

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

31 januari 2008

WETSVOORSTEL**tot invoering van een solidariteitstaks
op vliegtuigtickets**(ingediend door de heren Roel Deseyn,
Christian Brotcorne en Raf Terwingen)**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

31 janvier 2008

PROPOSITION DE LOI**visant à instaurer une taxe de solidarité
sur les billets d'avion**(déposée par MM. Roel Deseyn,
Christian Brotcorne et Raf Terwingen)**SAMENVATTING**

Dit wetsvoorstel strekt ertoe een solidariteitstaks op vliegtuigtickets in te voeren ter financiering van een fonds dat instaat voor gezondheidsinvesteringen in de derde wereld.

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise à instaurer une taxe de solidarité sur les billets d'avion en vue de financer un fonds qui garantit des investissements en matière de soins de santé dans le tiers-monde.

<i>cdH</i>	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V-N-VA</i>	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>
<i>FN</i>	:	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	:	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
<i>Open Vld</i>	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>
<i>PS</i>	:	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a - spirit</i>	:	<i>Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.</i>
<i>VB</i>	:	<i>Vlaams Belang</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 52 0000/000</i> :	<i>Parlementair document van de 52^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i> :	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i> :	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i> :	<i>Plenum</i>
<i>COM</i> :	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT</i> :	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 52 0000/000</i> :	<i>Document parlementaire de la 52^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i> :	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i> :	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i> :	<i>Séance plénière</i>
<i>COM</i> :	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT</i> :	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt, in aangepaste vorm, de tekst over van het in de Senaat ingediende voorstel 4-220/1.

1. Ontwikkeling van het idee

Het principe van vernieuwende middelen voor de financiering van de ontwikkelingssamenwerking heeft reeds geruime tijd ingang gevonden op internationale fora en wordt gesteund door een aanzienlijk deel van de internationale gemeenschap. De Tobin-taks is daar een gekend voorbeeld van, doch lijkt op korte termijn moeilijk uitvoerbaar te zijn.

Op 14 september 2005 hebben 79 landen een verklaring ondertekend over «innovatieve bronnen ter financiering van ontwikkeling». Die verklaring werd gelanceerd in de marge van de VN-wereldtop van 14 tot 16 september 2005 inzake de Millenniumdoelstellingen. Zij gaat terug op een top in New York van 20 september 2004 op initiatief van president Lula da Silva van Brazilië over hoe de strijd aan te gaan met honger, armoede en het verhogen van de financiële hulp voor ontwikkeling.

De kerngroep bestond uit Brazilië, Frankrijk, Algerije, Duitsland, Spanje en Chili. De verklaring van 14 september 2005 werd mee ondertekend door andere Europese landen. Het gaat om het Verenigd Koninkrijk, Estland, Oostenrijk, Zweden en Luxemburg naast heel wat andere landen. Een van de pistes is de heffing van een solidariteitstaks op vliegtuigtickets.

De EU als dusdanig heeft op de wereldtop geen voorstel voor solidariteitstaks gedaan, zelfs niet via een vrijwillige taks op vliegtuigtickets van één of twee euro.

De ministers van Financiën hadden nochtans in mei 2005 om zo'n voorstel verzocht, maar een meerderheid van de commissarissen was tegen het voorgestelde document, terwijl anderen voorstander waren van een ingreep via de fiscaliteit.

Ondertussen zijn de geesten evenwel nog meer gerijpt. In een werkdocument van 1 september 2005 heeft de Commissie de voordelen van het systeem van heffing van een solidariteitstaks op vliegtickets onderstreept en gewezen op de vrij makkelijke wijze waarop dergelijke

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition 4-220/1, qui a déjà été déposée au Sénat.

1. Comment l'idée s'est développée

Le principe de recourir à des moyens innovants pour financer la coopération au développement est déjà admis depuis longtemps dans les forums internationaux et est soutenu par une grande partie de la communauté internationale. La taxe Tobin en est un exemple connu, même si elle paraît difficilement réalisable à brève échéance.

Le 14 septembre 2005, 79 pays ont signé une déclaration sur les sources innovantes de financement du développement, lancée en marge du sommet mondial des Nations unies sur les objectifs du millénaire, qui s'est déroulé du 14 au 16 septembre 2005. Cette déclaration trouve son origine dans le sommet qui s'est tenu à New York le 20 septembre 2004 à l'initiative du président brésilien, M. Lula da Silva, et au cours duquel on a pris des décisions concernant la manière de lutter contre la faim et la pauvreté et d'augmenter les financements en faveur du développement.

Le groupe qui a pris l'initiative de cette déclaration se composait du Brésil, de la France, de l'Algérie, de l'Allemagne, de l'Espagne et du Chili. De nombreux autres pays européens comme le Royaume-Uni, l'Estonie, l'Autriche, la Suède et le Luxembourg, entre autres, ont également signé la déclaration du 14 septembre 2005. Une des pistes retenues est celle de la perception d'une taxe de solidarité sur les billets d'avion.

L'UE en tant que telle n'a pas déposé de proposition de taxe de solidarité au cours du sommet mondial, même pas d'une taxe qui prendrait la forme d'une taxe volontaire d'un ou de deux euros sur les billets d'avion.

En mai 2005, les ministres des Finances avaient pourtant demandé que pareille proposition soit élaborée, mais une majorité des commissaires s'étaient opposés au document proposé, alors que d'autres étaient favorables à une mesure fiscale.

Depuis, les esprits n'ont toutefois pas cessé de mûrir. Dans un document de travail du 1^{er} septembre 2005, la Commission a mis l'accent sur les avantages que présente le système du prélèvement d'une taxe de solidarité sur les billets d'avion et a souligné qu'il était assez facile

taks kon worden ingevoerd en geïnd. Dit document is evenwel geen stellingname van de Commissie, doch eerder een richtsnoer voor de individuele landen die de invoering van dergelijke taks zouden overwegen. Evenwel wordt in het document duidelijk gesteld dat best op Europees niveau zou worden opgetreden, maar dat een consensus ontbreekt.

2. Eerste toepassingen

– In Frankrijk voert de wet nr. 2005-1720 van 30 december 2005 (4) een verhoging door op de lucht-haventaks verschuldigd bij elke aankoop van een vliegtuigticket, en dit vanaf 1 juli 2006. De hoogte daarvan ligt tussen 1 en 4 euro voor zogenaamde «*economy*»-vluchten en tussen 10 en 40 euro voor de «*business-class*», nader te bepalen bij ministerieel decreet. De taksen zullen tegelijk ook lager zijn voor nationale en Europese vluchten, en hoger voor extra-Europese vluchten. Tussenlandingen worden niet belast.

Er wordt een jaarlijkse opbrengst van 200 miljoen euro verwacht. Deze fondsen worden beheerd door het «*Agence française de développement*» en zullen voor een deel worden gebruikt ter bestrijding van pandemieën in de derde wereld, zoals het AIDS-virus.

– Het Verenigd Koninkrijk zal een deel van de nu reeds geheven taks op vliegtickets toewijzen aan ontwikkelingsprogramma's inzake gezondheid, met name voor aankoop van geneesmiddelen tegen AIDS.

– Ter gelegenheid van een tweedaagse conferentie in Parijs op 28 februari en 1 maart 2006 met vertegenwoordigers van een honderdtal landen hebben al twaalf landen toegezegd een belasting te heffen op vliegtuigtickets. De opbrengst zal gaan naar de strijd tegen AIDS, malaria en tuberculose. In Chili is de belasting al van kracht. Naast Frankrijk, Chili, het Verenigd Koninkrijk en Brazilië hebben nog acht andere landen zich geëngageerd: Cyprus, Congo-Brazzaville, Ivoorkust, Jordanië, Luxemburg, Madagascar, Mauritius en Nicaragua.

3. Een eenvoudig, economisch neutraal en evenredig fondsenwervingsmiddel

a) Eenvoud

Het heffen van een taks, overeenkomend met een vast bedrag, op vliegtuigtickets is een eenvoudig en goedkoop middel om een fonds voor hulp aan de derde wereld te spijzen. Het volstaat enerzijds een taks op

de l'instaurer et de la prélever. Ce document ne traduit toutefois pas une prise de position de la Commission, mais constitue plutôt un fil directeur pour les pays individuels qui envisageraient d'instaurer pareille taxe. Il est cependant clairement indiqué dans le document qu'il serait préférable de coordonner une éventuelle action au niveau européen, mais qu'un consensus fait défaut.

2. Premières applications

– En France, la loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005 a instauré, à partir du 1^{er} juillet 2006, une majoration sur la taxe d'aéroport due lors de tout achat d'un billet d'avion. Elle représente un montant compris entre 1 et 4 euros pour les vols dits «*economy*», et entre 10 et 40 euros pour les vols en «*business-class*», à préciser par décret ministériel. En même temps, les taxes seront moins élevées pour les vols nationaux et européens, et plus élevées pour les vols extraeuropéens. Les vols en correspondance ne sont pas assujettis à la taxe.

Les recettes annuelles sont estimées à 200 millions d'euros. Les fonds en question seront gérés par l'Agence française de développement et seront utilisés en partie pour lutter contre les pandémies qui sévissent dans le tiers-monde, par exemple celle provoquée par le virus du sida.

– Le Royaume-Uni affectera une partie de la contribution qu'il prélève déjà sur les billets d'avion aux programmes de développement en matière de santé, notamment à l'achat de médicaments destinés à lutter contre le sida.

– À l'occasion d'une conférence qui s'est tenue pendant deux jours à Paris, les 28 février et 1^{er} mars 2006, et qui a réuni les délégués d'une centaine de pays, douze pays ont déjà consenti à prélever une contribution sur les billets d'avion. Les recettes iront à la lutte contre le sida, la malaria et la tuberculose. Au Chili, la contribution est déjà applicable. En plus de la France, du Chili, du Royaume-Uni et du Brésil, huit autres pays ont également pris un engagement: il s'agit de Chypre, du Congo-Brazzaville, de la Côte d'Ivoire, de la Jordanie, du Luxembourg, de Madagascar, de l'île Maurice et du Nicaragua.

3. Un moyen simple, économiquement neutre et proportionnel de récolter des fonds

a) Simplicité

Le prélèvement d'une taxe, correspondant à un montant fixe, sur les billets d'avion est un moyen simple et bon marché d'alimenter un fonds d'aide au tiers-monde. Il suffit, d'une part, de prélever une taxe sur l'achat de

de aankoop van vliegtuigtickets te heffen door middel van een wijziging van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen, en anderzijds deze taks te laten toekomen bij een op te richten organiek begrotingsfonds «Bijdragefonds voor de solidariteit inzake ontwikkelings-samenwerking», dit laatste door aanvulling van de wet op de begrotingsfondsen. Vermits de taks automatisch bij de verkoop wordt geheven, volstaat het dat maandelijks de vliegtuigmaatschappijen het totaal geheven bedrag doorstorten aan het fonds, wat een weinig kostintensieve bewerking is.

b) Economische neutraliteit

Er is weinig tot geen negatieve impact te verwachten op het luchtvervoer van passagiers. Men mag niet vergeten dat het luchtvervoer één van de belangrijkste sectoren is die vruchten plukken uit de mondialisering. Na een korte doch belangwekkende terugval in de nasleep van de aanslagen van 11 september 2001, kent de luchtvaartsector opnieuw een jaarlijkse groei van ongeveer 5%.

Ook de concurrentie tussen maatschappijen wordt niet beïnvloed, aangezien de taks gebaseerd is op de territorialiteit, en niet op de nationaliteit, noch van de maatschappijen, noch van de passagiers.

De Belgische luchthavens hebben verder weinig te vrezen van verlies van inkomsten door omleiding van tussenlandingen, vermits hier de taks niet op geheven wordt.

Voor het overige zal ook de toeristische sector geen negatieve gevolgen ondervinden, vermits de taks zeer beperkt is in verhouding tot de totale kost van het ticket.

c) Evenredigheid

Luchtvaartpassagiers en -maatschappijen ondervinden telkenmale zij met elkaar een contract aangaan – zij het voor toerisme of professionele doeleinden – de positieve aspecten van de mondialisering. Een zeer beperkte bijdrage ter verbetering van de situatie van degenen die dergelijke voordelen niet ondervinden, is dus allesbehalve onredelijk. Tevens is de kleine administratieve last die luchtvaartmaatschappijen ondervinden van de inning en doorstorting van de heffing zeker te verantwoorden vanuit de meerwaarde die de mondialisering van het passagiersverkeer voor hen creëert.

Tevens is het langs de ontvangstzijde een soepel systeem dat toelaat de hulp te differentiëren al naargelang

billets d'avion par le biais d'une modification du Code des droits et taxes divers, et, d'autre part, de veiller à ce que cette taxe soit versée sur un fonds budgétaire organique à créer, intitulé «Fonds de contribution pour la solidarité en matière de coopération au développement», par le biais d'un ajout à la loi sur les fonds budgétaires. Comme la taxe est prélevée automatiquement au moment de la vente, il suffit que les compagnies aériennes versent chaque mois au fonds le montant total prélevé. Une telle opération ne coûte pas cher.

b) Neutralité économique

La mesure en question n'aura pas ou pas beaucoup d'impact négatif sur le transport aérien de passagers. Il ne faut pas oublier que le transport aérien est un des principaux secteurs à récolter les fruits de la mondialisation. Après avoir subi un très net ralentissement d'activité, qui fut toutefois de courte durée, après les attentats du 11 septembre 2001, le secteur du transport aérien connaît à nouveau une croissance annuelle d'environ 5%.

La mesure envisagée n'aura pas non plus d'influence sur la compétitivité des compagnies, étant donné que la taxe est basée sur la territorialité et non sur la nationalité, ni des compagnies, ni des passagers.

De plus, les aéroports belges ne doivent pas craindre que les délocalisations d'escalas leur fassent perdre des recettes, puisque la taxe ne sera pas prélevée dans ce cas.

Du reste, le secteur touristique ne subira pas non plus d'effets négatifs, puisque la taxe prévue est très limitée par rapport au coût total du billet.

c) Proportionnalité

Chaque fois qu'ils concluent un contrat, que ce soit à des fins de tourisme ou à des fins professionnelles, les passagers aériens et les compagnies aériennes profitent des aspects positifs de la mondialisation. Il n'est donc pas du tout déraisonnable de leur demander une contribution très limitée pour améliorer la situation de ceux qui ne bénéficient pas des mêmes avantages. La petite charge administrative que le prélèvement et le transfert de la contribution représentent pour les compagnies aériennes se justifie certainement au regard de la plus-value que la mondialisation du transport de passagers génère pour elles.

Il s'agit également d'un système souple qui permet de différencier l'aide en fonction des besoins des pays

de noden, en langs de inkomstzijde afgestemd kan worden op de welvaart van het heffende land. In Chili zal bijvoorbeeld alleen een taks op internationale vluchten worden geheven van 4 euro, waarvan de helft voor de promotie van het toerisme zal dienen en de andere helft voor de ontwikkelingssamenwerking.

Roel DESEYN (CD&V – N-VA)
Christian BROTCORNE (cdH)
Raf TERWINGEN (CD&V – N-VA)

receveurs et qui peut être adapté en fonction de la prospérité du pays qui prélève la contribution. Le Chili, par exemple, ne prélèvera sur les vols internationaux qu'une contribution de 4 euros, qui sera affectée pour moitié à la promotion du tourisme et pour moitié à la coopération au développement.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Titel II van boek II van het Wetboek diverse rechten en taksen, opgeheven bij het koninklijk besluit nr. 5 van 22 augustus 1934, wordt hersteld in de volgende lezing:

«Titel II. — Taks op de aankoop van vervoerbewijzen van passagiersvervoer door de lucht

Art. 151. — Elke aankoop van vervoerbewijzen van passagiersvervoer door de lucht is onderworpen aan een taks ter stijving van het bijdragefonds voor de solidariteit inzake ontwikkelingssamenwerking, als bedoeld in de tabel als bijlage bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen.

De Koning bepaalt het bedrag van de taks, dat niet lager mag zijn dan een euro en niet hoger dan vier euro per vervoerbewijs, tenzij het vervoerbewijs recht geeft op diensten en goederen, zonder aan boord te betalen meerkost, waarvan het geheel van de passagiers niet kan genieten. In dit laatste geval wordt het bedrag van de taks door de Koning bepaald tussen tien en veertig euro per vervoerbewijs.

De taks geheven op vluchten met bestemming buiten de Europese Economische Ruimte bedraagt het dubbele van de taks geheven op binnenlandse vluchten of vluchten met een bestemming binnen de EER, zonder evenwel de in het vorige lid bepaalde grenzen te mogen overschrijden.

De taks wordt niet geheven op de aankoop van vervoerbewijzen voor transfervluchten. Als transfervlucht wordt beschouwd de vlucht die aan volgende criteria voldoet:

1° de aankomst heeft plaatsgehad per vliegtuig op de luchthaven van het aansluitende vertrek of op een luchthaven van hetzelfde luchthavensysteem in de zin van het reglement (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van de communautaire luchtvervoerders tot intracommunautaire luchtverbindingen;

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Le titre II du Code des droits et taxes divers, abrogé par l'arrêté royal n° 5 du 22 août 1934, est rétabli dans la rédaction suivante:

«Titre II. — Contribution sur l'achat de titres de transport dans le cadre du transport aérien de passagers

Art. 151. — L'achat de tout titre de transport dans le cadre du transport aérien de passagers est soumis à une taxe au profit du Fonds de contribution pour la solidarité en matière de coopération au développement, visé au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Le Roi détermine le montant de la taxe, qui ne peut être inférieur à 1 euro, ni supérieur à 4 euros par titre de transport, à moins que celui-ci ne donne droit à des services et biens, sans supplément de prix à bord, auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder. Dans ce dernier cas, le Roi fixe la taxe à un montant variant entre 10 et 40 euros par titre de transport.

La taxe prélevée sur les vols dont la destination est située en dehors de l'Espace économique européen s'élève au double de la taxe prélevée sur les vols intérieurs ou sur les vols vers une destination située dans l'EEE, sans toutefois qu'elle puisse dépasser les limites fixées à l'alinéa précédent.

La taxe n'est pas prélevée sur l'achat de titres de transport pour des vols de transfert. Sont considérés comme vols de transfert, les vols qui répondent aux critères suivants:

1° l'arrivée a eu lieu par avion sur l'aéroport où se fera la correspondance ou sur un aéroport faisant partie du même système aéroportuaire au sens du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires;

2° de maximumtermijn tussen de uren voorzien voor aankomst en vertrek is niet langer dan 24 uur;

3° de luchthaven van eindbestemming verschilt van de luchthaven van eerste vertrek en maakt geen deel uit van hetzelfde luchthavensysteem.

De taks is aan de verkoper betaalbaar op het moment van betaling van het vervoerbewijs.

De geïnde taksen worden maandelijks overgemaakt aan het bijdragefonds voor de solidariteit inzake ontwikkelingssamenwerking op een door de Koning bepaalde wijze.».

Art. 3

In de tabel als bijlage bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen, laatst gewijzigd bij de wet van 27 december 2005, wordt onder het nummer 32-13 een nieuw orgaan begrotingsfonds ingevoegd, luidende:

«Benaming van het orgaan begrotingsfonds

32-13 Bijdragefonds voor de ontwikkelingssamenwerking.

Aard van de toegewezen ontvangsten

Taks op de aankoop van vervoerbewijzen van passagiersvervoer door de lucht.

(Art. 151 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen).

Aard van de toegestane uitgaven

Bijkomende federale uitgaven voor de steun voor de ontwikkelingssamenwerking, inzonderheid op het vlak van gezondheid.».

Art. 4

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2009.

10 januari 2008

Roel DESEYN (CD&V – N-VA)
Christian BROTCORNE (cdH)
Raf TERWINGEN (CD&V – N-VA)

2° le délai maximum entre les heures programmées respectives de l'arrivée et du départ n'excède pas vingt-quatre heures;

3° l'aéroport de destination finale est distinct de celui de provenance initiale et ne fait pas partie du même système aéroportuaire.

La taxe doit être versée au vendeur au moment du paiement du titre de transport.

Les contributions prélevées sont versées tous les mois au Fonds de contribution pour la solidarité en matière de coopération au développement, selon les modalités fixées par le Roi.»

Art. 3

Dans le tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, modifié en dernier lieu par la loi du 27 décembre 2005, il est inséré, sous le numéro 32-13, un nouveau fonds budgétaire organique, selon les termes suivants:

«Dénomination du fonds budgétaire organique

32-13 Fonds de contribution à la coopération au développement.

Nature des recettes affectées

Taxe sur l'achat de titres de transport dans le cadre du transport aérien de passagers.

(Art. 151 du Code des droits et taxes divers).

Nature des dépenses autorisées

Dépenses fédérales supplémentaires consacrées à l'aide à la coopération au développement, en particulier en matière de santé.»

Art. 4

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2009.

10 janvier 2008