

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1994-1995 (*)

19 DECEMBER 1994

WETSONTWERP

**tot goedkeuring van het Verdrag
inzake de heffing van rechten voor
het gebruik van bepaalde wegen door zware
vrachtwagens, ondertekend
te Brussel op 9 februari 1994
door de Regeringen
van het Koninkrijk België, het Koninkrijk
Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland,
het Groothertogdom Luxemburg en
het Koninkrijk der Nederlanden,
en tot invoering van een Eurovignet,
overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG
van de Raad van Europese Gemeenschappen
van 25 oktober 1993**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER FLAHAUT

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Dupré.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Dupré, Olivier, Taylor,
Van Rompuy.
P.S. HH. Flahaut, Gilles, Mevr.
Lizin, H. Namotte.
V.L.D. HH. Bril, Daems, Platteau,
Verhofstadt.
S.P. HH. Dielens, Lisabeth,
Vanvelthoven.
P.R.L. HH. de Clippele, Michel.
P.S.C. HH. Langendries, Poncelet.
Agalev/HH. Defeyt, De Vlieghere.
Ecolo
Vl. H. Van den Eynde.
Blokk

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, De Clerck, Eyskens,
Goutry, Moors, Tant.
HH. Collart, Delizée, Dufour,
Eerdeken, Harmegnies (M.).
HH. Cortois, Denys, Dewael, Van
Mechelen, Vergote.
H. Bossuyt, Mevr. De Meyer, HH.
Peeters (L.), Van der Maelen.
HH. Bertrand, Ducarme, Kubla.
Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Grim-
berghs, Thissen.
HH. Detienne, Thiel, Mevr. Vogels.
HH. Annemans, Wymeersch.

Zie :

- 1639 - 94 / 95 :

— N° 1 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1994-1995 (*)

19 DÉCEMBRE 1994

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES (1)

PAR M. FLAHAUT

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Dupré.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Dupré, Olivier, Taylor,
Van Rompuy.
P.S. MM. Flahaut, Gilles, Mme
Lizin, M. Namotte.
V.L.D. MM. Bril, Daems, Platteau,
Verhofstadt.
S.P. MM. Dielens, Lisabeth,
Vanvelthoven.
P.R.L. MM. de Clippele, Michel.
P.S.C. MM. Langendries, Poncelet.
Agalev/MM. Defeyt, De Vlieghere.
Ecolo
Vl. M. Van den Eynde.
Blokk

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, De Clerck, Eyskens,
Goutry, Moors, Tant.
MM. Collart, Delizée, Dufour,
Eerdeken, Harmegnies (M.).
MM. Cortois, Denys, Dewael, Van
Mechelen, Vergote.
M. Bossuyt, Mme De Meyer, MM.
Peeters (L.), Van der Maelen.
MM. Bertrand, Ducarme, Kubla.
Mme Corbisier-Hagon, MM. Grim-
berghs, Thissen.
MM. Detienne, Thiel, Mme Vogels.
MM. Annemans, Wymeersch.

Voir :

- 1639 - 94 / 95 :

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 13 december 1994.

*
* *

I. — INLEIDING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN EN OVERHEIDSBEDRIJVEN

De minister verwijst naar de tekst van zijn uiteenzetting in de Senaatscommissie.

In het Senaatsverslag (Stuk Senaat n° 1239/2, blz. 27-30) worden ook de toepassingsmodaliteiten van het eurovignet toegelicht.

Ook voor wat de vrijstellingen betreft verwijst de minister naar het verslag van de Senaatscommissie (blz. 34 tot 40), onder meer voor de interpretatie van de woorden « slechts af en toe » (in artikel 5, 2°, van het wetsontwerp).

II. — ALGEMENE BESPREKING

Op vraag van de Voorzitter verstrekt *de minister* een kopie van het protocol van akkoord dat onlangs met de vertegenwoordigers van de sector goederenvervoer werd afgesloten (cfr. de bijlage bij onderhavig verslag) en dat door twee van de drie federaties werd onderschreven.

Hij legt uit dat reeds ruim een jaar met de betrokken sector over de invoering van het eurovignet wordt onderhandeld.

De door de sector gevraagde integrale compensatie van dit eurovignet bleek binnen de Europese context niet mogelijk.

De minister herinnert aan de bedoeling van het eurovignet: aan iedere vrachtwagen een gedeelte van de veroorzaakte kosten van milieuhinder en verkeersonveiligheid aanrekenen.

Daarnaast werd rekening gehouden met het feit dat landen als Frankrijk, Italië, Zwitserland, Oostenrijk en Spanje nu reeds tolgelden heffen.

Luidens het protocol van akkoord zal een passend wettelijk en reglementair kader worden tot stand gebracht betreffende medeverantwoordelijkheid van derden, die betrokken zijn bij de transportverrichtingen.

Hiertoe zal zo snel mogelijk een wetsontwerp bij het Parlement worden ingediend.

Wat betreft de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen en de verzekering « stoffelijke schade » voor de voertuigen voor goederentransport vanaf 12 ton maximaal toegelaten mas-

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 13 décembre 1994.

*
* *

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

Le ministre renvoie à l'exposé introductif qu'il a présenté devant la commission du Sénat.

Les modalités d'application de l'eurovignette sont également précisées dans le rapport du Sénat (Doc. Sénat n° 1239/2, pp. 27 à 30).

En ce qui concerne les exemptions, le ministre renvoie également au rapport du Sénat (pp. 34 à 40), notamment en ce qui concerne l'interprétation des mots « qu'occasionnellement » (à l'article 5, 2°, du projet à l'examen).

II. — DISCUSSION GENERALE

A la demande du président, *le ministre* fournit une copie du protocole d'accord conclu récemment avec les représentants du secteur du transport des marchandises (voir annexe du présent rapport), protocole auquel ont souscrit deux des trois fédérations de transporteurs routiers.

Il précise que l'instauration de l'eurovignette fait l'objet de négociations avec le secteur concerné depuis plus d'un an.

La compensation intégrale de cette eurovignette, compensation réclamée par le secteur, s'est avérée impossible dans le contexte européen.

Le ministre rappelle quel est l'objectif de l'eurovignette: faire supporter, par chaque camion, une partie des coûts afférents à la nuisance écologique et à l'insécurité routière qui sont dues aux poids lourds.

Il a en outre été tenu compte du fait que des pays tels que la France, l'Italie, la Suisse, l'Autriche et l'Espagne perçoivent déjà des péages.

Aux termes du protocole d'accord, un cadre légal et réglementaire adéquat sera mis en place en ce qui concerne la coresponsabilité des tiers intervenant dans les opérations de transport.

Un projet de loi sera déposé à cet effet au Parlement dans les meilleurs délais.

En ce qui concerne l'assurance responsabilité civile automobile et « dégâts matériels » et pour les véhicules de transport de marchandises à partir de 12 tonnes de masse maximale autorisée, la taxe assi-

sa, zal de met het zegel gelijkgestelde taks van 9,25 % tot 1,4 % worden verminderd voor de premies die vanaf 1 februari 1995 vervallen.

De jaarlijkse retributies verbonden aan de transportvergunningen en de retributies verbonden aan de aflevering, de vervanging en de hernieuwing ervan zullen vanaf 1 januari 1995 worden afgeschaft.

De harmonisatie van de verkeersbelasting, door afschaffing van de verminderingen (voor ouderom en wagenpark) tenslotte zal vanaf 1 april 1995 in werking treden voor de voertuigen die met ingang van die datum in gebruik zijn genomen, in fiscale zin (artikel 21 van het WGB), waarbij wordt verstaan dat vanaf 1 januari 1996 de afschaffing van de verminderingen op alle voertuigen zal worden toegepast.

Het protocol van akkoord werd onderschreven door de « Federatie van Belgische Transporteurs » en de « Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders ». De derde beroepsvereniging, de « Union professionnelle du Transport par Route » kan er niet mee instemmen.

De heer de Clippele vraagt welke de omvang is van de compensaties die in andere Europese landen aan de sector van het goederenvervoer worden verleend. Is het juist dat het eurovignet in Duitsland voor 200, in Nederland voor 100 en in België slechts voor 25 procent wordt gecompenseerd?

Wat zijn de gevolgen voor de concurrentiekracht van de Belgische vervoerders? Waarom heeft de Waalse beroepsvereniging het protocol van akkoord niet onderschreven?

Spreker begrijpt ook niet waarom ook de bestuurder van het voertuig, die toch maar een werknemer van de eigenaar, de ondernemer of de houder is, luidens artikel 6 van het ontwerp, hoofdelijk gehouden is tot betaling van het eurovignet.

Hij peilt ook naar de precieze betekenis van het in artikel 5, 2°, vermelde begrip « hoofdactiviteit ».

Tenslotte wenst het lid ook te weten of het eurovignet een fiscaal aftrekbare bedrijfslast is.

De heer Van den Eynde is het ermee eens dat een reglementering betreffende de medeverantwoordelijkheid van derden die betrokken zijn bij de transportverrichtingen (met name de opdrachtgevers) zich opdringt, temeer daar deze derden vaak bepalen onder welke omstandigheden het vervoer moet plaatsvinden.

Volgens hem zal de concurrentiepositie van de Belgische vervoerders, die nu al niet zo best is, door de invoering van het eurovignet verder verslechteren.

Hij begrijpt dan ook best dat de vertegenwoordigers van de sector van het goederenvervoer dit protocol van akkoord met tegenzin hebben aanvaard.

Spreker heeft het vervolgens over de in het protocol van akkoord opgenomen compensaties voor de Belgische vervoerders.

milée au timbre de 9,25 % sera réduite à 1,4 % pour les primes échéant à partir du 1^{er} février 1995.

Les redevances annuelles liées aux autorisations de transport ainsi que les redevances liées à la délivrance, au remplacement et au renouvellement de ces autorisations seront supprimées à partir du 1^{er} janvier 1995.

En ce qui concerne l'harmonisation de la taxe de circulation, par suppression des réductions (pour ancienneté et parc automobile), celle-ci entrera en vigueur à partir du 1^{er} avril 1995 pour les véhicules dont l'usage, au sens fiscal (article 21 du CTA), commence à partir de cette date, étant entendu qu'à partir du 1^{er} janvier 1996, la suppression des réductions sera appliquée à tous les véhicules.

Ce protocole d'accord a été signé par la Fédération belge des transporteurs et la « Koninklijke Beroepsvereniging goederenvervoerders ». La troisième association professionnelle, l'Union professionnelle du Transport par route, n'a pas voulu y souscrire.

M. de Clippele demande quelle est l'ampleur des compensations accordées au secteur du transport de marchandises dans d'autres pays européens. Est-il exact que l'eurovignette est compensée jusqu'à concurrence de 200 % en Allemagne, de 100 % aux Pays-Bas et de 25 % seulement en Belgique?

Quelles répercussions cela entraîne-t-il sur la compétitivité des transporteurs belges? Pour quelle raison la fédération professionnelle wallonne n'a-t-elle pas souscrit au protocole d'accord?

L'intervenant ne comprend par ailleurs pas pourquoi, conformément à l'article 6 du projet, le conducteur du véhicule, qui n'est pourtant qu'un employé du propriétaire, de l'exploitant ou de détenteur, est tenu solidairement au paiement de l'eurovignette.

Il demande également au ministre de préciser ce que l'on entend, à l'article 5, 2°, par « activité principale ».

Le membre demande enfin également si l'eurovignette fait partie des frais professionnels fiscalement déductibles.

M. Van den Eynde estime également qu'il convient d'élaborer une réglementation relative à la coresponsabilité des tiers associés aux opérations de transport (à savoir les mandants), d'autant que ceux-ci déterminent souvent les conditions dans lesquelles le transport doit s'effectuer.

Il estime que l'instauration de l'eurovignette détriorera encore davantage la compétitivité des transporteurs belges, qui n'est déjà pas si extraordinaire.

Il comprend des lors parfaitement que les représentants du secteur du transport de marchandises aient accepté ce protocole d'accord à contrecœur.

L'intervenant s'intéresse ensuite aux compensations prévues par le protocole en faveur des transporteurs belges.

De door de regering toegestane vermindering van de met het zegel gelijkgestelde taks op de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering en de verzekering « stoffelijke schade » weegt volgens hem nauwelijks op tegen de in het kader van het Globaal Plan toegestane verhoging van de premie van de autoverzekering (wegens de invoering van de zogenaamde « objectieve aansprakelijkheid » ten opzichte van voetgangers en zwakke weggebruikers).

Ook de overige compensaties (onder meer inzake de verkeersbelasting) lijken hem totaal ontoereikend.

Daar komt nog bij, aldus het lid, dat de opbrengst van het eurovignet uitgerekend moet dienen om de concurrent bij uitstek van het wegvervoer met name de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen financieel te steunen!

Hij betreurt tenslotte de manier waarop het geschil tussen de federale overheid en de Gewesten over de opbrengst van het eurovignet, onder het oog van de publieke opinie werd uitgevochten.

De heer Daems is het er in beginsel mee eens dat de gebruiker van het wegennet hiervoor een vergoeding moet betalen. Het thans voorgestelde eurovignet is echter geen zuivere toepassing van dit principe.

Het wordt eerst en vooral niet volledig gecompenseerd, wat wil zeggen dat er een budgettaire meeropbrengst is voor de Staat. In feite gaat het dus om een verdoken belastingverhoging.

Spreker peilt in dit verband naar de verwachte netto-opbrengst van het vignet.

Hij stelt ook vast de bevoegdheden inzake milieu en infrastructuur bij de Gewesten berusten maar dat het de federale regering is die deze belasting zal innen.

Ook hij vindt de aan de sector toegezegde compensaties ontoereikend.

De door de minister verstrekte uitleg over de eventuele reacties van andere EU-lidstaten op een mogelijke integrale compensatie van het vignet in België snijdt geen hout aangezien alvast Nederland en Duitsland nu reeds compensaties hebben toegekend. Of meent de minister soms dat de Belgische vervoerssector tot nu toe een bevoorrechte concurrentiepositie had in Europa?

Zal de opbrengst van het eurovignet inderdaad worden aangewend om de NMBS financieel te steunen?

Maakt de Europese Commissie geen bezwaar tegen dergelijke steun?

Zal de door de regering toegestane vermindering van de met het zegel gelijkgestelde taksen op de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering en de verzekering « stoffelijke schade » geen vermindering teweegbrengen van, in het kader van het Globaal Plan, aan de Sociale Zekerheid toegewezen ontvangsten?

La réduction de la taxe assimilée au timbre accordée par le gouvernement en ce qui concerne l'assurance de la responsabilité civile et l'assurance « dégâts matériels » est loin de compenser, selon lui, l'augmentation de la prime de l'assurance automobile, autorisée par le plan global (en raison de l'instauration de la « responsabilité objective » à l'égard des piétons et des usagers de la route vulnérables).

Les autres compensations notamment en matière de taxe de circulation lui paraissent également tout à fait insuffisantes.

A cela s'ajoute, selon le membre, que le produit de l'eurovignette doit servir précisément à aider financièrement le concurrent par excellence du transport routier, à savoir la Société nationale des chemins de fer belges.

Enfin, il déplore que l'autorité fédérale et les régions aient réglé publiquement leur différend concernant le produit de l'eurovignette.

M. Daems souscrit au principe selon lequel l'utilisateur du réseau routier doit payer une redevance. L'eurovignette proposée ne constitue toutefois pas une application pure et simple de ce principe.

Cette taxe n'est en effet pas intégralement compensée, ce qui signifie qu'elle entraîne une plus-value de recettes pour l'Etat. Il s'agit donc en fait d'une augmentation d'impôt déguisée.

L'intervenant demande à cet égard quelles sont les prévisions en ce qui concerne le produit net de la vignette.

Il constate aussi que bien que les régions soient compétentes en matière d'environnement et d'infrastructure, c'est le gouvernement fédéral qui percevra la taxe.

Il estime également que les compensations accordées au secteur sont insuffisantes.

Les explications fournies par le ministre au sujet des réactions éventuelles des Etats membres de l'Union européenne à l'instauration possible d'une compensation intégrale de l'eurovignette en Belgique, ne sont pas sérieuses, étant donné que les Pays-Bas et l'Allemagne ont déjà accordé des compensations. Ou bien, peut-être, le ministre estime-t-il que le secteur belge du transport occupait jusqu'à présent une position concurrentielle privilégiée au sein de l'Europe?

Le produit de l'eurovignette servira-t-il effectivement à aider financièrement la SNCB?

La Commission européenne ne voit-elle aucune objection à l'octroi de cette aide?

La réduction des taxes assimilées au timbre accordée par le gouvernement sur l'assurance responsabilité civile et l'assurance « dommages corporels » n'engendrera-t-elle pas une baisse des recettes allouées à la sécurité sociale dans le cadre du Plan global?

De heer Poncelet is gewonnen voor de invoering van het eurovignet, als middel voor de gemeenschap om alvast een deel van de kosten van het vervoer terug te winnen.

Uit diverse studies blijkt immers dat het vervoer de gemeenschap meer kosten dan baten oplevert.

Uit het Senaatsverslag (Stuk n° 1239-2), aldus spreker, blijkt niet duidelijk volgens welke criteria de opbrengst van deze nieuwe indirecte belasting tussen de federale regering en de gewesten zal worden verdeeld.

Eenzijds wordt (op blz. 19) gesteld dat de Gewesten eventueel voor de voertuigen van minder dan 12 ton M.T.M. een gelijkaardige taks kunnen invoeren waarvan de opbrengst hen zou toekomen. Spreker leidt daaruit (a contrario) af dat de opbrengst van het eurovignet voor voertuigen vanaf 12 ton M.T.M. aan de federale overheid toekomt.

Anderzijds wordt (op blz. 48) gesteld dat de Gewesten onderling besprekingen zullen aanvatten om te onderzoeken op welke wijze zij zullen deelnemen in de opbrengst van het vignet en zij hun deel onder elkaar zullen verdelen.

Spreker wenst dan ook te vernemen of er al dan niet een akkoord werd gesloten tussen de federale overheid en de Gewesten over een eventuele verdeling van de opbrengst van dit vignet, waarover de Raad van State in zijn advies (Stuk Senaat n° 1239-1, blz. 23-24) duidelijk stelt dat de federale overheid wel degelijk bevoegd is in deze materie.

Tenslotte verbaast de heer Poncelet er zich over dat, blijkens punt 14 van het protocol van akkoord, de federale regering zich ertoe heeft verbonden tot 31 december 1997 het accijnsrecht op diesel niet te verhogen.

De minister betwist deze interpretatie. De federale regering heeft enkel akte genomen van het verzoek van de vertegenwoordigers van de betrokken sector.

De heer De Mol stelt dat de SP-fractie in het kader van haar visie op het te voeren mobiliteitsbeleid principieel gekant blijft tegen het verlenen van welkdanige compensaties ook aan de sector van het goederenvervoer.

In elk geval mag het bedrag dat voor de financiering van de N.M.B.S. was bestemd niet verminderen wanneer de netto-opbrengst van het vignet daardoor lager zou uitvallen dan voorzien.

Zullen de budgettaire minderontvangsten die door het verlenen van deze compensaties zouden ontstaan, met een gedeelte van de netto-opbrengst van het eurovignet moeten worden gecompenseerd?

Werd het door de minister onderschreven protocol van akkoord reeds door de regering goedgekeurd?

Is de minister van Financiën erin geslaagd de anomalieën in de verkeersbelasting weg te werken, wat voor de Schatkist 1,5 miljard frank per jaar moet opleveren?

Zo ja, volstaat dit bedrag om de in het kader van het protocol van akkoord door de minister van Verkeerswezen toegestane compensaties te dekken?

M. Poncelet est partisan de l'instauration de l'eurovignette aux fins de récupérer pour la collectivité une partie au moins des coûts du transport.

Il ressort, en effet, de plusieurs études que le transport coûte plus qu'il ne rapporte à la collectivité.

L'intervenant ajoute qu'il ne ressort pas clairement du rapport du Sénat (Doc. n° 1239-2) selon quels critères le produit de ce nouvel impôt indirect sera réparti entre le gouvernement fédéral et les régions.

Il est dit, d'une part, (p. 19) que les régions pourront éventuellement introduire une taxe similaire pour les véhicules de moins de 12 tonnes de M.M.A., dont le produit leur reviendrait. L'intervenant en déduit (a contrario) que le produit de l'eurovignette relative aux véhicules à partir de 12 tonnes de M.M.A. revient à l'autorité fédérale.

D'autre part, il est précisé (p. 48) que 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.

L'intervenant demande dès lors si un accord a déjà été conclu entre l'Etat fédéral et les Régions à propos d'une éventuelle répartition du produit de la vignette, matière à propos de laquelle le Conseil d'Etat a clairement indiqué, dans son avis (Doc. Sénat n° 1239-1, pp. 23-24), que l'autorité fédérale est compétente.

Enfin, *M. Poncelet* s'étonne de ce que, d'après le point 14 du protocole d'accord, le gouvernement fédéral se soit engagé à ne pas augmenter les droits d'accises sur le diesel jusqu'au 31 décembre 1997.

Le ministre conteste cette interprétation. Le gouvernement fédéral a simplement pris acte de la requête des représentants du secteur concerné.

M. De Mol souligne que, fidèle à sa conception de la politique à mener en matière de mobilité, le groupe SP demeure fondamentalement opposé à l'octroi de quelques compensations que ce soient au secteur du transport de marchandises.

Le montant qui était destiné au financement de la SNCB ne peut, en tout état de cause, diminuer au cas où le produit net de la vignette serait, de ce fait, inférieur aux prévisions.

Les moins-values de recettes budgétaires qui résulteraient de l'octroi de ces compensations devront-elles être compensées par une partie du produit net de l'eurovignette?

Le protocole d'accord auquel le ministre a souscrit a-t-il déjà été approuvé par le gouvernement?

Le ministre des Finances est-il parvenu à lever les anomalies de la taxe de circulation, ce qui doit rapporter 1,5 milliard de francs par an au Trésor?

Dans l'affirmative, ce montant suffira-t-il à couvrir les compensations accordées par le ministre des communications dans le cadre du protocole d'accord?

De compensaties die in andere EU-lidstaten worden toegekend zijn volgens het lid te verklaren door de zeer hoge verkeersbelasting die aldaar wordt geheven.

De Belgische vervoerssector heeft trouwens ook in het kader van het Globaal Plan (de MARIBEL-operatie) reeds een bijkomend concurrentievoordeel genoten.

Uit het, op verzoek van de Europese Commissie opgestelde rapport van wijzen blijkt trouwens dat de door de sector telkens weer ingeroepen « ongunstige » concurrentiepositie van het Belgische wegtransport geenszins met de werkelijkheid overeenstemt (cf. Senaatsverslag, blz. 17).

De heer Van den Eynde vraagt of het gedeelte van de opbrengst van het eurovignet, dat aan de NMBS zal worden doorgestort al dan niet mag worden aangewend voor het aanzuiveren van de bestaande schulden of enkel voor het verrichten van bijkomende investeringen.

Hij verbaast zich ook over het standpunt van de SP-fractie die blijkbaar de verkeersbelasting voor voertuigen gevoelig wil verhogen.

Antwoorden van de minister van Verkeerswezen

1. Het protocol van akkoord

De minister meent dat de regering na ruim een jaar onderhandelen tot een aanvaardbare oplossing is gekomen voor dit probleem.

Hij benadrukt dat het eurovignet voortspruit uit een Europese richtlijn, die hij overigens volledig onderschrijft.

Terloops merkt hij ook op dat de « Union professionnelle du Transport par Route » (die het protocol van akkoord heeft verworpen) niet als de vertegenwoordiger bij uitstek van de Waalse vervoermaatschappijen mag worden beschouwd.

2. Compensaties in andere landen van de Europese Unie. Concurrentiepositie van de Belgische vervoerssector

Op Europees vlak, aldus de minister, werd afgesproken dat elke lidstaat de compensaties voor het eurovignet tot een minimum zou beperken.

De Belgische vervoersector is vooral beducht voor de concurrentie uit Nederland. Nochtans bedraagt het aandeel van dit land in de markt van het wegtransport der 5 betrokken landen slechts 6,5 % tegenover 8,5 % voor België.

Uit de Nederlandse pers blijkt overigens dat de vervoerssector aldaar (tot nu toe) vruchteloos aandringt op compensaties, zoals de Belgische MARIBEL-regeling.

Les compensations accordées par les autres Etats membres de l'Union européenne s'expliquent, selon le membre, par la taxe de circulation très élevée qui y est perçue. Les transporteurs belges ont du reste déjà bénéficié d'un avantage supplémentaire en matière de compétitivité dans le cadre du plan global (opération Maribel).

Il ressort d'ailleurs du rapport des sages, établi à la demande de la Commission européenne, que la position concurrentielle « défavorable » des transports routiers belges, que le secteur invoque sans cesse, ne correspond nullement à la réalité (voir le rapport du Sénat, p. 17).

M. Van den Eynde demande si la partie du produit de l'eurovignette qui sera versée à la SNCB pourra servir à apurer les dettes existantes ou si elle ne pourra servir qu'à financer de nouveaux investissements.

Il s'étonne également de la position du groupe SP, qui souhaite manifestement augmenter sensiblement la taxe de circulation applicable aux véhicules automobiles.

Réponses du ministre des Communications

1. Le protocole d'accord

Le ministre estime qu'après avoir négocié pendant une année, le gouvernement est parvenu à apporter une solution acceptable à ce problème.

Il souligne que l'eurovignette résulte d'une directive européenne, à laquelle il souscrit d'ailleurs pleinement.

Il fait également observer incidemment que l'Union professionnelle du transport par route (qui a rejeté le protocole d'accord) n'est pas le représentant par excellence des sociétés wallonnes de transport.

2. Compensations accordées dans d'autres pays de l'Union européenne. Compétitivité du secteur belge des transports

Le ministre précise qu'il a été convenu au niveau européen que chaque Etat membre limiterait autant que possible les compensations qu'il accorderait pour l'eurovignette.

Les transporteurs belges craignent surtout la concurrence de leurs collègues néerlandais. Or, au niveau des cinq pays concernés, la part de marché des transporteurs routiers néerlandais n'est que de 6,5 % contre 8,5 % pour les Belges.

On constate du reste, à la lecture de la presse néerlandaise, qu'aux Pays-Bas, le secteur des transports insiste mais sans résultat jusqu'à présent pour qu'on lui accorde des compensations analogues à celles qui sont accordées en Belgique dans le cadre du système MARIBEL.

De minister meent trouwens dat de moeilijkheden van de Belgische vervoerssector ten dele te wijten zijn aan de onderkapitalisatie van een aantal kleine en middelgrote ondernemingen.

Hij ontkent formeel dat in andere Europese landen de invoering van het eurovignet integraal wordt gecompenseerd.

Zowel in Nederland als in Duitsland wordt de verkeersbelasting verlaagd maar worden de accijnzen verhoogd.

Ook nu blijft de verkeersbelasting in Duitsland trouwens gevoeliger hoger dan in België.

Uit de in bijlage 2 bij het Senaatsverslag gepubliceerde studie blijkt dat de concurrentiepositie van de Belgische vervoersondernemers vergelijkbaar is met die van de Nederlandse en beter dan die van hun Duitse en Franse collega's.

Rekening houdend met de drie elementen waarop de regering rechtstreeks vat heeft, te weten het eurovignet, de verkeersbelasting en de accijnzen ligt de kostprijs per kilometer in Duitsland gevoelig hoger dan die in België en Nederland (Stuk Senaat n° 1239-2, bijlagen, blz. 4).

*
* *

De heer Daems dringt erop aan dat de minister de berekeningen, die als basis voor deze studie hebben gediend, zou overleggen.

De minister verwijst naar de bijlagen bij het Senaatsverslag.

3. Waarom is ook de bestuurder van het voertuig (hoofdelijk) gehouden tot betaling van het eurovignet?

De minister legt uit dat deze bepaling bedoeld is om te vermijden dat, wanneer een buitenlands voertuig in overtreding wordt bevonden, de verschuldigde sommen niet zouden worden betaald.

Voor een voertuig van een Belgische firma zal in de praktijk niet de bestuurder maar hetzij de eigenaar, hetzij de ondernemer, hetzij de houder van het voertuig deze betaling verrichten, zoniet kan het voertuig worden in beslag genomen.

Voor een voertuig van een buitenlandse firma zal de betaling noodgedwongen moeten worden geëist van de bestuurder, zoniet kan het voertuig in beslag worden genomen.

Het louter opstellen van een proces-verbaal tegenover de buitenlandse eigenaar, ondernemer of houder houdt immers het gevaar in dat de buitenlandse firma's gewoonweg niet zullen betalen.

Conform het akkoord van Schengen zullen de controles niet aan de grens gebeuren maar overal te lande door mobiele brigades. Elke vorm van discrimi-

Le ministre estime du reste que les difficultés que connaît le secteur belge des transports sont dues en partie à la sous-capitalisation de certaines petites et moyennes entreprises.

Il dément formellement que l'eurovignette soit intégralement compensée dans d'autres pays européens.

Tant aux Pays-Bas qu'en Allemagne, la taxe de circulation a été abaissée, mais les accises ont été augmentées.

Malgré la diminution, la taxe de circulation demeure sensiblement plus élevée en Allemagne qu'en Belgique.

L'étude publiée à l'annexe 2 du rapport du Sénat montre que la position concurrentielle des transporteurs belges est comparable à celle de leurs collègues néerlandais et plus avantageuse que celles de leurs collègues allemands et français.

Compte tenu des trois éléments sur lesquels le gouvernement peut influencer directement, à savoir l'eurovignette, la taxe de circulation et les accises, le prix de revient par kilomètre du transport routier est sensiblement plus élevé en Allemagne qu'en Belgique et aux Pays-Bas (Doc. Sénat n° 1239-2, annexes, p. 4).

*
* *

M. Daems insiste pour que le ministre fournisse les chiffres et les calculs qui ont servi de base à cette étude.

Le ministre renvoie aux annexes du rapport du Sénat.

3. Pourquoi le conducteur du véhicule est-il (solidairement) tenu au paiement de l'eurovignette?

Le ministre explique que cette disposition a pour objectif d'éviter le non-paiement des sommes dues lorsqu'on constate qu'un véhicule étranger est en infraction.

Dans le cas d'un véhicule appartenant à une entreprise belge, le paiement sera effectué, dans la pratique, non par le conducteur, mais par le propriétaire, l'exploitant ou le détenteur du véhicule, faute de quoi le véhicule pourra être saisi.

Lorsque le véhicule appartient à une entreprise étrangère, le paiement devra obligatoirement être exigé du conducteur, faute de quoi le véhicule pourra être saisi.

Si l'on se borne à dresser procès-verbal au propriétaire, à l'exploitant ou au détenteur étranger, le risque est en effet réel que les entreprises étrangères ne paient tout simplement pas.

Conformément à l'Accord de Schengen, les contrôles n'auront plus lieu aux frontières mais pourront être effectués partout dans le pays par des brigades

natie tussen Belgische en buitenlandse voertuigen is uiteraard verboden.

Het eurovignet moet altijd in het voertuig aanwezig zijn.

Het bestuur der belastingen onderzoekt momenteel het probleem van de vervanging van een verloren of gestolen eurovignet (cf. Senaatsverslag blz. 42-43).

4. Wat betekent het in artikel 5, 2° vermelde begrip « hoofdactiviteit »?

Het wetsontwerp, aldus *de minister*, voorziet in een reeks vrijstellingen, die in artikel 5, 1° worden opgesomd.

Deze vrijstellingen worden uitgebreid tot de in artikel 5, 2° vermelde voertuigen waarbij echter als uitdrukkelijke voorwaarde wordt gesteld dat het niet zou gaan om voertuigen van natuurlijke of rechtspersonen van wie het beroep het vervoer van goederen impliceert. Hij verwijst in dit verband naar het Senaatsverslag (blz. 34 en volgende).

5. Verhoging van de premies voor de auto-verzekering

De verzekeringsmaatschappijen, aldus *de minister*, vragen inderdaad een verhoging van de premie voor de verzekering burgerlijke aansprakelijkheid met 6 procent.

Vermits het een verplichte verzekering betreft is de prijzencontrole van toepassing.

De minister van Economische Zaken zal echter voor het goederenverkeer slechts een verhoging met anderhalf procent toestaan.

In het kader van het protocol van akkoord daartegen worden de met het zegel gelijkgestelde taksen op bepaalde verzekeringen (voor de voertuigen vanaf 12 ton MTM) verminderd.

Deze maatregel heeft geen weerslag op de begroting van de Sociale Zekerheid maar wel op de Rijks-middelenbegroting.

6. Weerslag op de Staatsbegroting

De minister geeft aan dat dit probleem zal worden bekeken tijdens de begrotingscontrole, bij het opstellen van het aanpassingsblad bij de begroting 1995.

7. Verdeling van de opbrengst van het eurovignet tussen de federale Staat en de Gewesten

De minister legt uit dat niet de opbrengst maar wel de belastbare basis van het eurovignet eventueel tussen de federale overheid en de Gewesten zal worden verdeeld.

Het criterium voor deze verdeling is de grens van 12 ton maximum toegelaten massa, die in artikel 2 (in fine) van de richtlijn 93/89/EEG van de Raad van

mobiles. Il va sans dire que toute forme de discrimination entre véhicules belges et étrangers est interdite.

L'eurovignette devra toujours être présente dans le véhicule.

L'administration des contributions étudie actuellement la question du remplacement de l'eurovignette en cas de perte ou de vol (cf. rapport du Sénat, pp. 42-43).

4. En ce qui concerne la notion d'« activité principale » visée à l'article 5, 2°.

Le ministre estime que le projet à l'examen prévoit déjà un certain nombre d'exemptions énumérées à l'article 5, 1°.

Ces exemptions sont étendues aux véhicules visés à l'article 5, 2°, à la condition expresse que ceux-ci ne soient pas utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité professionnelle implique le transport de marchandises. Il renvoie à cet égard au rapport du Sénat (p. 34 et suivantes).

5. Augmentation des primes d'assurance automobile

Le ministre précise que les compagnies d'assurances demandent effectivement que la prime afférente à l'assurance de la responsabilité civile soit relevée de 6 %.

Etant donné qu'il s'agit d'une assurance obligatoire, elle est soumise au contrôle des prix.

Le ministre des Affaires économiques n'autorisera cependant qu'une augmentation de 1,5 % pour le trafic marchandises.

Les taxes assimilées au timbre perçues sur certaines assurances sont par contre réduites (pour les véhicules à partir de 12 tonnes de masse maximale autorisée) dans le cadre du protocole d'accord qui a été signé.

Cette mesure n'a pas d'incidence sur le budget de la sécurité sociale, mais bien sur celui des Voies et Moyens.

6. Incidence sur le budget de l'Etat

Le ministre signale que ce problème sera examiné au cours du contrôle budgétaire, lors de la confection du feuillet d'ajustement du budget de 1995.

7. Répartition du produit de l'eurovignette entre l'Etat fédéral et les régions

Le ministre explique que ce n'est pas le produit mais la base imposable de l'eurovignette qui sera répartie éventuellement entre l'autorité fédérale et les régions.

Le critère sur lequel on se fondera pour cette répartition est la limite de 12 tonnes de masse maximale autorisée (MMA), fixée à l'article 2 (in fine) de

de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 is bepaald. De regering zal een wetsontwerp voorbereiden teneinde de belastbare grondslag voor de federale overheid te beperken tot de voertuigen van ten minste 12 ton MTM.

*
* *

De heer Daems ziet hierin een uitnodiging aan de Gewesten om een gelijkaardige taks te heffen op voertuigen van minder dan 12 ton MTM.

8. Aanwending van een gedeelte van de opbrengst van het eurovignet voor de financiering van de NMBS

De minister bevestigt dat de regering van plan is de opbrengst van het eurovignet ten dele te gebruiken voor het oplossen van de financiële problemen van de NMBS. Het zou inderdaad wenselijk zijn dat dit bedrag in de eerste plaats zou worden gebruikt voor nieuwe investeringen.

*
* *

De heer De Mol vraagt of de bruto-opbrengst, dan wel de netto-opbrengst van het vignet voor de financiering van de NMBS zal worden aangewend.

Hij peilt ook naar de opbrengst voor de Schatkist van de in punt 6 van het protocol van akkoord aangekondigde harmonisatie van de verkeersbelasting.

Was in het akkoord met het Vlaamse Gewest over het eurovignet niet uitdrukkelijk gesteld dat de opbrengst van het eurovignet moest worden aangewend voor investeringen in de NMBS, bovenop het tienjarenplan?

De minister geeft aan dat het debat over de financiering van de NMBS nog moet beginnen.

9. Is het eurovignet een fiscaal aftrekbare bedrijfslast?

De minister antwoordt dat zulks inderdaad het geval is. Hij verwijst in dit verband ook naar het Senaatsverslag (blz. 38).

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikelen 1 tot 3

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Zij worden aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993. Le gouvernement élaborera un projet de loi afin de limiter la base imposable pour l'autorité fédérale aux véhicules dont la MMA est égale ou supérieure à 12 tonnes.

*
* *

M. Daems y voit une invitation à l'adresse des régions pour qu'elles lèvent une taxe analogue sur les véhicules dont la MMA est inférieure à 12 tonnes.

8. Affectation d'une partie du produit de l'eurovignette au financement de la SNCB

Le ministre confirme que le gouvernement a l'intention d'utiliser une partie du produit de l'eurovignette pour résoudre les problèmes financiers de la SNCB. Il serait effectivement souhaitable que ce montant serve au premier chef à financer de nouveaux investissements.

*
* *

M. De Mol demande si c'est le produit brut ou le produit net de la vignette qui sera affecté au financement de la SNCB.

Il demande également quel sera le produit pour le Trésor de l'harmonisation de la taxe de circulation prévue au point 6 du protocole d'accord.

N'était-il pas prévu expressément dans l'accord conclu avec la Région flamande au sujet de l'eurovignette que le produit de l'eurovignette devait être affecté aux investissements que la SNCB consentirait en plus de ceux prévus dans le cadre du plan décennal?

Le ministre indique que le débat sur le financement de la SNCB n'a pas encore débuté.

9. L'eurovignette est-elle une charge professionnelle fiscalement déductible?

Le ministre répond par l'affirmative. Il renvoie aussi, à ce sujet, au rapport du Sénat (page 38).

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Articles 1^{er} à 3

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés par 11 voix contre 2.

Art. 4

De heer Daems vraagt waarom een onderscheid wordt gemaakt tussen enerzijds « het door de Koning aangeduide wegennet » en anderzijds « de openbare weg ».

De minister legt uit dat de regering ervan uitgaat dat de buitenlandse vervoerders hoe dan ook zullen gebruik maken van de autosnelwegen, de wegen met ten minste vier rijbanen en de N-wegen, die genummerd zijn van 1 tot 100.

Zij zullen volgens hem geen gebruik maken van het secundaire wegennet, omdat zij daardoor te veel tijd zouden verliezen.

In hoofde van de Belgische vervoerders (dit wil zeggen zij die een voertuig besturen dat in België is ingeschreven of moet ingeschreven zijn) bestaat echter het gevaar dat zij het eurovignet zouden willen ontwijken door uitsluitend secundaire wegen te gebruiken.

Dit zou, aldus de minister, schadelijk zijn voor het milieu en voor de verkeersveiligheid. Vandaar de in artikel 4, tweede lid, opgenomen bepaling dat voor deze voertuigen het eurovignet verschuldigd is vanaf het ogenblik dat ze op de openbare weg rijden.

De heer Daems merkt op dat het zinloos is een gedeelte van het wegennet aan te duiden wanneer ieder buitenlands voertuig van tenminste 12 ton MTM hoe dan ook in zijn eigen land toch een eurovignet moet hebben.

De minister geeft aan dat bijvoorbeeld in Duitsland een voertuig van ten minste 12 ton MTM geen eurovignet nodig heeft, wanneer het niet op de autosnelwegen rijdt. Alleen het criterium van tenminste 12 ton MTM is een absolute regel voor alle landen die de richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 willen toepassen. In principe mogen, luidens artikel 7, d, van de richtlijn, gebruiksrechten en tolheffingen slechts worden toegepast voor het gebruik van autosnelwegen, of andere meerbaanswegen met soortgelijke kenmerken als autosnelwegen, bruggen, tunnels en bergpaswegen.

Duitsland heeft van dit artikel gebruik gemaakt om het eurovignet enkel op te leggen voor het gebruik van zijn autosnelwegen.

Luidens hetzelfde artikel van voornoemde richtlijn mogen de lidstaten na overleg met de Commissie deze gebruiksrechten en tolheffingen (op grond van veiligheidsoverwegingen) eveneens toepassen voor het gebruik van andere delen van hun hoofdwegennet.

In artikel 7, e van de richtlijn, tenslotte wordt gesteld dat een lidstaat kan bepalen dat voor de op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen gebruiksrechten gelden voor zijn gehele wegennet.

België, Nederland, Denemarken en Luxemburg hebben gebruik gemaakt van laatstgenoemde mogelijkheid.

Art. 4

M. Daems demande pourquoi une distinction est faite entre « le réseau routier désigné par le Roi » et « la voie publique ».

Le ministre précise que le gouvernement part du principe que les transporteurs étrangers emprunteront de toute façon les autoroutes, les routes à au moins quatre bandes et les routes N numérotées de 1 à 100.

Il estime qu'ils n'emprunteront pas les routes secondaires, parce que cela leur occasionnerait de trop grandes pertes de temps.

En ce qui concerne les transporteurs belges (c'est-à-dire ceux dont le véhicule est ou doit être immatriculé en Belgique), on court toutefois le risque de voir ces transporteurs vouloir éluder l'eurovignette en n'empruntant que les routes secondaires.

Le ministre estime que cela nuirait à l'environnement et à la sécurité routière. D'où la disposition figurant à l'article 4, alinéa 2, selon laquelle l'eurovignette est due dès l'instant où ces véhicules circulent sur la voie publique.

M. Daems fait observer qu'il est absurde de désigner une section du réseau routier, dès lors que tout véhicule étranger dont la masse maximale autorisée atteint au moins 12 tonnes doit de toute façon être muni d'une eurovignette dans son pays d'origine.

Le ministre précise qu'en Allemagne, par exemple, un véhicule de 12 tonnes de MMA au moins ne paie pas d'eurovignette s'il ne circule pas sur les autoroutes. Seul le critère de la masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes est une règle absolue pour tous les pays qui souhaitent appliquer la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993. Conformément à l'article 7, d, de la directive, les droits d'usage et les péages ne peuvent en principe être appliqués que pour l'utilisation d'autoroutes ou d'autres routes à plusieurs voies dont les caractéristiques sont analogues à celles des autoroutes, de ponts, de tunnels et de routes de cols de montagne.

L'Allemagne a utilisé cet article pour limiter l'eurovignette aux usagers de ses autoroutes.

Conformément au même article de la directive susvisée, les Etats membres peuvent également, après consultation de la Commission, percevoir ces droits d'usage et péages pour l'utilisation d'autres sections de leur réseau routier principal.

L'article 7, e, de la directive précise enfin qu'un Etat membre peut décider que les véhicules immatriculés sur son territoire sont soumis aux droits d'usage pour l'utilisation de l'ensemble de son réseau routier.

La Belgique, les Pays-Bas, le Danemark et le Luxembourg ont utilisé cette dernière possibilité.

De heren Daems en Van den Eynde menen dat deze regeling discriminerend is voor de Belgische vrachtovervoerders. Vooral in de grensstreken kan zulks leiden tot concurrentievervalsing, omdat de Belgische vrachtovervoerders in tegenstelling tot hun buitenlandse collega's wel een eurovignet zullen moeten kopen om op de secundaire wegen te rijden.

Zo zal bijvoorbeeld een Belgische vrachtovervoerder die uitsluitend gebruik maakt van de Duitse secundaire wegen wel degelijk een eurovignet moeten kopen, terwijl, omgekeerd een Duitse vrachtovervoerder die gebruik maakt van Duitse en Belgische secundaire wegen geen vignet van doen heeft.

Zij vrezen ook dat deze discriminatie nog zal toenemen wanneer enkel in België (door toedoen van de Gewesten) daarbovenop nog een gebruiksrecht zal worden ingevoerd voor voertuigen voor goederenvervoer beneden 12 ton MTM.

De minister herhaalt dat de kans dat een Duitse vrachtovervoerder in België uitsluitend gebruik zou maken van secundaire wegen denkbeeldig is, gelet onder meer op het tijdverlies dat hij op die manier zou oplopen.

De heer Daems besluit dat de regering om louter budgettaire redenen deze discriminatie heeft ingebouwd.

*
* *

Artikel 4 wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

Art. 5 tot 9

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Zij worden aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

Art. 10

De heer Daems vraagt waarom het certificaat niet wordt vervangen door een zelfklever (naar Zwitsers model) op de voorruit van het voertuig.

Dat zou ook de taak van de controlediensten vergemakkelijken.

De minister is het daar in principe mee eens. De vertegenwoordigers van de vervoerssector zijn echter tegen dergelijk systeem gekant, omdat het niet toelaat om een voertuig in de loop van het jaar door een nieuw te vervangen, zonder opnieuw te moeten betalen voor het eurovignet.

*
* *

Artikel 10 wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

MM. Daems et Van den Eynde jugent ce système discriminatoire pour les transporteurs routiers belges. C'est surtout dans les régions frontalières que ce système peut provoquer des distorsions de concurrence car, contrairement à leurs collègues étrangers, les transporteurs routiers belges devront acheter une eurovignette pour circuler sur les routes secondaires.

Il s'ensuit, par exemple, qu'un transporteur belge qui n'emprunte que les routes secondaires en Allemagne devra bel et bien acheter une eurovignette, tandis qu'au contraire, un transporteur allemand qui n'utilisera que les routes secondaires belges et allemandes n'aura pas à le faire!

Ils craignent également que cette discrimination ne fasse qu'empirer lorsqu'en Belgique uniquement, il sera en outre perçu (par les régions) un droit d'usage pour les véhicules de moins de 12 tonnes de MMA affectés au transport de marchandises.

Le ministre répète qu'il est pratiquement impensable qu'un transporteur allemand n'emprunte que les routes secondaires en Belgique, compte tenu de la perte de temps que cela entraînerait.

M. Daems en conclut que le gouvernement a instauré cette discrimination pour des raisons purement budgétaires.

*
* *

L'article 4 est adopté par 11 voix contre 2.

Art. 5 à 9

Ces articles ne font l'objet d'aucune observation et sont adoptés par 11 voix contre 2.

Art. 10

M. Daems demande pourquoi l'attestation n'est pas remplacée par un autocollant (comme en Suisse) à appliquer sur le pare-brise.

La tâche des services de contrôle en serait également facilitée.

Le ministre partage ce point de vue. Les représentants du secteur des transports sont toutefois opposés à pareil système, parce qu'il ne permet pas de remplacer un véhicule par un véhicule neuf dans le montant de l'année sans devoir payer une nouvelle eurovignette.

*
* *

L'article 10 est adopté par 11 voix contre 2.

Art. 11 tot 18

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Zij worden aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

De rapporteur,

A. FLAHAUT

De voorzitter,

J. DUPRE

Art. 11 à 18

Ces articles ne font l'objet d'aucune observation et sont adoptés par 11 voix contre 2.

*
* *

L'ensemble du projet de loi est adopté par 11 voix contre 2.

Le rapporteur,

A. FLAHAUT

Le président,

J. DUPRE

BIJLAGE

PROTOCOL VAN AKKOORD

TUSSEN :

- enerzijds de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven Elio DI RUPO, vertegenwoordiger van de federale Regering.
- EN, anderzijds,
 - a) de Federatie van Belgische Transporteurs (FEBETRA), vertegenwoordigd door haar Voorzitter Alfred EVERS ;
 - b) de Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders (SAV), vertegenwoordigd door haar Voorzitter Gustave DE LAET ;
 - c) de "Union professionnelle du Transports par Route" (UPTR), vertegenwoordigd door haar Voorzitter Clément BETTONVILLE.

Wordt het volgende overeengekomen :

Hoofdstuk I

1. Een passend wettelijk en reglementair kader, inzonderheid betreffende de eerbaarheid, de solvabiliteit en de beroepsbekwaamheid van de wegvervoerders, evenals de verantwoordelijkheid van derden die betrokken zijn bij de transportverrichtingen, zal worden tot stand gebracht.
Het voorontwerp van wet over het bezoldigd goederenvervoer zal zo snel mogelijk de Ministerraad ter beslissing worden voorgelegd, om door het Parlement in de loop van 1995 te worden aangenomen.
2. Een vast overlegcomité met vertegenwoordigers van de betrokken Ministeries en alle beroepsorganisaties van wegvervoerders zal worden ingesteld.

Dit comité zal worden voorgezeten door een vertegenwoordiger van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.
Dit comité zal in januari 1995 worden geïnstalleerd in afwachting van de bevestiging ervan door de wetgever.
3. Een kader van reflectie en discussie met de vertegenwoordigers van de andere transportwijzen (inzonderheid spoor - en waterwegen) zal worden opgericht.

Het zal staan onder het toezicht van een vertegenwoordiger van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

ANNEXE

PROTOCOLE D'ACCORD

ENTRE :

- d'une part, le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Entreprises publiques Elio DI RUPO, représentant le Gouvernement fédéral.
- ET, d'autre part,
 - a) la Fédération belge des Transporteurs (FEBETRA), représentée par son Président Alfred EVERS;
 - b) la "Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders" (SAV), représentée par son Président Gustave DE LAET;
 - c) l'Union professionnelle du Transport par Route (UPTR), représentée par son Président Clément BETTONVILLE.

Il est convenu ce qui suit :

Chapitre I

1. Un cadre légal et réglementaire adéquat, concernant particulièrement l'honorabilité, la solvabilité et la compétence professionnelle des transporteurs routiers, ainsi que la responsabilité des tiers intervenant dans les opérations de transport, sera mis en place.
L'avant-projet de loi sur le transport rémunéré de choses sera soumis le plus rapidement possible à la décision du Conseil des Ministres pour être adopté par le Parlement dans le courant de 1995.
2. Un comité de concertation permanent entre des représentants des Ministères concernés et de chacune des organisations professionnelles des transporteurs routiers sera créé.

Ce comité sera présidé par un représentant du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.
Ce Comité sera installé dès janvier 1995 dans l'attente de sa confirmation législative.
3. Un cadre de réflexion et de débats associant des représentants des autres modes de transport (en particulier rail et voies navigables) sera créé.

Il sera placé sous l'égide d'un représentant du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.
4. La possibilité de la semestrialisation du paiement de l'eurovignette annuelle au tarif mensuel sera introduite ainsi que l'imputation à un nouveau véhicule de l'eurovignette annuelle non consommée en cas de remplacement de véhicule sous la même immatriculation. Ces modifications feront l'objet d'un avant-projet de loi distinct à déposer au Parlement dès janvier 1995.

4. De mogelijkheid de betaling van het jaarlijks eurovignet te semestrialiseren tegen het maandelijks tarief zal worden ingevoerd evenals de verrekening van het niet gebruikte gedeelte van het jaarlijks eurovignet op een nieuw voertuig in geval van vervanging van het voertuig met hetzelfde inschrijvingsnummer. Deze wijzigingen zullen het voorwerp zijn van een afzonderlijk voorontwerp van wet dat in januari 1995 bij het Parlement zal worden neergelegd.
5. De federale Regering verbindt zich ertoe zo snel mogelijk aan een groep op hoog niveau, belast met het toezicht over de uitvoering van het verdrag van de vijf landen over het gemeenschappelijk stelsel, te vragen een onderzoek in te stellen over de opportuniteit de inlichtingen die opgenomen zijn in het certificaat betreffende het eurovignet te vervolledigen zodat een meer passende controle hierover evenals de vervanging ingeval van behoorlijk vastgestelde diefstal mogelijk wordt.
6. Wat betreft de harmonisatie van de verkeersbelasting, door afschaffing van de verminderingen (voor ouderdom en wagenpark), deze zal vanaf 1 april 1995 in werking treden voor de voertuigen die met ingang van die datum in gebruik zijn genomen, in fiscale zin (art. 21 van het WGB), waarbij wordt verstaan dat vanaf 1 januari 1996 de afschaffing van de verminderingen op alle voertuigen zal worden toegepast.
- 6 bis Op 1/01/1996, zal de wijziging van de technische berekeningswijze van de verkeersbelasting (overgang van een berekening in tarra naar een berekening in MTM) gebeuren zonder een andere bijkomende globale stijging dan deze voorzien in punt 6 mee te brengen.
7. Vanaf 1/01/1996 zal een jaarlijkse enveloppe van tweehonderd miljoen worden uitgetrokken voor een structurele aanpassing van het barema van de verkeersbelasting voor de voertuigen en samenstellen van voertuigen die het best aangepast zijn aan het professioneel transport van goederen.
8. De jaarlijkse retributies verbonden aan de transportvergunningen zullen vanaf 1/01/1995 worden afgeschaft.
9. De retributies verbonden aan de aflevering, de vervanging en de hernieuwing van de transportvergunningen zullen vanaf 1/01/1995 worden afgeschaft.
10. De afschaffing waarvan sprake onder de punten 8 en 9 mogen de huidige financiering van de VZW "Instituut voor Wegtransport" (IWT) niet in opspraak brengen.
11. Wat betreft de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen voor de voertuigen voor goederentransport vanaf 12 ton maximaal toegelaten massa, zal de ~~aan de~~ zegel gelijkgestelde taks van 9,25% tot 1,4% worden verminderd voor de premies die vanaf 1 februari 1995 vervallen .
5. Le Gouvernement fédéral s'engage à demander au plus vite au groupe de haut niveau chargé de superviser l'exécution de l'accord des cinq pays sur le système commun d'examiner l'opportunité de compléter les informations requises sur l'attestation relative à l'eurovignette de manière à permettre le contrôle plus adéquat de celle-ci ainsi que le remplacement en cas de vol dûment constaté.
6. En ce qui concerne l'harmonisation de la taxe de circulation, par suppression des réductions (pour ancienneté et parc automobile), celle-ci entrera en vigueur à partir du 1er avril 1995 pour les véhicules dont l'usage, au sens fiscal (article 21 du CTA), commence à partir de cette date, étant entendu qu'à partir du 1er janvier 1996, la suppression des réductions sera appliquée à tous les véhicules.
- 6bis Au 1/01/1996, le changement du mode de calcul technique de la taxe de circulation (passage d'un calcul en tare à un calcul en MMA) se fera sans générer d'augmentation globale supplémentaire à celle prévue au point 6.
7. A partir du 01/01/1996 une enveloppe annuelle de deux cents millions sera affectée à une adaptation structurelle du barème de la taxe de circulation pour les véhicules et ensembles de véhicules les mieux adaptés au transport professionnel de marchandises.
8. Les redevances annuelles liées aux autorisations de transport seront supprimées à partir du 1/01/1995.
9. Les redevances liées à la délivrance, au remplacement et au renouvellement des autorisations de transport seront supprimées à partir du 1/01/1995.
10. Les suppressions dont question aux points 8 et 9 ne peuvent mettre en cause le financement actuel de l'ASBL " Institut du Transport routier (ITR) ".
11. En ce qui concerne l'assurance responsabilité civile automobile pour les véhicules de transport de marchandises à partir de 12 tonnes de masse maximale autorisée, la taxe assimilée au timbre de 9,25 % sera réduite à 1,4 % pour les primes échéant à partir du 1er février 1995.
12. En ce qui concerne l'assurance "dégâts matériels" pour les véhicules de transport de marchandises à partir de 12 tonnes de masse maximale autorisée, la taxe assimilée au timbre de 9,25 % sera réduite à 1,4 % pour les primes échéant à partir du 1er février 1995.
13. Le cautionnement à constituer par licence de transport sera fixé à 250.000 francs.

12. Wat betreft de verzekering "stoffelijke schade" voor de voertuigen voor goederenvervoer vanaf 12 ton maximaal toegelaten massa, zal de met ~~de~~ zegel gelijkgestelde taks van 9,25% tot 1,4% worden verminderd voor de premies die vanaf 1 februari 1995 vervallen.
13. De borgtocht per vervoersvergunning wordt op 250.000 frank vastgesteld.
14. De federale regering neemt akte van het volgend verzoek van bovenvermelde organisaties : "vaststellend dat het in België toegepaste tarief van het accijnsrecht op diesel thans hoger ligt dan het door de Europese Unie vastgestelde minimumtarief, dringen de beroepsorganisaties erop aan dat ingeval de Europese Unie, in het kader van de tweede harmonisatiefase van het accijnsrecht, een minimum bedrag voor het accijnsrecht op diesel zou vaststellen op een hoger niveau dan het niveau dat momenteel in België wordt toegepast, de federale Staat dit minimumniveau tot 31/12/1997 niet zou overschrijden."

Hoofdstuk II

Dit akkoord dat niet opnieuw kan worden onderhandeld en waaraan een clausule van sociale vrede is toegevoegd met betrekking tot de erin vastgelegde punten, zal door de deelnemende partijen worden voorgelegd en verdedigd voor hun leden of opdrachtgevers.

Gesloten te Brussel, op december 1994.

Voor de federale Regering,	Voor FEBETRA,	Voor SAV,	Voor UPTR
-------------------------------	---------------	-----------	-----------

Elio DI RUPO	Alfred EVERS	G. DE LAET	C. BETTONVILLE
--------------	--------------	------------	----------------

14. Le Gouvernement fédéral prend acte de la demande suivante des organisations sus-mentionnées : constatant qu'actuellement le taux des accises sur le diesel pratiqué en Belgique est supérieure au taux minimum prévu par l'Union Européenne, les organisations professionnelles insistent pour que dans le cas où, dans le cadre de la deuxième phase d'harmonisation des accises, l'Union Européenne fixerait un niveau minimum d'accises sur le diesel supérieur au niveau actuellement pratiqué en Belgique, l'Etat fédéral ne dépasse pas ce niveau minimum, ce jusqu'au 31 décembre 1997.

Chapitre II

Le présent accord qui, pour les points qu'il contient, n'est pas renégociable et est assorti d'une clause de paix sociale, sera présenté et défendu par les parties à l'accord devant leur membres ou mandants.

Conclu à Bruxelles, le..... décembre 1994.

Pour le Gouvernement, Pour la FEBETRA, Pour la SAV, Pour l'UPTR,
fédéral,

Elio DI RUPO	Alfred EVERS	G. DE LAET	C. BETTONVILLE
--------------	--------------	------------	----------------