

1
- 1726 / 2 - 94 / 95

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1994-1995 (*)

21 MAART 1995

WETSONTWERP

houdende diverse fiscale bepalingen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
FINANCIEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER PONCELET

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken
tijdens haar vergaderingen van 14 en 15 maart 1995.

(1) Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Dupré.

A. — Vaste leden :

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

B. — Plaatsvervangers :

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

Zie :

- 1726 - 94 / 95 :

— N° 1 : Wetsontwerp.

(*) Vierde zitting van de 48^e zittingsperiode.

- 1726 / 2 - 94 / 95

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1994-1995 (*)

21 MARS 1995

PROJET DE LOI

portant diverses dispositions fiscales

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES
FINANCES (1)

PAR M. PONCELET

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi lors de
ses réunions des 14 et 15 mars 1995.

(1) Composition de la commission :

Président : M. Dupré.

A. — Titulaires :

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

B. — Suppléants :

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

Voir :

- 1726 - 94 / 95 :

— N° 1 : Projet de loi.

(*) Quatrième session de la 48^e législature.

I. — INLEIDING VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

« Het wetsontwerp dat u 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 % tot 1,4 %.

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 n° 93/89/EEG 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 % op de premies voor de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering en de verzekering van materiële schade bij goederenvervoer over de weg verlaagd wordt tot 1,40 % voor de voertuigen of samengestelde voertuigen van ten minste 12 ton. »

II. — BESPREKING

Volgens de heer Van den Eynde is het voorliggend ontwerp in feite de voortzetting van het op 13 december 1994 in de commissie voor de Financien besproken wetsontwerp tot invoering van het eurovignet (de wet van 27 december 1994 — *Belgisch Staatsblad* van 31 december 1994).

De bezwaren die hij destijds tegen het oorspronkelijk ontwerp heeft ingebracht blijven onverminderd bestaan.

Zijn fractie zal dit wetsontwerp niet goedkeuren.

Spreeker herinnert eerst en vooral aan de blijvende discriminatie waarvan de Belgische wegvervoerders het slachtoffer zijn. Zij moeten immers, in tegenstel-

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DES FINANCES

« Le projet de loi qui est soumis à vos délibérations 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 % à 1,4 %.

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 5 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/CEE du Conseil des Communautés du 25 octobre 1993.

Restait à concrétiser la répartition des compétences entre l'Etat 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 3 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 % sur les primes d'assurances en responsabilité civile et dégâts matériels est réduit à 1,40 % pour les véhicules ou trains de véhicules de 12 tonnes au moins destinés exclusivement au transport de marchandises par route. »

II. — DISCUSSION

M. Van den Eynde estime que le projet à l'examen complète en fait le projet de loi instituant l'eurovignette, examiné en commission des Finances le 13 décembre 1994 (loi du 27 décembre 1994 — *Moniteur belge* du 31 décembre 1994).

Il maintient intégralement les objections qu'il avait formulées à l'époque à l'encontre du projet initial.

Son groupe ne soutiendra pas ce projet de loi.

L'intervenant rappelle tout d'abord que les transporteurs routiers belges sont en permanence victimes de discriminations. Contrairement à leurs collè-

ling tot hun buitenlandse collega's wel een eurovignet kopen om op de secundaire wegen te rijden.

Hij betreurt verder dat de opbrengst van het vignet niet rechtstreeks en integraal aan de gewesten wordt doorgestort, aangezien zij toch bevoegd zijn voor de aanleg en het onderhoud van het wegennet.

Het lid wijst ook op de zware concurrentiestrijd die de Belgische vervoerders vooral met Nederland, doch ook met de landen van Oost-Europa moeten leveren.

De compensaties die de regering onder druk van de betrokken sector heeft toegezegd, behelzen onder meer de in artikel 5 van het voorliggend ontwerp bepaalde vermindering van het tarief van de jaarlijkse taks op de verzekeringscontracten van 9,25 naar 1,40 %.

De heer Van den Eynde herhaalt in dit verband de kritiek die hij tijdens de bespreking van het initiële wetsontwerp heeft geuit.

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

Daarenboven werden sommige mogelijkheden om de verzekeringspremies voor vrachtwagens te verlagen door de regering afgeschaft.

Het hevige verzet van de wegvervoerders tegen dergelijke « compensaties » lijkt hem dan ook gewettigd.

Ook de in artikel 2 van het wetsontwerp geboden mogelijkheid tot trimestrialisering van de betaling van het eurovignet weegt volgens hem niet op tegen de bijkomende concurrentiehandicap waarmee de sector door de invoering van het vignet wordt opgezaald.

Ook de heer Olaerts is van mening dat invoering van het eurovignet per 1 januari 1995 kwalijke gevolgen heeft voor de Belgische wegvervoerders.

Door het uitblijven van bepaalde uitvoeringsbesluiten (onder meer het koninklijk besluit tot afbakening van het wegennet waarop het vignet van toepassing is) weten sommige ondernemingen nog steeds niet waar ze aan toe zijn.

Spreeker meent te weten dat buitenlandse vervoerders, precies door het uitblijven van dit koninklijk besluit, van het Belgische wegennet kunnen gebruik maken zonder zich een vignet aan te schaffen. Daardoor wordt de concurrentiestrijd met de Belgische wegvervoerders vervalst.

Daarnaast is er de, door de vorige spreker vermelde discriminatie inzake het gebruik van de secundaire wegen.

Het lid is in principe niet gekant tegen de voorgestelde compensaties doch vreest dat het verlagen van

gues étrangers, ils doivent en effet acheter une eurovignette pour circuler sur les routes secondaires.

Il déplore par ailleurs que la recette de la vignette ne soit pas reversée directement et intégralement aux régions, alors que la construction et l'entretien des routes relèvent de leurs compétences.

L'intervenant attire également l'attention sur l'âpre concurrence que les transporteurs belges doivent d'ores et déjà livrer surtout à leurs collègues néerlandais, mais aussi aux transporteurs des pays d'Europe de l'Est.

Les compensations promises par le gouvernement sous la pression du secteur concerné comportent notamment la réduction de 9,25 à 1,40 %, prévue à l'article 5 du projet à l'examen, du taux de la taxe annuelle sur les contrats d'assurance.

M. Van den Eynde réitère à ce propos la critique qu'il avait déjà formulée lors de la discussion du projet de loi initial.

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

Le gouvernement a de surcroît supprimé certaines possibilités de réduction des primes d'assurance pour les camions.

La vive opposition manifestée par les transporteurs routiers à l'égard de telles « compensations » lui semble dès lors légitime.

Il estime, du reste, que la possibilité de trimestrialisation du paiement de l'eurovignette prévue à l'article 2 du projet à l'examen ne compense pas non plus le handicap compétitif complémentaire imposé au secteur du fait de l'introduction de l'eurovignette.

M. Olaerts considère lui aussi que l'introduction de l'eurovignette au 1^{er} janvier 1995 a des conséquences dommageables pour les routiers belges.

Etant donné que certains arrêtés d'exécution n'ont toujours pas été pris (notamment l'arrêté royal définissant le réseau routier auquel s'applique l'eurovignette), certaines entreprises ne savent pas à quoi s'en tenir.

L'intervenant croit savoir que le retard accusé par la publication de cet arrêté d'exécution permet précisément aux transporteurs étrangers d'utiliser le réseau belge sans acquérir de vignette, ce qui fausse la concurrence avec les routiers belges.

A cela s'ajoute la discrimination évoquée par l'intervenant précédent en ce qui concerne l'utilisation des routes secondaires.

Sans être opposé en principe aux compensations proposées, l'intervenant craint toutefois que l'abais-

het tarief van deze taks door andere economische sectoren als een precedent zal worden ingegroept.

Hij vraagt ook of de controle op de toepassing van de wet van 27 december 1994 intussen werd geregeld.

In België kan het vignet worden verkregen in de ontvangkantoren der directe belastingen.

Ook aan de grens met Nederland zou thans dag en nacht de mogelijkheid bestaan om zich dergelijk vignet aan te schaffen.

Bestaat die mogelijkheid ook aan de andere landsgrenzen ?

Is het juist dat het met Nederland bereikte akkoord nog niet in een overeenkomst werd vastgelegd ?

Verder vraagt het lid waarom het in de verkeersbelasting geldende systeem van de ritbladen (de zogenaamde « rittenboekjes », cf. ministerieel besluit van 17 juli 1970, artikel 1, § 1 — *Belgisch Staatsblad* van 15 september 1970) niet van toepassing is op het eurovignet. Daardoor zullen immers ook de verzekeringspremies (die hierop zijn afgestemd) voor de betrokken vervoerders duurder uitvallen.

Spreker wenst ook te vernemen op hoeveel voertuigen (van ten minste 12 ton MTM) het eurovignet in België precies van toepassing is.

Bestaat de kans dat in de toekomst het eurovignet bij verlies of diefstal wel kosteloos zal kunnen worden vervangen ? Zoekt de regering verder naar een oplossing voor dit probleem ?

De heer Olaerts vraagt tenslotte wanneer de vereiste uitvoeringsbesluiten (onder meer het koninklijk besluit tot afbakening van het wegennet) zullen worden getroffen.

De heer de Clippele wenst te weten waarom in artikel 6 van het ontwerp twee verschillende data van inwerkingtreding zijn bepaald.

Antwoorden van de minister van Financiën

De minister verwijst eerst en vooral naar de parlementaire voorbereiding van de wet van 27 december 1994. Wat de in het verleden getroffen maatregelen in de verzekeringssector betreft, acht hij het verkieslijk dat deze vragen aan de minister van Economische Zaken zouden worden voorgelegd.

De in het voorliggend ontwerp bepaalde vermindering van de jaarlijkse taks op de verzekeringscontracten is in elk geval een gunstige maatregel voor de betrokken sector.

Momenteel werden reeds twee uitvoeringsbesluiten genomen, te weten :

— het koninklijk besluit van 9 januari 1995 (*Belgisch Staatsblad* van 19 januari 1995), waarin onder meer de met de controle belaste ambtenaren en de openingsuren van de ontvangkantoren worden aangeduid, en

— het ministerieel besluit van dezelfde datum (*Belgisch Staatsblad* van 21 januari 1995) waarin

sement du taux de cette taxe soit invoqué comme précédent par d'autres secteurs économiques.

Il demande également si la question du contrôle de l'application de la loi du 27 décembre 1994 a été résolue entre-temps.

En Belgique, la vignette peut être obtenue dans les bureaux de recette des contributions directes.

Il devrait être également possible de se procurer cette vignette de jour comme de nuit à la frontière belgo-hollandaise.

Cette possibilité existe-t-elle également aux frontières avec les autres pays limitrophes ?

Est-il exact que l'accord conclu avec les Pays-Bas n'a pas encore été fixé par une convention ?

Le membre demande en outre pourquoi le système actuel des feuilles de route (cf. arrêté ministériel du 17 juillet 1970, article 1^{er}, § 1^{er}, — *Moniteur belge* du 15 septembre 1970) n'est pas applicable à l'eurovignette. Cette situation va en effet entraîner une augmentation des primes d'assurances (qui sont calculées sur cette base) pour les transporteurs.

L'intervenant demande également à combien de véhicules (de 12 tonnes au moins) l'eurovignette est applicable en Belgique.

Sera-t-il possible à l'avenir de remplacer gratuitement l'eurovignette en cas de perte ou de vol ? Le gouvernement continue-t-il à chercher un moyen de résoudre ce type de problème ?

Enfin, M. Olaerts demande quand seront pris les arrêtés d'exécution requis (notamment l'arrêté royal fixant les limites du réseau routier).

M. de Clippele demande pourquoi l'article 6 du projet à l'examen prévoit deux dates d'entrée en vigueur différentes.

Réponses du ministre des Finances

Le ministre renvoie tout d'abord aux travaux préparatoires de la loi du 27 décembre 1994. En ce qui concerne les mesures prises par le passé dans le secteur des assurances, il estime qu'il serait préférable d'interroger le ministre des Affaires économiques.

La réduction de la taxe annuelle sur les contrats d'assurance prévue par le projet à l'examen constitue en tout cas une mesure positive pour le secteur concerné.

Deux arrêtés d'exécution ont été pris à ce jour, à savoir :

— l'arrêté royal du 9 janvier 1995 (*Moniteur belge* du 19 janvier 1995), qui précise notamment quels fonctionnaires seront chargés du contrôle et quelles sont les heures d'ouverture des bureaux de recette, et

— l'arrêté ministériel de la même date (*Moniteur belge* du 21 janvier 1995) qui énumère les 41 bu-

onder meer de 41 bevoegde ontvangkantoren, de tarieven en de omzetting van de ECU in Belgische frank nader worden bepaald.

Het koninklijk besluit tot aanduiding (in toepassing van artikel 4 van de wet van 27 december 1994) van het wegennet zal eerstdaags worden uitgevaardigd.

Voor de controle op de toepassing van bovengenoemde wet is het immers nodig dat met name de buitenlandse vervoerders weten voor welke wegen dit vignet verplicht is.

Precies voor de verkoop van het vignet werden de openingsuren van bepaalde ontvangkantoren van het bestuur der directe belastingen verlengd.

De totale opbrengst van het eurovignet bedraagt voor de maanden januari en februari 1995 2 045 miljoen frank (januari : 684,2 miljoen frank; februari : 1 361,0 miljoen frank) tegenover een verwacht rendement op jaarbasis van ongeveer 4 miljard frank.

Het totaal aantal voertuigen waarop het eurovignet van toepassing is wordt geschat op 39 000 tractoren en 58 000 vrachtwagens.

De in het wetsontwerp bepaalde vermindering van de jaarlijkse taks op de verzekeringscontracten is volledig in overeenstemming met artikel 172 van de Grondwet. Deze vermindering wordt immers doorgevoerd bij wet en op basis van objectieve criteria.

Het probleem van de vervanging van het eurovignet in geval van diefstal is nog niet geregeld. In zijn huidige vorm bevat het vignet te weinig identificatiegegevens (van het voertuig) om fraude na diefstal te vermijden.

De minister verwijst in dit verband naar de voorbereidende werken van de wet van 27 december 1994 (Stuk Senaat n° 1239-2, blz. 42-43).

Dit probleem moet trouwens in overleg tussen de vijf betrokken landen worden geregeld.

Wanneer het eurovignet in de toekomst voldoende gegevens zou bevatten ter identificatie van het voertuig en zijn eigenaar kan, op Belgisch vlak worden overwogen dit vignet in geval van diefstal kosteloos te vervangen.

Het eurovignet wordt, luidens artikel 2 van de wet van 27 december 1994 beschouwd als een afzonderlijke, met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting.

De wetgeving en reglementering inzake de verkeersbelasting op de autovoertuigen (met inbegrip van de in het ministerieel besluit van 17 juli 1970 vermelde ritbladen) is niet van toepassing.

Doordat Nederland onverwachts 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.

Dit probleem werd intussen opgelost door de organisatie van enkele voorlopige verkooppunten aan die zijde van de grens.

reux de recette compétents, fixe les taux et détermine le cours de conversion des écus en francs belges.

L'arrêté royal désignant le réseau routier (en application de l'article 4 de la loi du 27 décembre 1994) sera pris prochainement.

Pour que l'on puisse contrôler l'application de la loi précitée, il est en effet nécessaire que les transporteurs étrangers sachent sur quelles routes la vignette est obligatoire.

C'est précisément pour la vente de la vignette que les heures d'ouverture de certains bureaux de recette de l'administration des contributions directes ont été prolongées.

Le produit global de l'eurovignette pour les mois de janvier et février 1995 s'élève à 2 045 millions de francs (janvier : 684,2 millions de francs; février : 1 361,0 millions de francs), alors qu'il avait été prévu que le rendement annuel serait d'environ 4 milliards de francs.

Le nombre total de véhicules auxquels s'applique l'eurovignette est évalué à 39 000 tracteurs et à 58 000 camions.

La réduction de la taxe annuelle sur les contrats d'assurance prévue dans le projet de loi est tout à fait conforme à l'article 172 de la Constitution. Cette réduction est en effet prévue par une loi et se fonde sur des critères objectifs.

Le problème du remplacement de l'eurovignette en cas de vol n'a pas encore été réglé. Dans sa forme actuelle, l'eurovignette ne contient pas assez d'éléments d'identification (du véhicule) pour pouvoir éviter les fraudes en cas de vol.

Le ministre renvoie à cet égard aux travaux préparatoires de la loi du 27 décembre 1994 (Doc. Sénat n° 1239-2, pp. 42-43).

Ce problème devra d'ailleurs être réglé en concertation avec les cinq pays concernés.

Il pourra être envisagé, au niveau belge, de remplacer gratuitement la vignette en cas de vol à partir du moment où elle comportera assez d'éléments d'identification du véhicule et de son propriétaire.

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.

La législation et la réglementation relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles (y compris les feuilles de route mentionnées dans l'arrêté ministériel du 17 juillet 1970) ne sont pas d'application.

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.

Ce problème a été résolu entre-temps en organisant quelques points de vente provisoires de ce côté de la frontière.

Ook inzake de data van inwerkingtreding is het voorliggende wetsontwerp de getrouwe weergave van het akkoord met de vervoersector.

Replieken

De heer Van den Eynde blijft erbij dat de regering de in artikel 5 van het ontwerp bepaalde verlaging van de taks op de verzekeringscontracten ten onrechte voorstelt als een compensatie voor de lastenverzwaring die de Belgische vervoerders ingevolge de invoering van het eurovignet ondergaan.

In werkelijkheid werd deze verlaging voorafgegaan door een forse verhoging (ingevolge andere regeringsmaatregelen) van de verzekeringspremies voor de betrokken sector.

De minister merkt op dat ook de vervoersector genoten heeft van de zogenaamde « Maribel-bis-operatie » tot verlaging van bepaalde sociale lasten.

De heer Olaerts dringt aan op een spoedige oplossing voor het probleem van de vervanging van het eurovignet bij diefstal of verlies. Kan het proces-verbaal van politie of rijkswacht in dergelijk geval niet als bewijs worden aanvaard ?

De minister geeft aan dat dit probleem grondig zal worden onderzocht.

III. — STEMMINGEN

De artikelen 1 tot en met 6 worden aangenomen met 12 tegen 1 stem.

Het gehele wetsontwerp wordt aangenomen met 13 tegen 1 stem.

De rapporteur,

J.-P. PONCELET

De voorzitter,

J. DUPRE

En ce qui concerne les dates d'entrée en vigueur, le projet de loi à l'examen est également conforme à l'accord conclu avec le secteur des transports.

Répliques

M. Van den Eynde maintient que le gouvernement présente abusivement la réduction de la taxe sur les contrats d'assurance, prévue à l'article 5 du projet, comme une compensation pour l'augmentation des charges que l'instauration de l'eurovignette a entraînée pour les transporteurs belges.

En réalité, cette baisse a été précédée par une augmentation considérable (due à d'autres mesures gouvernementales) des primes d'assurances dans le secteur concerné.

Le ministre fait observer que le secteur des transports a également bénéficié de l'opération « Maribel-bis » relative à la réduction de certaines charges sociales.

M. Olaerts insiste pour que l'on trouve rapidement une solution au problème du remplacement de l'eurovignette en cas de vol ou de perte. Le procès-verbal de la police ou de la gendarmerie ne pourrait-il être admis comme preuve dans pareil cas ?

Le ministre souligne que ce problème fera l'objet d'un examen approfondi.

III. — VOTES

Les articles 1^{er} à 6 sont adoptés par 12 voix contre une.

L'ensemble du projet de loi est adopté par 13 voix contre une.

Le rapporteur,

J.-P. PONCELET

Le président,

J. DUPRE