

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 juillet 2003

SESSION EXTRAORDINAIRE 2003

**PROJET DE
LOI-PROGRAMME**
(art. 33, 34, 36 et 37)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Karine LALIEUX**

SOMMAIRE

I. Article 36 (Belgacom)	3
II. Article 37 (BIAC)	4
III. Articles 33 et 34 (Taxe d'immatriculation)	5
IV. Votes	9

Documents précédents :

Doc 51 **0102/ S.E. 2003** :
001 : Projet de loi-programme.
002 à 005 : Amendements.
006 et 007 : Rapports.
008 : Amendements.
009 : Texte adopté par la commission.
010 : Rapport.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 juli 2003

BUITENGEWONE ZITTING 2003

**ONTWERP VAN
PROGRAMMAWET**
(art. 33, 34, 36 en 37)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Karine LALIEUX**

INHOUD

I. Artikel 36 (Belgacom)	3
II. Artikel 37 (BIAC)	4
III. Artikelen 33 en 34 (Inschrijvingstaks)	5
IV. Stemmingen	9

Voorgaande documenten :

Doc 51 **0102/ B.Z. 2003** :
001 : Ontwerp van programmawet.
002 tot 005 : Amendementen.
006 en 007 : Verslagen.
008 : Amendementen.
009 : Tekst aangenomen door de commissie.
010 : Verslag.

**Composition de la commission à la date du dépôt du rapport /
Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag:**
Président/Voorzitter : Francis Van den Eynde

A. — Vaste leden / Membres titulaires :

VLD Guido De Padt, Ludo Van Campenhout, Hilde Vautmans
 PS Camille Dieu, Karine Lalieux, Eric Massin
 MR François Bellot, Olivier Chastel, Valérie De Bue
 SP.A-SPIRIT Daan Schalck, Philippe De Coene, Koen T'Sijen
 CD&V Jos Ansoms, Inge Vervotte
 Vlaams Blok Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde
 cdH Louis Smal

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants :

Willy Cortois, Georges Lenssen, Martine Taelman, Bart Tommelein
 Jean-Marc Delizée, André Frédéric, Alain Mathot, André Perpète
 Pierrette Cahay, Philippe Collard, Jacqueline Gallant, Martine Payfa
 Anne-Marie Baeke, Hans Bonte, Saïd El Khadraoui, Els Van Weert
 Roel Deseyn, Yves Leterme, Servais Verherstraeten
 Guy D'haeseleer, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck
 Josy Arens, Melchior Wathelet

cdH	: Centre démocrate Humaniste
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	: Front National
MR	: Mouvement Réformateur
N-VA	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
PS	: Parti socialiste
SP.a - SPIRIT	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
VLAAMS BLOK	: Vlaams Blok
VLD	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	Abréviations dans la numérotation des publications :
DOC 50 0000/000 : Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA : Questions et Réponses écrites
CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)	CRIV : Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV : Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV : Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN : Plenum (witte kaft)	PLEN : Séance plénière (couverture blanche)
COM : Commissievergadering (beige kaft)	COM : Réunion de commission (couverture beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : publicaties@deKamer.be	e-mail : publications@laChambre.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles 33, 34, 36 et 37 du projet de loi-programme au cours de sa réunion du 23 juillet 2003.

I. — ARTICLE 36 (BELGACOM)

A. Exposé de M. Johan Vande Lanotte, Vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Le ministre renvoie au commentaire de l'article 36 (DOC 51 0102/001, p. 25).

L'article 36 tend à prolonger d'un an l'habilitation attribuée au Roi en vue de modifier le statut juridique de Belgacom, aussi en ce qui concerne le personnel. Toutes les options restent ainsi ouvertes pour Belgacom. À l'heure actuelle, il n'existe aucun projet précis, mais les circonstances peuvent quelquefois changer si vite qu'une action doit être entreprise sans tarder.

B. Discussion

M. Jos Ansoms (CD&V) déplore le dépôt tardif du projet de loi-programme, qui empêche tout travail législatif sérieux.

Mme Karine Lalieux (PS) fait observer que chaque fois que Belgacom envisage des fiançailles ou un mariage, le gouvernement demande une procédure d'exception au parlement. Une telle autorisation devrait pourtant demeurer exceptionnelle. L'intervenante pose une série de questions concrètes : la cotation en Bourse évoquée par un certain nombre d'actionnaires est-elle pour bientôt ? L'avenir de Belgacom est-il menacé ? À la lumière de la demande actuelle de prolonger l'habilitation au Roi, des négociations sont-elles menées avec un partenaire industriel ?

Mme Inge Vervotte (CD&V) demande si le gouvernement a l'intention de vendre Belgacom pour des raisons budgétaires, ou si la demande actuelle d'habilitation s'inscrit dans une vision plus large ?

C. Réponse du ministre

Le ministre répond en quatre points :

1° À l'heure actuelle, la vente des parts de Belgacom n'est pas du tout envisagée. Cette opération ne serait d'ailleurs pas rentable sur le plan budgétaire.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de artikelen 33, 34, 36 en 37 van het ontwerp van programmawet besproken op haar vergadering van 23 juli 2003.

I. — ARTIKEL 36 (BELGACOM)

A. Uiteenzetting door de heer Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

De minister verwijst naar de memorie van toelichting over het artikel 36 (DOC 51 0102/001, p. 25).

Artikel 36 beoogt de verlenging met een jaar van de machtiging aan de Koning om het juridisch statuut van Belgacom, ook wat betreft het personeel, te wijzigen. Hierdoor blijven alle opties voor Belgacom open. Op dit ogenblik zijn er geen precieze plannen, maar de omstandigheden kunnen soms dermate snel wijzigen dat onverwijd actie moet worden ondernomen.

B. Bespreking

De heer Jos Ansoms (CD&V) betreurt het feit dat het ontwerp van programmawet zo laat werd meegedeeld. Dit is een ernstige belemmering voor ernstig wetgevend werk.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) merkt op dat telkens Belgacom een verloving of een huwelijk op het oog heeft, de regering het parlement om een machtiging verzoekt. Nochtans zou dergelijke machtiging een uitzondering moeten blijven. Spreekster wenst een aantal concrete vragen te stellen : Komt de beursnotering, waar een aantal aandeelhouders het over hebben, er weldra ? Wordt de toekomst van Belgacom bedreigd ? Wordt er, in het licht van de huidige vraag tot verlenging van de machtiging aan de Koning, onderhandeld met een industriële partner ?

Mevrouw Inge vervotte (CD&V) wenst te vernemen of de regering van plan is Belgacom om budgettaire redenen te verkopen of kadert de huidige vraag tot machtiging in een bredere visie ?

C. Antwoord van de minister

De minister antwoordt in vier punten :

1° De verkoop van de aandelen van Belgacom wordt op dit ogenblik allerminst overwogen. Het zou trouwens budgettair geen rendabele operatie zijn.

2° La principale raison de la demande de prolongation de l'habilitation – qui ne sera peut-être pas effectivement utilisée – est l'adaptation de la mission sociale de l'entreprise à l'évolution du secteur. Des adaptations se sont avérées nécessaires par le passé, lorsque Belgacom s'est alliée à un partenaire industriel qui disposait d'une expertise qui n'existait pas au sein de Belgacom. Si l'entreprise était sous-capitalisée – ce qui n'est pas le cas actuellement –, elle devrait également chercher de l'argent frais. Enfin, il y a eu une période marquée par de nombreuses fusions dans le secteur. Les entreprises se sont toutefois tellement surendettées que cette option n'est pas envisagée dans la phase actuelle.

3° Belgacom a toujours un rôle public à jouer, tant au niveau de *l'e-gouvernement* qu'au niveau de la diffusion de nouvelles technologies.

4° Il y a la problématique du fonds de pension.

5° Si un actionnaire souhaite se retirer de l'entreprise, il essayera d'abord de conclure un accord à ce sujet avec les autres actionnaires.

D. Répliques

Mme Karine Lalieux (PS) se déclare rassurée par la réponse du ministre.

II. — ARTICLE 37 (BIAC)

A. Exposé de M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Le ministre renvoie au commentaire de l'article 37 (DOC 51 0102/001, p. 25).

L'article 37 vise à proroger d'un an la délégation de pouvoirs qui a été attribuée au Roi afin qu'il puisse modifier le statut juridique de BIAC, y compris en ce qui concerne le personnel. Toutes les options demeurent de ce fait ouvertes pour BIAC.

B. Discussion

Mme Karine Lalieux (PS) insiste pour qu'un contrôle strict soit exercé sur BIAC, qui est somme toute responsable de la sécurité de milliers de personnes. L'intervenante accepte l'argument selon lequel l'administration peut être aussi efficace qu'un régulateur indépendant.

Mme Inge Vervotte (CD&V) demande quel projet le gouvernement entend réaliser avec BIAC. Pourquoi est-

2° De allerbelangrijkste reden voor de vraag tot verlenging van de machtiging – waarvan niet zeker is dat ze ook effectief zal worden gebruikt – is de maatschappelijke taakomschrijving van het bedrijf aan te passen aan de evolutie in de sector. In het verleden bleken aanpassingen nodig toen Belgacom in zee ging met een industriële partner die over een expertise beschikte die binnen Belgacom zelf niet voorhanden was. Als het bedrijf ondergekapitaliseerd zou zijn – wat thans niet het geval is – zou het ook op zoek moeten gaan naar vers kapitaal. Ten slotte is er een periode geweest waarin alom in de sector bedrijven fuseerden; dit heeft echter bij deze bedrijven zodanig tot een verhoogde schuldenlast geleid dat deze optie in de huidige fase niet wordt overwogen.

3° Voor Belgacom is nog altijd een publieke rol weggelegd, zowel in het e-government als bij de verspreiding van nieuwe technologieën.

4° Er is de problematiek van het pensioenfonds.

5° Een aandeelhouder wil uit het bedrijf stappen, maar zal daarvoor eerst trachten een akkoord met de overige aandeelhouders te sluiten hieromtrent.

D. Replieken

Mevrouw Karine Lalieux (PS) verklaart zich gerustgesteld door het antwoord van de minister.

II. — ARTIKEL 37 (BIAC)

A. Uiteenzetting door de heer Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

De minister verwijst naar de memorie van toelichting over het artikel 37 (Doc 51 0102/001, p. 25).

Artikel 37 beoogt de verlenging met een jaar van de machtiging aan de Koning om het juridisch statuut van BIAC, ook wat betreft het personeel, te wijzigen. Hierdoor blijven alle opties voor BIAC open.

B. Bespreking

Mevrouw Karine Lalieux (PS) dringt aan op een strikte controle van BIAC, dat tenslotte verantwoordelijk is voor de veiligheid van duizenden personen. Spreekster aanvaardt het argument dat de administratie even efficiënt kan zijn als een onafhankelijk regulator.

Mevrouw Inge vervotte (CD&V) wenst te vernemen welk project de regering met BIAC wil realiseren. Waarom

il aussi urgent ? L'intervenante présente également un amendement (n° 1 - DOC 51 102/003) afin de réparer un oubli : dans l'article 164 de la loi-programme du 30 décembre 2001, la date – que le gouvernement entend reporter d'un an – est en effet mentionnée non seulement au § 1^{er} mais aussi au § 3.

C. Réponse du ministre

Il ne faut pas perdre de vue que BIAC est par essence une entreprise commerciale, pour qui l'aspect sécurité porte exclusivement sur l'exploitation de l'aéroport, pas sur les routes aériennes. BIAC relève dès lors de la compétence du ministre responsable des entreprises publiques, tandis que la tutelle sur Belgocontrol – qui assure la sécurité des routes aériennes – incombe au ministre de la Mobilité. Les partisans d'un régulateur fort – comme Mme Lalieux dans son intervention – ne peuvent ignorer que l'acteur présent dans ce secteur n'a pas de concurrent. L'administration peut s'acquitter convenablement de sa mission sans avoir pour autant le statut de régulateur indépendant. L'éventualité d'une privatisation et les négociations en vue d'obtenir une autorisation d'exploitation sont d'ailleurs liées. Le ministre refuse de se laisser guider par des motifs idéologiques dans ce dossier, mais il souligne l'importance, tant pour la direction que pour le personnel, de ne pas entraver l'évolution naturelle des choses.

III. — ARTICLES 33 ET 34 (TAXE D'IMMATRICULATION)

A. *Exposé de M. Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale*

Le ministre renvoie à l'exposé des motifs concernant les articles 33 et 34 (Doc 51 0102/001, pp. 22-23). Le projet vise à supprimer progressivement la taxe d'immatriculation, en la réduisant d'abord de moitié pour la supprimer complètement dès 2006. La redevance due pour une immatriculation personnalisée est cependant maintenue.

B. Discussion

M. Jan Mortelmans (Vlaams Blok) renvoie à l'observation du Conseil d'État concernant ces articles : le Conseil d'État fait clairement observer dans son avis que les articles 33 et 34 du projet ne peuvent être examinés au parlement avant que le ministre se soit concerté avec les régions. Cette conclusion s'applique aux dispositions que le ministre a, à juste titre, distraites du texte de l'avant-projet ainsi qu'à la disposition de l'article 33 que le ministre souhaite maintenir. Le ministre soumet dès lors ces articles prématurément au parlement. Celui-ci ne

zit er zoveel spoed achter ? Tevens dient spreekster amendement nr. 1 (DOC 51 102/003) in teneinde een vergetelheid recht te zetten : in artikel 164 van de programmawet van 30 december 2001 wordt de datum – die de regering met een jaar wil verdagen – immers niet alleen in § 1 maar ook in § 3 vermeld.

C. Antwoord van de minister

Men mag niet uit het oog verliezen dat BIAC ten gronde een commercieel bedrijf is, waarvan het veiligheidsaspect louter betrekking heeft op de exploitatie van de luchthaven, niet op de vliegroutes. BIAC ressorteert daarom ook onder de minister verantwoordelijk voor de overheidsbedrijven, terwijl de voogdij op Belgocontrol – dat instaat voor de veiligheid van en op de vliegroutes – toebehoort aan de minister van Mobiliteit. Wie om een sterke regulator vraagt – zoals mevrouw Lalieux in haar betoog – moet wel bedenken dat in deze sector slechts één speler actief is. De administratie kan haar rol hier terdege spelen zonder dat ze het statuut van onafhankelijk regulator behoeft. Er is overigens een wisselwerking tussen een eventuele privatisering en de onderhandelingen met het oog op het verkrijgen van een uitbatingsvergunning. De minister wil in deze zich niet door ideologische motieven laten leiden, maar wijst op het belang voor zowel directie als personeel dat de natuurlijke evolutie niet wordt afgeremd.

III. — ARTIKELN 33 EN 34 (INSCHRIJVINGSTAKS)

A. *Uiteenzetting door de heer Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie*

De minister verwijst naar de memorie van toelichting over het artikel 33 en 34 (DOC 51 0102/001, pp. 22-23). Het gaat om de geleidelijke afschaffing – via een halvering – van de inschrijvingstaks, die vanaf 2006 volledig ophoudt te bestaan. De retributie voor een gepersonaliseerde inschrijving blijft evenwel behouden.

B. Bespreking

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Blok) verwijst naar de opmerking van de Raad van State aangaande deze artikelen : deze laatste stelt in haar advies duidelijk dat de artikelen 33 en 34 van het ontwerp in het Parlement niet mogen behandeld worden vooraleer de minister overleg heeft gepleegd met de gewesten. Deze conclusie geldt zowel voor de bepalingen die de minister terecht uit de tekst van het voorontwerp heeft verwijderd als voor de bepaling in artikel 33, die de minister wél wil behouden. De minister legt deze artikelen dan ook te

peut, en tant que législateur, tolérer que l'obligation légale de concertation ne soit pas respectée. L'intervenant déplore aussi que le premier travail législatif de la nouvelle Chambre consiste à examiner un projet de loi-programme qui n'a même pas été distribué comme document officiel.

L'intervenant n'est pas opposé à la suppression de la redevance qui est due pour la délivrance d'une plaque minéralogique, mais estime qu'il ne s'agit pas d'une mesure importante :

- contrairement à ce que le gouvernement veut laisser paraître, il ne s'agit pas de la suppression de la taxe de mise en circulation des véhicules, taxe qui relève de la compétence des régions ;
- l'augmentation des accises sur le carburant est beaucoup plus importante que la diminution des charges résultant de la suppression de la redevance.

L'intervenant souhaite que l'ensemble de la politique de circulation routière soit défédéralisée.

M. Francis Van den Eynde (VLAAMS-BLOK), président, fait observer que la procédure d'association prévue dans la loi spéciale susmentionnée de 1980 n'a pas été respectée. Le législateur ne peut méconnaître purement et simplement une telle disposition légale.

MM. Daan Schalk, Philippe De Coene et Koen T'Sijen (SP.A-Spirit) présentent un amendement (n° 2, DOC 51 102/003) tendant à préciser dans le texte même de l'article 33 que les redevances pour les plaques d'immatriculation personnalisées ne sont pas supprimées, comme il est précisé dans l'exposé des motifs.

M. Jos Ansoms (CD&V) dénonce le piètre travail législatif réalisé par le gouvernement - travail que l'opposition doit corriger par le biais d'amendements - et estime qu'il est scandaleux qu'un ancien membre du gouvernement flamand fasse fi de la procédure d'association, à présent qu'il est actif au niveau fédéral. Bien entendu, si l'article 36 est maintenu - contrairement à ces articles en projet qui avaient trait à la sécurité routière et qui, à la suite des critiques du Conseil d'État, ont, eux, été retirés du projet de loi-programme -, c'est parce que la suppression de la taxe d'immatriculation doit faire avaler la pilule de l'augmentation des accises qui touche davantage la population.

Le gouvernement tente de présenter la suppression de la redevance pour la délivrance d'une marque d'immatriculation comme une mesure en faveur de la variabilisation des frais de voiture et comme une mesure écologique.

vroeg aan het parlement voor. Dit laatste kan, als wetgever, onmogelijk dulden dat de wettelijke verplichting van overleg niet wordt ingevuld. De spreker betreurt ook dat het eerste wetgevend werk van de nieuwe Kamer bestaat uit de behandeling van een ontwerp van programmawet, dat nog niet eens in de vorm van een officieel document werd rondgedeeld.

De spreker is niet gekant tegen de afschaffing van de retributie die verschuldigd is voor de aflevering van een kentekenplaat, maar is van oordeel dat het niet om een belangrijke maatregel gaat:

- in tegenstelling tot wat de regering wil laten uitschijnen, gaat het niet om de afschaffing van de belasting op de inverkeerstelling van voertuigen, wat een gewestbevoegdheid is;
- de verhoging van de accijnzen op brandstof is een verhoging van de lasten met een veel hoger bedrag dan de lastenverlaging die door de afschaffing van de retributie doorgevoerd wordt.

Ten gronde wenst de spreker dat het volledige verkeersbeleid gedefederaliseerd wordt.

De voorzitter, de heer Francis Van den Eynde (Vlaams Blok), merkt op dat de door voornoemde bijzondere wet van 1980 voorgeschreven betrokkenheidsprocedure niet is geëerbiedigd. De wetgever mag aan dergelijk wettelijk voorschrift zomaar niet voorbijgaan.

De heren Daan Schalck, Philippe De Coene en Koen T'Sijen (SP.A-Spirit) dienen een amendement nr. 2 (DOC 51 102/003) in teneinde de draagwijdte van artikel 33 dusdanig te preciseren dat de verduidelijking in de memorie van toelichting dat retributies voor gepersonaliseerde naamplaten niet worden afgeschaft, in de wettekst op te nemen.

De heer Jos Ansoms (CD&V) laakt het belabberde wetgevend werk van de regering - dat door de oppositie via amendementen moet worden rechtgezet - en vindt het ongehoord dat een gewezen lid van de Vlaamse regering de betrokkenheidsprocedure negeert nu hij op het federale niveau actief is. Uiteraard is de reden voor het behouden van artikel 36 - in tegenstelling tot die ontworpen artikelen die betrekking hadden op verkeersveiligheid en ingevolge de kritiek van de Raad van State wel uit het ontwerp van programmawet werden gehaald - dat de afschaffing van de inschrijvingstaks de pil van een de bevolking zwaarder treffende accijnsverhoging moet doen slikken.

De regering probeert de afschaffing van de retributie voor de aflevering van een kentekenplaat voor te stellen als een maatregel ten voordele van de variabilisering van de autokosten en als een milieumaatregel.

L'intervenant conteste l'exactitude des deux qualifications :

– On ne peut convaincre les gens de renoncer à l'utilisation de leur voiture que si on leur propose des alternatives valables. Toutefois, tant que ces alternatives n'existent pas, la variabilisation a une incidence positive sur le Trésor public, mais pas sur la mobilité. Étant donné que l'accord de gouvernement reste muet ou presque sur les investissements en matière de transports publics, l'intervenant en revient au plan de l'administrateur délégué de la SNCB, plan qui dispose notamment que, faute de moyens financiers, la commande des trains à double étage est annulée. Étant donné qu'on élabore aucune alternative, la mesure à l'examen n'est qu'un coup dans l'eau.

– Aux Pays-Bas, le deuxième gouvernement Kok de coalition violette avait déjà, par le passé, augmenté les accises sur le carburant. La pratique a révélé que cette majoration d'impôts n'avait eu aucune incidence sur l'utilisation de la voiture et que ses effets sur l'environnement étaient dès lors nuls.

– Le gouvernement tente de démontrer que la suppression de la redevance pour l'immatriculation des véhicules constitue une compensation pour la « réforme des accises ». Quel sera le produit de l'augmentation des accises pour l'État et quel manque à gagner occasionnera la suppression de la redevance ? Les chiffres montreront sans doute qu'il ne s'agit en aucun cas d'une compensation. En effet, une compensation complète n'est possible que si l'on diminue le taux de TVA applicable à l'achat, l'entretien et la réparation des véhicules, ce qui relève de la compétence européenne, et que si les régions réforment les impôts qui ressortissent à leur compétence.

C. Réponse du ministre

Le ministre donne les réponses suivantes.

1° *En ce qui concerne la modification de la loi par le biais de la loi-programme :*

si une mesure aussi importante que la suppression de la taxe d'immatriculation est réglée par le biais de la loi-programme, c'est uniquement en raison de la nécessité de prendre d'urgence un train de mesures ayant un impact financier et budgétaire; la question de la répression des abus en matière de kilométrage – autre problème de mobilité important – sera, par exemple, soumise au parlement dans le cadre d'un projet de loi ordinaire.

2° *En ce qui concerne l'association avec l'augmentation des accises :*

l'idée que la suppression de la taxe d'immatriculation devait être « compensée » par une augmentation des accises n'a jamais été un point de vue du gouverne-

De spreker betwist de correctheid van beide kwalificaties :

– Mensen kunnen er maar toe overhaald worden om hun auto aan kant te laten als er volwaardige alternatieven zijn. Zolang die alternatieven niet bestaan, heeft variabilisering wel positieve effecten voor de schatkist, maar niet voor het mobiliteitsvraagstuk. Omdat het regeerakkoord weinig of niets bevat over investeringen in het openbaar vervoer, grijpt de spreker terug naar het plan van de afgevaardigd bestuurder van de NMBS, dat onder meer stelt dat de bestelling van dubbeldektreinen bij gebrek aan middelen geannuleerd wordt. Omdat niet gewerkt wordt aan de ontwikkeling van alternatieven, is de ter bespreking voorliggende maatregel een maat voor niets.

– In Nederland werd in het verleden reeds – onder de tweede paarse regering-Kok – een verhoging van de accijnzen op brandstof doorgevoerd. De praktijk wees uit dat deze belastingverhoging geen invloed had op het gebruik van de wagen, waardoor de milieueffecten ervan nihil zijn.

– De regering betoogt dat de afschaffing van de retributie voor de aflevering van kentekenplaten een compensatie vormt voor de « accijnshervorming ». Hoeveel zal de accijnsverhoging de staat opleveren en hoeveel inkomsten zal zij derven door de afschaffing van de retributie ? Wellicht tonen de cijfers aan dat van een compensatie helemaal geen sprake is. Een volledige compensatie is slechts mogelijk als er een BTW-verlaging komt van het tarief toepasselijk op de aankoop en het onderhoud en herstel van wagens, wat een Europese bevoegdheid is en als ook de gewesten de belastingen die onder hun bevoegdheid ressorteren hervormen.

C. Antwoord van de minister

De minister antwoordt :

1° *Wat betreft de wetwijziging via programmawet :* de enige reden waarom een dergelijk belangrijke maatregel als de afschaffing van de inschrijvingstaks via de programmawet wordt geregeld, houdt verband met de noodzaak om dringend een pakket van maatregelen met financiële, budgettaire impact te nemen ; de beteugeling van misbruiken inzake kilometerstand bijvoorbeeld – ook een belangrijk mobiliteitsvraagstuk – zal via een gewoon wetsontwerp aan het parlement ter bespreking worden voorgelegd.

2° *Wat betreft de koppeling met de accijnsverhoging :* het idee dat de afschaffing van de inschrijvingstaks moest « gecompenseerd » worden door een accijnsverhoging is nooit een regeringsstandpunt geweest. De overheid zal door de afschaffing van de retributie voor de afleve-

ment. La disparition de la rétribution pour la remise de plaques minéralogiques privera l'État de 93 millions d'euros. Cette mesure ne constitue pas une compensation intégrale de l'augmentation des accises. Elle permet en revanche d'abolir une rétribution forfaitaire et, donc, asociale.

3° En ce qui concerne la variabilisation des frais de voiture :

le gouvernement fédéral supprime tous les frais fixes liés à l'utilisation du véhicule; la suppression de la taxe d'immatriculation n'est donc pas seulement un premier pas vers la variabilisation, c'est, en ce qui concerne le pouvoir fédéral, le maximum que ce dernier peut faire.

4° En ce qui concerne la concertation avec les gouvernements régionaux :

la procédure de concertation menée par le biais des canaux appropriés avec les gouvernements régionaux – qui ne sont d'ailleurs pas compétents en matière de taxe d'immatriculation – sera bouclée avant l'entrée en vigueur de la loi; étant donné que les gouvernements régionaux disposent d'une large compétence dans le domaine de la sécurité routière, le gouvernement a retiré du projet à l'examen les articles proposés qui portaient sur cet aspect.

5° En ce qui concerne sa compétence en matière de politique de la mobilité :

contrairement à ce que prétend l'opposition, la compétence dont dispose le ministre en matière de mobilité offre bel et bien à ce dernier la possibilité de mener une politique axée sur le résultat en ce qui concerne les alternatives; la SNCB fait partie du portefeuille de la mobilité dans la mesure où il est question du contrat de gestion entre l'État et la SNCB; en revanche, la gestion de la SNCB proprement dite, dont fait partie l'établissement d'un plan d'entreprise, relève de la compétence du ministre des Entreprises publiques; le ministre de la Mobilité peut bel et bien donner des impulsions aux transports en commun, notamment en abaissant le prix pour les navetteurs et, à terme, en prévoyant la gratuité des transports en commun, en développant le Réseau express régional (RER) (principalement par l'achat de matériel roulant) et en reprenant les dettes de la SNCB.

D. Vote sur la procédure

M. Daan Schalck (SP.A-Spirit) estime qu'étant donné que l'autorité fédérale est compétente pour la taxe d'immatriculation et que le ministre s'engage à achever la concertation avant l'entrée en vigueur de la loi, rien n'empêche de poursuivre la discussion.

ring van kentekenplaten 93 miljoen euro derven. Dit vormt geen integrale compensatie voor de accijnsverhoging, maar het gaat wel om de afschaffing van een forfaitaire en dus asociale retributie.

3° Wat betreft de variabilisering van de autokosten : de federale regering schaft alle vaste kosten in verband met het autogebruik af ; de afschaffing van de inschrijvingstaks is dus niet alleen een eerste stap naar de variabilisering, het is wat de federale overheid betreft het maximum wat deze laatste kan doen.

4° Wat betreft het overleg met de gewestregeringen : voor de inwerkingtreding van de wet zal de overlegprocedure via de geëigende kanalen met de gewestregeringen, die overigens terzake van de inschrijvingstaks niet bevoegd zijn, worden afgerond ; de gewestregeringen hebben inzake verkeersveiligheid een verregaande bevoegdheid, de ontworpen artikelen die op dit aspect sloegen, werden door de regering dan ook uit het ontwerp gehaald dat thans ter bespreking voorligt.

5° Wat betreft zijn bevoegdheid inzake mobiliteitsbeleid: de bevoegdheid van de minister inzake mobiliteit geeft hem wel degelijk de mogelijkheid om een resultaatgericht beleid te voeren inzake alternatieven, in tegenstelling tot wat door de oppositie hieromtrent wordt beweerd ; de NMBS maakt deel uit van de portefeuille van mobiliteit in zoverre het slaat op het beheerscontract tussen de overheid en de NMBS ; het beheer van de NMBS zelf daarentegen, waartoe de opstelling van een ondernemingsplan behoort, valt onder de bevoegdheid van de minister van overheidsbedrijven ; de minister van Mobiliteit kan wel degelijk impulsen geven voor het openbaar vervoer, onder meer door de kostprijs voor pendelaars te verlagen en op termijn gratis te maken, door de uitbouw van het Gewestelijk Expresnet (GEN) (wat voornamelijk de aankoop van rollend materieel behelst) en door de overname van de schulden van de NMBS.

D. Procedurestemming

De heer Daan Schalck (SP.A-Spirit) is van mening dat, aangezien de federale bevoegdheid bevoegd is voor de inschrijvingstaks en de minister er zich toe verbindt het overleg voor de inwerkingtreding van de wet af te ronden, niets verhindert de bespreking voort te zetten.

Le président, M. Francis Van den Eynde (Vlaams Blok), estime quant à lui que lorsque la commission parlementaire qu'il préside constate qu'il n'a pas été satisfait à une prescription légale – ce que le Conseil d'État a également relevé – la discussion doit être suspendue jusqu'à ce qu'il ait été remédié à ce manquement. La procédure d'association est obligatoire même si les régions ne sont pas compétentes en la matière.

La commission décide par 9 voix contre 4 de poursuivre la discussion.

D. Répliques

M. Jan Mortelmans (Vlaams Blok) déclare que les augmentations d'accises imposées à présent démontrent que le précédent gouvernement a donné avant les élections une fausse impression concernant la situation économique internationale et budgétaire de la Belgique. La répartition vague des compétences en matière de SNCB entre les ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques entrave la mise sur pied d'une politique de mobilité cohérente.

M. Jos Ansoms (CD&V) fait observer que le ministre reconnaît que la variabilisation du coût de l'usage de la voiture n'est pas complètement réalisée par les dispositions à l'examen et s'inscrit ainsi en faux contre l'impression que certains membres du gouvernement ont donnée dans les médias. L'intervenant fait en outre observer que la suppression de la redevance ne sera réalisée qu'en 2006. Le fait que le ministre de la Mobilité demeure compétent pour d'importants aspects de la politique de la SNCB est une nouveauté. Il convient cependant de préciser rapidement la répartition exacte des compétences en ce qui concerne la SNCB entre le ministre de la Mobilité et le ministre des Entreprises publiques.

IV. — VOTES

Art. 33

L'amendement n° 2 de MM. Schalck, De Coen et T'Sijen est adopté à l'unanimité.

L'article, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité.

Art. 34

Cet article est adopté à l'unanimité.

De voorzitter, de heer Francis Van den Eynde (Vlaams Blok), is van zijn kant van oordeel dat de parlementaire commissie die hij voorziet, wanneer zij constateert dat aan een wettelijk voorschrift – ook al opgemerkt door de Raad van State – niet is voldaan, de bespreking dient te worden opgeschort tot dit gebrek is verholpen. De betrokkenheidsprocedure is verplicht zelf wanneer de gewesten terzake niet bevoegd zijn.

De commissie beslist met 9 tegen 4 stemmen de bespreking voort te zetten.

D. Replieken

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Blok) stelt dat de thans opgelegde accijnsverhogingen aantonen dat de vorige regering voor de verkiezingen een verkeerde indruk heeft gewekt over de internationale economische en budgettaire toestand van België. De onduidelijke bevoegdheidsverdeling tussen de minister van Mobiliteit en de minister van Overheidsbedrijven inzake de NMBS staat een coherent mobiliteitsbeleid in de weg.

De heer Jos Ansoms (CD&V) wijst erop dat de minister toegeeft dat de variabilisering van de kostprijs van autorijden door de voorliggende bepalingen niet volledig gerealiseerd wordt en gaat daarmee in tegen de indruk die sommige regeringsleden in de media hebben gewekt. De spreker wijst er bovendien op dat de afschaffing van de retributie pas in 2006 zal gerealiseerd zijn. Dat de minister van Mobiliteit bevoegd blijft voor belangrijke aspecten van het NMBS-beleid, is nieuws. De precieze bevoegdheidsverdeling inzake de NMBS tussen de minister van Mobiliteit en de minister van Overheidsbedrijven moet evenwel snel verduidelijkt worden.

IV. — STEMMINGEN

Art. 33

Amendement nr. 2 van de heren Schalck, De Coen en T'Sijen wordt eenparig aangenomen.

Dit artikel wordt, zoals geamendeerd, eenparig aangenomen.

Art. 34

Dit artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 36

Cet article est adopté par 9 voix contre 4.

Art. 37

L'amendement n° 1 de Mme Vervotte est adopté à l'unanimité.

L'article, ainsi amendé, est adopté par 9 voix contre 4.

L'ensemble des articles soumis à la commission, ainsi amendés, est adopté par 9 voix contre 4.

La rapporteuse,

Karine LALIEUX

Le président,

Francis VAN DEN EYNDE

Liste des dispositions nécessitant des mesures d'exécution (application article 78, 2, alinéa 4, du Règlement) :

En application de l'art. 108 de la Constitution :
Art. 33

En application de l'art. 105 de la Constitution :
Art. 36 et 37

Art. 36

Het artikel wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 37

Amendement nr. 1 van mevrouw Vervotte wordt eenparig aangenomen.

Het artikel, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Het geheel van de aan de commissie toegewezen artikelen, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

De rapporteur,

Karine LALIEUX

De voorzitter,

Francis VAN DEN EYNDE

Lijst van de bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vergen (toepassing Rgt art. 78, 2, vierde lid) :

Met toepassing van art. 108 van de Grondwet :
Art. 33

Met toepassing van art. 105 van de Grondwet :
Art. 36 en 37