

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1994-1995**

30 MAART 1995

**Ontwerp van wet
houdende diverse fiscale bepalingen**

**VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIEN
UITGEBRACHT
DOOR MEVR. CAHAY-ANDRÉ**

De commissie voor de Financien heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 29 en 30 maart 1995.

**I. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN
DE MINISTER VAN FINANCIEN**

Het wetsontwerp dat ter beraadslaging wordt voorgelegd, bestaat uit twee delen: het eerste betreft het eurovignet ingesteld bij de wet van 27 december 1994; het tweede betreft de verlaging van de taks op de verzekeringspremies van 9,25 pct. tot 1,4 pct.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heer Cooreman, voorzitter; mevr. Delcourt-Pêtre, de heren Delcroix, Deprez, Didden, Garcia, Hatry, Jonckheer, Leroy, Moens, Tavernier, Vancrombruggen, Van Thillo, van Weddingen en mevr. Cahay-André, rapporteur.

2. Plaatsvervangers: de heren Cannaerts, De Roo, Vaes, Vanhaverbeke en Van Hooland.

R. A 16863*Zie:***Gedr. St. van de Senaat:**

1375-1 (1994-1995): Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1994-1995**

30 MARS 1995

**Projet de loi
portant diverses dispositions fiscales**

**RAPPORT
FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES
PAR MME CAHAY-ANDRÉ**

La Commission des Finances a examiné ce projet de loi lors de ses réunions des 29 et 30 mars 1995.

**I. EXPOSÉ INTRODUCTIF
DU MINISTRE DES FINANCES**

Le projet de loi qui est soumis à délibération comprend deux parties: la première concerne l'eurovignette qui a été instaurée par la loi du 27 décembre 1994; la seconde concerne la réduction de la taxe sur les primes d'assurances de 9,25 p.c. à 1,4 p.c.

Ont participé aux travaux de la commission:

1. Membres effectifs: MM. Cooreman, président; Mme Delcourt-Pêtre, MM. Delcroix, Deprez, Didden, Garcia, Hatry, Jonckheer, Leroy, Moens, Tavernier, Vancrombruggen, Van Thillo, van Weddingen et Mme Cahay-André, rapporteur.

2. Membres suppléants: MM. Cannaerts, De Roo, Vaes, Vanhaverbeke et Van Hooland.

R. A 16863*Voir:***Document du Sénat:**

1375-1 (1994-1995): Projet transmis par la Chambre des représentants.

Voor het eurovignet werd het wettelijk kader vastgelegd in de wet van 27 december 1994 op grond van het Verdrag dat werd gesloten tussen de 5 landen van de Europese Unie die geen tol heffen voor het gebruik van hun autowegennet, met name het Verdrag ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 tussen Duitsland, België, Denemarken, Luxemburg en Nederland overeenkomstig richtlijn nr. 93/89/E.E.G. van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993.

De bevoegdheidsverdeling tussen de federale Staat en de gewesten moest nog nader worden geregeld. In het Overlegcomité werd vervolgens op 13 december 1994 een akkoord gesloten dat de bevoegdheid om een eurovignet te heffen op de voertuigen en samengestelde voertuigen met een maximaal toegelaten massa van minder dan 12 ton aan de gewesten voorbehoudt. Voorts werd de geldigheid van de wet van 27 december 1994, die aanvankelijk beperkt was tot 3 jaar, onbeperkt in de tijd gemaakt. Het huidige ontwerp concretiseert dat akkoord.

Het ontwerp omvat verder twee maatregelen die resulteren uit overleg met de sector van de wegvervoerders. De eerste heeft betrekking op de trimestrialisering van de betaling van het eurovignet en op het in mindering brengen daarvan in geval van vervanging van voertuigen onder hetzelfde inschrijvingsnummer. De tweede maatregel heeft betrekking op de met het zegel gelijkgestelde taksen waarbij het recht van 9,25 pct. op de premies voor de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering en de verzekering van materiële schade bij goederenvervoer over de weg verlaagd wordt tot 1,40 pct. voor de voertuigen of samengestelde voertuigen van ten minste 12 ton.

II. ALGEMENE BESPREKING

Een lid onderstreept dat tijdens de onderhandelingen met de beroepsfederaties één federatie een afwijkend standpunt heeft ingenomen. Is die federatie bij haar standpunt gebleven?

De minister geeft toe dat die federatie het protocol niet ondertekend heeft. Het wetsontwerp concretiseert het akkoord dat tot stand is gekomen met de belangrijkste federaties van wegvervoerders die het ondertekend hebben. De tekst van dat protocol van akkoord werd gepubliceerd als bijlage bij het verslag van 19 december 1994 van de Kamercommissie voor de Financiën over het wetsontwerp tot invoering van het eurovignet (verslag Flahaut, Gedr. St. Kamer, nr. 1639/2, 1994-1995, blz. 13 e.v.).

Een ander lid wenst te weten of de wijze waarop de door de Gewesten geheven taksen worden geïnd, besproken werd tijdens de onderhandelingen tussen de federale Staat en de Gewesten.

De minister verwijst naar artikel 3 van het samenwerkingsakkoord:

Pour l'eurovignette, le cadre légal a été défini par la loi du 27 décembre 1994 sur la base de l'accord intervenu entre les cinq pays de l'Union européenne qui n'appliquent pas de péage sur leur réseau d'autoroutes. Il s'agit de l'accord du 9 février 1994 signé à Bruxelles entre l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, le Luxembourg et les Pays-Bas conformément à la directive n° 93/89/C.E.E. du Conseil des Communautés du 25 octobre 1993.

Restait à concrétiser la répartition des compétences entre l'État fédéral, d'une part, et les régions, d'autre part. Un accord a été conclu au sein du comité de concertation en date du 13 décembre 1994 qui réserve aux régions la compétence de lever une eurovignette sur les véhicules et ensembles de véhicules dont la masse maximale autorisée est inférieure à 12 tonnes. Par ailleurs, la validité de la loi du 27 décembre 1994 initialement limitée à trois ans devient indéterminée dans le temps. Le présent projet concrétise cet accord.

Le projet comprend en outre deux mesures qui résultent d'une négociation avec le secteur des transporteurs routiers. La première est relative à la trimestrialisation du paiement de l'eurovignette et à son imputation en cas de substitution de véhicules sous la même immatriculation. La seconde concerne les taxes assimilées au timbre où le droit de 9,25 p.c. sur les primes d'assurances en responsabilité civile et dégâts matériels est réduit à 1,40 p.c. pour les véhicules ou les ensembles de véhicules de 12 tonnes au moins destinés exclusivement au transport de marchandises par route.

II. DISCUSSION GÉNÉRALE

Un membre souligne que, lors des négociations avec les fédérations professionnelles, une fédération défendait une position dissidente. A-t-elle maintenu sa position?

Le ministre admet que cette fédération n'a pas signé le protocole. Le projet de loi concrétise l'accord intervenu avec les principales fédérations de transporteurs routiers qui ont signé. Le texte de ce protocole d'accord a été publié en annexe du rapport du 19 décembre 1994 de la commission des Finances de la Chambre sur le projet de loi instaurant l'eurovignette (rapport Flahaut, Doc. Chambre, n° 1639/2, 1994-1995, pp. 13 e.s.).

Un autre membre souhaite savoir si le mode de perception des taxes qui seront levées par les régions, a été discuté lors des négociations entre l'État fédéral et les régions.

Le ministre renvoie à l'article 3 de l'accord de coopération intervenu:

De federale overheid verbindt zich ertoe de belasting of de retributie te innen op de hierna volgende voorwaarden:

1° het moet gaan om een soortgelijke belasting als het eurovignet of om een retributie die gepaard gaat met het gebruik van de wegen en hun aanhorigheden;

2° het gewest moet erom vragen;

3° de inning geschiedt namens en voor rekening van het gewest;

4° het is het gewest dat de procedureregels bepaalt; de federale overheid moet instemmen met de bepaalde werkwijze, ingeval de federale overheid verzocht wordt de belasting of de retributie te innen.

De kosten voor de inning door de federale overheid worden gedragen door het gewest. Die kosten worden bepaald in een overeenkomst en afgetrokken van de ontvangsten die door de federale overheid aan het gewest gestort worden.

De minster voegt de tekst van het samenwerkingsakkoord bij het verslag (zie bijlage 1).

Het lid merkt op dat de totale opbrengst van het eurovignet voor de maanden januari en februari 1995 2 045 miljoen frank bedraagt (zie verslag Poncelet, Gedr. St. Kamer nr. 1726/2 - 94/95, blz. 5). Gelet op het bedrag van die opbrengst, vraagt het lid zich af of de jaarlijkse raming van 4 miljard frank niet moet worden geactualiseerd.

De minister bevestigt het cijfer van 2 045 miljoen frank voor de twee eerste maanden van het jaar 1995. Het is mogelijk dat de geplande jaaropbrengst niet wordt gehaald. Sommige subsectoren hebben evenwel het eurovignet nog niet betaald.

Volgens hetzelfde lid bevat het behandelde wetsontwerp (art. 5) slechts één compensatie voor de sector, namelijk de vermindering van het tarief van de jaarlijkse taks op de verzekeringscontracten van 9,25 tot 1,40 pct. Kan de minister becijferen wat die vermindering voor de betrokken sector zal opbrengen?

De minister antwoordt dat de opbrengst volgens de ramingen 342 miljoen lager zal liggen in 1995 en ongeveer 400 miljoen lager in 1996.

Hetzelfde lid verwijst vervolgens naar de stijging van de verzekeringspremies als gevolg van andere recente maatregelen van de Regering in verband met de objectieve aansprakelijkheid. Wat is het gevolg van die stijging voor de sector van de Belgische wegvervoerders?

Dit probleem heeft te maken met de concurrentiekracht van onze wegvervoerders in internationaal verband. Het feit dat er een akkoord uit de bus is gekomen over de compensaties, is het bewijs dat er inderdaad een bepaalde handicap voor onze sector bestond. De stijging van de autoverzekeringspremies is een nieuw gegeven waarmee men geen rekening

L'autorité fédérale s'engage à assurer le service de l'impôt ou de la redevance, aux conditions suivantes :

1° il doit s'agir d'un impôt de même nature que l'eurovignette ou d'une redevance liée à l'usage des routes et de leurs dépendances;

2° la région doit le demander;

3° le service est assuré au nom et pour le compte de la région;

4° c'est la région qui fixe les règles de procédure; l'autorité fédérale devra donner son accord sur les procédures fixées au cas où il lui est demandé d'assurer le service de l'impôt ou de la redevance.

Les frais du service assuré par l'autorité fédérale sont supportés par la région. Ces frais sont déterminés conventionnellement et déduits de la recette versée par l'autorité fédérale à la région.

Le ministre joint le texte de l'accord de coopération au rapport (voir annexe 1).

Le membre soulève que le produit global de l'eurovignette pour les mois de janvier et février s'élève à 2 045 millions de francs (voir: rapport Poncelet, doc. Chambre n° 1726/2 - 94/95, p. 5). Compte tenu de ce produit, le membre se demande si l'estimation annuelle de 4 milliards de francs ne doit pas être réactualisée.

Le ministre confirme le chiffre de 2 045 millions de francs pour les deux premiers mois de l'année 1995. Il est possible que le rendement annuel prévu ne sera pas atteint. Toutefois, certains sous-secteurs n'ont manifestement pas encore payé l'eurovignette.

Selon le même membre, le projet de loi à l'examen (art. 5) contient essentiellement une seule compensation pour le secteur, notamment la réduction de 9,25 à 1,40 p.c. du taux de la taxe annuelle sur les contrats d'assurance. Le ministre peut-il donner une estimation de cette diminution globale pour le secteur concerné?

Le ministre répond que la moindre perception de la taxe est estimée à 342 millions en 1995 et sera d'environ 400 millions en 1996.

Le même membre renvoie ensuite à l'augmentation des primes d'assurance due à d'autres mesures récentes prises par le Gouvernement au niveau de la responsabilité objective. Quelle est la répercussion de cette augmentation pour le secteur des transporteurs routiers belges?

Ce problème se situe dans le cadre de la compétitivité de notre secteur de transport routier par rapport à la concurrence internationale. Le fait qu'il y a un accord intervenu sur les compensations, est la preuve qu'il y avait effectivement un certain handicap pour notre secteur. L'augmentation des primes d'assurances automobiles est un nouvel élément dont on n'a pas

heeft gehouden bij de bespreking in november-december 1994. Moet over de compensaties niet opnieuw onderhandeld worden?

De minister antwoordt dat met de stijging van de autoverzekeringspremies inderdaad geen rekening werd gehouden bij de berekening van de budgettaire weerslag. Volgens de inlichtingen die hij van zijn ter zake bevoegde collega heeft verkregen, zijn de toegelaten tariefverhogingen van de verzekering « burgerlijke aansprakelijkheid autovoertuigen — zwakke weggebruikers », zowel wat betreft het vervoer voor rekening van derden als het vervoer voor eigen rekening, vastgesteld op 3,14 pct. of 1,50 pct. alnaar het gewicht van het betrokken voertuig al dan niet 3,5 ton overstijgt.

Een commissielid wijst op het probleem van de vervanging van het eurovignet bij diefstal of verlies. Wordt het proces-verbaal van de politie of rijkswacht in dergelijk geval aanvaard als bewijs? Tijdens de bespreking van het ontwerp van wet 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/E.E.G. van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 [zie: verslag Leroy, Gedr. St., Senaat, nr. 1239-2 (1994-1995), blz. 42 e.v.], heeft de minister van Verkeerswezen verklaard dat er op het standaard-formulier van het eurovignet slechts één identificatiegegeven staat (de nummerplaat). Bijgevolg volstaat het om de nummerplaat na te maken om een gesloten eurovignet te kunnen gebruiken. Om die reden kan de vervanging van het eurovignet bij diefstal niet worden toegestaan. De minister verbond er zich toe om dit probleem verder te onderzoeken.

De minister van Financiën onderstreept dat dit probleem nog steeds door de 5 betrokken landen besproken wordt. In zijn huidige vorm bevat het eurovignet immers niet genoeg identificatiegegevens die het mogelijk maken fraude in geval van diefstal uit te sluiten. De Belgische administratie is zich bewust van het probleem en heeft reeds stappen gezet bij onze partners om samen naar een oplossing te zoeken zodat het vignet gratis kan worden vervangen in geval van diefstal.

Een volgende spreker snijdt het probleem van de inningskantoren langs de Nederlandse grens aan. In het verslag van de Kamercommissie voor de Financiën (verslag-Poncelet, St. Kamer nr. 1726/2, 1994-1995, blz. 5) heeft de minister verklaard dat: « Doordat Nederland onverwacht besloot de invoering van het eurovignet uit te stellen tot 1 juli 1995, waren er tot voor kort aan de Nederlandse kant van de grens geen verkooppunten. » Het lid hekelt het

tenu compte lors de la discussion en novembre-décembre 1994. Ne faut-il pas renégocier les compensations ?

Le ministre répond qu'en effet, l'augmentation des primes d'assurances automobiles n'a pas été prise en compte dans le calcul de l'impact budgétaire. Selon les informations qu'il a reçues de son collègue compétent en la matière, les augmentations des tarifs autorisées pour ce qui est des assurances « responsabilité civile véhicules automoteurs — usagers vulnérables de la route » ont été fixées, en ce qui concerne tant le transport pour compte de tiers que le transport pour compte personnel, à 3,14 p.c. ou 1,50 p.c., suivant que le poids du véhicule en question dépasse ou non 3,5 tonnes.

Un commissaire attire l'attention sur le problème du remplacement de l'eurovignette en cas de vol ou de perte. Le procès-verbal de la police ou de la gendarmerie est-il accepté, dans un tel cas, en tant que preuve? Au cours de la discussion du projet de loi portant approbation de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage de certaines routes par les véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994 par les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas, et instaurant une eurovignette conformément à la directive 93/89/C.E. du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 [cf. rapport Leroy, Doc. Sénat, n° 1239-2 (1994-1995) p. 42 et suiv.], le ministre des Communications a déclaré que le formulaire standard de l'eurovignette ne comporte qu'un élément d'identification (la plaque minéralogique). Par conséquent, il suffit de contrefaire la plaque minéralogique pour pouvoir utiliser une eurovignette volée. C'est pourquoi le remplacement de l'eurovignette en cas de vol ne peut pas être autorisé. Le ministre s'est engagé à examiner cette question plus en détail.

Le ministre des Finances souligne que ce problème est toujours en discussion avec les 5 pays concernés. Dans sa forme actuelle, l'eurovignette ne contient en effet pas assez de données d'identification permettant d'exclure les possibilités de fraude en cas de vol. L'administration belge est conscient du problème et a, déjà, entamé les démarches auprès de nos partenaires afin de trouver une solution pour permettre de remplacer gratuitement la vignette en cas de vol.

Un autre intervenant aborde le problème des bureaux de perception établis le long de la frontière néerlandaise. Dans le rapport de la Commission des Finances de la Chambre (rapport Poncelet, Doc. Chambre 1726/2, 1994-1995, p. 5) le ministre a déclaré que les Pays-Bas ayant inopinément décidé de reporter l'instauration de l'eurovignette au 1^{er} juillet 1995, il n'y avait, jusqu'il y a peu, pas de points de vente du côté néerlandais de la frontière.

woord «onverwacht» in deze verklaring. Reeds tijdens de bespreking van het ontwerp van wet tot invoering van het eurovignet in de loop van de maand december 1994 werd reeds melding gemaakt van het feit dat de inwerkingtreding in Nederland zou worden uitgesteld tot 1 juli 1995. Deze beslissing kwam dus helemaal niet onverwacht. Het is daarom des te verwonderlijker te vernemen dat de Nederlandse vrachtovervoerders in februari 1995 niet wisten waar zij het eurovignet konden aanschaffen. Is dit probleem nu opgelost?

Het lid wenst ook meer te weten over de manier waarop, in België, het eurovignet in de praktijk wordt geheven en gecontroleerd. Worden ook de buitenlandse vrachtovervoerders gecontroleerd?

De minister verklaart dat het sinds 10 februari 1995 mogelijk is eurovignetten te kopen in Nederland. Het Nederlandse belastingbestuur heeft verkooppunten gevestigd bij de grens tussen Nederland en Duitsland en bij de grens tussen Nederland en België. Wat die laatste grens betreft, zijn er drie verkooppunten, namelijk te Eersel (op de E34-A67: Eindhoven-Turnhout), Eijsden (op de E25-A2: Maastricht-Luik) en Hazeldonk (op de E19-A16: Breda-Antwerpen). De verkooppunten zijn alle dagen open, ook op zaterdag en zondag.

Aangezien zeer onlangs is gebleken dat die verkooppunten op sommige ogenblikken niet volstaan, zullen ook een aantal Belgische douanekantoren aan de grens met Nederland als tijdelijke verkooppunten van het eurovignet worden ingeschakeld.

Een commissielid wijst op het akkoord gesloten in het Overlegcomité waarbij de gewesten de bevoegdheid verwerven om een eurovignet te heffen op de voertuigen en samengestelde voertuigen met een maximaal toegelaten massa van minder dan 12 ton. De bevoegdheid om belastingen te heffen is geregeld in de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten. Kan de bevoegdheid om het eurovignet op te leggen bij gewone wet aan de gewesten worden gedelegeerd? Kan deze bevoegdheid dan ook nadien bij gewone wet worden ingetrokken?

De vraag is dus of de Staat bij gewone wet deze belastingmaterie kan overdragen aan de gewesten aangezien, volgens het lid, het eurovignet een directe belasting is die tot de bevoegdheid van de federale Staat behoort. Het gaat dus *in se* om een federale belasting.

Vervolgens wijst het lid op het feit dat het eurovignet voor voertuigen met een M.T.M. kleiner dan 12 ton door de gewesten kan worden opgelegd na overleg. Indien het overleg mislukt, kunnen de gewesten een aparte regeling opstellen die volledig anders is dan het federaal opgelegde eurovignet voor voertui-

L'intervenant critique l'utilisation du mot «inopinément». Au cours de la discussion du projet de loi instaurant l'eurovignette qui eu lieu dans le courant du mois de décembre 1994, l'on avait déjà annoncé que l'entrée en vigueur aux Pays-Bas serait reportée au 1^{er} juillet 1995. Cette décision n'était donc absolument pas inattendue. C'est pourquoi l'on est d'autant plus étonné d'apprendre que les transporteurs routiers néerlandais ne savaient pas, en février 1995, où ils pouvaient se procurer l'eurovignette. Ce problème est-il maintenant résolu?

L'intervenant demande également des précisions au sujet de la manière dont l'eurovignette est perçue et contrôlée en pratique en Belgique. Les transporteurs étrangers sont-ils également contrôlés?

Le ministre déclare que, depuis le 10 février 1995, la possibilité d'acquérir les eurovignettes aux Pays-Bas existe. L'administration fiscale des Pays-bas a établi des points de vente près de la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne et près de la frontière entre les Pays-Bas et la Belgique. En ce qui concerne la seconde frontière, 3 points de vente sont établis, notamment à Eersel (sur la E34-A67: Eindhoven-Turnhout) et Eijsden (sur la E25-A2: Maastricht-Liège) et à Hazeldonk (sur la E19-A16: Breda-Anvers). Les points de vente sont ouverts tous les jours, y compris le samedi et le dimanche.

Comme l'on a constaté très récemment que ces points de vente sont insuffisants à certains moments, l'on mettra également en service une série de bureaux de douane belges le long de la frontière avec les Pays-Bas en tant que points de vente provisoires.

Un commissaire rappelle l'accord qui a été conclu au sein du comité de concertation qui donne, aux régions la compétence pour percevoir une eurovignette sur les véhicules et ensembles de véhicules ayant une masse maximale autorisée de moins de 12 tonnes. Le pouvoir de percevoir des taxes est réglé par la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions. Le pouvoir d'imposer l'eurovignette peut-il être délégué aux régions par une loi ordinaire?

Selon l'intervenant, la question qui se pose est donc celle de savoir si l'État peut déléguer cette matière fiscale aux régions au moyen d'une loi ordinaire, car l'eurovignette est un impôt direct et elle relève, dès lors, de la compétence de l'État fédéral. En l'espèce, il est donc question d'un impôt fédéral.

L'intervenant attire ensuite l'attention sur le fait que l'eurovignette pour les véhicules de moins d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes peut être taxée par les régions, après concertation. Si la concertation échoue, les régions peuvent élaborer une réglementation particulière, tout à fait différente de la

gen met een M.T.M. boven de 12 ton. Beschikken de gewesten over de volledige vrijheid om de modaliteiten van deze belasting vast te leggen, of zijn er regels vastgesteld met betrekking tot de modaliteiten?

De minister verwijst naar artikel 170, § 1, van de Grondwet waarin het volgende beginsel bepaald wordt: « Geen belasting ten behoeve van de Staat kan worden ingevoerd dan door een wet. » In § 2 wordt dit beginsel toegepast op de gemeenschappen en de gewesten: « Geen belasting ten behoeve van de gemeenschap of het gewest kan worden ingevoerd dan door een decreet of een in artikel 134 bedoelde regel. » Het tweede lid van dezelfde § 2 luidt als volgt: « De wet bepaalt ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde belastingen, de uitzonderingen waarvan de noodzakelijkheid blijkt. »

Het is dus mogelijk door middel van een gewone wet de respectieve eigen bevoegdheden inzake belastingen te delen tussen de federale Staat en de gewesten. Het samenwerkingsakkoord vormt anderzijds een toepassing van artikel 92*bis* van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, waarin bepaald wordt dat de federale Staat en elk van de drie gewesten een samenwerkingsakkoord kunnen sluiten dat betrekking heeft op de gezamenlijke uitoefening van eigen bevoegdheden.

Een lid vraagt of de gewesten opcentiemen kunnen heffen voor voertuigen met een M.T.M. van 12 ton. De gemeenten innen opcentiemen op de verkeersbelasting voor motorvoertuigen.

De minister merkt op dat het eurovignet overeenkomstig artikel 2 van de wet van 27 december 1994 beschouwd wordt als een aparte met de inkomstenbelasting gelijkgestelde belasting.

Het is niet mogelijk opcentiemen te vestigen omdat de bijzondere financieringswet van 16 januari 1989 de belastingen opsomt waarop de gewesten opcentiemen kunnen heffen. Het gaat om een exhaustieve lijst.

In artikel 1 van het bovengenoemde samenwerkingsakkoord gaan de gewesten trouwens uitdrukkelijk de verbintenis aan geen opcentiemen te heffen op het federale eurovignet.

Een lid verwijst naar de algemene gedachte achter de wet van 27 december 1994 tot invoering van een eurovignet: de landen die geen tol heffen op de auto's, wilden een tolheffing invoeren tot compensatie van de tol die zij in andere landen moeten betalen. Logisch gezien kan het eurovignet geen belasting zijn die gedragen moet worden door onze eigen transporteurs. Indien men het jaarlijks rendement raamt op 4 miljard frank, welk aandeel daarvan zal het buiten-

règlementation relative à l'eurovignette imposée au niveau fédéral pour les véhicules d'une masse maximale autorisée de plus de 12 tonnes. Les régions ont-elles pleine liberté pour fixer les modalités de cette taxe ou a-t-on soumis ces modalités à des règles?

Le ministre renvoie à l'article 170 de la Constitution: l'article 170, § 1^{er}, pose le principe: « Aucun impôt au profit de l'État ne peut être établi que par une loi. » Le § 2 transpose ce principe aux communautés et régions: « Aucun impôt au profit de la communauté ou de la région ne peut être établi que par un décret ou une règle visée à l'article 134. » Le deuxième alinéa du même § 2 stipule que « La loi détermine, relativement aux impositions visées à l'alinéa 1^{er}, les exceptions dont la nécessité est démontrée. »

On peut donc, par une loi ordinaire, partager entre l'autorité fédérale et les régions les compétences propres respectives en matière fiscale. L'accord de coopération, d'autre part, est un cas d'application de l'article 92*bis* de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles qui prévoit que l'autorité fédérale et chacune des trois régions peuvent conclure un accord de coopération portant sur l'exercice conjoint de compétences propres.

Un membre demande si les régions pourraient voter un additionnel sur les véhicules de 12 tonnes de M.M.A. Les communes perçoivent un additionnel à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Le ministre indique que, conformément à l'article 2 de la loi du 27 décembre 1994, l'eurovignette est considérée comme une taxe distincte assimilée aux impôts sur les revenus.

Il n'y a pas de possibilité d'établir des additionnels parce que la loi spéciale de financement du 16 janvier 1989 énumère les impôts sur lesquels on pourrait percevoir des centimes additionnels établis par les régions. Cette liste est une liste exhaustive.

D'ailleurs, à l'article 1^{er} de l'accord de coopération susvisé, les régions s'engagent formellement à ne pas percevoir des centimes additionnels sur l'eurovignette fédérale.

Un membre soulève la philosophie générale de la loi du 27 décembre 1994 instaurant une eurovignette: les pays qui n'ont pas de péage, ont voulu instaurer un péage en compensation du péage qu'ils doivent payer dans les autres pays. Logiquement, l'eurovignette ne peut pas être une taxe à charge de nos propres transporteurs. Dans l'estimation du rendement annuel de 4 milliards de francs, quelle est la proportion venant des pays extérieurs et celle réellement à charge de nos

land bekleden en welk deel komt werkelijk ten laste van onze wegvervoerders? De opbrengst die van de andere vervoerders komt, moet hoger liggen dan wat onze eigen vervoerders opbrengen.

Het lid vraagt zich af of de beoogde compensaties (ten belope van 400 miljoen frank) toereikend zijn als antwoord op de kritiek dat de sector door de invoering van het eurovignet een bijkomend concurrentienadeel ondervindt.

Het lid meent dat de compensaties die in België verleend worden, voor onze wegvervoerders totaal onvoldoende zijn. Hij zal dan ook tegen het ontwerp stemmen.

De minister herhaalt dat over de compensaties lang onderhandeld is met de voornaamste federatie van wegvervoerders. Deze onderhandelingen hebben geleid tot een akkoord over de compensaties met de minister van Verkeerswezen. Er zijn evenwel andere compensaties dan die waarin het voorliggende wetsontwerp voorziet.

De minister voegt eraan toe dat onze wegvervoerders het eurovignet moeten betalen om op de Duitse autowegen te rijden. Omgekeerd betalen de Duitse wegvervoerders het eurovignet om op de Belgische of Nederlandse autowegen te rijden. Uit cijfergegevens blijkt dat het vervoer vooral plaatsheeft tussen België, Nederland en Duitsland. De opbrengst uit derde landen bedraagt volgens een Duitse raming, 46,7 miljoen DM, ongeveer 960 miljoen frank. Het aandeel van ons land is 13 pct., dit is ongeveer 125 miljoen frank, afkomstig uit derde landen.

Het uitgangspunt van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens was de bedoeling van Duitsland om de buitenlandse en dus ook de Belgische vervoerders te doen betalen voor het gebruik van zijn snelwegen. Indien dat Verdrag er niet was gekomen, hadden onze vervoerders toch het eurovignet voor Duitsland moeten betalen, zonder dat ons land een tegenprestatie zou ontvangen.

Duidelijk is dat vooral vrachtwagens uit derde landen gecontroleerd zullen worden om dat gedeelte van de opbrengst zoveel mogelijk te verhogen.

Hetzelfde lid wijst erop dat Duitsland logisch tewerk is gegaan omdat het gezorgd heeft voor een bijna volledige compensatie ten gunste van zijn eigen vervoerders.

De minister antwoordt dat dit na onderzoek niet correct is gebleken. In elk van de landen zijn de vervoerders gaan uitbazuinen dat er elders volledige compensaties werden toegekend.

Volgens een ander lid lijkt het geen twijfel dat het ontwerp het wegvervoer nog altijd wil opzadelen met een gedeelte van de kosten die tegelijkertijd dienen

transporteurs? Le rapport des autres transporteurs doit être supérieur au rapport de nos propres transporteurs.

Le membre se demande si les compensations prévues (de l'ordre de 400 millions de francs) sont suffisantes pour rencontrer la critique du handicap compétitif complémentaire imposé au secteur par l'introduction de l'eurovignette.

Le membre estime que les compensations prévues en Belgique sont totalement insuffisantes pour nos transporteurs. Dès lors, il votera contre le projet.

Le ministre répète que les compensations ont été longuement discuté avec les principales fédérations de transporteurs. Cette discussion a abouti à un accord sur les compensations avec le ministre des communications. Toutefois, il y a d'autres compensations que celles prévues dans le projet de la loi à l'examen.

Le ministre y ajoute que nos transporteurs doivent payer l'eurovignette pour circuler sur les autoroutes allemandes. Inversement, les transporteurs allemands paient l'eurovignette pour circuler sur les autoroutes belges ou néerlandaises. Les chiffres démontrent que le transport se situe surtout entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Le produit revenant des pays tiers, selon l'estimation faite par l'Allemagne, est de 46,7 millions de DM (environ 960 millions de francs belges). La part de la Belgique est de 13 p.c., soit environ 125 millions de francs, provenant des pays tiers.

Le point de départ de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes était l'intention de l'Allemagne, de faire payer les autres, y compris les transporteurs belges, pour l'usage de ses autoroutes. Si l'Accord n'avait pas été conclu, nos transporteurs auraient toutefois dû payer l'eurovignette pour l'Allemagne et la Belgique n'aurait rien eu en retour.

Il est clair que le contrôle sera surtout fait sur les camions venant des pays tiers pour essayer de majorer cette partie du produit.

Le même membre souligne que l'Allemagne a été logique puisqu'elle a prévu des compensations quasiment totales pour ses transporteurs.

Le ministre répond qu'après vérification, ceci n'est pas exact. Dans chacun des pays, les transporteurs racontaient qu'ailleurs les compensations étaient totales.

Selon un autre membre, il est clair que le projet vise toujours à imputer aux transporteurs routiers une partie des charges destinées, à la fois, à la mainte-

om de wegeninfrastructuur te onderhouden en om extraontvangsten te boeken die dan naar de N.M.B.S. gaan.

In de uiteenzetting van de minister van Verkeerswezen over het concurrentievermogen van de sector stonden een aantal parameters waarmee men een vergelijkende analyse tussen de verschillende landen kon uitvoeren over het totale concurrentievermogen van de sector. Hieruit is gebleken dat de Belgische wegvervorders et nog lang niet zo slecht voorstaan.

Het was de bedoeling om niet alleen bij voorbeeld de Franse vervoerders te doen betalen voor het gebruik van de Belgische snelwegen.

De minister bevestigt dat de opbrengst van het eurovignet naar de spoorwegen gaat, zoals in Duitsland. Zo is bij de recente begrotingscontrole de netto-opbrengst van het eurovignet (2,5 miljard frank) toegewezen aan de N.M.B.S.

III. BESPREKING VAN DE ARTIKELEN

Artikel 1

Op de vraag van een lid of de vrachtwagen van een kleine vervoerder die hem gebruikt om bouw materiaal of fruit te vervoeren, bijvoorbeeld ook aan de regeling van het eurovignet onderworpen is, antwoordt de minister bevestigend. Het voorliggend ontwerp wijzigt het werkingsgebied van de wet van 27 december 1994 niet.

Artikel 1 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Artikelen 2, 3 en 4

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Artikel 5

Dit artikel voorziet in de vermindering van het tarief van de jaarlijkse taks op de verzekeringscontracten van 9,25 pct. tot 1,40 pct.

Een lid vraagt zich af of deze compenserende maatregel ook geldt voor het eurovignet dat door de gewesten zal worden opgelegd (voor voertuigen minder dan 12 ton).

De minister verklaart dat indien de gewesten gebruik willen maken van hun bevoegdheid om een eurovignet in te voeren voor voertuigen waarvan de maximaal toegelaten massa minder dan 12 ton bedraagt, zij ook met de sector zullen moeten onderhandelen over mogelijke compensaties.

nance des infrastructures autoroutières et, d'autres, à percevoir des recettes supplémentaires destinées à la S.N.C.B.

L'exposé du ministre des Communications sur la compétitivité du secteur, contenait des paramètres permettant une analyse comparée entre les différents pays sur la compétitivité globale du secteur d'où il apparaissait que les transporteurs routiers belges n'étaient pas en position tellement défavorable.

L'idée n'était pas uniquement d'imputer aux transporteurs par exemple français, un coût d'utilisation des autoroutes en Belgique.

Le ministre confirme que le produit de l'eurovignette, comme c'est le cas en Allemagne, est affecté aux chemins de fer. Lors du récent contrôle budgétaire, le produit net de l'eurovignette (2,5 milliards de francs) a été affecté à la S.N.C.B.

III. DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}

Un membre ayant demandé si le camion d'un petit entrepreneur qui l'utilise pour le transport de matériaux de construction ou de fruits, par exemple, est également soumis à l'eurovignette, le ministre répond par l'affirmative. Le projet de loi à l'examen ne modifie pas le champ d'application de la loi du 27 décembre 1994.

L'article 1^{er} est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

Articles 2, 3 et 4

Ces articles ne suscitent pas de remarques et sont adoptés par 11 voix et 2 abstentions.

Article 5

Cet article prévoit une réduction du taux de la taxe annuelle sur les contrats d'assurance. Ce taux serait ramené de 9,25 p.c. à 1,40 p.c.

Un membre se demande si cette mesure compensatoire vaut également pour l'eurovignette qui sera imposée par les régions (pour les véhicules de moins de 12 tonnes).

Le ministre déclare que, si les régions veulent faire usage de leur pouvoir d'instaurer une eurovignette pour les véhicules dont la masse maximale autorisée est inférieure à 12 tonnes, elles devront également négocier des compensations éventuelles avec ce secteur.

Het lid stipt aan dat deze taks op de verzekeringscontracten federale inkomsten zijn. Kunnen de gewesten met de sector over deze taks onderhandelen?

De minister antwoordt ontkennend. De gewesten kunnen alleen onderhandelen over materies die tot hun bevoegdheid behoren.

Artikel 5 wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Artikel 6

Artikel 6 geeft geen aanleiding tot verdere vragen en wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

*
* *

Het ontwerp van wet in zijn geheel wordt aangenomen met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 12 aanwezige leden.

De Rapporteur,
Pierrette CAHAY-ANDRÉ. Etienne COOREMAN.

De Voorzitter,

L'intervenant note que le produit de la taxe sur les contrats d'assurance constitue une recette fédérale. Les régions peuvent-elles procéder à des négociations au sujet de cette taxe, avec le secteur en question?

Le ministre répond négativement. Les régions peuvent simplement négocier au sujet des matières relevant de leurs compétence.

L'article 5 est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

Article 6

L'article 6 ne donne lieu à aucune autre question et est adopté par 11 voix et 2 abstentions.

*
* *

L'ensemble du projet de loi a été adopté par 11 voix et 2 abstentions.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

La Rapporteuse,
Pierrette CAHAY-ANDRÉ. Etienne COOREMAN.

Le Président,

BIJLAGE

SAMENWERKINGSAKKOORD

Tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, betreffende het Eurovignet en de rechten voor het gebruik van het wegnnet of de retributies in verband met het gebruik van de wegen en hun aanhorigheden.

Gelet op de artikelen 39, 170, §§ 1 en 2 en 173 van de Grondwet;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid de artikelen 6, § 1, X, 1°, 2°bis en 92bis, §§ 1, 5 en 6 ;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 betreffende de Brusselse instellingen, inzonderheid de artikelen 4 en 42 ;

Gelet op de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, inzonderheid de artikelen 1, § 2, 1° en 2 ;

Gelet op de wet van 23 januari 1989 betreffende de belastingbevoegdheid, bedoeld in artikel 110, §§ 1 en 2, van de Grondwet, gewijzigd bij de gewone wet van 16 juli 1993 tot voltooiing van de federale structuur van de Staat ;

Gelet op 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, gewijzigd bij de wet van ... houdende diverse fiscale bepalingen ;

Overwegende dat de Gewesten, ieder wat hem betreft, alleen bevoegd zijn om retributies op te leggen, die verband houden met het gebruik van de wegen en hun aanhorigheden door elke categorie van een al dan niet door een motor aangedreven voertuig dat al dan niet bestemd is voor het vervoer van personen of goederen ;

Overwegende dat de Gewesten eveneens bevoegd zijn, ieder wat hem betreft, voor het heffen van belastingen, onder voorbehoud evenwel van artikel 170, 2de lid, van de Grondwet en van de krachtens de Grondwet aangenomen wetten, alsook van artikel 177 van de Grondwet en van artikel 11 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten ;

Overwegende dat de Federale Overheid, bij de vorenvermelde wet van 27 december 1994, gewijzigd bij de wet van ..., een Eurovig-

net heeft ingesteld voor motorvoertuigen en samengestelde voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor het goederenvervoer langs de weg, waarvan de maximaal toegelaten massa ten minste 12 ton bedraagt ; dat in artikel 2bis van dezelfde wet enkel de Gewesten uitdrukkelijk ertoe worden gemachtigd, ieder wat hem betreft, een recht voor het gebruik van wegen te heffen, dat van dezelfde aard zoals bedoeld in artikel 2 van de wet, maar wel van toepassing is op andere voertuigen dan deze bedoeld in artikel 3 van dezelfde wet ;

Overwegende dat, op grond van al de redenen die werden aangevoerd in de memorie van toelichting bij de wet van ..., het aangewezen is een samenwerkingsakkoord af te sluiten tussen de Federale Overheid en de Gewesten i.v.m. het samen uitoefenen van hun eigen bevoegdheden in het kader van het heffen van een recht voor het gebruik op de wegen ;

Overwegende dat het aangewezen is om het dubbel gebruik van menselijke, materiële en administratieve middelen naar aanleiding van de inning van deze rechten te vermijden ;

In uitvoering van hetgeen bepaald is in artikel 2bis en de memorie van toelichting van de wet ... houdende diverse fiscale bepalingen, wordt een samenwerkingsakkoord afgesloten dat, conform artikel 92bis, § 1 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 slechts gevolg heeft nadat het instemming heeft verkregen bij wet, decreet en ordonnantie ;

Overwegende dat de artikelen van dit samenwerkingsakkoord de hierna volgende toelichtingen vergen :

Artikel 1

Het eerste lid van dat artikel is niet enkel een herhaling van artikel 2bis van de wet van 27 december 1994, gewijzigd bij de wet van ..., omdat het inhoudt dat de Federale Regering het Eurovignet niet mag uitbreiden tot andere voertuigen dan die bedoeld in artikel 3 van dezelfde wet, zonder passende voorafgaande wijziging van dit samenwerkingsakkoord.

Het tweede lid van dat artikel bevat de correlatieve verbintenis van de Gewesten om geen recht voor het gebruik van het wegennet, zoals het eurovignet bedoeld in artikel 2 van de wet, te leggen op voertuigen die reeds worden belast met het Federale Eurovignet.

Artikel 2

De verbintenis die de Gewesten in artikel 1, 2de lid, van dit samenwerkingsakkoord zijn aangegaan, ontnemt hen niet de exclusieve en algemene bevoegdheid die hen, krachtens artikel 173 van de Grondwet, wordt toegekend en luidens welk zij niet-fiscale retributies kunnen vragen voor het gebruik van de wegen en hun

aanhorigheden, per categorie van voertuig, met inbegrip van de voertuigen waarvoor het Eurovignet geldt.

De Gewesten zijn echter eveneens verplicht hun bevoegdheden uit te oefenen met inachtneming van het recht van de Europese Unie, in dit geval richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1994. Daaruit volgt dat de Gewesten zich ertoe verbinden enkel een retributie te vragen voor de in artikel 3 van de wet van 27 december 1994 bedoelde voertuigen, voor zover die richtlijn de cumulatie toestaat, zoals bij voorbeeld dat in artikel 7 a) 2de lid het geval is voor het gebruik van bruggen, tunnels en bergpassen, en in artikel 10, c) voor de regulerende heffingen bedoeld om tijd- en plaatsgebonden congestie van het wegennet tegen te gaan.

Artikel 3

Volgens het 1ste lid van dat artikel, verbindt de Federale Overheid zich ertoe de belasting of de retributie te innen, op de hierna volgende voorwaarden :

- 1° het moet gaan om een soortgelijke belasting als het Eurovignet of om een retributie die gepaard gaat met het gebruik van de wegen en hun aanhorigheden ;
- 2° het Gewest moet erom verzoeken ;
- 3° de inning geschiedt namens en voor rekening van het Gewest ;
- 4° het Gewest bepaalt de regels inzake de procedure ; daar de Gewesten niet in de mogelijkheid zijn thans te preciseren of ze voor een belasting dan wel voor een retributie zullen kiezen, en evenmin, a fortiori, welke procedureregels zullen worden vastgesteld, moet de Federale Regering haar instemming betuigen met de bepaalde werkwijze, ingeval de Federale Overheid verzocht wordt de belasting of de retributie te innen. Bij verschil van mening, zal de Federale Overheid een procedure mee helpen instellen, waarmee wordt beantwoordt aan de doelstellingen van het Gewest.

Krachtens lid 2 en 3 van dat artikel, worden de kosten voor het innen door de Federale Overheid, gedragen door het Gewest. Die kosten worden bij overeenkomst bepaald en worden in mindering gebracht van de ontvangsten die door de Federale Regering aan het Gewest worden gestort. De storting van die opbrengst geschiedt volgens modaliteiten die tussen de betrokken Regeringen worden afgesproken. Er wordt opgemerkt dat de opbrengst van de administratieve boetes die eventueel door het Gewest worden opgelegd, eveneens aan dat Gewest worden overgemaakt.

Artikel 4

De Federale Regering draagt de kosten voor de controles waarvoor zij bevoegd is en die bestemd zijn om de wetten, de decreten, de ordonnanties en de verordeningen in acht te doen nemen.

De kosten die resulteren uit de noodzakelijke controles op de correcte betaling van het recht voor het gebruik van de wegen of van de gewestelijke retributie, worden echter gedragen door het Gewest, voor zover de aard van die rechten en retributies controles (van rijkswacht, douane of inzake het wegen van voertuigen, enz...) vergen, die de last van de controles waarmee de Federale Regering in principe belast is, te boven gaan.

Die kosten, welke bij overeenkomst door de Regeringen worden afgesproken, zullen eveneens in mindering worden gebracht van de aan het Gewest gestorte opbrengst.

Het is eveneens omdat de Gewesten thans nog niet in de mogelijkheid zijn de kenmerken van het recht voor het gebruik van de wegen of van de retributie die zij, elk wat hem betreft, zullen heffen, te preciseren dat het redelijk leek een bijdrage van de Gewesten tot de kosten inzake de controle te overwegen.

Artikel 5

Dat artikel heeft voornamelijk betrekking op de Gewesten. Het betreft eveneens de Federale Regering, want die staat in voor de economische unie en de monetaire eenheid en moet vooral zorgen voor de inning van en de controle op de rechten voor het gebruik of de retributies van de Gewesten.

Volgens dat artikel kan elk Gewest alleen beslissen al dan niet een recht voor het gebruik van wegen of een retributie op zijn grondgebied in te stellen. Ten einde evenwel het sluiten van een akkoord tussen de Gewesten (twee of alle drie) betreffende de instelling van een uniforme recht voor het gebruik van wegen of van een uniforme retributie, of althans betreffende de harmonisering van afzonderlijke rechten of retributies voor het gebruik van wegen te bevorderen verbindt elk Gewest zich ertoe overleg te plegen met de beide andere, voordat het zijn uiteindelijke beslissing neemt.

In het samenwerkingsakkoord wordt gepreciseerd dat, tenzij er een akkoord is binnen 30 dagen na ontvangst van het verzoek tot overleg, het Gewest dat het initiatief tot overleg heeft genomen, opnieuw zijn handen vrij heeft. Die 30 dagen zijn wellicht niet voldoende om een samenwerkingsakkoord af te ronden, maar wel om te oordelen of een soortgelijk akkoord mogelijk is. In dat geval zal het betrokken Gewest wellicht ermee instemmen het overleg te laten doorlopen, na de vastgestelde termijn, voor een nieuwe termijn die het bepaalt. Niets staat in de weg dat het overleg tussen maar twee Gewesten plaatsvindt. Daartegenover wordt een Gewest dat niet het initiatief tot het overleg heeft genomen, maar dat enkel aan dat overleg heeft deelgenomen op

verzoek van een ander Gewest, niet ontheven van de verplichting om, op zijn beurt, zijn voornemen om op zijn grondgebied een recht voor het gebruik van wegen of een retributie in te stellen, tot overleg, voor te leggen, voor wat nog niet overeengekomen is in een samenwerkingsakkoord waarbij dit Gewest partij is.

Dezelfde regels gelden voor de wijzigingen die een Gewest wenst aan te brengen in de rechten voor het gebruik van wegen of in de retributies welke het heeft ingesteld.

Omdat de Federale Regering kan worden belast met de dienst van en verricht de controle op de heffingen of retributies, betrekken de Gewesten de federale Regering rechtstreeks bij het overleg.

Artikel 6

Krachtens dit artikel, worden de geschillen die rijzen uit de interpretatie of de uitvoering van het samenwerkingsakkoord, voorgelegd aan het arbitragecollege bepaald bij artikel 92bis, § 5, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en bij de wet van 23 januari 1989 op het rechtscollège bedoeld bij artikel 92bis, § 5 en § 6, en 94, § 3, van dezelfde wet.

De Federale Overheid, vertegenwoordigd door ...,
Het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door...,
Het Waalse Gewest, vertegenwoordigd door...,
het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door...,

zijn overeengekomen wat hierna volgt :

Artikel 1 - De Federale Overheid verbindt zich ertoe, het recht voor het gebruik van wegen, zoals dat werd ingesteld bij 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, niet uit te breiden tot de andere voertuigen en samengestelde voertuigen dan de motorvoertuigen en samengestelde voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen langs de weg, waarvan de maximaal toegelaten massa ten minste 12 ton bedraagt. De Federale Overheid verbindt zich ertoe geen opcentiemen te innen of kortingen op soortgelijke rechten toe te staan, indien die door een Gewest worden geheven op voertuigen die niet worden bedoeld in artikel 3 van de wet van 27 december 1994 .

De Gewesten verbinden zich ertoe geen recht voor het gebruik van de wegen, bedoeld in artikel 2 van de wet van 27 december 1994 op de voertuigen en samengestelde voertuigen bedoeld in artikel 3 van dezelfde wet, te heffen, geen opcentiemen te innen op dat recht of kortingen erop toe te staan.

Artikel 2 - Conform artikel 2 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, zijn alleen de Gewesten bevoegd voor het heffen, elk wat hem betreft, van de retributies die verbonden zijn met het gebruik van de wegen en hun aanhorigheden door elke categorie van voertuigen of samengestelde voertuigen, ook voor die vanaf en boven 12 ton, ondermeer in de vorm van elektronische tolheffing of parkeertol.

Onverminderd de cumulaties die worden toegestaan met toepassing van artikel 7, a en 10 van richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993, verbinden de Gewesten zich ertoe soortgelijke retributies niet te heffen, voor zover die, krachtens het recht van de Europese Unie, niet kunnen worden gecumuleerd met het recht voor het gebruik van wegen ingesteld bij de wet van 27 december 1994.

Artikel 3 - De Federale Overheid staat in voor de dienst van de in artikel 1 en 2 bepaalde heffingen en retributies, namens en voor rekening van elk Gewest dat erom verzoekt en met inachtne-

ming van de procedures die, met de instemming van de Federale Regering, door het betrokken Gewest worden bepaald.

De Federale Regering en de betrokken Gewestregering sluiten een overeenkomst om de kosten van de dienst te bepalen.

De opbrengst van de heffing of van de retributie alsook van de ermee gepaard gaande administratieve boetes worden aan het Gewest overgemaakt, na aftrek van de kosten en volgens de modaliteiten die gezamenlijk door de Federale Regering en de Gewestregering worden overeengekomen.

Artikel 4 - De Federale Overheid verricht de controle op de gewestelijke belasting of retributie en draagt de kosten van de controles die tot haar bevoegdheden behoren en erop gericht zijn de wetten, de decreten, de ordonnanties en de verordeningen in acht te doen nemen.

Wanneer de aard van de controles die nodig zijn voor de inning van de door het Gewest gevraagde heffing of retributie, de last van de politionele en andere controles die gewoonlijk door de Federale Overheid worden gedragen met het oog op de inachtneming van de wetten, decreten, ordonnanties en verordeningen, verhoogd, worden de extra kosten gedragen door het Gewest. De Federale Regering en de betrokken Gewestregering sluiten daartoe, binnen een termijn van twaalf maand na de inwerkingtreding van de gewestelijke heffing of retributie, een overeenkomst die deze kosten bepalen.

Die kosten worden, conform artikel 3, 3de lid, in mindering gebracht van de opbrengst.

Artikel 5 - Ten einde het invoeren van een uniforme belasting of retributie of maatregelen tot harmonisering van verschillende heffingen of retributies te bevorderen, verbindt elk Gewest zich ertoe met de twee andere Gewesten overleg te plegen, voordat een heffing of retributie bepaald in artikel 1 en 2 wordt ingesteld of gewijzigd, en evenmin het ontwerp van beslissing uit te voeren voor het verstrijken van een termijn van 30 dagen na de ontvangst, door de Minister-Presidenten van de beide andere Gewesten, van zijn verzoek om overleg.

Deze termijn kan worden verlengd, met de instemming van het Gewest dat om overleg heeft verzocht en voor een termijn die het vaststelt.

De Gewesten betrekken de federale Regering bij het overleg.

Artikel 6 - Artikel 92bis, § 5, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen is van toepassing op dit samenwerkingsakkoord.

Opgemaakt te Brussel, op

Voor de Federale Overheid,

Voor het Vlaamse Gewest,

Voor het Waalse Gewest,

Voor het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest,

ANNEXE

Accord de coopération

Entre l'Autorité fédérale, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'eurovignette ainsi qu'aux droits d'usage routiers ou redevances liées à l'usage des routes et de leurs dépendances.

Vu les articles 39, 170, §§ 1er et 2 et 173, de la Constitution;

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, notamment les articles 6, § 1er, X, 1°, 2°bis et 92bis, §§ 1er, 5 et 6 ;

Vu la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, notamment les articles 4 et 42 ;

Vu la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, notamment les articles 1er, § 2, 1° et 2;

Vu la loi du 23 janvier 1989 relative à la compétence fiscale visée à l'article 110, §§ 1er et 2, de la Constitution, modifiée par la loi ordinaire du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'Etat;

Vu 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 de 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, modifiée par la loi du ... portant diverses dispositions fiscales;

Considérant que les Régions sont seules compétentes, chacune en ce qui la concerne, pour établir des redevances liées à l'usage des routes et de leurs dépendances par toute catégorie de véhicule à moteur ou non et destiné ou non au transport de personnes ou de marchandises;

Considérant que les Régions sont également compétentes, chacune en ce qui la concerne, pour établir des impôts, sous réserve toutefois de l'article 170, alinéa 2, de la Constitution et des lois adoptées en vertu de celui-ci, ainsi que de l'article 177 de la Constitution et de l'article 11 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions;

Considérant que par la loi du 27 décembre 1994 précitée, modifiée par la loi du ..., l'Autorité fédérale a établi une eurovignette sur les véhicules à moteur et ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises par route, dont la masse maximale autorisée s'élève à au moins 12 tonnes; qu'en son article 2bis, la même loi réserve expressément aux seules Régions, la compétence d'établir, chacune en ce qui la concerne, un droit d'usage routier de même nature que celui visé à l'article 2 de la loi mais sur les véhicules autres que ceux visés à l'article 3 de la même loi;

Considérant que, pour toutes les raisons invoquées à l'exposé des motifs de la loi du ... il convient que l'Autorité fédérale et les Régions concluent un accord de coopération en vue d'exercer conjointement leurs compétences propres en matière de droit d'usage routier ;

Considérant qu'il convient d'éviter de multiplier inutilement les moyens humains, matériels et administratifs nécessaires à la perception correcte de ces droits ;

En exécution de ce que déterminent l'article 2bis et l'exposé des motifs de la loi du ... portant diverses dispositions fiscales, un accord de coopération est conclu qui, conformément à l'article 92bis, § 1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles n'a d'effet qu'après avoir été approuvé par la loi, le décret et l'ordonnance ;

Considérant que les articles du présent accord de coopération appellent les commentaires suivants :

Article 1er

L'alinéa 1er de cet article n'est pas le simple rappel de l'article 2bis de la loi du 27 décembre 1994, modifiée par la loi du ..., puisqu'il implique que l'Autorité fédérale ne peut pas étendre l'eurovignette à d'autres véhicules que ceux visés à l'article 3 de la même loi sans modification préalable adéquate du présent accord de coopération.

L'alinéa 2 de cet article contient l'engagement corrélatif des Régions de ne pas lever un droit d'usage routier de même nature que l'eurovignette visée à l'article 2 de la loi sur les véhicules imposés par l'eurovignette fédérale.

Article 2

L'engagement pris par les Régions à l'article 1er, alinéa 2, du présent accord de coopération ne les prive pas de la compétence exclusive et générale qu'elles puisent dans l'article 173 de la Constitution pour établir des redevances non fiscales liées à l'usage des routes et de leurs dépendances par toute catégorie de véhicule, y compris les véhicules imposés par l'eurovignette.

En revanche, les Régions sont tenues d'exercer leurs compétences dans le respect du droit de l'Union européenne et, en l'occurrence, de la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1994. Il s'ensuit que les Régions s'engagent à n'établir une redevance sur les véhicules et catégories de véhicules visés à l'article 3 de la loi du 27 décembre 1994 que dans la mesure où cette directive autorise le cumul comme par exemple en son article 7 a) alinéa 2, pour l'utilisation de ponts, de tunnels et de routes de cols de montagne et, en son article 10, c) pour les droits régulateurs destinés spécifiquement à combattre les situations de congestion routière ponctuelle.

Article 3

Suivant l'alinéa 1er de cet article, l'Autorité fédérale s'engage à assurer le service de l'impôt ou de la redevance, aux conditions suivantes :

- 1° il doit s'agir d'un impôt de même nature que l'eurovignette ou d'une redevance liée à l'usage des routes et de leurs dépendances;
- 2° la Région doit le demander;
- 3° le service est assuré au nom et pour le compte de la Région;
- 4° c'est la Région qui fixe les règles de procédure; toutefois, comme les Régions ne sont pas en mesure de préciser actuellement si elles opteront pour un impôt ou pour une redevance, ni s'il s'agira d'un impôt ou d'une redevance uniforme pour deux ou trois Régions, ni, a fortiori, quelles seront les procédures fixées, l'Autorité fédérale devra donner son accord sur les procédures fixées au cas où il lui est demandé d'assurer le service de l'impôt ou de la redevance. En cas de désaccord, l'Autorité fédérale contribuera à l'élaboration d'une procédure qui rencontre les objectifs de la Région.

Suivant les alinéas 2 et 3 de cet article, les frais du service assuré par l'Autorité fédérale sont supportés par la Région. Ces frais sont déterminés conventionnellement et déduits de la recette versée par l'Autorité fédérale à la Région. Le versement de la recette à la Région s'effectue selon des modalités convenues entre les gouvernements concernés. Observons que la recette des amendes administratives éventuellement prévues par la Région lui est également versée.

Article 4

L'Autorité fédérale supporte le coût des contrôles relevant de ses compétences et destinés à faire respecter les lois, les décrets, les ordonnances et les règlements.

Toutefois les frais résultant des contrôles nécessaires à la perception correcte du droit d'usage routier ou de la redevance régionale, sont supportés par la Région dans la mesure où, par leur nature, ces droits et redevances exigent des contrôles (de gendarmerie, douaniers, de pesage des véhicules, etc.) excédant manifestement la charge des contrôles incombant par principe à l'Autorité fédérale.

Ces frais, déterminés conventionnellement par les gouvernements, seront également déduits de la recette versée à la Région.

C'est également parce que les Régions ne sont pas en mesure de préciser aujourd'hui quelles seront les caractéristiques du droit d'usage routier ou de la redevance qu'elles établiront chacune en ce qui la concerne, qu'il a paru raisonnable d'envisager une telle contribution des Régions aux frais de contrôle.

Article 5

Cet article concerne essentiellement les Régions. Il intéresse aussi l'Autorité fédérale car celle-ci est garante de l'union économique et de l'unité monétaire et surtout elle devra assurer le service et le contrôle des droits d'usage ou redevances des Régions.

Suivant cet article, chaque Région peut décider seule d'établir ou non un droit d'usage routier ou une redevance sur son territoire. Toutefois, en vue de favoriser à la conclusion d'un accord entre Régions (deux ou les trois) portant sur l'établissement d'un droit d'usage ou d'une redevance uniforme ou, à tout le moins, sur l'harmonisation de droits d'usage ou redevances distincts, chaque Région s'engage à se concerter avec les deux autres avant de finaliser sa décision.

L'accord de coopération précise qu'à moins d'un accord dans les 30 jours suivant la réception de la demande de concertation, la Région qui a pris l'initiative de cette concertation retrouve son entière liberté. Ces 30 jours ne seront sans doute pas suffisants pour finaliser un accord de coopération mais le seront pour apprécier si un tel accord est possible. Dans ce cas, la Région concernée acceptera sans doute de poursuivre la concertation au-delà du délai fixé, pour un nouveau délai qu'elle fixera. Rien n'interdit que la concertation se poursuive seulement entre deux Régions. En revanche, une Région qui n'aurait pas pris l'initiative de demander une concertation mais qui y aurait seulement participé à la demande d'une autre Région n'est pas exonérée de l'obligation de soumettre à son tour à concertation son intention d'établir un droit d'usage routier ou une redevance sur son territoire, pour ce qui n'est pas déjà convenu entre elles par accord de coopération auquel elle serait partie.

Les mêmes règles s'appliquent aux modifications qu'une Région souhaite apporter aux droits d'usage routiers ou redevances qu'elle aurait établis.

Parce que le Gouvernement fédéral peut se voir confier la perception et assure le contrôle de l'impôt ou de la redevance, les Régions associent directement le Gouvernement fédéral à la concertation.

Article 6

Cet article soumet les litiges entre les parties contractantes nés de l'interprétation ou de l'exécution de l'accord de coopération à la juridiction d'arbitrage prévue à l'article 92bis, § 5, de la loi spéciale du 8 août 1980, de réformes institutionnelles et la loi du 23 janvier 1989 sur la juridiction visée aux articles 92bis, § 5 et § 6, et 94, § 3, de la même loi.

L'Autorité fédérale, représentée par ...,

La Région flamande, représentée par ...,

La Région wallonne, représentée par ...,

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par ...,

ont convenu ce qui suit :

Article 1er - L'Autorité fédérale s'engage à ne pas étendre sur les véhicules et ensembles de véhicules autres que les véhicules à moteurs et les ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises par route, dont la masse maximale autorisée s'élève à au moins 12 tonnes, le droit d'usage routier établi par 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. L'autorité fédérale s'engage à ne pas percevoir des centimes additionnels ni à accorder des remises sur de tels droits s'ils étaient levés par une Région sur des véhicules non visés à l'article 3 de la loi du 27 décembre 1994.

Les Régions s'engagent à ne pas lever le droit d'usage routier visé à l'article 2 de la loi du 27 décembre 1994 sur les véhicules et ensembles de véhicules visés à l'article 3 de la même loi, à ne pas percevoir des centimes additionnels sur ce droit ni à accorder des remises sur celui-ci.

Article 2 - Conformément à l'article 2 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, les Régions sont seules compétentes pour prélever, chacune en ce qui la concerne, des redevances liées à l'usage des routes et de leurs dépendances par les véhicules et ensembles de véhicules de toutes catégories, aussi par ceux à partir de et de plus de 12 tonnes, notamment sous la forme de péage électronique ou de péage de stationnement.

Sans préjudice des cumuls autorisés en application des articles 7, a et 10 de la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, les Régions s'engagent à ne pas prélever de telles redevances dans la mesure où, en vertu du droit de l'Union européenne, ces redevances ne peuvent pas être cumulées avec le droit d'usage routier établi par la loi du 27 décembre 1994.

Article 3 - L'Autorité fédérale assure le service des impôts et redevances prévus aux articles 1er et 2, au nom et pour le compte de chaque Région qui le demande et dans le respect des procédures fixées de l'accord du gouvernement fédéral, par la Région concernée.

Le gouvernement fédéral et le gouvernement régional concerné concluent une convention pour déterminer les frais de ce service.

La recette de l'impôt ou de la redevance ainsi que des amendes administratives y relatives est versée à la Région concernée déduction faite des frais et selon les modalités convenues de commun accord entre le gouvernement fédéral et le gouvernement régional.

Article 4 - L'Autorité fédérale effectue le contrôle de l'impôt régional ou de la redevance régionale et supporte le coût des contrôles relevant de ses compétences et destinés à faire respecter les lois, les décrets, les ordonnances et les règlements.

Si la nature des contrôles nécessaires à la perception de l'impôt régional ou de la redevance régionale est telle que ces contrôles excèdent la charge des contrôles policiers et autres habituellement supportés par l'Autorité fédérale en vue du respect des lois, décrets, ordonnances et règlements, les frais supplémentaires de ces contrôles sont supportés par la Région.

Le Gouvernement fédéral et le Gouvernement régional concerné concluent, au plus tard dans un délai de douze mois à partir de l'entrée en vigueur de l'impôt régional ou de la redevance régionale, une convention pour déterminer ces frais.

Ces frais sont déduits des recettes conformément à l'article 3, alinéa 3.

Article 5 - En vue de favoriser l'établissement d'un impôt ou d'une redevance uniforme ou des mesures d'harmonisation d'impôts ou redevances différents, chaque Région s'engage à se concerter avec les deux autres Régions avant d'établir ou modifier un impôt ou une redevance visés aux articles 1er et 2 et à ne pas mettre son projet de décision en oeuvre avant l'expiration d'un délai de 30 jours suivant réception, par les Ministres-Présidents des deux autres Régions, de sa demande de concertation.

Ce délai peut être prolongé de l'accord de la Région qui a demandé la concertation et pour la durée qu'elle fixe.

Les Régions associent le Gouvernement fédéral à la concertation.

Article 6 - L'article 92bis, § 5, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, s'applique au présent accord de coopération.

Fait à Bruxelles, le

Pour l'Autorité fédérale,

Pour la Région flamande,

Pour la Région wallonne,

Pour la Région de Bruxelles-Capitale,