

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 april 2001

WETSONTWERP

tot wijziging van de artikelen 4, 8, 9, 12 en 13 van de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet, overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993

AMENDEMENT

voorgesteld na indiening van het verslag

Nr. 1 VAN DE HEER **SEVENHANS**

Art. 2bis (nieuw)

Een artikel 2bis invoegen, luidend als volgt:

«Art. 2bis. — Artikel 5 van dezelfde wet wordt aangevuld als volgt:

Voorgaande documenten :

Doc 50 **1135/ (2000/2001)** :

001 : Wetsontwerp.

002 : Verslag.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 avril 2001

PROJET DE LOI

modifiant les articles 4, 8, 9, 12 et 13 de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993

AMENDEMENT

présenté après le dépôt du rapport

N° 1 DE M. **SEVENHANS**

Art. 2bis (nouveau)

Insérer un article 2bis, libellé comme suit :

« Art. 2bis. — L'article 5 de la même loi est complété comme suit :

Documents précédents :

Doc 50 **1135/ (2000/2001)** :

001 : Projet de loi.

002 : Rapport.

«3° de voertuigen voor goederenvervoer die door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, of visserijbedrijven worden gebruikt voor ritten binnen een straal van vijftig kilometer van de gebruikelijke standplaats van het voertuig, met inbegrip van het grondgebied van de gemeenten waarvan de kern binnen deze straal gelegen is;

4° de voertuigen aangewend voor het vervoer van goederen en de mobiele werktuigen voor goederenbehandeling en -vervoer, gebruikt binnen havengebieden.».

VERANTWOORDING

Op 3 maart 1995, nog vóór het verschijnen van de precieze uitvoeringsbesluiten van de wetgeving op het eurovignet, werd met de bevoegde minister contact opgenomen om zijn aandacht te vestigen op het specifieke karakter van het verkeer binnen de havenzone. Er werd daarbij aangedrongen op vrijstelling van het eurovignet voor havenvoertuigen, die zich beperken tot transfers binnen de haven.

In Antwerpen is ingevolge een beslissing van de Antwerpse gemeenteraad, laatst gewijzigd op 29 september 1992, een aanvullend reglement van kracht over het verkeer binnen de haven.

Dit reglement bepaalt dat voor havenvoertuigen, die aan bepaalde criteria beantwoorden en die uitsluitend worden gebruikt voor het verkeer tussen laad- en losplaatsen, magazijnen, af-daken en dergelijke, binnen het in de tekst omschreven havengebied, schorsingen en afwijkingen gelden ten aanzien van de toepassing van het verkeersreglement en het technisch reglement.

Deze uitzonderingsmaatregelen vinden hun verantwoording in het feit dat het hier veel meer gaat om werktuigen dan wel om voertuigen, die het havengebied nooit verlaten en uitsluitend worden ingezet voor het overbrengen van goederen van de ene plaats in de haven naar de andere om te worden geladen, opgeslagen of behandeld.

Deze tuigen gebruiken bijgevolg nooit het overige wegennet van het land. Elke bijkomende kost die eraan wordt opgelegd betekent een ernstige handicap voor de concurrentiële kracht van de Antwerpse havenbedrijven.

Het antwoord op deze vraag was uiteraard negatief en kwam erop neer dat de belasting verschuldigd is van zodra het voertuig ingeschreven is bij de Directie voor de inschrijving van de Voertuigen. Zelfs occasioneel goederenvervoer kan nooit worden vrijgesteld.

Verdere demarches bleven onbeantwoord.

Ten einde raad richtten wij ons tot de terzake niet bevoegde Vlaamse regering, die op haar beurt contact opnam met de federale overheid en ons, op 29 januari 1997 meedeelde dat de door ons gevraagde vrijstelling kon worden verkregen. Uit een circulaire van de Administratie der directe belastingen zou namelijk blijken dat zij deze voertuigen beschouwt als «rijtuigen die buiten het toepassingsgebied van het eurovignet vallen». Bij nader inzien blijkt echter dat dit enkel het geval is wanneer deze havenvoertuigen niet worden aangewend voor het vervoer van goederen. De circulaire bood dus weinig nieuws en tot op he-

« 3° les véhicules utilisés pour le transport de marchandises par des entreprises agricoles, horticoles, forestières ou de pêche, dans un rayon de 50 km autour de leur point d'attache habituel, y compris le territoire des communes dont le centre est situé dans ce rayon ;

4° les véhicules utilisés pour le transport de marchandises et les engins mobiles utilisés pour la manutention ou le transport de marchandises dans la zone portuaire. ».

JUSTIFICATION

Le 3 mars 1995, avant même la publication des arrêtés d'exécution de la loi relative à l'eurovignette, il a été pris contact avec le ministre compétent afin d'attirer son attention sur la spécificité de la circulation dans la zone portuaire. On lui a demandé instamment, à cette occasion d'exempter de l'eurovignette les véhicules portuaires qui se limitent à effectuer des transports dans l'enceinte du port.

Par suite d'une décision prise par le conseil communal de la ville d'Anvers, modifiée en dernier lieu le 29 septembre 1992, il existe à Anvers un règlement complémentaire relatif à la circulation dans l'enceinte du port.

Ce règlement prévoit des suspensions et des dérogations quant à l'application du code de la route et du règlement technique pour les véhicules portuaires qui répondent à certains critères et circulent exclusivement entre les lieux de chargement et de déchargement, les magasins, les hangars, etc. dans la zone portuaire décrite dans le texte.

Ces mesures d'exception se justifient par le fait qu'il s'agit, en l'occurrence, bien davantage d'engins que de véhicules, engins qui ne quittent jamais la zone portuaire et sont uniquement utilisés pour le transport de marchandises d'un endroit du port à un autre afin d'y être chargées, entreposées ou traitées.

Ces engins n'empruntent par conséquent jamais le reste du réseau routier. Tout coût supplémentaire qui obère ces engins représente un grave handicap au niveau de la compétitivité des entreprises portuaires anversoises.

La réponse à cette demande a évidemment été négative, de sorte que la taxe est due dès que le véhicule est inscrit au répertoire de la Direction de l'immatriculation des véhicules. Même les véhicules affectés au transport occasionnel de marchandises ne peuvent jamais être exemptés.

D'autres démarches n'ont pas suscité de réaction.

En désespoir de cause, nous nous sommes adressés au gouvernement flamand, qui n'est pas compétent en la matière, qui a, à son tour, pris contact avec l'autorité fédérale et nous a fait savoir, le 29 janvier 1997, que l'exonération que nous avions demandée pouvait être accordée. Il ressortirait en effet d'une circulaire de l'Administration des contributions directes que celle-ci considère ces véhicules comme « des véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de l'eurovignette ». À l'examen, il s'avère toutefois que tel n'est le cas que si ces véhicules portuaires ne sont pas utilisés pour assurer le transport de mar-

den is de toestand ongewijzigd: havenvoertuigen zijn onderworpen aan het Eurovignet.

Het feit dat dit – eens te meer – in Nederland en overigens ook in Duitsland niet het geval is, al was het maar omdat in deze landen dit vignet enkel wordt geëist bij vervoer over autosnelwegen, lijkt voor onze Federale beleidsverantwoordelijken van geen tel en beïnvloedt op geen enkele manier hun streeve, dogmatische houding.

Per havenvoertuig betaalt een Antwerps havenbedrijf bijgevolg een jaarlijkse extra kost van 30.000 à 50.000 Belgische frank, een bedrag dat al gauw een paar 100.000 Belgische frank vertegenwoordigt.

Het is dan ook nodig dat het wetsontwerp wordt aangegrepen om eveneens artikel vijf van de wet op het eurovignet te wijzigen met het oog op een uitbreiding van de categorieën van voertuigen die zijn vrijgesteld van het eurovignet. Dit amendement voorziet daarin.

Luc SEVENHANS (VLAAMS BLOK)

chandises. Cette circulaire n'a donc guère apporté d'éléments nouveaux et jusqu'à présent, la situation demeure inchangée : les véhicules portuaires sont soumis à l'eurovignette.

Le fait que ce n'est – une fois de plus – pas le cas aux Pays-Bas ni d'ailleurs en Allemagne, ne fût-ce que parce que dans ces pays, la vignette en question est uniquement requise en cas de transport sur autoroutes, ne semble pas compter pour nos responsables politiques fédéraux et est sans effet sur leur attitude rigide et dogmatique.

Une entreprise portuaire anversoise paie dès lors annuellement, par véhicule portuaire, un supplément de 30 000 à 50 000 francs, ce qui, au total, représente facilement plusieurs centaines de milliers de francs.

Il s'indique dès lors de profiter de l'examen du projet de loi pour modifier également l'article 5 de la loi sur l'eurovignette, afin de compléter la liste des véhicules qui sont exemptés de l'eurovignette. Tel est l'objet du présent amendement.