

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

4 januari 2001

WETSONTWERP

**tot wijziging van de artikelen 36bis, 36ter,
110 en 111 en tot invoering van een artikel
36quater van het Wetboek van de met de
inkomstenbelastingen gelijkgestelde
belastingen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Eric van WEDDINGEN**

INHOUDSOPGAVE

I. Inleiding van de minister van Financiën	3
II. Bespreking	4
III. Stemmingen	7

Voorgaand document :

Doc 50 **1009/ (2000/2001)** :

001 : Wetsontwerp.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

4 janvier 2001

PROJET DE LOI

**portant modification des articles 36bis, 36ter,
110 et 111 du code des taxes assimilées aux
impôts sur les revenus et introduisant un
article 36quater dans le même code**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DU BUDGET
PAR
M. **Eric van WEDDINGEN**

SOMMAIRE

I. Exposé introductif par le ministre des Finances	3
II. Discussion	4
III. Votes	7

Document précédent :

Doc 50 **1009/ (2000/2001)** :

001 : Projet de loi.

**Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date du dépôt du rapport :**
Voorzitter / Président : Olivier Maingain

A. — Vaste leden / Membres titulaires

VLD	Aimé Desimpel, Ludo Van Campenhout, Fientje Moerman.
CVP	Yves Leterme, Dirk Pieters, Karel Pinxten.
Agalev-Ecolo	Jef Tavernier, Jean-Pierre Viseur.
PS	Jacques Chabot, François Dufour.
PRL FDF MCC	Olivier Maingain, Eric van Weddingen.
Vlaams Blok	Alexandra Colen, Hagen Goyvaerts.
SP	Peter Vanvelthoven.
PSC	Jean-Pol Poncelet.
VU&ID	Alfons Borginon.

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants

Willy Cortois, Pierre Lano, Tony Smets, Georges Lenssen.
Greta D'Hondt, Mark Eyskens, Daniël Vanpoucke, Herman Van Rompuy.
Zoé Genot, Muriel Gerkens, Lode Vanoost.
Claude Eerdekens, Bruno Van Grootenbrulle, N.
Philippe Collard, Serge Van Overtveldt.
Gerolf Annemans, Roger Bouteica, Francis Van den Eynde.
Ludwig Vandenhove, Henk Verlinde.
Joëlle Milquet, Jean-Jacques Viseur.
Danny Pieters, Karel Van Hoorebeke.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000 :	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het Beknopt Verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)	CRIV :	Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)
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)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
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 : alg.zaken@deKamer.be	e-mail : aff.generales@laChambre.be

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 20 december 2000.

I.— INLEIDING VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

De heer Didier Reynders, minister van Financiën geeft aan dat dit wetsontwerp een eerste gevolg is van het akkoord dat de regering op 14 september 2000 heeft gesloten met de beroepsverenigingen en de vakbondsorganisaties van de transportsector.

De hoofdlijnen van dit ontwerp zijn enerzijds, de verschuiving van de uiterste datum van betaling van de verkeersbelasting voor de meeste voertuigen van het type vrachtauto, trekker, autobus, autocar, oplegger en aanhangwagen (deze laatste twee met een maximaal toegelaten massa van minstens 4000 kg) en anderzijds de afschaffing van de accijnscompenserende belasting voor de taxivoertuigen en de voertuigen bestemd voor de verhuring met bestuurder.

De verschuiving van de uiterste datum van betaling wordt geregeld door de herinvoeging van een artikel 36^{quater} (de vroegere wetsbepaling onder dit nummer werd opgeheven bij artikel 16 van de wet van 25 januari 1999 houdende wijziging van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (WGB) overeenkomstig de Richtlijn nr. 93/89/EEG van de Europese Gemeenschappen).

De uiterste datum van betaling van de verkeersbelasting wordt verschoven naar 15 december van het lopende aanslagjaar. Het wederkerend aspect van deze maatregel zal dus uiteindelijk resulteren in een «vrijstelling» van één jaar voor de bedoelde voertuigen en de éénmalige budgettaire weerslag wordt voor het begrotingsjaar 2000 op 2,5 miljard BEF geraamd.

De maatregelen inzake de invoering van de vrijstelling van de accijnscompenserende belasting voor de taxi's behoeven geen verdere commentaar. De jaarlijkse budgettaire weerslag wordt geraamd op 80 miljoen BEF.

Er wordt voorgesteld de artikelen 2, § 2, 3 en 4 uitwerking te laten hebben vanaf 16 december 2000. Deze datum werd gekozen omdat overeenkomstig de reeds geldende wetgeving (art. 36^{ter} WGB) «geen belasting meer is verschuldigd wanneer het gebruik van een voertuig na 15 december begint» en naar analogie dezelfde bepaling ook werd overgenomen in het nieuwe in te voegen artikel 36^{quater}, § 3.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 20 décembre 2000.

I.— EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES FINANCES

Le ministre des Finances, M. Didier Reynders, indique que le projet de loi à l'examen est une première conséquence de l'accord conclu, le 14 septembre 2000, par le gouvernement avec les organisations professionnelles et syndicales du secteur des transports.

Les lignes de force de ce projet sont, d'une part, le report de la date ultime de paiement de la taxe de circulation pour la plupart des véhicules du type camionnette, camion, autobus, autocar, remorque et semi-remorque (pour ces deux dernières catégories, lorsque leur masse maximale autorisée atteint au moins 4 000 kg), et, d'autre part, la suppression de la taxe compensatoire des accises pour les véhicules de taxi et ceux destinés à la location avec chauffeur.

Le report de la date ultime de paiement est atteint par la réinsertion d'un article 36^{quater} (la disposition précédente figurant sous ce numéro a été abrogée par l'article 16 de la loi du 25 janvier 1999 portant modification du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (CTA) conformément à la directive 93/89/CEE des Communautés européennes).

La date ultime de paiement de la taxe de circulation est reportée au 15 décembre de l'exercice d'imposition courant. Le caractère récurrent de cette mesure ne débouchera en fin de compte que sur une « exemption » d'un an pour les véhicules concernés ; l'impact budgétaire unique de la mesure est évalué à 2,5 milliards de francs pour l'année budgétaire 2000.

Les mesures instaurant l'exemption de la taxe compensatoire des accises pour les taxis n'appellent pas de plus amples commentaires. L'impact budgétaire annuel de la mesure est évalué à 80 millions de francs.

Il est proposé de prévoir que les articles 2, § 2, 3 et 4 produiront leurs effets le 16 décembre 2000. Cette date a été retenue parce qu'en vertu de la législation déjà en vigueur (article 36^{ter} du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus) « aucune taxe n'est due (...) lorsque l'usage commence après le 15 décembre. » et que cette même disposition a été reprise par analogie dans l'article 36^{quater}, § 3, à insérer.

Deze datum is echter niet dwingend, als er maar op gelet wordt dat de inwerkingtreding valt tussen 16 en 31 december 2000.

De minister beklemtoont dat er evenwel rekening moet worden gehouden met het feit dat de Europese Commissie reeds een vraag heeft gesteld om bijkomende inlichtingen over de maatregelen die in het voordeel van de transportsector zijn getroffen, teneinde te kunnen nagaan of het hier niet gaat om staatshulp.

Om die reden, is het volgens hem beter die maatregel af te stemmen op de ingebrekestelling door de Europese Commissie (wegens de onvolledige omzetting van de Richtlijn 93/89/EEG) en de vertraging in de omzetting van de Richtlijn 1999/62/EG.

II.— BESPREKING

Volgens *de heer Yves Leterme (CVP)* is dit wetsontwerp een uitvloeisel van de weinig kordate, en zelfs amateuristische manier waarop de regering (die hierover trouwens intern verdeeld was) de recente crisis in de transportsector heeft aangepakt.

Blijkens het advies van de Raad van State (DOC 50 1009/001, blz. 11) moet de Europese Commissie van de voorgestelde maatregelen worden in kennis gesteld. Is dit ook effectief gebeurd en wat was de reactie van de Europese Commissie?

Het lid vraagt ook nadere toelichting bij de in artikel 4 van het wetsontwerp voorgestelde tekst van artikel 36*quater*, § 6. Wat wordt precies verstaan onder «verstreken maanden»? Dient, bij wijziging van een voertuig bijvoorbeeld, op 28 november, de belasting onmiddellijk te worden betaald voor de maanden januari tot en met oktober?

De heer Georges Lenssen (VLD) zal het wetsontwerp goedkeuren omdat het voordelig is voor de transportsector.

Hij pleit ook voor bijkomende fiscale maatregelen ten gunste van het taxivervoer. Een lagere kostprijs voor de taxaatschappijen zou kunnen leiden tot een verlaging van de tarieven, waardoor vooral jongeren in landelijke gemeenten veel minder met eigen vervoer naar de dansgelegenheden zouden trekken. Dit zou ongetwijfeld de verkeersveiligheid ten goede komen.

Volgens het lid zou de brandstof voor taxivoertuigen dan ook volledig van accijnzen moeten worden vrijgesteld.

Le respect de cette date n'est toutefois pas impératif, pourvu qu'il soit veillé à ce que l'entrée en vigueur soit prévue entre le 16 et le 31 décembre 2000.

Le ministre souligne qu'il faut néanmoins tenir compte du fait que la Commission européenne a déjà adressé une demande de renseignements complémentaires sur les mesures prises en faveur du secteur du transport, afin de pouvoir vérifier qu'il ne s'agit pas en l'espèce d'une aide d'État.

C'est pour cette raison qu'il est prudent, selon lui, d'orienter la mesure en fonction de la mise en demeure de la Commission européenne (pour cause de transposition incomplète de la directive 93/89/CEE) et du retard dans la transposition de la directive 1999/62/CE.

II.— DISCUSSION

M. Yves Leterme (CVP) estime que le projet de loi à l'examen est une conséquence de la mollesse, voire de l'amateurisme, dont a fait preuve le gouvernement (lui-même divisé à cet égard) lors de la récente crise du secteur du transport.

Selon l'avis du Conseil d'État (DOC 50 1009/001, p. 11), la Commission européenne doit être informée des mesures projetées. Cela a-t-il effectivement été fait et quelle a été la réaction de la Commission européenne ?

Le membre demande également une explication complémentaire sur le texte de l'article 36*quater*, § 6, proposé à l'article 4 du projet de loi. Qu'entend-on précisément par « mois écoulés » ? En cas de changement de véhicule, par exemple le 28 novembre, la taxe doit-elle être payée immédiatement pour les mois de janvier à octobre inclus ?

M. Georges Lenssen (VLD) soutiendra le projet de loi parce qu'il est bon pour le secteur des transports.

Il préconise également l'adoption de mesures fiscales supplémentaires en faveur des sociétés de taxis. Un abaissement des coûts des sociétés de taxis pourrait entraîner une réduction des tarifs, ce qui encouragerait les jeunes des communes rurales, surtout, à utiliser nettement moins leur véhicule pour se rendre dans des dancings. Une telle mesure aurait incontestablement une incidence positive sur la sécurité routière !

Le membre estime que le carburant destiné aux taxis devrait par conséquent être totalement exempté d'accises.

De heer Jean-Pierre Viseur (AGALEV-ECOLO) geeft aan dat het voorliggende ontwerp deel uitmaakt van het akkoord dat de regering met de transportsector heeft gesloten. Hij zal het bijgevolg goedkeuren. Zal de budgettaire weerslag van dit wetsontwerp uitsluitend betrekking hebben op het jaar 2000? Hij merkt ook op dat de Schatkist door dit uitstel van betaling van de verkeersbelasting inkomsten zal derven van ondernemingen die in de loop van het jaar failliet worden verklaard.

De minister van Financiën geeft aan dat de budgettaire impact (ten bedrage van 2,5 miljard BEF) van het toegestane uitstel van betaling uitsluitend in het jaar 2000 voelbaar zal zijn. De verkeersbelasting voor het jaar 2001 zal immers pas eind 2001 i.p.v. eind 2000 moeten worden betaald.

De minister beklemtoont dat het niet om een vrijstelling van belasting gaat. De regering beschouwt deze maatregel louter en alleen als een aanpassing van de nadere betalingsregeling van de belasting iets waarover een lidstaat vrij kan beslissen. Zij heeft ook in die zin geantwoord op de vraag om inlichtingen van de Europese Commissie.

Meerdere lidstaten hebben trouwen een dergelijke vraag vanwege de Europese Commissie ontvangen.

De voorgestelde maatregel is geen compensatie voor de stijging van de prijs van de brandstof.

Aan de heer Lenssen antwoordt de minister dat de regering niet van plan is enige vermindering van de accijns op diesel toe te staan, ook niet voor de taxi-voertuigen. Het voorliggende wetsontwerp bevat enkel een maatregel tot vrijstelling van de accijns-compenserende belasting voor taxivoertuigen. Er komt geen verlaging van de accijns op olieproducten.

De minister is wel bereid om in het kader van het mobiliteitsvraagstuk andere specifieke maatregelen ter bevordering van het vervoer met taxivoertuigen te overwegen.

Aan de heer Leterme bevestigt hij tenslotte dat de verkeersbelasting voor de in artikel 36*quater*, § 6 bedoelde voertuigen verschuldigd is voor de verstreken maanden, d.w.z. voor de maanden januari tot oktober zo de wijziging op 28 november plaats vindt.

Hij herhaalt dat de regering (op zijn aandringen) niet is ingegaan op de vraag van de transportsector om de accijns op olieproducten te verlagen omdat zulks volgens hem zou neerkomen op een subsidie aan de olieproducerende landen.

M. Jean-Pierre Viseur (AGALEV-ECOLO) précise que le projet de loi à l'examen découle de l'accord conclu entre le gouvernement et les transporteurs routiers. En conséquence, il l'approuvera. L'incidence budgétaire de la mesure proposée se limiterait-elle exclusivement à l'an 2000 ? L'intervenant fait également observer qu'en raison du report de paiement de la taxe de circulation, le Trésor sera privé des rentrées que lui aurait procurées le paiement de la taxe par des entreprises déclarées en faillite dans le courant de l'année.

Le ministre des Finances répond que le report de paiement accordé n'aura d'incidence budgétaire (2,5 milliards de francs) qu'en l'an 2000. La taxe de circulation relative à l'année 2001 ne devra en effet être payée qu'en fin 2001 plutôt qu'en fin 2000.

Le ministre souligne qu'il ne s'agit pas d'une exemption de la taxe. Le gouvernement considère cette mesure comme un simple aménagement des modalités de paiement de la taxe par lequel un Etat membre peut décider librement. C'est aussi dans ce sens qu'il a répondu à la demande d'informations que lui a transmise la Commission européenne.

D'autres États membres ont d'ailleurs reçu une demande d'informations similaire de la part de la Commission européenne.

La mesure proposée ne compense pas l'augmentation du prix du carburant.

Le ministre répond à M. Lenssens que le gouvernement n'a pas l'intention d'accorder la moindre réduction d'accises sur le gasoil, même pour les taxis. Le projet de loi à l'examen prévoit uniquement une exemption de la taxe compensatoire des accises pour les taxis. Aucune réduction des accises n'est prévue sur les produits pétroliers.

Le ministre est en revanche disposé à envisager d'autres mesures spécifiques, dans le cadre du problème de la mobilité, en vue de promouvoir les déplacements en taxi.

À l'attention de M. Leterme, il confirme enfin que la taxe de circulation frappant les véhicules visés à l'article 36*quater*, § 6, est due pour les mois écoulés, c'est-à-dire pour les mois de janvier à octobre lorsque la modification intervient le 28 novembre.

Il rappelle que (sur son insistance) le gouvernement n'a pas accédé à la demande du secteur du transport de diminuer les accises sur les produits pétroliers, parce que cela reviendrait à accorder un subside aux pays producteurs.

Intussen is de prijs van de olie weer gedaald naar een niveau (ongeveer 25 dollar per vat ruwe olie) dat enkele maanden geleden op Europees vlak als redelijk werd beschouwd.

De heer Leterme (CVP) merkt op dat de minister destijds publiek heeft verklaard dat hij een vermindering van de accijns op olieproducten als steunmaatregel voor de transportsector niet uitsloot.

Vele duizenden gezinnen die geen de stookoliecheques konden genieten hebben in september jl. gemiddeld 3 à 4000 liter stookolie aangekocht tegen een prijs die 10 frank per liter hoger lag dan een jaar geleden. Blijkbaar is dat de regering geen zorg.

De heer Leterme verwijst in dit verband naar zijn wetsvoorstel (DOC 50 933/001) om het BTW-tarief te verlagen tot 6 % voor de eerste jaarlijkse levering van 3.500 liter huisbrandolie voor huishoudelijk gebruik.

De beperkingen van de door de regering toegekende stookoliecheques (zowel qua inkomen als qua soort brandstof) staan volgens de spreker in schril contrast met de omvang van de meerontvangsten die de overheid ingevolge de stijging van de olieprijs heeft geïnd.

Hij wenst ook bijkomende uitleg over de vraag of de regering over de voorgestelde maatregelen – in het bijzonder over de structurele maatregel ten gunste van de taxivoertuigen – reeds het akkoord heeft bekomen van de Europese autoriteiten.

De heer Lenssen (VLD) herhaalt dat zijn voorstel vooral bedoeld is om het gebruik van de taxi's door jongeren te stimuleren. Op die manier kan ook het aantal weekendongevallen worden verminderd.

De minister geeft aan dat zowel de minister van Mobiliteit en Vervoer als hijzelf open staan voor alle voorstellen in die zin.

Aan de heer Leterme antwoordt hij dat de voor de taxivoertuigen voorgestelde maatregel geen accijnsverlaging betreft (de accijnscompenserende belasting is een gewone belasting) en dus niet vooraf aan de Europese Commissie moet worden voorgelegd. Deze (gewone) belasting op dieselloertuigen voor personenvervoer werd in 1995 ingesteld om de verhoging van de accijns op benzine te compenseren. Dit neemt echter niet weg dat de regering moet antwoorden op de door de Europese Commissie gestelde vraag om inlichtingen.

Entre-temps, le prix du pétrole est à nouveau revenu à un niveau (environ 25 dollars le baril de brut) qui, il y a quelques mois, était considéré comme raisonnable à l'échelle européenne.

M. Leterme (CVP) fait observer qu'à l'époque, le ministre a déclaré publiquement qu'il n'excluait pas de réduire les accises sur les produits pétroliers en tant que mesure d'aide au secteur du transport.

Plusieurs milliers de ménages, qui ne pouvaient pas bénéficier des chèques-mazout, ont acheté en moyenne de 3 000 à 4 000 litres de mazout de chauffage en septembre, à un prix qui était de dix francs/litre supérieur au prix d'il y a un an. Le gouvernement n'a pas l'air de s'en préoccuper!

M. Leterme renvoie à cet égard à sa proposition de loi (DOC 50 0933/001) visant à ramener le taux de TVA à 6% pour la première livraison annuelle de 3 500 litres de fuel domestique.

L'intervenant estime que les limitations auxquelles sont soumis les chèques-mazout octroyés par le gouvernement (tant en ce qui concerne le revenu que le type de combustible) contrastent fortement avec l'ampleur des plus-values de recettes que les pouvoirs publics ont perçues par suite de l'augmentation des prix pétroliers.

Il demande également des précisions concernant la question de savoir si le gouvernement a déjà obtenu l'accord des autorités européennes sur les mesures proposées – en particulier les mesures structurelles prises en faveur des taxis.

M. Lenssen (VLD) répète que sa proposition vise avant tout à encourager l'utilisation des taxis chez les jeunes, ce qui permettrait également de réduire le nombre d'accidents se produisant pendant le week-end.

Le ministre indique que tant la ministre de la Mobilité et des Transports que lui-même sont ouverts à toutes les propositions allant dans ce sens.

Il précise, à l'intention de M. Leterme, que la mesure proposée pour les taxis n'est pas une réduction d'accises (la taxe compensatoire des accises est une taxe ordinaire) et ne doit donc pas être soumise au préalable à la Commission européenne. Cette taxe (ordinaire) sur les véhicules diesel destinés au transport de personnes a été instaurée en 1995 afin de compenser l'augmentation des accises sur l'essence. Il n'en demeure pas moins que le gouvernement est tenu de répondre à la demande de renseignements adressée par la Commission européenne.

Hij ontkent dat hij ooit een verlaging van de accijns op olieproducten als maatregel ten gunste van de transportsector zou hebben voorgesteld. Wel heeft hij gesteld dat de regering een terugbetaling van de accijns zoals die in andere landen gebeurt, zou overwegen.

Met betrekking tot de stookoliecheques geeft hij aan dat diegenen die deze maatregelen niet kunnen genieten (omdat hun inkomen iets te hoog is) in ieder geval reeds geen aanvullende crisisbijdrage meer hoeven te betalen.

Bovendien krijgen alle personen met een inkomen dat lager is dan 850.000 BEF per jaar, een bedrag gelijk aan 1% van die aanvullende crisisbijdrage voor 2000 (inkomsten van 1999) terugbetaald.

De minister blijft elk voorstel tot vermindering van de heffingen op olieproducten gevaarlijk vinden, omdat het een aanmoediging inhoudt voor de olieproducerende landen om de prijs hoog te houden als de Europese landen die prijs ten gunste van de consumenten toch ten dele compenseren door een vermindering van de heffingen.

III.—STEMMINGEN

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

De artikelen 2 tot 7 worden aangenomen met 9 stemmen tegen 1.

Het wetsontwerp wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1.

De rapporteur,

De voorzitter,

Eric van WEDDINGEN

Olivier MAINGAIN

Lijst van de bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vergen (toepassing van artikel 18,4 van het Reglement): geen.

Il dément avoir jamais proposé de réduire les accises sur les produits pétroliers en vue de favoriser le secteur des transports. Il a par contre déclaré que le gouvernement envisageait de rembourser les accises, ainsi que cela se pratique dans d'autres pays.

En ce qui concerne les chèques-mazout, le ministre précise que les personnes qui n'ont pas droit à la mesure (en raison de revenus un peu trop élevés) bénéficieront en tout cas déjà de la suppression de la contribution complémentaire de crise.

En outre, toutes les personnes dont le revenu est inférieur à 850 000 francs par an obtiendront le remboursement d'un montant équivalant à 1% de cette contribution complémentaire de crise pour l'année 2000 (revenus de 1999).

Le ministre persiste à trouver dangereuse toute proposition de réduction des taxes perçues sur les produits pétroliers, car une telle mesure inciterait les pays producteurs de pétrole à maintenir le prix de celui-ci à un niveau élevé, les pays européens réduisant de toute manière leurs taxes afin de compenser en partie l'incidence de ce prix élevé auprès des consommateurs.

III.—VOTES

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Les articles 2 à 7 sont adoptés par 9 voix contre une.

L'ensemble du projet de loi est adopté par 10 voix contre une.

Le rapporteur,

Le président,

Eric van WEDDINGEN

Olivier MAINGAIN

Liste des dispositions qui nécessitent des mesures d'exécution (application de l'article 18, 4, du Règlement) : néant.