodige bewijzen moet leveren. Dit is de algemene regel inzake fiscale zaken.

Bij wijze van voorbeeld geeft de minister de lijst van categorieën voertuigen welke in de Bondsrepubliek Duitsland van de vrijstelling kunnen genieten:

De volgende voertuigen zijn vrijgesteld:

— Werkmachines met motor. Het gaat hier om voertuigen die, op grond van hun fabricagetype en van hun bijzondere, vaste uitrusting, bestemd zijn voor de verrichting van een bepaalde arbeid en niet aangepast zijn voor het vervoer van personen of goederen (Paragraaf 18, alinea 2, St.V.Z.O.).

— Rijschoolvoertuigen.

— Trekkers, als ze bijvoorbeeld worden gebruikt om sneeuw te ruimen, als reddingsvoertuigen of om een caravan, een keet of een machine te trekken. Dit geldt ook voor het gelijkaardig gebruik van trekkers voor opleggers.

— Gedeeltelijk geassembleerde voertuigen, omdat ze nog niet volledig zijn afgewerkt als voertuig voor goederenvervoer. Het gaat om voertuigen die enkel bestaan uit het chassis en waarop de carrosserie pas later gemonteerd zal worden.

— Kermis- en marktwagens. Mobilhomes, woonwagens en bagagewagens dienen niet voor goederenvervoer en kunnen dus niet belast worden. Die wagens zijn voertuigen die volgens hun fabricagetype of hun inrichting aangepast zijn aan of bestemd zijn voor het transport van kermisattracties (cf. V.K.Bl.

tiennent exclusivement les autoroutes, réparent l'éclairage public, etc. Les véhicules de ces entreprises sont-ils également exemptés?

Le ministre souligne que l'eurovignette ne porte pas sur les entreprises de transport. Elle ne concerne que les véhicules. Certains services, tels les services de lutte contre les incendies, sont explicitement exemptés. Aucun problème ne se pose donc à cet égard. Un arrêté royal fixera les modalités d'exemption des véhicules de 12 tonnes et plus appartenant aux communes.

Quant aux véhicules appartenant à des entreprises privées ayant conclu des contrats avec les pouvoirs publics et dont l'activité se limite à l'équipement et à l'entretien des routes et abords, le ministre estime que l'exemption doit être accordée s'il est prouvé que ces véhicules sont utilisés exclusivement pour les services susmentionnés. Il est important de souligner que cet usage doit être exclusif, sinon on ouvre la porte à toutes sortes d'abus.

L'administration examinera ces dossiers au cas par cas en fonction de l'article 37 du C.T.A., qui dispose que tout redevable sollicitant une exemption doit établir son droit à cette exemption. C'est la règle générale en matière fiscale.

A titre d'exemple, le ministre communique la liste des catégories de véhicules pouvant bénéficier de l'exemption en R.F.A.

Les véhicules suivants sont exonérés:

— Les machines-outils automotrices. Il s'agit de véhicules servant, de par leur fabrication et l'équipement particulier qui a été incorporé à eux, à la réalisation de certains travaux, et ne sont ni destinés ni adaptés au transport de personnes ou de marchandises (§ 18, alinéa 2, St.V.Z.O.).

— Les véhicules servant d'autos-écoles.

— Les tracteurs, lorsqu'ils sont utilisés par exemple pour déblayer la neige, comme véhicules de sauvetage ou pour tirer une caravane, une baraque de chantier ou une machine-outil. Il en va de même pour les tracteurs de semi-remorques utilisés à des fins analogues.

— Les véhicules partiellement assemblés, étant donné qu'ils ne peuvent pas encore servir au transport de marchandises auquel ils seront destinés. Il s'agit de véhicules composés seulement du chassis et dont la carrosserie doit encore être montée.

— Les véhicules forains et les véhicules de marché. Les caravanes automotrices (mobilhomes) et les roulottes ne servant pas au transport des marchandises ne sont pas soumises à la taxe. Les roulottes en question sont des véhicules destinés et adaptés, de par leur fabrication et leur équipement, au transport

1986, blz. 14). Bijvoorbeeld: verkoopkramen, schietkramen, tombolakramen, materiaalwagens. Trekkers die worden aangewend voor het trekken van een woonwagen, een bagagewagen of voor het afhaken van dergelijke aanhangwagens en waaraan uiterlijk te zien is dat ze deel uitmaken van kermisuitrusting. In deze gevallen zijn dergelijke combinaties van voertuigen of solovoertuigen niet bestemd voor goederenvervoer.

— Voertuigen voor het vervoer van suikerbieten tijdens de suikerbietenoogst.

— Bergings- en takelvoertuigen die voor nood- en pechgevallen worden gebruikt.

Een commissielid wijst erop dat net over onze grenzen vele buitenlandse firma's gevestigd zijn die in België voor rekening van de Belgische gemeentebesturen onderhoudswerken komen uitvoeren. Zij maken daarbij gebruik van betonmolens, machines die asfalt over het wegdek spreiden, maar ook van voertuigen die de materialen (beton, asfalt) aanbrenge. Indien deze laatste bijvoorbeeld uit Frankrijk of uit Duitsland komen, betalen zij dan het eurovignet of niet?

Volgens de minister staat het aanleggen van wegen niet gelijk met diensten voor het onderhoud en de uitbating van de wegen.

Het lid meent dat het herstel van wegen toch ook behoort tot diensten van onderhoud van wegen.

De minister herhaalt dat de Administratie elk individueel dossier met de nodige aandacht zal onderzoeken.

Een volgende spreker meent evenwel dat de beoordeling van wat het toepassingsgebied van een wet is, niet aan de Administratie mag worden overgelaten en dat de wettekst duidelijk moet zijn.

In een ander verband vestigt een lid de aandacht op de woorden « die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben » (artikel 5, 2°). Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de bezorgdheid van een lid in het kader van artikel 3, omtrent de kleine ondernemers.

Hetzelfde lid haalt het voorbeeld aan van een groot bedrijf dat landbouwmachines produceert en ze met speciale vrachtwagens naar een haven vervoert. Is in dit geval het eurovignet van toepassing?

Een lid wenst te vernemen wat precies in de tweede regel van het 2° bedoeld wordt met « slechts af en toe » respectievelijk « occasionnellement ».

d'attractions et de matériel forains (voir V.K.Bl. 1986, p. 14). Exemples : les échopes foraines, les baraques de tir, les baraques pour tombolas et les véhicules servant à l'entreposage de matériel forain). Les tracteurs lorsqu'ils sont utilisés soit pour tirer une caravane, une remorque destinée au transport de matériel ou une roulotte, soit, isolément, pour enlever ce type de remorque, à condition qu'ils fassent visiblement partie de l'équipement forain. Les véhicules ainsi combinés et les véhicules ainsi utilisés isolément ne servent pas au transport de marchandises.

— Les véhicules destinés au transport des betteraves sucrières pendant la période de récolte de celles-ci.

— Les véhicules de dépannage et de sauvetage utilisés à des fins de secours.

Un commissaire souligne que de nombreuses entreprises étrangères, établies de l'autre côté de la frontière, effectuent des travaux d'entretien en Belgique pour le compte d'administrations communales belges. Pour ce faire, elles utilisent des bétonnières, des goudronneuses, mais également des véhicules transportant des matériaux (béton, asphalte). Si ces derniers viennent par exemple de France ou d'Allemagne, doivent-ils ou non payer l'eurovignette?

Selon le ministre, la construction de routes n'est pas assimilée à l'entretien et à l'exploitation des routes.

L'intervenant estime que la réparation des routes relève malgré tout des attributions des services d'entretien des routes.

Le ministre répète que l'administration examinera avec l'attention voulue tous les dossiers individuels.

L'intervenant suivant pense toutefois que l'appréciation du champ d'application d'une loi ne peut être confiée à l'administration et que, par conséquent, le texte de la loi doit être clair.

Dans un autre ordre d'idées, un membre attire l'attention sur les mots « ... dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises » (art. 5, 2°). Ceci pourrait rencontrer la préoccupation exprimée par un intervenant dans le cadre de l'article 3, à propos des petits entrepreneurs.

Le même intervenant cite l'exemple d'une grande entreprise fabriquant des machines agricoles, et assurant leur transport vers un port au moyen de camions spéciaux. Dans cette hypothèse, le montant de l'eurovignette est-il dû?

Un membre aimerait savoir ce que l'on entend exactement par le terme « occasionnellement » (« slechts af en toe » en néerlandais) qui figure à la deuxième ligne du 2°.

Om die bepaling juist te interpreteren verklaart de minister het begrip « slechts af en toe » zoals de Administratie dat gewoonlijk doet. De Administratie heeft de vier volgende interpretatiebeginselen gehanteerd:

- 1) krachtens het verdrag moet men het principe in acht nemen dat het trekkend voertuig bepalend is voor de vrijstelling;
- 2) de vrijstelling mag nooit leiden tot concurrentievervalsing (art. 6, 3^o, tweede streepje, van de richtlijn 93/89/E.E.G.);
- 3) betaald vervoer zal dus nooit worden vrijgesteld;
- 4) goederenvervoer zal nooit worden vrijgesteld.

De minister verklaart dat ingevolge het vierde principe bijvoorbeeld een brouwerij die biervaten transporteert, het eurovignet zal moeten betalen voor vrachtwagens die voor dat specifiek vervoer gebruikt worden.

Tot op heden heeft de Belgische Administratie vier vrijstellingsgevallen onderzocht:

1. De foorwagens zullen worden vrijgesteld, behalve in het geval waar de foorreiziger de vrachtwagen uitsluitend gebruikt voor een handelsactiviteit als tussenpersoon. In dat geval gaat men ervan uit dat het eurovignet van toepassing is op de vrachtwagen omdat een ander bedrijf dat diensten verleent, evengoed materiaal kan vervoeren voor een derde en dus kan concurreren met de foorreiziger.

2. Wat de rij scholen betreft, worden de voertuigen met een maximum toegelaten massa (M.T.M.) van 12 ton vrijgesteld van het eurovignet op voorwaarde dat zij eigendom zijn van de autorij scholen en dat zij uitsluitend gebruikt worden om te leren rijden.

In alle andere situaties is op de voertuigen het eurovignet van toepassing.

3. Voor de technische voertuigen van radio en televisie, d.w.z. de voertuigen die speciaal zijn aangepast om technisch opnamematerieel of controlematerieel daarvoor te vervoeren, kunnen de B.R.T.N. en de R.T.B.F. krachtens de wetgeving die op hen van toepassing is, van ambstwege worden vrijgesteld. Maar om een zekere logica inzake concurrentieel evenwicht in acht te nemen zullen R.T.B.F., B.R.T.N., R.T.L. en V.T.M. gelijktijdig slechts worden vrijgesteld voor zover de betrokken technische voertuigen geen voertuigen voor vervoer van goederen zijn. Het zijn nagenoeg machines.

4. Wat de landbouwtrekkers betreft die met hun aanhangwagens in totaal een M.T.M. van 12 ton

Afin de clarifier l'interprétation adéquate de cette disposition, le ministre explique la notion « occasionnellement » telle que vue en général par l'administration. L'administration a retenu les quatre principes d'interprétation suivants:

- 1) en vertu de l'accord, on doit suivre le principe du véhicule-tracteur comme principe d'exemption;
- 2) l'exemption ne doit jamais donner une position privilégiée de concurrence (art. 6, 3^o, deuxième tiret de la directive 93/89/C.E.E.);
- 3) ne sera donc jamais exempté quelque chose qui sera du transport rémunéré;
- 4) ne sera jamais exempté le transport de marchandises.

Le ministre déclare que suite au quatrième principe par exemple, une brasserie qui transporte ses bouteilles de bière devra payer des eurovignettes pour les camions utilisés à cette fin.

Jusqu'ici, l'administration belge a examiné quatre cas d'exemption:

1. Les véhicules forains seront exemptés sauf dans le cas où le forain utilise exclusivement le camion pour une activité commerciale d'intermédiaire. Dans ce cas-là, on considère que le camion serait redevable de l'eurovignette parce qu'en termes concurrentiels, une entreprise autre du secteur professionnel (c'est-à-dire quelqu'un qui livre une prestation de service) pourrait aussi offrir cette prestation de service de transporter du matériel pour quelqu'un d'autre.

2. En ce qui concerne les véhicules d'auto-école, les véhicules à partir de 12 tonnes de masse maximale autorisée (M.M.A.) sont exonérés de l'eurovignette à condition qu'ils appartiennent aux auto-écoles et qu'ils soient affectés exclusivement à l'usage de l'apprentissage de la conduite.

Dans toutes les autres situations, les véhicules sont redevables de l'eurovignette.

3. Pour les véhicules techniques de radio et télévision, c'est-à-dire l'ensemble des véhicules qui sont spécialement aménagés pour acheminer du matériel technique de prise de vues ou du matériel de contrôle de ces prises de vues. La B.R.T.N. et la R.T.B.F., en vertu de leur loi organique, peuvent être exonérées d'office. Mais, par souci de respecter une logique d'équilibre concurrentielle, on n'exonérera à la fois la R.T.B.F., la B.R.T.N., R.T.L. et V.T.M. dans la mesure où les véhicules techniques considérés ne sont pas des véhicules de transport de marchandises. Ce sont des quasi-machines.

4. En ce qui concerne les tracteurs agricoles qui, avec leur remorque atteignent dans l'ensemble

bereiken, is er vrijstelling van het eurovignet indien zij af en toe de openbare weg betreden, krachtens het principe dat het eurovignet niet van toepassing is op trekkende voertuigen in de landbouw aangezien er een andere inschrijving geldt voor een trekker dan voor een vrachtwagen voor goederenvervoer.

Een commissielid is van mening dat het eurovignet in de grond een tweede verkeersbelasting vormt voor alle voertuigen met een M.T.M. van meer dan 12 ton in België. Het is van toepassing op alle nationale bedrijven. Het lid wenst de geraamde weerslag op de begroting te kennen.

De minister antwoordt dat de bruto-opbrengst van het eurovignet geraamd wordt op 4,3 miljard. Voor die berekening wordt uitgegaan van 58 000 vrachtwagens en 39 000 trekkers met een M.T.M. van 12 ton en meer. De administratie heeft een onderscheid gemaakt tussen de voertuigen met ten hoogste drie assen, die 30 000 frank verschuldigd zijn, en de voertuigen met 4 assen of meer, die 50 000 frank verschuldigd zijn. Van het brutobedrag van 4,3 miljard frank moeten alle uitzonderingen worden afgetrokken.

Daar het eurovignet een fiscaal aftrekbare bedrijfslast is, zal de opbrengst ervan aangepast moeten worden aan de gevolgen op het gebied van de vennootschapsbelasting of andere belastingen.

De vraag welk eurovignet moet aanwezig zijn in trekkers die rijden zonder oplegger (het vignet van toepassing bij ten hoogste 3 assen of dat van toepassing bij 4 of meer assen) wordt als theoretisch afgedaan daar trekkers nooit uitsluitend zonder aanhangwagen worden gebruikt. In de praktijk zal het meestal om het duurste eurovignet gaan.

Op de vraag van een lid of de vrachtwagen van de kleine ondernemer die gebruikt wordt voor het vervoer van bouwmaterialen ook onderworpen is aan het eurovignet, antwoordt de minister bevestigend, aangezien het vervoer van bouwmaterialen niet occasioneel is voor deze ondernemer.

De minister antwoordt dat het occasioneel karakter van een verplaatsing op de openbare weg een feitenkwestie is die door de administratie zal worden beoordeeld rekening houdend met het aantal verplaatsingen en het gebrek aan regelmaat ervan.

De minister verwijst in dit verband naar artikel 90, W.I.B. 1992, dat handelt over de diverse inkomsten en waar de uitdrukking « occasioneel of toevallig » — weliswaar in een andere context — evenmin nader is omschreven. Artikel 90 luidt als volgt:

« Diverse inkomsten zijn:

« 1° onverminderd het bepaalde in 8° en 9°, winst of baten, hoe ook genaamd, die zelfs occasioneel of

12 tonnes de M.M.A., s'ils accèdent occasionnellement à la voie publique, il y a exonération de l'eurovignette en vertu du principe que le véhicule tracteur agricole n'est pas soumis à l'eurovignette puisqu'il y a une immatriculation différente d'un tracteur ou d'un camion véhicule de transport de marchandises.

Un membre estime qu'au fond l'eurovignette constitue une deuxième taxe de circulation pour tous les véhicules de plus de 12 tonnes de M.M.A. en Belgique. Elle touche toutes les entreprises nationales. Le membre souhaite connaître l'estimation de l'effet budgétaire de cette mesure.

Le ministre réplique que le montant brut du produit des eurovignettes est estimé à 4,3 milliards. Le calcul est basé sur un nombre de 58 000 camions et 39 000 tracteurs qui dépassent les 12 tonnes de M.M.A. L'administration a fait une scission entre les véhicules jusqu'à trois essieux qui sont redevables de 30 000 francs et ceux à quatre essieux ou plus qui sont redevables quant à eux de 50 000 francs. Du montant brut de 4,3 milliards de francs, il importe de soustraire toutes les exceptions.

En plus, comme l'eurovignette est une charge professionnelle fiscalement déductible, le produit sera imputé de l'incidence de l'impôt des sociétés ou autres.

La question de savoir quelle eurovignette doit être appliquée aux tracteurs roulant sans semi-remorque, la vignette applicable aux véhicules comportant jusqu'à trois essieux ou celle applicable aux véhicules à quatre essieux ou plus, est une question théorique, puisque les tracteurs ne sont jamais exclusivement utilisés sans leur remorque. Dans la pratique, il s'agira généralement de l'eurovignette la plus chère.

Un membre ayant demandé si le camion du petit entrepreneur utilisé pour le transport de matériaux de construction est également soumis à l'eurovignette, le ministre répond par l'affirmative, puisque le transport de matériaux de construction ne constitue pas une activité occasionnelle pour cet entrepreneur.

Le ministre répond que le caractère occasionnel d'un déplacement sur la voie publique est une question de faits que l'Administration appréciera en tenant compte du nombre et de l'absence de régularité des déplacements.

Le ministre renvoie, à cet égard, à l'article 90 C.I.R. 1992, qui traite des revenus divers et où les termes « occasionnel et fortuit » — employés il est vrai dans un autre contexte — ne sont pas davantage définis. Cet article est libellé comme suit:

« Les revenus divers sont :

« 1° sans préjudice des dispositions du 8° et du 9°, les bénéfices ou profits, quelle que soit leur qualifica-

toevallig, buiten het uitoefenen van een beroeps werkzaamheid, voortkomen uit enige prestatie, verrichting of speculatie of uit diensten bewezen aan derden, daaronder niet begrepen normale verrichtingen van beheer van een privé-vermogen bestaande uit onroerende goederen, portefeuillewaarden en roerende voorwerpen. »

Een lid is van oordeel dat dit voorbeeld niet ter zake doende is. Het woord « occasioneel » kan in het voorliggende wetsontwerp diverse betekenissen hebben en het bewijs van het occasioneel karakter is veel moeilijker te leveren. Daarenboven onderstreept het lid dat het probleem zich niet beperkt tot de notie « occasioneel », doch verder strekt. Indien deze bespreking alleen de loutere goedkeuring van het verdrag beoogt, zonder dat eventuele wijzigingen kunnen aangebracht worden, heeft deze discussie geen zin.

Spreker onderstreept het grote verschil tussen de memorie van toelichting bij het ontwerp, dat de problematiek van de concurrentievoorwaarden tussen de vervoersondernemingen bespreekt en het effect van het wetsontwerp, namelijk wie uiteindelijk het eurovignet moet betalen.

Ook dit lid meent dat de term « af en toe » in de Nederlandse tekst een pure tijdsbepaling is en in feite niet hetzelfde betekent als de term « occasioneel », zoals gebruikt in artikel 90 W.I.B. 1992.

Een lid sluit zich hierbij aan. De discussie draait in feite om de vraag of de term « occasioneel » louter als een tijdsbepaling moet beschouwd worden of wordt met « occasioneel » verwezen naar een complementaire activiteit, namelijk als een onderdeel van een hoofdactiviteit van de betrokkene? De tekst bevat een impliciete verwijzing: aangezien er wordt verwezen naar de « natuurlijke of rechtspersonen die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben... ».

Diverse commissieleden zijn op basis van artikel 5, 2°, van oordeel dat, bijvoorbeeld, de aannemer van bouwwerken voor vrijstelling in aanmerking komt, vermits hij het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit heeft.

De minister stipt aan dat de terminologie is overgenomen uit de richtlijn 93/89/E.E.G. De interpretatie van Europese richtlijnen behoort tot de bevoegdheid van het Hof van Justitie. In dit wetsontwerp moet een vervoerder niet gezien worden als een vervoersmaatschappij maar wel als diegene die goederen vervoert met een vrachtwagen. De voertuigen gebruikt voor het vervoer voor eigen rekening behoren niet tot de vrijgestelde categorie. De heffing wordt in principe op alle voertuigen toegepast.

tion, qui résultent, même occasionnellement ou fortuitement, de prestations, opérations ou spéculations quelconques ou de services rendus à des tiers, en dehors de l'exercice d'une activité professionnelle, à l'exclusion des opérations de gestion normale d'un patrimoine privé consistant en biens immobiliers, valeurs de portefeuille et objets mobiliers. »

Un commissaire estime que cet exemple n'est pas pertinent. Le mot « occasionnellement » peut avoir diverses significations dans le projet de loi en discussion et la preuve du caractère occasionnel est beaucoup plus difficile à produire. L'intervenant souligne, en outre, que le problème ne se limite pas à la notion « occasionnel », mais qu'il a une portée plus large. Si cette discussion vise uniquement l'approbation pure et simple du traité, sans que d'éventuelles modifications puissent être apportées, cette discussion n'a aucun sens.

Il souligne la grande différence qu'il y a entre l'exposé des motifs du projet, qui traite du problème des conditions de compétitivité entre les entreprises de transport, et le résultat concret du projet de loi, qui déterminera qui, en définitive, doit payer l'eurovignette.

Ce membre estime également que les termes « af en toe » dans le texte néerlandais constituent une indication de temps pure et simple et ne sont pas, en fait, synonymes du terme « occasioneel » utilisé à l'article 90 C.I.R. 1992.

Un commissaire abonde dans le même sens. En fait, la discussion tourne autour de la question de savoir si le terme « occasionnellement » doit être considéré uniquement comme une indication de temps ou s'il renvoie à une activité complémentaire, c'est-à-dire constituant une partie d'une activité principale de l'intéressé. Le texte comprend une référence implicite, étant donné qu'on renvoie aux « personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises ... ».

Plusieurs commissaires sont d'avis, sur la base de l'article 5, 2°, que l'entrepreneur de travaux de construction, par exemple, est susceptible d'obtenir une exemption, puisqu'il n'effectue pas le transport de marchandises à titre d'activité principale.

Le ministre note que la terminologie est empruntée à la directive 93/89/C.E.E. L'interprétation des directives européennes relève de la compétence de la Cour de Justice. Dans le cadre du projet de loi en discussion, le transporteur doit être considéré non comme une société de transport, mais comme celui qui transporte des marchandises dans un camion. Les véhicules qu'il utilise pour le transport pour son propre compte n'appartiennent pas à la catégorie exemptée. La perception est appliquée, en principe, à tous les véhicules.

Het lid repliceert dat in dat geval de memorie van toelichting niet uitsluitend de problematiek van de vervoersondernemingen en de concurrentie tussen het goederenvervoer over de weg, per spoor en over zee moet behandelen.

Een lid is van oordeel dat de verwarring reeds ontstaan is bij het lezen van de richtlijn, die ook niet duidelijk is. De richtlijn vangt immers aan met de woorden: «... overwegende dat de opheffing van concurrentievervalsingen tussen de vervoersondernemingen van de Lid-Staten...», terwijl uiteindelijk alle motorvoertuigen waarvan het maximum toegestaan totaalgewicht ten minste 12 ton bedraagt en bestemd voor het goederenvervoer over de weg worden getaxeerd en niet de vervoersondernemingen zelf.

De minister verwijst naar het verschil tussen ondernemingen voor het vervoer over de weg en vervoersondernemingen. Meer details vindt men in de bijzondere toelichtingen.

Een lid wijst erop dat het begrip «af en toe» niet afkomstig is uit het Belgisch fiscaal recht, maar wel uit een richtlijn. Bijgevolg dient men de voorbereiding van de richtlijn te onderzoeken om te weten wat dit begrip dekt.

De minister verklaart dat er geen voorbereidende stukken van de richtlijn bestaan.

Artikel 5 wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Artikel 6

Een commissielid acht de draagwijdte van het tweede lid te verregaand. Een ander lid verwijst in dit verband ook naar de brieven die de vakbonden van de vrachtwagenbestuurders aan de minister hebben gericht. De chauffeurs kunnen onmogelijk de geldsommen bij zich houden die nodig zijn voor het betalen van het eurovignet en de bijkomende boetes.

De minister meent dat vanuit het oogpunt van de controle een dergelijke strenge regel evenwel onvermijdelijk is teneinde allerlei misbruiken te vermijden. Indien de bestuurder niet betaalt, zal de vrachtwagen in beslag worden genomen. Dit zal de eigenaar van het voertuig wel tot betaling aanzetten. Ten slotte kan de administratie niet het onderscheid beginnen maken tussen zelfstandige chauffeurs enerzijds en chauffeurs in dienstverband anderzijds. Voor de geleaste vrachtwagens geldt dezelfde procedure.

De Commissie beslist in de laatste zin van de Nederlandse tekst het woord «beroep» door het woord «verhaal» te vervangen.

Artikel 6 wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen, bij 1 onthouding.

Le préopinant réplique que dans ce cas, l'exposé des motifs ne doit pas traiter exclusivement du problème des entreprises de transport et de la concurrence entre le transport de marchandises par la route, par voie ferrée et par mer.

Un membre estime que la confusion existait déjà au niveau de la directive, qui n'est pas claire non plus. En effet, la directive débute par les mots «considérant que l'élimination des distorsions de concurrence entre les entreprises de transport des Etats membres ...», alors que ce sont en fin de compte les véhicules à moteur dont la masse maximale autorisée s'élève à 12 tonnes au moins et qui sont destinés exclusivement au transport de marchandises par route qui sont taxés, et non les entreprises de transport elles-mêmes.

Le ministre se réfère à la différence entre les sociétés de transport routier et les sociétés de transport. Les exposés particuliers contiennent les précisions.

Un membre souligne que la notion «occasionnelle» n'a pas été tirée du droit fiscal belge mais bien de la directive. Par conséquent, la signification de «occasionnel» peut être tirée des travaux préparatoires de la directive.

Selon le ministre, il n'existe pas de documents préparatoires de la directive.

L'article 5 est adopté par 11 voix contre 2 et 2 abstentions.

Article 6

Un commissaire estime que le second alinéa a une portée trop étendue. Un autre membre renvoie également, à cet égard, aux lettres que les syndicats des camionneurs ont adressées au ministre. Il est impossible, pour les chauffeurs, de garder sur eux les sommes d'argent nécessaire pour le paiement de l'eurovignette et les amendes qui s'y ajoutent.

Le ministre estime que, sous l'angle du contrôle, une règle aussi sévère est néanmoins inévitable, si l'on veut prévenir divers abus. Si le conducteur ne paie pas, le camion sera confisqué. Cette sanction incitera le conducteur du véhicule à payer. Enfin, l'administration ne peut pas faire la distinction entre, d'une part, les chauffeurs indépendants et, d'autre part, les chauffeurs liés par un contrat de travail. La même procédure s'applique aux camions acquis en leasing.

La commission décide de remplacer, dans la dernière phrase du texte néerlandais, le mot «beroep» par le mot «verhaal».

L'article 6 est adopté par 12 voix contre 2 et 1 abstention.

Artikel 7

Een lid vraagt zich af of de overgangperiodes voorzien voor de in Griekenland, Ierland of Portugal geregistreerde voertuigen geen risico voor uitvlagging vanwege de grote Belgische transporteurs naar deze landen met zich zal brengen.

De minister meent dat het risico op delokalisatie zeer klein is aangezien het eurovignet slechts 0,5 à 1 pct. bedraagt van de kostprijs per vrachtwagen voor een vervoermaatschappij.

De minister voegt eraan toe dat alle ondernemingen met een zetel in België, hun voertuigen in België moeten laten inschrijven.

Een spreker vraagt hoe het eurovignet voor een dag werkt.

De minister verwijst naar artikel 7 van het Verdrag tussen de vijf Staten, dat elk tijdvak van een dag, een week, een maand of een jaar berekend wordt volgens kalenderdagen. Het zijn dus dagen die ingaan om 0 uur en eindigen om 24 uur.

Artikel 7 wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

Artikel 8

Een lid herinnert eraan dat de minister meegedeeld had een amendement in te dienen met betrekking tot de drie jaar van de uitvoering van de wet.

De minister deelt mee dat dit amendement volgens een overeenkomst tussen de Regering en de Gewesten de draagwijdte van deze wet gedurende drie jaar zou beperken. Het amendement zal worden ingediend via de invoering van een artikel 18 (nieuw).

Wat de halfjaarlijkse betaling betreft, wijst de minister erop dat er bij de besprekingen met de sector van de vervoersondernemers over de weg, een akkoord tot stand zou kunnen komen en dat men die halfjaarlijkse betaling in aanmerking zou kunnen nemen. De minister wijst er evenwel op dat hij die versoepeling aan de sector maar kan toestaan indien zijn collega van Financiën het daarmee eens is.

Artikel 8 wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

Artikel 9

De minister vraagt hier volgende tekstwijzigingen aan te brengen:

In het tweede lid van de Franse tekst zou men de woorden « ou au service » moeten invoegen tussen de woorden « au receveur », en het woord « compétent ».

In het derde lid van de Nederlandse tekst moet het woord « vastgelegd » worden vervangen door het woord « vastgesteld ».

Article 7

Un membre se demande si les périodes transitoires prévues pour les véhicules immatriculés en Grèce, en Irlande et au Portugal, ne risquent pas d'entraîner un exode des transporteurs belges vers ces pays.

Le ministre estime que le risque d'une délocalisation est minime, étant donné que l'eurovignette ne représente pour une société de transport que de 0,5 à 1 p.c. du prix de revient par camion.

Le ministre ajoute que toutes les sociétés qui ont leur siège en Belgique doivent obligatoirement immatriculer leurs véhicules en Belgique.

Un intervenant demande de préciser le fonctionnement de l'eurovignette journalière.

Le ministre se réfère à l'article 7 de l'Accord des cinq pays, qui précise en substance que chaque période jour, semaine, mois ou année, se calcule sur base de jours calendriers, c'est-à-dire de jours commençant à 0 heure et se terminant à 24 heures.

L'article 7 est adopté par 12 voix contre 2.

Article 8

Un commissaire rappelle que le ministre avait annoncé un amendement sur les trois années d'application de la loi.

Le ministre précise que cet amendement viserait à limiter, sur la base de l'accord que le Gouvernement a conclu avec les Régions, la portée de cette loi pour une période de trois ans. L'amendement sera déposé en introduisant un article 18 (nouveau).

En ce qui concerne la question de la semestrialisation, le ministre souligne que si, dans le cadre des négociations avec le secteur des transporteurs routiers, un accord pouvait intervenir, cette semestrialisation pourrait être prise en considération. Toutefois, il faut l'accord du ministre des Finances pour permettre au ministre d'offrir cette souplesse au secteur du transport routier.

L'article 8 est adopté par 12 voix contre 2.

Article 9

Le ministre demande d'apporter les modifications de texte suivantes:

Dans le deuxième alinéa du texte français, l'on devrait ajouter les mots « ou au service » entre les mots « au receveur » et le mot « compétent ».

Au troisième alinéa du texte néerlandais, il importe de remplacer le mot « vastgelegd » par le mot « vastgesteld ».

De vervoersondernemer wordt geacht de belasting te betalen vanaf 2 januari 1995. Aangezien er lijsten zullen liggen in het ontvangkantoor, behoort de belastingplichtige daarover te kunnen beschikken om te weten voor welk voertuig hij de belasting verschuldigd is.

Artikel 9 wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

Artikel 10

Dit artikel wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

Artikel 11

De minister wijst erop dat een ramp een buitengewone natuurlijke gebeurtenis is, die los staat van de wil van de belastingplichtige.

Een lid vraagt of een diefstal dan als « ramp » kan worden gekwalificeerd.

De minister antwoordt dat diefstal geen natuurlijke gebeurtenis is. Een ongeval of een brand zijn daarentegen wel rampen.

Een lid wijst erop dat als het vignet van een vervoerder gestolen wordt, hij in feite 250 000 frank verliest. Ook in geval van diefstal zou het eurovignet kosteloos moeten worden vervangen.

De minister wijst erop dat het ontwerp van wet alleen dan in de vervanging van het eurovignet voorziet wanneer het ten gevolge van een ramp werd vernield indien daarvan het bewijs wordt geleverd, of wanneer het wordt teruggegeven, indien de identificatie mogelijk blijft. De beroepsverenigingen hebben de wens uitgesproken dat het eurovignet wordt vervangen bij diefstal, doch dat men op dat voorstel niet is kunnen ingaan om de volgende redenen:

a) het enige identificatiemiddel op het eurovignet is het identificatienummer van het voertuig (het kenteken — art. 9 van het Verdrag) in tegenstelling tot het attest van betaling van de verkeersbelasting waarop andere informatie ter identificatie voorkomt (merk en soort van voertuig, aard van het voertuig, brandstof, tarra in kg, ...);

b) indien men toestond dat het eurovignet bij diefstal vervangen werd, zou er veel meer bedrog gepleegd worden omdat er maar één soort van informatie ter identificatie opstaat.

Voorbeeld: het gebruik van een kopie van het vignet met een kopie van de plaat.

Een lid wijst erop dat dit een zwakke redenering is. In elk geval bestaat er een betalingsbewijs. Indien iemand een aangifte van diefstal moet doen moet hij

A partir du 2 janvier 1995, le transporteur est censé payer la taxe. Comme il y aura des listes au bureau de recettes, il est important que le redevable puisse en disposer pour savoir pour quel véhicule il doit payer.

L'article 9 est adopté par 12 voix contre 2.

Article 10

Cet article est adopté par 10 voix contre 2.

Article 11

Le ministre précise qu'un sinistre est un événement naturel extraordinaire indépendant de la volonté du redevable.

Un commissaire demande si un vol peut être qualifié de « sinistre ».

Le ministre répond qu'un vol n'est pas un événement naturel. Un accident ou un incendie, par contre, sont à considérer comme des sinistres.

Un commissaire signale que si une vignette est dérobée à un transporteur, celui-ci perd, en fait, 250 000 francs. En cas de vol aussi, la vignette devrait être remplacée gratuitement.

Le ministre souligne que le projet de loi ne prévoit le remplacement de l'eurovignette qu'en cas de destruction par sinistre si la preuve est apportée, ou en cas de restitution si l'identification reste possible. Les organisations professionnelles souhaiteraient que l'eurovignette soit remplacée en cas de vol, mais que cette proposition ne peut être suivie pour les raisons suivantes:

a) le seul élément d'identification présent sur l'eurovignette est le numéro d'identification du véhicule (numéro d'immatriculation — article 9 de l'Accord), et ce contrairement au macaron de la taxe de circulation (marque et type du véhicule, genre du véhicule, carburant, tare en kg,...);

b) si le remplacement de l'eurovignette en cas de vol était autorisé, de nombreuses fraudes se développeraient vu l'élément unique d'identification.

Exemple: utilisation d'un duplicata de vignette avec un duplicata de plaque.

Un membre souligne que c'est là un raisonnement un peu faible. Il existe en tout cas un récépissé. Si une personne doit faire une déclaration de vol, elle doit

toch kunnen bewijzen dat hij betaald heeft, zo niet wordt iemand gesanctioneerd voor iets waar hij helemaal geen schuld aan heeft.

De minister onderstreept dat er op het standaardformulier van het eurovignet te weinig identificatiegegevens staan. Er staat slechts één enkel identificatiegegeven op — in tegenstelling tot het betalingsbewijs van de verkeersbelasting, waar een hele reeks criteria op het document zijn vermeld die beletten dat het voor andere voertuigen wordt gebruikt. Op het eurovignet staat alleen de nummerplaat vermeld, zodat het volstaat om de nummerplaat na te maken om een gestolen eurovignet te kunnen gebruiken. Om die reden kan de vervanging van het eurovignet bij diefstal niet worden toegestaan.

De administraties van de groep van vijf landen denken er echter wel aan om het aantal identificatiegegevens op het eurovignet te verhogen teneinde de vervanging in geval van diefstal toelaatbaar te maken. Daartoe moeten de vijf landen echter wel hun toelating geven.

De minister heeft evenwel begrip voor de bedenkingen van de leden in geval van diefstal. Om administratieve redenen zou de getroffen vervoerder de taks opnieuw moeten betalen. De minister stelt voor dat op korte termijn zijn kabinet ervoor zal ijveren om op het eurovignet van 1996 meer gegevens op te nemen zodat fraude in geval van diefstal kan worden voorkomen.

Een lid wijst erop dat dit erop neer komt dat bij diefstal in de loop van 1995 niet de dief maar wel het slachtoffer zal worden bestraft. Op juridisch vlak is dit zeer aanvechtbaar en er is geen enkele administratieve reden die kan worden ingeroepen om deze onbillijkheid te rechtvaardigen, zelfs niet voor een beperkte periode van een jaar. Op moreel vlak is dit onaanvaardbaar: elke persoon die kan bewijzen dat hij betaald heeft, is wettelijk in orde, het is dan aan de administratie om deze situatie recht te trekken.

Een ander lid wijst erop dat het eurovignet dus 250 000 frank waard is. De vervoerder die bestolen wordt, lijdt een zuiver verlies, heeft juridisch geen enkel verweermiddel en zal de dief dus zelfs moeten betalen om zijn eurovignet terug te krijgen. Men ziet onmiddellijk tot welke situaties dit aanleiding kan geven.

Bovendien moet in geval van vernietiging de belastingsschuldige het onweerlegbaar bewijs van de vernietiging leveren. Het lid vraagt de minister hoe dat moet gebeuren.

De minister antwoordt dat het bewijs kan geleverd worden via alle middelen, behalve via de eed.

In verband met het probleem van een gestolen vignet verbindt de minister zich ertoe de mogelijkheid te onderzoeken om in het volgende eurovignet gegevens te laten opnemen waardoor fraude wordt uitgesloten.

pouvoir prouver qu'elle a payé; sinon, on sanctionne quelqu'un pour une chose dont il n'est absolument pas responsable.

Le ministre fait remarquer que le formulaire type de l'eurovignette comporte trop peu de données d'identification. Une seule donnée d'identification y figure — contrairement au récépissé de la taxe de circulation qui mentionne toute une série de critères empêchant qu'il soit utilisé pour d'autres véhicules. Seul le numéro de la plaque minéralogique est mentionné sur l'eurovignette, si bien qu'il suffit de falsifier ce numéro pour pouvoir utiliser une eurovignette volée. C'est pour cette raison que le remplacement de l'eurovignette ne peut pas être autorisé en cas de vol.

Les administrations du groupe de cinq pays envisagent toutefois d'augmenter le nombre des données d'identification figurant sur l'eurovignette, afin de pouvoir en accorder le remplacement en cas de vol. Les cinq pays doivent cependant en donner l'autorisation.

Le ministre comprend néanmoins les objections des membres en cas de vol. Pour des raisons administratives, le transporteur volé devrait à nouveau payer la taxe. Le ministre fait la proposition qu'à court terme, son cabinet s'efforcera de faire en sorte que l'eurovignette de 1996 comporte un plus grand nombre de données, de manière à éviter des fraudes en cas de vol.

Un commissaire signale que cela revient à pénaliser, en cas de vol dans le courant de l'année 1995, non pas le voleur, mais la victime. Sur le plan juridique, ce procédé est très contestable, et il n'existe aucune raison administrative qui puisse être invoquée pour justifier cette iniquité, même pour une période limitée d'un an. Moralement, c'est inacceptable: toute personne pouvant prouver qu'elle a payé est légalement en règle et il incombe à l'administration de rectifier cette situation.

Un autre membre signale que l'eurovignette vaut donc 250 000 francs. Le transporteur qui est victime d'un vol subit une perte sèche, ne dispose d'aucun moyen de défense sur le plan juridique et devra donc même payer le voleur pour récupérer son eurovignette. On voit immédiatement à quelle situation cela peut mener.

En outre, en cas de destruction, le redevable doit fournir la preuve irréfutable de la destruction. L'intervenant demande au ministre comment il faudra procéder.

Le ministre répond que la preuve peut être apportée par toutes voies de droit, sauf le serment.

En ce qui concerne le problème d'une vignette volée, le ministre s'engage à examiner la possibilité d'insérer dans la prochaine eurovignette des éléments permettant d'exclure les possibilités de fraude.

Artikel 11 wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen, bij 1 onthouding.

Artikel 12

Dit artikel wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

Artikel 13

Een lid wijst op het feit dat het niet gebruikelijk is dat de administratieve boete viermaal het ontdoken bedrag bedraagt; normaal bedraagt de administratieve boete slechts het dubbele. Waarom wordt van deze gewoonte afgeweken?

De minister antwoordt dat het de bedoeling is om buitenlandse vervoerders ervan te weerhouden het eurovignet niet te betalen door een hoge administratieve boete op te leggen. Dat is de reden voor deze ongebruikelijk hoge boete.

Het lid meent dat het niet goed is om van de gebruikelijke boetes af te wijken, vooral omdat er andere dwangmiddelen mogelijk zijn zoals de immobilisatie van het voertuig.

De minister wijst erop dat wanneer er sprake is van het verviervoudigen van het ontdoken bedrag, dit niet noodzakelijk betrekking heeft op het jaarbedrag.

Een buitenlands voertuig dat door België rijdt, zal een dagvignet moeten betalen. In dat geval bedraagt de boete bij overtreding theoretisch 6 ecu vermenigvuldigd met 4, wat neerkomt op 24 ecu. Aangezien dit bedrag lager is dan het voorziene minimum van 250 ecu, zal dit laatste bedrag als boete moeten worden betaald.

Een lid merkt op dat dit dan resulteert in een soort omgekeerde discriminatie, want de Belgische vervoerder zal altijd 1 miljoen frank moeten betalen als boete.

De minister dient een amendement in dat ertoe strekt in artikel 13 het woord «viermaal» te vervangen door het woord «driemaal».

Het amendement wordt aangenomen met 13 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Artikel 13, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 14 tegen 2 stemmen.

Artikel 14

Een lid vraagt zich af hoe een kleine vervoerder binnen een tijdsspanne van 96 uur de som van 250 000 frank kan voorleggen om zijn voertuig vrij te krijgen. De minister moet zich realiseren dat de wet ook in de praktijk moet kunnen worden toegepast. Bovendien staat wat hier als sanctie bepaald wordt, niet in verhouding tot de begane fout.

L'article 11 est adopté par 12 voix contre 2 et 1 abstention.

Article 12

L'article est adopté par 11 voix contre 2.

Article 13

Un commissaire souligne qu'il n'est pas d'usage que l'amende administrative soit égale au quadruple du montant éludé; normalement, elle n'est égale qu'au double. Pourquoi déroge-t-on à cet usage?

Le ministre répond que l'objectif en imposant une amende administrative élevée est de dissuader les transporteurs étrangers de ne pas payer l'eurovignette. C'est la raison de cette amende anormalement élevée.

Le commissaire estime qu'il n'est pas bon de déroger aux amendes usuelles, d'autant plus que d'autres moyens de coercition sont possibles, tels que l'immobilisation du véhicule.

Le ministre souligne que lorsqu'il est question de quadrupler le montant fraudé, cela ne porte pas nécessairement sur le montant annuel.

Un véhicule étranger qui traverse la Belgique devra payer une vignette journalière. Dans ce cas, l'amende en cas d'infraction s'élève théoriquement à 6 écus multipliés par 4, ce qui revient à 24 écus. Comme ce montant est inférieur au minimum prévu de 250 écus, c'est ce dernier montant qui devra être payé à titre d'amende.

Un commissaire fait observer que cela aboutit en quelque sorte à une discrimination inversée, car le transporteur belge devra toujours payer une amende d'un million de francs.

Le ministre dépose un amendement visant à remplacer, à l'article 13, le mot «quadruple» par le mot «triple».

L'amendement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

L'article 13 amendé est adopté par 14 voix contre 2.

Article 14

Un membre se demande comment un petit transporteur pourra remettre, en l'espace de 36 heures, la somme de 250 000 francs pour récupérer son véhicule. Le ministre doit se rendre compte que la loi doit également être appliquée dans la pratique. En outre, la sanction prévue en l'espèce est disproportionnée par rapport à la fraude commise.

Een lid vraagt of het woord «aangehaald» in paragraaf 2 wel correct Nederlands is.

Een ander commissielid bevestigt dat dit de gebruikelijke term is bij de administratie der Douane en Accijnzen.

In paragraaf 3 luidt de Franse tekst «le tribunal condamne», terwijl het Nederlands luidt «verwijst naar de rechtbank tot betaling». In de Nederlandse tekst moet er staan «veroordeelt de rechtbank» wil hij overeenstemmen met de Franse tekst.

Een lid vraagt wat er gebeurt als wordt nagelaten binnen de twee dagen een bericht van inbeslagneming te verzenden.

De minister antwoordt dat als het bericht van inbeslagneming niet wordt verzonden, het voertuig niet langer in beslag kan worden gehouden. Zo niet dreigt er een totale willekeur van de administratie.

Een ander lid vraagt of het niet volstaat te verwijzen naar de gewone procedure van inbeslagneming om te vermijden dat er een specifieke beslagprocedure ontstaat voor het eurovignet. Een lid treedt dit voorstel bij.

Een volgende spreker vraagt of de voorziene sancties overeenstemmen met de sancties voorzien bij niet-betaling van de jaarlijkse verkeersbelasting of bij niet-verzekering ofwel of een volledig nieuwe serie van sancties wordt voorzien. Een zekere coherentie lijkt hem aangewezen aangezien we hier in een bevoegdheid zitten van het ministerie van Financiën. Zo niet dreigen er verschillende sancties te ontstaan voor vergelijkbare inbreuken.

Een lid wijst erop dat dit artikel enkel van toepassing is op buitenlandse voertuigen.

De minister antwoordt dat de teksten worden voorbereid door de bevoegde administratie — de douanediens ten. Bij hun werk houden zij rekening met de geldende gebruiken en met de opmerkingen van de Raad van State.

Voor de toepassing van deze artikelen zijn de algemene bepalingen en verordeningen inzake douane en accijnzen betreffende de aanhaling, de inbeslagneming en de verkoop, het opstellen en het viseren van de processen-verbaal, het afgeven van het afschrift ervan, de bewijskracht van die akten en de wijze van vervolging van toepassing. Het is dus wel degelijk de bestaande procedure die van toepassing is.

Een lid merkt op dat ingevolge artikel 10 het certificaat zich aan boord van het voertuig moet bevinden en dat een overtreding van deze bepaling wordt gelijkgesteld met niet-betaling.

Un membre demande si le mot «aangehaald», au paragraphe 2 du texte néerlandais, est correct.

Un autre commissaire confirme que c'est là le terme usuel au sein de l'administration des Douanes et Accises.

Au paragraphe 3, le texte français utilise les mots «le tribunal condamne», alors qu'en néerlandais, on peut lire «verwijst de rechtbank tot betaling». Le texte néerlandais devrait utiliser les mots «veroordeelt de rechtbank» pour être conforme au texte français.

Un commissaire demande ce qu'il arrive lorsqu'on omet d'envoyer un avis de saisie dans les deux jours.

Le ministre répond que si l'avis de saisie n'est pas envoyé, le véhicule ne peut plus être saisi. Dans le cas contraire, on s'exposerait à un acte tout à fait arbitraire de l'administration.

Un autre membre demande s'il ne suffit pas de renvoyer à la procédure ordinaire de saisie, afin d'éviter l'apparition d'une procédure de saisie spécifique à l'eurovignette. Un membre se rallie à cette proposition.

L'intervenant suivant demande si les sanctions prévues correspondent aux sanctions qui frappent le non-paiement de la taxe de circulation ou l'absence d'assurance ou si l'on prévoit une toute nouvelle série de sanctions. Une certaine cohérence lui semblerait indiquée, étant donné que nous nous trouvons dans le domaine des compétences du ministère des Finances. Sinon, on risque de voir apparaître des sanctions différentes pour des infractions comparables.

Un commissaire souligne que cet article n'est applicable qu'aux véhicules étrangers.

Le ministre répond que les textes sont préparés par l'administration compétente — les services des douanes. Ils travaillent en fonction des us et coutumes en vigueur et en tenant compte des remarques du Conseil d'Etat.

Pour l'application des présents articles, les dispositions de la loi et des règlements sur les douanes et accises relatives à la rétention, la saisie et la vente, la rédaction et le visa des procès-verbaux, la remise de copies de ceux-ci, la foi due à ces actes et le mode de poursuites sont d'application. C'est donc bien la procédure qui existe déjà qui est applicable.

Un membre fait observer qu'aux termes de l'article 10, l'attestation doit être en permanence à bord du véhicule et que toute infraction à cette disposition est assimilée à un non-paiement de l'eurovignette.

Als de niet-betaling wordt vastgesteld (art. 14), kan de eigenaar het bewijs vragen dat er wel degelijk betaald werd. Kan in de praktijk dan nog de niet-betaling worden vastgesteld?

De minister vraagt wat de verbaliserende agenten nog anders kunnen doen dan besluiten dat er niet betaald is als het eurovignet niet aan boord van het voertuig is.

Dit artikel wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

Artikelen 15 en 16

Deze artikelen worden aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

Artikel 17

De senatoren Evers en van Weddingen dienen een amendement in dat ertoe strekt in dit artikel de woorden « 1 januari 1995 » te vervangen door de woorden « 1 juli 1995. »

Het amendement wordt verantwoord als volgt:

De betrokkenen moeten de nodige tijd krijgen om zich aan te passen aan de wet.

De bekendmaking ervan kan pas geschieden enkele dagen vóór het einde van het jaar.

Om discriminatie te voorkomen is het nuttig dat men weet dat een land dat partij is bij het verdrag, de datum van de inwerkingtreding heeft verschoven naar 1 juli 1995.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen, bij 1 onthouding.

Het artikel wordt aangenomen met 13 tegen 2 stemmen.

Artikel 18 (nieuw)

De minister dient een amendement in dat ertoe strekt:

« Een artikel 18 (nieuw) in te voegen luidende:

« Artikel 18 (nieuw). — De artikelen 2 tot 15 van deze wet zijn van toepassing tijdens een periode die eindigt op 31 december 1997. »

Verantwoording

a) De wijziging heeft de weergave van de beslissing van het Overlegcomité federale Regering/Gemeenschaps- en Gewestregeringen van 22 novem-

Si l'absence de paiement est constatée (article 14), le propriétaire peut demander la preuve que le paiement a bien eu lieu. L'absence de paiement peut-elle alors encore être constatée dans la pratique?

S'il n'y a pas d'eurovignette à bord du véhicule, le ministre demande ce que les agents verbalisants peuvent faire d'autre que de conclure à l'absence de paiement.

L'article est adopté par 12 voix contre 2.

Articles 15 et 16

Ces articles sont adoptés par 12 voix contre 2.

Article 17

Les sénateurs Evers et van Weddingen déposent un amendement visant à remplacer la date d'entrée en vigueur du 1^{er} janvier 1995 par la date du 1^{er} juillet 1995.

La justification de cet amendement est libellée comme suit:

Il faut permettre aux assujettis le temps nécessaire pour se mettre en concordance avec la loi.

La publication ne sera possible que quelque jours avant la fin de l'année.

En plus, pour éviter toute discrimination, il faut savoir qu'un pays membre de l'accord a postposé l'entrée en vigueur au 1^{er} juillet 1995.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 2 et 1 abstention.

L'article est adopté par 13 voix contre 2.

Article 18 (nouveau)

Le ministre dépose un amendement, libellé comme suit:

« Insérer un article 18 (nouveau), libellé comme suit:

« Article 18 (nouveau). — Les articles 2 à 15 de la présente loi s'appliquent pour une période se clôturant le 31 décembre 1997. »

Justification

a) La modification a pour but de traduire la décision du Comité de concertation Gouvernement fédéral/Gouvernements communautaires et régionaux du

ber 1994 tot doel, namelijk dat het door de federale Regering ingediende ontwerp door het Parlement kan worden goedgekeurd vóór 1 januari 1995 maar dat de duur ervan beperkt is tot 31 december 1997, d.w.z. drie kalenderjaren.

De wijziging is conform artikel 17 van het Verdrag betreffende het gemeenschappelijk stelsel dat op 9 februari 1994 werd ondertekend tussen de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden. Dit artikel 17 bepaalt immers de mogelijkheid voor één der verdragsluitende partijen om, vanaf 1 januari 1998, de heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht te beëindigen, mits een opzegging van negen maanden d.w.z. uiterlijk op 31 maart 1997 schriftelijk ter kennis te brengen.

Er wordt dus niet verwezen naar artikel 18 van het Verdrag dat in een unilaterale opzegging voorziet, noch naar het begrip «afzien van heffing» dat eveneens in artikel 17 van het Verdrag is opgenomen.

b) Deze wijziging heeft tot gevolg dat sommige Belgische eurovignetschuldigen van wie het voertuig in de loop van het jaar ná 1 januari 1995 ingeschreven wordt (zie in dat verband artikel 8 van het ontwerp) in 1997 een jaarlijks eurovignet zullen moeten betalen, waarvan de geldigheidsduur een gedeelte van het jaar 1998 zal bestrijken.

Artikel 12 van het huidig ontwerp staat een terugbetaling toe ten belope van de nog niet aangevangen maanden van het belastbare tijdperk (in deze veronderstelling de niet aangevangen maanden in 1988).

Een lid vraagt of de periode van drie jaar voor overleg tussen de federale Regering en de Regering van de gewesten en de gemeenschappen, niet te lang uitvalt. Hoe langer de termijn is, hoe minder gewesten geneigd zullen zijn tot een akkoord te komen. In het verleden hebben wij reeds vaak kunnen vaststellen dat men geen voortgang boekt tot wanneer een termijn verstrijkt.

Een lid wenst te weten of dit conform het Verdrag is dat de toepassing van het verdrag tot drie jaar kan beperkt worden.

Een lid peilt naar de juiste inhoud van de beslissing van het Overlegcomité.

De minister deelt mee dat de conformiteit met het Verdrag geen probleem vormt.

De periode van drie jaar werd bepaald om organisatorische redenen die verband houden met het beheer van het dossier door de administratie en volledig losstaat van de samenwerkingsovereenkomst waaraan men thans werkt.

22 novembre 1994, à savoir que le projet déposé par le Gouvernement fédéral peut être approuvé par le Parlement pour le 1^{er} janvier 1995 mais que sa durée est limitée au 31 décembre 1997, soit à trois années civiles.

La modification est conforme à l'article 17 de l'Accord relatif au système commun, accord signé 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. En effet, cet article 17 prévoit la possibilité de cessation, à partir du 1^{er} janvier 1998, de la perception du droit d'usage commun par une des parties contractantes, moyennant un préavis de neuf mois, c'est-à-dire à communiquer au plus tard le 31 mars 1997.

Il n'est donc pas fait référence à l'article 18 de l'Accord, prévoyant la dénonciation unilatérale de celui-ci ni à la notion de renonciation présente elle aussi dans l'article 17 de l'Accord.

b) Cette modification a pour conséquence que certains redevables belges de l'eurovignette, dont le véhicule est immatriculé en cours d'année après le 1^{er} janvier 1995 (voir à ce sujet l'article 8 du projet) devront payer en 1997 une eurovignette annuelle dont la durée de validité va couvrir une partie de l'année 1998.

L'article 12 du présent projet permet un remboursement à concurrence des mois complets non commencés de la période imposable (dans cette hypothèse, les mois non commencés de 1998).

Un membre se demande si la période de trois ans prévue pour la concertation Gouvernement fédéral/Gouvernements communautaires et régionaux n'est pas trop longue. Plus le délai est étendu, moins les Régions seront tentées de se mettre d'accord. Dans le passé, nous avons déjà constaté à plusieurs reprises que jusqu'à l'expiration d'un délai, on ne progresse pas.

Un membre aimerait savoir si la possibilité de limiter l'application de l'Accord à trois ans est bien conforme aux dispositions de celui-ci.

Un membre aimerait savoir ce que contenait exactement la décision du Comité de concertation.

Le ministre explique que la conformité au Traité ne pose pas de problème.

La période prévue de trois ans a été fixée pour des raisons organisationnelles propres à la gestion du dossier par l'Administration, indépendamment de l'accord de coopération qui s'élabore.

Wat de inhoud van de beslissing betreft, wijst de minister erop dat de Gewesten thans besprekingen voeren over een vignet voor voertuigen van minder dan 12 ton.

Toen het Overlegcomité tot een beslissing is gekomen, heeft de federale Regering erop gewezen dat, indien het akkoord gevolgen heeft voor het voorliggend ontwerp, er wijzigende regels vastgesteld zullen worden. Overeengekomen werd evenwel dat de regering de werking van het ontwerp tot drie jaar zou beperken.

Een lid stipt aan dat op die manier de Gewesten een retributie heffen waarin het Verdrag niet voorziet.

De minister verwijst naar de twee delen van de harmonisatiebepalingen: eerst het deel eurovignet dat thans wordt behandeld en vervolgens het deel over het schrappen van de geldende verminderingen van de verkeersbelasting voor een aantal soorten van voertuigen, waaraan de administratie thans werkt.

Voor hij een wetgevingsprocedure aanvat, wacht de minister op de besluiten van de onderhandelingen met de vervoersondernemers. Het tweede deel voorziet in een grens voor voertuigen van meer dan 3,5 ton. Aangezien de Gewesten de wens hebben uitgesproken de inkomsten van het eurovignet te innen, heeft het Overlegcomité federale regering/regeringen van de Gemeenschappen en de Gewesten op 22 november het volgende besloten:

1. Om het internationaal Verdrag van de vijf Europese landen die aan de invoering van het eurovignet deelnemen, tegen 1 januari eerstkomend in de Belgische wetgeving om te zetten, stemt het Overlegcomité ermee in dat het ontwerp van wet tot goedkeuring van het Verdrag « betreffende de heffing van een gebruiksrecht en de invoering van een eurovignet » snel bij het Parlement wordt ingediend, waarbij de wet voor een periode van drie jaar zal gelden.

2. De Federale Regering zal de besprekingen met de transportsector aanvatten in verband met de concurrentiepositie van de Belgische vervoerders.

3. Ondertussen zullen de Gewesten onderling besprekingen aanvatten om te onderzoeken op welke wijze zij zullen deelnemen in de opbrengst van het vignet en zij hun deel onder elkaar zullen verdelen.

4. De Federale Regering verbindt zich ertoe volledig mee te werken aan de totstandbrenging van het akkoord tussen de Gewesten zodra dit gesloten is.

Een lid vraagt zich af of dit akkoord inhoudt dat indien de drie Gewesten een akkoord sluiten over een verdeling van de opbrengst van het vignet, de federale Regering ook met die verdeling instemt.

Sur le contenu de la décision, le ministre souligne que les Régions discutent d'une vignette sur les véhicules de moins de 12 tonnes.

Au moment où le Comité de concertation a pris sa décision, le Gouvernement fédéral a indiqué que si l'accord avait une incidence sur le présent projet, des règles modificatives seraient prises. Toutefois, il a été convenu que le Gouvernement limiterait l'application du projet de loi à l'examen à trois ans.

Un membre souligne que les Régions perçoivent ainsi une rétribution qui n'est pas prévue dans l'Accord.

Le ministre se réfère aux deux volets dans l'ensemble des dispositions d'harmonisation: le volet « eurovignette » à l'examen et le volet de suppression des réductions actuelles accordées sur certains types de véhicules de la taxe de circulation, qui est en préparation à l'administration.

Afin d'entamer la procédure législative, le ministre attend les conclusions des négociations avec les transporteurs. Ce deuxième volet prévoit une limite concernant les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Comme les Régions souhaitaient percevoir les recettes de l'eurovignette, le Comité de concertation Gouvernement fédéral/Gouvernements des Communautés et des Régions a décidé, le 22 novembre 1994, les points suivants:

1. Dans le souci de traduire pour le 1^{er} janvier prochain dans la législation belge l'Accord international des cinq pays européens participant à la création d'une eurovignette, le Comité de concertation marque son accord pour que le projet de loi portant assentiment de l'accord « relatif à la perception d'un droit d'usage routier et instaurant une eurovignette » soit déposé rapidement au Parlement, la loi étant prévue pour une période de 3 ans.

2. Le Gouvernement fédéral entamera les discussions avec le secteur des transporteurs au sujet de la compétitivité des transporteurs belges.

3. Entre-temps, les Régions entameront des négociations entre elles en vue d'examiner la façon dont elles participeront au produit de la vignette et dont elles répartiront leur part entre elles.

4. Le Gouvernement fédéral s'engage à apporter son entière collaboration à la mise en œuvre de l'accord intervenu entre les Régions dès la conclusion de celui-ci.

Un membre se demande si cet Accord implique que si trois Régions s'entendent au sujet de la répartition du produit de la vignette, le gouvernement fédéral approuve également cette répartition.

De minister antwoordt ontkennend. De instemming van de federale overheid is een volgende stap in het overleg tussen de federale overheid en de Gemeenschappen en de Gewesten.

In het kader van deze bezinning vraagt een lid of het niet raadzaam is te bepalen waar het vignet betaald moet worden: ofwel op de sociale zetel van de vennootschap ofwel op de bedrijfszetel.

Het amendement wordt aangenomen met 13 tegen 2 stemmen, bij 1 onthouding.

*
* *

Het geamendeerde ontwerp van wet wordt in zijn geheel aangenomen met 12 tegen 2 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Dit verslag wordt eenparig goedgekeurd door de 13 aanwezige leden.

De Rapporteur,
Jacques LEROY.

De Voorzitter,
Etienne COOREMAN.

Le ministre répond par la négative. L'approbation du pouvoir fédéral constitue l'étape suivante dans la concertation entre le pouvoir fédéral et les Communautés et les Régions.

Dans le cadre de cette réflexion, un membre se demande s'il ne serait pas utile de préciser où la vignette sera payée: soit au siège social de la société soit au siège d'exploitation.

L'amendement est adopté par 13 voix contre 2 et 1 abstention.

*
* *

L'ensemble du projet de loi amendé a été adopté par 12 voix contre 2 et 2 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 13 membres présents.

Le Rapporteur,
Jacques LEROY.

Le Président,
Etienne COOREMAN.

**TEKST AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE**

HOOFDSTUK I

Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens

Artikel 1

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, zal volkomen uitwerking hebben.

HOOFDSTUK II

Eurovignet

Art. 2

Er wordt een recht voor gebruik van het wegnnet geheven, een met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting, hierna te noemen «eurovignet».

Artikelen 2 en 37 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen zijn van toepassing op het eurovignet.

Art. 3

Aan het eurovignet zijn onderworpen de motorvoertuigen en de samengestelde voertuigen uitsluitend bestemd voor het vervoer van goederen over de weg, waarvan de maximaal toegelaten massa ten minste 12 ton bedraagt.

De motorvoertuigen en de samengestelde voertuigen worden hierna met het woord «voertuigen» aangeduid.

Art. 4

Het eurovignet is verschuldigd vanaf het ogenblik dat de in artikel 3 bedoelde voertuigen rijden op het wegnnet door de Koning aangeduid.

Voor de voertuigen die in België zijn of moeten zijn ingeschreven, is het eurovignet echter verschuldigd vanaf het ogenblik waarop deze voertuigen op de openbare weg rijden.

**TEXTE ADOPTE
PAR LA COMMISSION**

CHAPITRE I^{er}

Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds

Article 1^{er}

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, sortira son plein et entier effet.

CHAPITRE II

Eurovignette

Art. 2

Il est établi un droit d'usage routier, taxe assimilée aux impôts sur les revenus, dénommé ci-après «eurovignette».

Les articles 2 et 37 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus s'appliquent à l'eurovignette.

Art. 3

Sont assujettis à l'eurovignette les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises par route, dont la masse maximale autorisée s'élève à au moins 12 tonnes.

Les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules sont désignés ci-après par le mot «véhicules».

Art. 4

L'eurovignette est due dès l'instant où les véhicules visés à l'article 3 circulent sur le réseau routier désigné par le Roi.

Toutefois, en ce qui concerne les véhicules qui sont ou doivent être immatriculés en Belgique, l'eurovignette est due dès l'instant où ces véhicules circulent sur la voie publique.

De in het tweede lid bedoelde voertuigen worden geacht op de openbare weg te rijden zolang zij ingeschreven zijn of moeten zijn in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer.

Art. 5

Van het eurovignet zijn 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 de 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. 6

Het eurovignet is verschuldigd door de eigenaar van het voertuig.

In geval van niet-betaling door de eigenaar, zijn de ondernemer, de houder of de bestuurder van het voertuig hoofdelijk gehouden tot betaling van het eurovignet, onder voorbehoud van hun verhaal tegen de eigenaar.

Art. 7

Het eurovignet, met inbegrip van de administratiekosten, bedraagt voor 1 jaar voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen 750 ecu;
2. met vier of meer assen 1 250 ecu.

Het eurovignet, met inbegrip van de administratiekosten, bedraagt voor 1 maand voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen 75 ecu;
2. met vier of meer assen 125 ecu.

Het eurovignet, met inbegrip van de administratiekosten, bedraagt voor 1 week voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen 20 ecu;
2. met vier of meer assen 33 ecu.

Het eurovignet, met inbegrip van de administratiekosten, voor een dag is voor beide voertuigklassen gelijk en bedraagt 6 ecu.

Les véhicules visés à l'alinéa 2 sont présumés circuler sur la voie publique aussi longtemps qu'ils sont ou doivent être inscrits au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière.

Art. 5

Sont exemptés de l'eurovignette:

1° les véhicules affectés exclusivement à la défense nationale, aux services de la protection civile et d'intervention en cas de catastrophes, aux services de la lutte contre les incendies et aux autres services de secours, aux services responsables du maintien de l'ordre public et aux services d'entretien et d'exploitation des routes et identifiés comme tels;

2° les véhicules immatriculés en Belgique 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 se limitent au territoire belge.

Art. 6

L'eurovignette est due par le propriétaire du véhicule.

A défaut de paiement par le propriétaire, l'exploitant, le détenteur ou le conducteur du véhicule sont solidairement tenus au paiement de l'eurovignette, sous réserve de leur recours contre le propriétaire.

Art. 7

L'eurovignette annuelle, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux à 750 écus;
2. à quatre essieux ou plus à 1 250 écus.

L'eurovignette mensuelle, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux à 75 écus;
2. à quatre essieux ou plus à 125 écus.

L'eurovignette hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux à 20 écus;
2. à quatre essieux ou plus à 33 écus.

L'eurovignette journalière, y compris les frais administratifs, pour les deux catégories de véhicules, est fixée uniformément à 6 écus.

Voor de in Griekenland geregistreerde voertuigen worden de in het eerste tot het vierde lid vermelde bedragen van het eurovignet met de helft verminderd gedurende een overgangperiode tot en met 31 december 1997.

Voor de in Ierland of Portugal geregistreerde voertuigen worden de in het eerste tot het vierde lid vermelde bedragen van het eurovignet met de helft verminderd gedurende een overgangperiode tot en met 31 december 1996.

Art. 8

Voor de in artikel 4, tweede lid, bedoelde voertuigen is het eurovignet verschuldigd ten belope van het volledige jaarbedrag per opeenvolgende tijdvakken van twaalf achtereenvolgende maanden, waarvan het eerste ingaat hetzij op 1 januari 1995 indien het voertuig vóór die datum ingeschreven is of moet zijn, hetzij de eerste dag van de maand waarin het voertuig ingeschreven is of moet zijn in de andere gevallen.

Art. 9

Het eurovignet moet uit eigen beweging bij de bevoegde ontvanger of dienst worden betaald zodra het feit heeft plaatsgehad dat de verplichting daartoe doet ontstaan en voor de belastingtijdvakken bepaald in artikel 8.

De belastingplichtige moet bij de bevoegde ontvanger of dienst een document indienen dat alle elementen bevat die nodig zijn om het bedrag van het eurovignet te bepalen.

Bij de betaling van het eurovignet wordt aan de belastingplichtige een certificaat uitgereikt waarvan het model wordt vastgesteld door de minister die bevoegd is voor Financiën.

Art. 10

Het certificaat moet zich permanent aan boord van het voertuig bevinden en moet door de bestuurder worden overgelegd op elk verzoek van de bevoegde beampten.

Elke overtreding van de bepalingen van dit artikel wordt gelijkgesteld met niet-betaling van het eurovignet.

Art. 11

De certificaten betreffende het eurovignet voor 1 jaar worden slechts vervangen in geval van teruggave en wanneer hun identificatie mogelijk is, met uitzondering echter voor de gevallen waarin het certificaat werd vernield ten gevolge van een ramp en het bewijs van de vernietiging wordt geleverd.

Pour les véhicules immatriculés en Grèce, les montants de l'eurovignette mentionnés aux alinéas 1^{er} à 4 sont réduits de moitié, pendant une période transitoire allant jusqu'au 31 décembre 1997.

Pour les véhicules immatriculés en Irlande ou au Portugal, les montants de l'eurovignette mentionnés aux alinéas 1 à 4 sont réduits de moitié, pendant une période transitoire allant jusqu'au 31 décembre 1996.

Art. 8

Pour les véhicules visés à l'article 4, alinéa 2, l'eurovignette est due pour son montant relatif à l'année entière par périodes successives de douze mois consécutifs, la première prenant 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. 9

L'eurovignette est payable d'initiative auprès du receveur ou du service compétent dès l'accomplissement du fait générateur de l'eurovignette et pour les périodes imposables définies à l'article 8.

Le redevable est tenu de remettre, au receveur ou au service compétent, un document qui doit contenir tous les éléments nécessaires à la détermination du montant de l'eurovignette.

Lors de l'acquittement de l'eurovignette, il est remis au contribuable une attestation dont le modèle est fixé par le ministre qui a les Finances dans ses attributions.

Art. 10

L'attestation doit être en permanence à bord du véhicule et elle doit être présentée par le conducteur à toute réquisition des agents qualifiés.

Toute infraction aux dispositions du présent article est assimilée à un non-paiement de l'eurovignette.

Art. 11

Sauf si elles ont été détruites à la suite d'un sinistre et que la preuve de la destruction soit apportée, les attestations afférentes à l'eurovignette annuelle ne sont remplacées que lorsqu'elles sont restituées et que leur identification est possible.

Art. 12

Op verzoek van de belastingplichtige wordt het eurovignet voor 1 jaar terugbetaald, tegen teruggave van het certificaat, ten belope van de nog niet aangevangen volledige maanden van het tijdvak waarvoor het eurovignet werd betaald, na aftrek van een bedrag van 25 ecu voor administratiekosten.

Art. 13

In geval van niet-betaling moet de belastingplichtige het ontdoken bedrag van het eurovignet betalen, verhoogd met een administratieve boete gelijk aan driemaal het voornoemde bedrag; deze boete mag evenwel niet minder bedragen dan 250 ecu.

Art. 14

§ 1. Indien de niet-betaling wordt vastgesteld op de openbare weg, moet de bestuurder van het voertuig de in artikel 13 bedoelde sommen in handen van de verbalisant betalen op het ogenblik van de vaststelling van de overtreding.

§ 2. In geval van niet-betaling volgens de nadere regelen waarin artikel 13 en paragraaf 1 voorzien, wordt het voertuig aangehaald tot de verschuldigde sommen betaald zijn. Zijn deze niet betaald binnen zesennegentig uur na de vaststelling van de overtreding, dan wordt het voertuig in beslag genomen.

Een bericht van inbeslagneming wordt binnen twee werkdagen aan de eigenaar van het voertuig gezonden.

Het risico en de eventuele kosten voortvloeiend uit de aanhaling en het beslag zijn ten laste van de eigenaar, de ondernemer, de houder of de bestuurder van het voertuig overeenkomstig artikel 6.

Het beslag wordt na betaling van de verschuldigde sommen en kosten opgeheven.

§ 3. Bij niet-betaling van deze sommen en kosten veroordeelt de rechtbank tot betaling ervan en gelast zij de verkoop van het in beslag genomen voertuig. De gerechtskosten, het eurovignet, de boete en de andere kosten worden aangerekend op de opbrengst van de verkoop van het voertuig en het eventueel overschot wordt aan de eigenaar van het voertuig terugbetaald.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel zijn de wets- en verordeningbepalingen inzake douane en accijnzen betreffende de aanhaling, de inbeslagneming en de verkoop, het opstellen en het viseren van de processen-verbaal, het afgeven van het afschrift ervan, de bewijskracht van die akten en de wijze van vervolging van toepassing.

Art. 12

Sur la demande du redevable, l'eurovignette annuelle est restituée, contre remise de l'attestation, à concurrence des mois complets non commencés de la période pour laquelle l'eurovignette a été payée, sous déduction d'un montant de 25 écus au titre de frais administratifs.

Art. 13

A défaut de paiement, le redevable est tenu d'acquitter le montant éludé de l'eurovignette, majoré d'une amende administrative égale au triple dudit montant, ladite amende ne pouvant être inférieure à 250 écus.

Art. 14

§ 1^{er}. Si l'absence de paiement est constatée sur la voie publique, le conducteur du véhicule acquitte les sommes visées à l'article 13 entre les mains de l'agent verbalisant, au moment de la constatation de l'infraction.

§ 2. A défaut de paiement selon les modalités prévues à l'article 13 et au paragraphe 1^{er}, le véhicule est retenu jusqu'au paiement des sommes dues. Si celles-ci ne sont pas acquittées dans les nonante-six heures de la constatation de l'infraction, le véhicule est saisi.

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du véhicule dans les deux jours ouvrables.

Les risques et frais éventuels résultant de la rétention et de la saisie sont à charge du propriétaire, de l'exploitant, du détenteur ou du conducteur du véhicule conformément à l'article 6.

La saisie est levée après paiement des sommes et des frais dus.

§ 3. A défaut de paiement de ces sommes et frais, le tribunal condamne à leur paiement et ordonne la vente du véhicule saisi. Les frais de justice, l'eurovignette, l'amende et les autres frais sont déduits du produit de la vente du véhicule et l'excédent éventuel est remboursé au propriétaire du véhicule.

§ 4. Pour l'application du présent article, les dispositions des lois et règlements sur les douanes et accises relatives à la rétention, la saisie et la vente, la rédaction et le visa des procès-verbaux, la remise de la copie de ceux-ci, la foi due à ces actes et le mode de poursuites sont d'application.

Art. 15

De minister die bevoegd is voor Financiën maakt de omrekening in Belgische franken van de in deze wet in ecu uitgedrukte bedragen, die van toepassing zijn vanaf 1 januari van het volgende jaar, op basis van de waarde van de ecu op de eerste werkdag van de maand oktober van het lopende jaar.

Art. 16

De Koning kan de bepalingen van deze wet in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen inlassen.

Daartoe kan Hij:

1° de volgorde, de nummering en, in het algemeen, de in te lassen teksten naar de vorm wijzigen;

2° de verwijzingen die voorkomen in de in te lassen bepalingen met de nieuwe nummering overeenbrengen.

HOOFDSTUK III

Inwerkingtreding

Art. 17

De artikelen 2 tot 15 van deze wet treden in werking op 1 januari 1995.

Art. 18 (nieuw)

De artikelen 2 tot 15 van deze wet zijn van toepassing tijdens een periode die eindigt op 31 december 1997.

Art. 15

Le ministre qui a les Finances dans ses attributions convertit en francs belges les montants, mentionnés en écus dans la présente loi, applicables à partir du 1^{er} janvier de l'année suivante, en fonction de la valeur de l'écu au 1^{er} jour ouvrable du mois d'octobre de l'année en cours.

Art. 16

Le Roi peut insérer les dispositions de la présente loi dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

A cette fin, Il peut:

1° modifier l'ordre, le numérotage et, en général, la présentation des dispositions à insérer;

2° modifier les références qui seraient contenues dans les dispositions à insérer en vue de les mettre en concordance avec le numérotage nouveau.

CHAPITRE III

Entrée en vigueur

Art. 17

Les articles 2 à 15 de la présente loi entrent en vigueur le 1^{er} janvier 1995.

Art. 18 (nouveau)

Les articles 2 à 15 de la présente loi s'appliquent pour une période se clôturant le 31 décembre 1997.

BIJLAGE 1

HET GOEDERENTRANSPORT LANGS DE WEG, EEN SECTOR MET EEN CONSTATE ECONOMISCHE ONTWIKKELING

1. De spreiding van het goederentransport over de weg, in miljarden ton/km heeft van 1970 tot aan het begin van dit decennium aanzienlijke ontwikkelingen gekend.

Terwijl in 1970 het wegtransport zowat 50 pct. van het goederenvervoer voor rekening nam (waarbij het saldo tussen de spoorwegen en de waterwegen werd verdeeld), zorgt het wegtransport in 1991 voor zowat 70 pct. van het goederentransport. Het is dus het overheersend instrument van dit soort transport geworden.

Wij herinneren eraan dat de transportsector twee takken omvat:

a) het transport voor eigen rekening: het betreft industriële of commerciële bedrijven die over een eigen transportstructuur beschikken voor de levering van hun eigen produkten;

b) het transport voor rekening van derden: het betreft bedrijven waarvan de activiteit er uitsluitend in bestaat voor het transport van goederen voor rekening van anderen te zorgen.

2. De structuur van de sector van het goederentransport over de weg voor rekening van derden vertoont de volgende kenmerken:

a) Aantal bedrijven en voertuigen:

Toestand op 1 januari — Situation au 1 ^{er} janvier	1980	1993	Groei — Croissance	%
Aantal bedrijven. — <i>Nombre d'entreprises</i>	8 719	8 274	- 445	- 5,2
Aantal voertuigen. — <i>Nombre de véhicules</i>	55 391	84 509	+ 29 118	+ 52,6

Het aantal bedrijven is van 1980 tot 1993 met zowat 5,2 pct. gedaald. Het aantal voertuigen is constant gegroeid; deze groei is bijzonder sterk geweest tussen 1989 en 1993, ondanks de vermindering van de economische groei.

b) Groei van het nuttig laadvermogen

Deze groei liep parallel met die van het aantal voertuigen, maar meer geaccentueerd: tussen 1980 en 1993 bedroeg de groei 80 pct. (waarvan 26 pct. tussen 1989 en 1993).

c) Omvang van de bedrijven

De sector wordt gekenmerkt door een groot aantal kleine bedrijven en door een klein aantal grote bedrijven.

— 50 pct. van de bedrijven heeft minder dan 5 werknemers en 2,5 pct. van de bedrijven heeft meer dan 50 werknemers;

— 41 pct. van de bedrijven heeft slechts één motorvoertuig en 9 pct. van de bedrijven heeft meer dan 15 motorvoertuigen;

— slechts 50 pct. van de bedrijven stelt werknemers tewerk.

ANNEXE 1

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES, UN SECTEUR EN EVOLUTION ECONOMIQUE CONSTATE

1. La répartition du transport terrestre de marchandises, en milliards de tonnes-kilomètre a connu une très sensible évolution de 1970 au début de notre décennie.

Alors qu'en 1970, le transport routier assurait quelque 50 p.c. du transport de marchandises (le solde se répartissant entre le chemin de fer et les voies navigables), en 1991, le transport routier assure quelque 70 p.c. du transport de marchandises. Il est donc devenu l'instrument dominant de ce type de transport.

Rappelons que le secteur du transport comprend deux branches:

a) le transport pour compte propre: il s'agit d'entreprises industrielles ou commerciales disposant de leur propre structure de transport pour la livraison de leurs propres produits;

b) le transport pour compte de tiers: il s'agit d'entreprises dont l'activité exclusive est d'assurer le transport de biens ou de marchandises pour autrui.

2. La structure du secteur du transport routier de marchandises pour compte de tiers présente les caractéristiques suivantes:

a) Nombre d'entreprises et de véhicules:

Le nombre d'entreprises s'est réduit de quelque 5,2 p.c. de 1980 à 1993. Le nombre de véhicules est en constante augmentation, l'accroissement ayant été particulièrement sensible entre 1989 et 1993, malgré la diminution de la croissance économique.

b) Evolution de la capacité de charge utile

Cette évolution a été parallèle à celle du nombre de véhicules, mais de manière plus accentuée: entre 1980 et 1993, la croissance est de 80 p.c. (dont 26 p.c. entre 1989 et 1993).

c) Taille des entreprises

Le secteur est caractérisé par un grand nombre de petites entreprises et par un petit nombre de grandes entreprises.

— 50 p.c. des entreprises emploient moins de 5 travailleurs salariés et 2,5 p.c. des entreprises emploient plus de 50 travailleurs salariés;

— 41 p.c. des entreprises n'ont qu'un véhicule moteur et 9 p.c. des entreprises ont plus de 15 véhicules moteurs;

— seules 50 p.c. des entreprises emploient des travailleurs salariés.

In vergelijking met België zijn er in de buurlanden veel minder kleine bedrijven. In Nederland bijvoorbeeld heeft slechts 27 pct. van de bedrijven één motorvoertuig en 12 pct. van de bedrijven meer dan 15 motorvoertuigen.

d) Zowel de eengemaakte markt en de opening van de grenzen met de Oosteuropese landen als de economische recessie vanaf 1992/1993 zijn de stuwende kracht geweest van de ontwikkelingen zoals die uit de bovenstaande statistieken blijken.

In de huidige staat van de beschikbare gegevens kenmerkt het jaar 1993 zich door:

- een lichte stijging van het aantal bedrijven (8 312 op 1 januari 1994 tegen 8 274 op 1 januari 1993, dit is + 38 bedrijven);

- een daling van het aantal voertuigen (82 392 op 1 januari 1994 tegen 84 509 op 1 januari 1993, dit is - 2 117 voertuigen of - 3,5 pct.);

- een daling van het nuttig laadvermogen met - 2,4 pct. tussen 1 januari 1993 en 1 januari 1994.

De relatieve daling van het nuttig laadvermogen is dus zwakker dan de relatieve vermindering van het aantal voertuigen. Deze vaststelling leidt tot het besluit dat de aan de gang zijnde wijzigingen van het voertuigenpark gebeuren ten voordele van voertuigen die een groter nuttig laadvermogen vertonen en derhalve beter aangepast zijn aan de normen inzake het internationaal goederen-transport.

Relevons que, comparativement à la Belgique, les pays voisins présentent beaucoup moins de petites entreprises. Aux Pays-Bas par exemple, 27 p.c. des entreprises n'ont qu'un véhicule moteur et 12 p.c. des entreprises plus de 15 véhicules moteur.

d) Tant le Marché unique et l'ouverture des frontières avec les pays de l'Est que la récession économique à partir de 1992/1993 ont constitué des éléments moteurs de l'évolution des statistiques ci-avant.

Dans l'état actuel des données disponibles, l'année 1993 a montré:

- une légère augmentation du nombre d'entreprises (8 312 au 1^{er} janvier 1994 pour 8 274 au 1^{er} janvier 1993, soit + 38 entreprises);

- une diminution du nombre de véhicules (82 392 au 1^{er} janvier 1994 pour 84 509 au 1^{er} janvier 1993, soit - 2 117 véhicules ou - 3,5 p.c.);

- une diminution de la capacité de charge utile de - 2,4 p.c. entre le 1^{er} janvier 1993 et le 1^{er} janvier 1994.

On observe une diminution relative de la capacité de charge utile plus faible que la diminution relative du nombre de véhicules. Cette constatation tend à conclure que les modifications en cours du parc de véhicules se font au profit de véhicules offrant une capacité de charge utile plus importante et, à ce titre, plus adaptés aux normes du transport international de marchandises.

BIJLAGE 2

PROBLEMATIEK VAN HET EUROVIGNET:
ENKELE BESCHOUWINGENI. De Belgische sector van het goederentransport over de weg
in verhouding tot zijn belangrijkste concurrenten

Enkele statistieken gehaald uit het Verslag der Wijzen van juni 1994 maken het mogelijk de plaats beter te situeren.

1. Inzonderheid wat de exploitatievoorwaarden inzake het goederentransport over de weg betreft, maakt een in 1992 gemaakte studie een aantal vergelijkingen tussen België, Nederland, Duitsland, Frankrijk, Italië en Spanje.

Toestand op 1 januari 1991 <i>Situation au 1^{er} janvier 1991</i>	Gemiddelde van de 8 landen <i>Moyenne des 8 pays</i>	Spanje <i>Espagne</i>	België <i>Belgique</i>	Frankrijk <i>France</i>	Duitsland <i>Allemagne</i>	Nederland <i>Hollande</i>	Italië <i>Italie</i>
Loon- en levensonderhoudskosten. — <i>Coûts salariaux et frais de subsistance</i> . . .	100	99,6	120,9	121,7	125	132,2	135,6
Exploitatiekosten. — <i>Coûts d'exploitation</i> . . .	100	99,1	106,6	106,7	109,5	107,4	111,7

Bron: Verslag der Wijzen van juni 1994, pp. 50-51.
8 landen = 6 E.E.G.-landen + Hongarije en Polen.

Indien men België en zijn meest nabije buurlanden vergelijkt (Frankrijk, Nederland, Duitsland) bevindt België zich in de meest voordelige positie in termen van loonkosten (laagste indexcijfer van de vier landen) en in de tweede positie wat betreft de totale exploitatiekosten (tweede zwakste indexcijfer van de vier landen).

Inzonderheid stelt deze studie de volgende elementen vast:

— alhoewel de niveaus van de lonen soms sterk van het ene land tot het andere verschillen, is hun weerslag op de totale exploitatiekosten minder sterk dan op het eerste gezicht, wegens de zwakke verhouding van de loonkosten in de totale kosten in de lage-lonenlanden;

— bovendien is de productiviteit in de economieën met hoog loonniveau veel hoger dan in de economieën met laag loonniveau: het belang en de fluiditeit van het autowegen- en wegennet, evenals de algemene kwaliteit van de infrastructuur spelen hier een belangrijke rol.

2. Het Verslag der Wijzen brengt andere elementen aan wat betreft de respectieve fiscale toestand in de verschillende landen.

De volgende tabel maakt deze vergelijking op 1 januari 1994 voor België en zijn belangrijkste buren (Nederland, Duitsland, Frankrijk, Denemarken, Luxemburg).

Toestand op 1 januari 1994 <i>Situation au 1^{er} janvier 1994</i>	België <i>Belgique</i>	Nederland <i>Pays-Bas</i>	Duitsland <i>Allemagne</i>	Frankrijk <i>France</i>	Denemarken <i>Danemark</i>	Luxemburg <i>Luxembourg</i>
---	---------------------------	------------------------------	-------------------------------	----------------------------	-------------------------------	--------------------------------

Verkeersbelasting voor een voertuig van 38 ton. — <i>Taxe de circulation pour un véhicule de 38 tonnes</i> . . .	37 600	41 520	107 040	31 480	49 800	31 160
Accijnzen op de brandstoffen (1 000 liter). — <i>Accises sur les carburants (1 000 litres)</i>	11 640	12 360	12 760	12 480	10 280	9 480

Deze tabel roept de volgende commentaar op:

a) Voor Nederland en Duitsland gaat het om de verkeersbelasting na de vermindering met 50 pct. van het tarief waartoe de Nederlandse regering heeft beslist en na vermindering met maximum 50 pct., voor bepaalde vrachtwagentypes, waartoe de Duitse regering heeft beslist; voor deze twee landen gaat het om accijnzen na de stijgingen waartoe is beslist op 1 januari 1994.

ANNEXE 2

PROBLEMATIQUE DE L'EUROVIGNETTE:
QUELQUES CONSIDERATIONSI. Le secteur belge du transport routier de marchandises
par rapport à ses principaux concurrents

Quelques statistiques extraites du Rapport des sages de juin 1994 permettent de mieux situer cette place.

1. En ce qui concerne plus particulièrement les conditions d'exploitation dans le transport routier de marchandises, une étude réalisée en 1992 esquisse plusieurs comparaisons entre la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, l'Italie et l'Espagne.

Source: Rapport des Sages de juin 1994, pp. 50 et 51.
8 pays = 6 pays C.E.E. + la Hongrie et la Pologne.

Quand on compare la Belgique et ses voisins les plus immédiats (France, Pays-Bas, Allemagne), la Belgique se trouve dans la position la plus avantageuse en terme de coûts salariaux (indice le plus faible des quatre pays) et en seconde position en ce qui concerne les coûts d'exploitation totaux (second indice le plus faible des quatre pays).

Plus particulièrement, cette étude relève les éléments suivants:

— bien que les niveaux salariaux soient parfois très différents d'un pays à l'autre, leur impact dans les coûts d'exploitation totaux est moins fort que de prime abord en raison de la faible proportion des coûts salariaux dans les coûts totaux dans les pays à bas niveau salarial;

— en outre, la productivité dans les économies à haut niveau salarial est beaucoup plus élevée que dans les économies à bas niveau salarial: l'importance et la fluidité du réseau autoroutier et routier, ainsi que la qualité globale des infrastructures jouent ici un rôle important.

2. Le Rapport des Sages apporte d'autres éléments en ce qui concerne la position fiscale respective des différents pays.

Le tableau ci-après esquisse cette comparaison au 1^{er} janvier 1994 pour la Belgique et ses principaux voisins (Pays-Bas, Allemagne, France, Danemark, Luxembourg) (en francs):

Ce tableau appelle les commentaires suivants:

a) Pour les Pays-Bas et l'Allemagne, il s'agit de la taxe de circulation après la réduction de 50 p.c. du taux décidée par le gouvernement hollandais et après la réduction de 50 p.c. maximum, pour certains types de camions, décidée par le gouvernement allemand; pour ces deux pays, il s'agit des accises après les hausses décidées au 1^{er} janvier 1994.

b) Voor elke heffing bevindt België zich in een relatief gunstige positie:

— wat betreft de verkeersbelasting, op de derde zwakste plaats (na Frankrijk en Luxemburg), maar duidelijk vóór Denemarken, Nederland (na vermindering) en Duitsland (na vermindering);

— wat betreft de accijnzen, op de derde zwakste plaats (na Frankrijk en Luxemburg), maar vóór Denemarken, Nederland en Duitsland.

3. De bruto jaarlijkse totale belastingdruk van de drie heffingen (eurovignet, verkeersbelasting, accijnzen)

Onderstaande tabel toont de bruto jaarlijkse belastingdruk van de drie heffingen verbonden aan de correcte aanrekening van de infrastructuurkosten.

M.T.M.: 40 ton.

120 000 km/jaar internationaal (max.).

Verbruik: 35 l/100 km = 42 000 l/jaar.

b) La Belgique se trouve pour chacun des prélèvements en position relativement favorable:

— en ce qui concerne la taxe de circulation, en troisième position la plus faible (après la France et le Luxembourg), mais nettement devant le Danemark, la Hollande (après réduction) et l'Allemagne (après réduction);

— en ce qui concerne les accises, en troisième position la plus faible (après la France et le Luxembourg), mais devant le Danemark, la Hollande et l'Allemagne.

3. La charge fiscale totale annuelle brute des trois prélèvements (eurovignette, taxe de circulation, accises)

Le tableau ci-après montre la charge fiscale annuelle brute des trois prélèvements liés à l'imputation correcte des coûts d'infrastructure.

M.M.A.: 40 tonnes.

120 000 km/an international (max.).

Consommation: 35 l/100 km = 42 000 l/an.

(BF) — (FB)	Duitsland — Allemagne	Nederland — Hollande	België — Belgique
Eurovignet (1). — <i>Eurovignette</i> (1) .	50 000	50 000	50 000
Verkeersbelasting (2). — <i>Taxe de circulation</i> (2)	107 000	41 520	37 200
Accijnzen (3). — <i>Accises</i> (3)	12 773 F/1 000 l 42 × 12 773 = 536 466 F	11 676 F/1 000 l 42 × 11 676 = 490 392 F	11 700 F/1 000 l 42 × 11 700 = 491 400 F
	693 466	581 912	578 600
km	5,7788 F	4,849 F	4,82 F
T-M.T.M. — <i>T-M.M.A.</i>	17 366,6 F	14 547,8 F	14 465 F

(1) Tarief richtlijn en verdrag.

(2) Duitsland en Nederland: nieuw tarief voor de verkeersbelasting.

— Duitsland: niveau na vermindering met 50 pct. in verhouding tot het vorige tarief;

— Nederland: niveau na vermindering met 50 pct. in verhouding tot het vorige tarief;

— België: gemiddeld niveau.

(3) Laatste bekend niveau van de accijnzen volgens E.E.G.

II. De verplichtingen van de Europese harmonisatie: richtlijn 93/89/E.E.G. betreffende de gebruiksrechten voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen en Europees programma voor de beperking van de gassen met broeikas effect

1. Het eurovignet

Richtlijn 93/89/E.E.G. van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de lidstaten van de heffingen op bepaalde voertuigen gebruikt voor het goedertransport over de weg beoogt de harmonisatie van de heffingsstelsels toegepast op transportvoertuigen.

De richtlijn beoogt inzonderheid twee doelstellingen:

a) de vermindering van de concurrentievervalsing tussen de transporteurs van de verschillende lidstaten;

b) de instelling van billijke mechanismen voor de aanrekening van de kosten voor autoweg- en weginfrastructuurvoorzieningen aan de transporteurs.

Om deze doelstellingen te concretiseren, organiseert de richtlijn de handhaving of de invoering ofwel van tolgelden, ofwel van gebruiksrechten (of eurovignet) voor het gebruik van de autowegen en andere wegen.

(1) Tarif directive et accord.

(2) Allemagne et Hollande: nouveau barème de taxe de circulation.

— Allemagne: niveau après réduction de 50 p.c. par rapport à l'ancien barème;

— Hollande: niveau après réduction de 50 p.c. par rapport à l'ancien barème;

— Belgique: niveau moyen observé.

(3) Dernier niveau connu des accises selon C.E.E.

II. Les contraintes de l'harmonisation européenne: directive 93/89/C.E.E. relative au droit d'usage pour l'utilisation de certaines infrastructures et programme européen de réduction des gaz à effet de serre

1. L'eurovignette

La directive 93/89/C.E.E. du 25 octobre 1993, relative à l'application par les Etats membres des prélèvements sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, vise à harmoniser les systèmes de prélèvements appliqués aux véhicules de transport.

Deux objectifs sont plus particulièrement visés:

a) l'atténuation des distorsions de concurrence entre les transporteurs des différents Etats membres;

b) l'institution de mécanismes équitables d'imputation des coûts d'infrastructures autoroutières et routières aux transporteurs.

Pour concrétiser ces objectifs, la directive organise le maintien ou l'introduction soit de péages, soit de droits d'usage (ou eurovignette) pour l'utilisation des autoroutes et d'autres routes.

Met het oog op vereenvoudiging en ver doorgedreven harmonisatie heeft België, gebruik makend van een mogelijkheid waarin artikel 8 van de richtlijn voorziet, op 9 februari 1994 het Verdrag ondertekend gesloten door 5 lidstaten van de Gemeenschap (Luxemburg, Nederland, Denemarken, Duitsland en België) dat een gemeenschappelijk stelsel organiseert voor de heffing van het eurovignet voor vrachtwagens voor goederenvervoer vanaf 12 t M.T.M.

Zonder uit te weiden over de technische kenmerken van dit Verdrag, noteren wij de volgende elementen:

a) De tarieven van het eurovignet zijn conform het minimum-niveau waarin de richtlijn voorziet, dit is 1250 ecu per jaar (ongeveer 50 000 frank) voor de voertuigen met 4 assen en meer en 750 ecu per jaar (ongeveer 30 000 frank) voor de voertuigen tot 3 assen.

De weerslag van het eurovignet op de kostprijs van de vervoerder wordt geraamd op 1 pct. Deze weerslag bedraagt slechts 0,6 pct. na vennootschapsbelasting: het eurovignet is inderdaad een fiscaal aftrekbare bedrijfslast.

b) In België omvat het betrokken net zowel de autowegen als, om redenen van verkeersveiligheid en belang van het doorgaand verkeer, de wegen met 4 rijstroken en de rijkswegen 1 tot 100.

c) De betaling van het eurovignet zal de Belgische vervoerders, zonder bijkomende kosten, toegang geven tot de autowegen en gelijkgestelde wegen van de overige vier landen die momenteel aan het gemeenschappelijk stelsel deelnemen (Duitsland, Nederland, Luxemburg, Denemarken). Dat geeft de Belgische vervoerders een directe toegang, zonder bijkomende kosten, tot de Scandinavische landen en tot de landen van Centraal- en Oost-Europa.

Indien België de Europese richtlijn en het Verdrag over het gemeenschappelijk stelsel niet zou toepassen, zouden de Belgische vrachtwagenbestuurders dagelijkse, wekelijkse, maandelijkse of jaarlijkse rechten moeten betalen, naargelang de frequentie en de duur van de reizen, voor de doorvoer door de andere landen van het Verdrag (Nederland, Duitsland, Luxemburg, Denemarken).

Wij herinneren er ter vergelijking aan dat talrijke landen momenteel tol heffen.

Frankrijk bijvoorbeeld: het geïnde bedrag voor de tol voor 15 trajecten Parijs-Marseille stemt overeen met het jaarbedrag van het in België geïnde eurovignet.

d) Het eurovignet voor vrachtwagens voor goederenvervoer vanaf 12 ton M.T.M. brengt zowat 4,2 miljard per jaar op.

2. De harmonisatie van de verkeersbelasting

Richtlijn 93/89 legt de afschaffing op van de verschillende verminderingen inzake de verkeersbelasting toegepast op de voertuigen voor het transport van goederen (of personen).

De afschaffing van deze verminderingen is bovendien noodzakelijk om de geautomatiseerde inning door de fiscale administratie van de verkeersbelasting op de vrachtwagens mogelijk te maken. Het gaat om de volgende verminderingen:

— vermindering met 25 pct. voor elk ander motorvoertuig dan een wagen, gemengde wagen of minibus die sinds meer dan 5 jaar in het verkeer is (art. 14, V.B.);

— vermindering met 10 pct. voor elke belastingplichtige die tenminste 3 motorvoertuigen aangeeft (goederenvervoer of bezoldigd vervoer van personen) of meer, geïnvesteerd in een handels-, industrieel of landbouwbedrijf (art. 16 V.B., § 1 en § 2, V.B.);

— vermindering met 10 pct. gebracht op 40 pct. voor de voertuigen met een belastbaar gewicht van ten minste 70 000 kg tarra, die voor het bezoldigd transport van goederen over de weg dienen en die de vergunning voor nationaal transport bezitten (art. 16, § 3, V.B.).

Dans un souci de simplification et d'harmonisation poussée, la Belgique, usant d'une latitude prévue par l'article 8 de la directive, a signé, le 9 février 1994 l'accord conclu par 5 Etats membres de la Communauté (Luxembourg, Pays-Bas, Danemark, Allemagne et Belgique) mettant en place un système commun de perception de l'eurovignette pour les véhicules utilitaires de transport de marchandises à partir de 12 t de M.M.A.

Sans s'étendre sur les caractéristiques techniques de cet accord, relevons les éléments suivants:

a) Les taux de l'eurovignette sont conformes au niveau minimum prévu par la directive, soit 1 250 écus par an (environ 50 000 francs) pour les véhicules de 4 essieux et plus et 750 écus par an (environ 30 000 francs) pour les véhicules jusqu'à 3 essieux.

L'incidence de l'eurovignette sur le prix de revient des transporteurs est évaluée à 1 p.c. Cette incidence n'est plus que de 0,6 p.c. après impôt des sociétés: en effet, l'eurovignette est une charge professionnelle fiscalement déductible.

b) En Belgique, le réseau concerné couvrira à la fois les autoroutes mais aussi, pour des raisons de sécurité routière et d'importance du trafic de transit, les routes à quatre bandes de circulation et les nationales 1 à 100.

c) L'acquiescement de l'eurovignette permettra aux camionneurs belges d'avoir accès sans frais supplémentaires aux réseaux autoroutiers et aux routes analogues des 4 autres pays participant actuellement au système commun (Allemagne, Pays-Bas, Luxembourg, Danemark). Ce qui permet aux camionneurs belges un accès direct, sans frais supplémentaires, aux pays scandinaves ainsi qu'aux pays d'Europe centrale et orientale.

Si la Belgique n'appliquait pas la Directive européenne et l'accord sur le système commun, les camionneurs belges devraient alors acquiescer des droits journaliers, hebdomadaires, mensuels ou annuels, selon la fréquence et la durée des voyages, pour le transit par les autres pays de l'accord (Pays-Bas, Allemagne, Luxembourg, Danemark).

Enfin, à titre comparatif, rappelons que de nombreux pays pratiquent actuellement des systèmes de péages.

Par exemple, la France: le montant perçu pour le péage de 15 trajets Paris-Marseille correspond au montant annuel de l'eurovignette perçue en Belgique.

d) L'eurovignette sur les véhicules utilitaires de transport de marchandises à partir de 12 tonnes de M.M.A. rapportent quelque 4,2 milliards de francs par an.

2. L'harmonisation de la taxe de circulation

La Directive 93/89 impose la suppression des diverses réductions en ce qui concerne la taxe de circulation pratiquée sur les véhicules utilitaires de transport de marchandises (ou de personnes).

La suppression de ces réductions est de plus nécessaire pour réaliser la perception automatisée par l'administration fiscale de la taxe de circulation sur les véhicules utilitaires. Les réductions suivantes sont concernées:

— réduction de 25 p.c. pour tout véhicule à moteur autre que voiture, voiture mixte ou minibus mis en circulation depuis plus de 5 ans (art. 14, T.C.);

— réduction de 10 p.c. pour tout contribuable déclarant au moins 3 véhicules à moteur (de transport de marchandises ou de transport rémunéré de personnes) ou plus, investis dans une exploitation commerciale, industrielle ou agricole (art. 16; T.C., § 1^{er} et 2, T.C.);

— réduction de 10 p.c. portée à 40 p.c. pour les véhicules dont le poids imposable est d'au moins 70 000 kg en tare, servant de transport rémunéré de choses par route et disposant de l'autorisation générale de transport national (art. 16, § 3, T.C.).

Deze verminderingen zijn afgeschaft voor alle vrachtwagens (welk ook hun M.T.M. is). Men ziet inderdaad niet welke economische of fiscale reden hun behoud zou motiveren enkel voor de voertuigen met een M.T.M. lager dan 12 ton of voor de autobussen of autocars. Men ziet ook slecht in dat de fiscale administratie de automatisering van de V.B. slechts tot stand zou brengen voor voertuigen met een M.T.M. van meer dan 12 ton.

3. De vermindering van de CO₂-uitstoot

Tenslotte herinneren wij eraan dat de Ministerraad op 6 juli 1991 zich ertoe verbonden heeft tegen het jaar 2000 de CO₂-uitstoot met 50 pct. te verminderen in verhouding tot 1990. Deze verbintenis werd bevestigd voor verschillende internationale instellingen (Conferentie van Rio) en de door de Raad van ministers van de Europese Unie.

Deze verbintenis wordt tot stand gebracht door het nationaal programma voor de vermindering van de uitstoot van gasen met broeikasgevoel, uitgewerkt in overleg met de sociaal-economische organen en de organisaties voor de bescherming van het leefmilieu en is goedgekeurd zowel door de federale Regering als door de Gewestregeringen.

Het analytische document van dat programma stelt de volgende elementen vast:

- a) het relatieve belang van de transportsector in de totale CO₂-uitstoot (in 1990, 19 pct. van het totaal of 20 567 kiloton op de 106 299 uitgestoten kiloton);
- b) in termen van dynamisme is de transportsector de belangrijkste: de groei van de CO₂-uitstoot afkomstig van deze sector bedraagt gemiddeld 5 pct. per jaar over de periode 1985-1990.

Het prospectief document van dit programma stelt voor:

- a) maatregelen van fiscale aard te overwegen om aangepast gedrag in sommige sectoren, inzonderheid in de transportsector, te bevorderen;
- b) de prijsverschillen tussen het wegtransport en de spoorwegen, via de wijziging van de fiscaliteit op het wegvervoer, te verminderen om een deel van de infrastructuurkosten, die ten laste zijn van de Gemeenschap, erin op te nemen.

Door een betere aanrekening van de kosten meegebracht door het wegtransport te organiseren, zorgt het eurovignet voor een grotere doorzichtigheid van de reële kosten van deze transportwijze. Het doet als zodanig een stap in de richting van de doelstellingen van het programma voor een vermindering van de uitstoot van gasen met broeikasgevoel.

4. Besluit

Talrijke studies tonen aan dat de kostprijzen van de transportsector van de belangrijkste Europese landen (België, Nederland, Duitsland, Denemarken, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk), met inbegrip van de fiscaliteit, dicht bij elkaar liggen.

Deze analyse steunt op beschikbare elementen van de publicatie van het Verslag der Wijzen van juni 1994.

Er wordt bovendien door iedereen aangenomen dat de invoering van het eurovignet slechts een relatief zwakke weerslag heeft op de kostprijzen van de Belgische transporteurs.

De vooruitzichten in verband met de Belgische transportsector moeten bovendien ook rekening houden met de positieve effecten van het globaal plan waartoe de Regering in november 1993 heeft beslist, zowel wat betreft de algemene maatregelen als de specifieke maatregelen voor de internationale transportsector.

Tenslotte zullen de verbetering van de economische conjunctuur voor 1994, maar ook de groei voor de komende jaren (1995 en 1996) een reële positieve weerslag hebben op de prestaties die de bedrijven van de sector verstrekken en dus op de verbetering van hun rendabiliteit.

Ces réductions sont supprimées pour tous les véhicules utilitaires (quelle que soit leur M.M.A.). On ne voit pas, en effet, quelle raison économique ou fiscale motiverait leur maintien pour les seuls véhicules d'une M.M.A. inférieure à 12 t ou pour les autobus et autocars. De même, on imagine mal l'administration fiscale mettre en œuvre la seule automatisation de la T.C. des véhicules ayant une M.M.A. supérieure à 12 t.

3. La réduction des émissions de CO₂

Enfin, rappelons que, le 6 juillet 1991, le Conseil des ministres s'est engagé à réduire les émissions belges de CO₂ de 5 p.c. en l'an 2000 par rapport à 1990. Cet engagement a été confirmé devant différentes enceintes internationales (Conférence de Rio) et par le Conseil des ministres de l'Union Européenne.

Cet engagement est mis en œuvre par le programme national de réduction des émissions de gaz à effet de serre, élaboré en concertation avec les milieux socio-économiques et les organisations de protection de l'environnement et approuvé tant par le Gouvernement fédéral que par les Exécutifs régionaux.

Le document analytique de ce programme constate les éléments suivants:

- a) l'importance relative du secteur du transport dans le total de émissions de CO₂ (en 1990, 19 p.c. du total ou 20 567 kilotonnes sur les 106 299 kilotonnes émises);
- b) en termes de dynamisme, le secteur du transport est le plus important: la croissance des émissions de CO₂ en provenance de ce secteur est en moyenne de 5 p.c. par an sur la période 1985-1990.

Le document prospectif de ce programme préconise que:

- a) des mesures de type fiscal soient envisagées comme mesures de promotion de comportement adéquat dans certains secteurs, spécialement dans le secteur du transport;
- b) la réduction des écarts de prix entre le transport routier et le chemin de fer, via la modification de la fiscalité des transports routiers, afin d'y inclure la prise en charge d'une partie des coûts d'infrastructure à charge de la collectivité.

L'eurovignette, en organisant une meilleure imputation des coûts générés par le transport routier, assure une transparence plus grande des coûts réels de ce mode de transport. Elle constitue à ce titre un pas dans le sens des objectifs du programme de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

4. En guise de conclusion

De nombreuses études montrent que le prix de revient du secteur du transport des principaux pays européens (Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Danemark, France, Suisse, Autriche) sont, fiscalité comprise, proches les uns des autres.

Cette analyse est confortée par les éléments disponibles ressortant de la publication du Rapport des Sages de juin 1994.

Il est de plus admis par tous que l'instauration de l'eurovignette n'a qu'une incidence relativement faible sur les prix de revient des transporteurs belges.

Les perspectives à venir du secteur belge du transport doivent en outre intégrer plus particulièrement les effets positifs du plan global décidés par le Gouvernement en novembre 1993, tant en ce qui concerne les mesures générales que les mesures spécifiques au secteur du transport international.

Enfin, l'amélioration de la conjoncture économique pour 1994, mais aussi la croissance pour les années à venir (1995 et 1996), auront une réelle incidence positive sur les prestations à fournir par les entreprises du secteur et donc sur l'amélioration de leur rentabilité.

BIJLAGE 3**VERKEERSBELASTING****HOOFDSTUK XI****Uitvoerings- en controlemaatregelen****Art. 37, W.G.B.**

37/0 De belastingschuldige die om gelijk welke vrijstelling of vermindering verzoekt, kan er slechts het voordeel van verkrijgen of behouden indien hij zijn recht op deze vrijstelling of vermindering bewijst.

Algemeen

37/1 Het behoort aan de belastingschuldige te bewijzen dat hij recht heeft op de vrijstelling of op de vermindering waarvoor hij verzoekt. Levert hij dit bewijs niet, dan wordt het voordeel geweigerd of ingetrokken.

Bewijsmiddelen

37/2 De bewijsmiddelen die inzake vrijstelling of verminderen moeten worden voorgelegd, zijn uitvoerig besproken in respectievelijk de hoofdstukken II en VII, waarnaar ter zake wordt verwezen.

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN**Art. 2, W.G.B.**

2/0 Voor zover hiervan door de bepalingen betreffende de in artikel 1 genoemde belastingen niet wordt afgeweken, zijn de artikelen 206 tot 209, 244, 259 tot 264, 266 tot 268, 271 tot 293, 298, 300 tot 302, 304 en 305, 307 tot 309 en 313 tot 333 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen van toepassing op die belastingen.

Bovendien vinden de artikelen 256 en 257 van hetzelfde Wetboek toepassing op de belasting op de spelen en de weddenscapen en op de belasting op de automatische ontspannings-toestellen.

De overtredingen van de bepalingen van dit Wetboek en van de besluiten tot uitvoering ervan worden gestraft met dezelfde straffen als gesteld zijn in de artikelen 335, 339 tot 343 en 345 tot 349 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen, met inachtneming van de voorwaarden in die artikelen bepaald, behalve in zover daarin wordt verwezen naar bepalingen die geen toepassing vinden inzake met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

De artikelen 350 en 350bis van het Wetboek van de inkomstenbelastingen zijn van toepassing op de overtredingen van de bepalingen van dit Wetboek en de ter uitvoering ervan genomen besluiten.

Algemeen

2/1 In artikel 2, W.G.B. worden de bepalingen van het W.I.B. opgesomd die van toepassing zijn op de gelijkgestelde belastingen. Deze bepalingen hebben betrekking op:

ANNEXE 3**TAXE DE CIRCULATION****CHAPITRE XI****Mesures d'exécution et de contrôle****Art. 37, C.T.A.**

37/0 Le redevable qui sollicite une exemption ou une réduction quelconque ne peut en obtenir ou en conserver le bénéfice que s'il établit son droit à cette exemption ou à cette réduction.

Généralités

37/1 Il appartient au redevable de prouver qu'il a droit à l'exemption ou à la réduction de taxe qu'il sollicite. S'il n'apporte pas cette preuve, l'exemption ou la réduction est refusée ou retirée.

Moyens de preuve

37/2 En ce qui concerne les preuves ou justifications à produire en matière d'exemption ou de réduction, il est renvoyé respectivement aux chapitres II et III.

DISPOSITIONS COMMUNES**Art. 2, C.T.A.**

2/0 Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par les dispositions relatives aux taxes énumérées à l'article 1^{er}, les articles 206 à 209, 244, 259 à 264, 266 à 268, 271 à 293, 298, 300 à 302, 304 et 305, 307 à 309 et 313 à 333, du Code des impôts sur les revenus sont applicables à ces taxes.

En outre, les articles 256 et 257 du même Code sont applicables à la taxe sur les jeux et paris et à la taxe sur les appareils automatiques de divertissement.

Les infractions aux dispositions du présent Code et aux arrêtés pris pour son exécution sont punies des mêmes peines que celles qui sont prévues par les articles 335, 339 à 343 et 345 à 349 du Code des impôts sur les revenus, en tenant compte des conditions prévues par ces articles, sauf dans la mesure où ceux-ci font référence à des dispositions qui ne sont pas applicables à la matière des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

Les articles 350 et 350bis du Code des impôts sur les revenus sont applicables aux infractions aux dispositions du présent Code et aux arrêtés pris pour son exécution.

Généralités

2/1 L'article 2, C.T.A., énumère des dispositions du C.I.R., qui sont applicables aux taxes assimilées et qui concernent:

1° de vestiging en de invordering:

artikelen 206 tot 209, 244, 259 tot 264, 266 tot 268, 271 tot 293, 298, 300 tot 302, 304 en 305, 307 tot 309 en 313 tot 333, W.I.B. (art. 2, lid 1, W.G.B.);

2° de aanslag van ambtswege:

artikelen 256 en 257, W.I.B. (art. 2, lid 2, W.G.B.). Deze beide artikelen zijn slechts van toepassing op de belasting op de spelen en de weddenschappen en op de belasting op de automatische ontspanningstoestellen;

3° de sancties (art. 2, derde en vierde lid, W.G.B.):

a) administratieve sancties:

artikel 335, W.I.B.

1° l'établissement et le recouvrement:

articles 206 à 209, 244, 259 à 264, 266 à 268, 271 à 293, 298, 300 à 302, 304 et 305, 307 à 309 et 313 à 333, C.I.R. (art. 2, alinéa 1^{er}, C.T.A.);

2° la taxation d'office:

articles 256 et 257, C.I.R. (art. 2, alinéa 2, C.T.A.). Ces deux articles ne sont toutefois applicables qu'à la taxe sur les jeux et paris et à la taxe sur les appareils automatiques de divertissement;

3° les sanctions (art. 2, alinéas 3 et 4, C.T.A.):

a) de nature administrative:

article 335, C.I.R.