

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

21 JANUARI 1998

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van artikel 5 van de wet
van 27 december 1994 tot invoering
van een eurovignet**

AMENDEMENT

Nr 1 VAN DE HEER SEVENHANS

Art. 2

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

«Art. 2.— Artikel 5 van de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een eurovignet overeenkomstig richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993, wordt aangevuld als volgt :

«3° de voertuigen voor goederenvervoer die door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, of visserijbedrijven worden gebruikt voor ritten binnen een straal van

Zie:

-754 - 96/97:

— N° 1: Wetsvoorstel van mevr. Gardeyn - Debever

(*) Vierde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

21 JANVIER 1998

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'article 5 de la loi du
27 décembre 1994 instaurant
une eurovignette**

AMENDEMENT

N° 1 DE M. SEVENHANS

Art. 2

Remplacer cet article par la disposition suivante :

«Art. 2.— L'article 5 de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les Gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/C.E.E. du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, est complété comme suit :

«3° les véhicules utilisés pour le transport de marchandises par des entreprises agricoles, horticoles, forestières ou de pêche, dans un rayon de

Voir:

- 754 - 96/97:

— N° 1: Proposition de loi de Mme Gardeyn - Debever

(*) Quatrième session de la 49^{ème} législature

vijftig kilometer van de gebruikelijke standplaats van het voertuig, met inbegrip van het grondgebied van gemeenten waarvan de kern binnen deze straal is gelegen;

4° de voertuigen aangewend voor het vervoer van goederen en de mobiele werktuigen voor goederen-behandeling en -vervoer, gebruikt binnen haven-gebieden.»»

VERANTWOORDING

Op 3 maart 1995, nog vóór het verschijnen van de uitvoeringsbesluiten van de wet op het eurovignet, werd de aandacht van de minister gevestigd op het specifieke karakter van het verkeer in de havenzone. Daarbij werd aangedrongen op vrijstelling van het eurovignet voor havenvoertuigen die zich beperken tot transfers binnen de haven.

In Antwerpen is een aanvullend reglement betreffende het verkeer binnen de haven van kracht, laatst gewijzigd op 29 september 1992. Dit reglement bepaalt dat voor havenvoertuigen die aan bepaalde criteria beantwoorden en uitsluitend worden gebruikt voor het verkeer tussen laad- en losplaatsen, magazijnen, afdaken e.d., binnen het in de tekst omschreven havengebied, schorsingen en afwijkingen gelden ten aanzien van de toepassing van het verkeersreglement en het technische reglement.

Deze uitzonderingsmaatregelen vinden hun verantwoording in het feit dat havenvoertuigen veeleer werktuigen dan wel voertuigen zijn, die het havengebied nooit verlaten en uitsluitend worden ingezet voor het overbrengen van goederen van de ene plaats in de haven naar de andere om te worden geladen, opgeslagen of behandeld. Deze tuigen gebruiken bijgevolg nooit de rest van het wegennet. Elke bijkomende kost betekent een ernstige handicap voor de concurrentiële kracht van de Antwerpse havenbedrijven.

De reactie van de minister was uiteraard negatief en kwam erop neer dat de belasting verschuldigd is, zodra het voertuig ingeschreven is bij de Directie voor de inschrijving van de voertuigen. Zelfs occasioneel goederenvervoer kan nooit worden vrijgesteld. Verdere demarches bleven onbeantwoord.

Ten einde raad richtte men zich tot de ter zake niet bevoegde Vlaamse regering, die op haar beurt contact opnam met de federale overheid en op 29 januari 1997 mededeelde dat de gevraagde vrijstelling kon worden verkregen. Uit een circulaire van de Administratie der directe belastingen zou namelijk blijken dat zij deze voertuigen beschouwt als «rijtuigen die buiten het toepassingsgebied van het Eurovignet vallen». Bij nader inzien blijkt echter dat dit enkel het geval is wanneer deze havenvoertuigen niet aangewend worden voor het vervoer van goederen. De circulaire bood dus weinig nieuws en tot op heden is de toestand ongewijzigd: havenvoertuigen zijn onderworpen aan het eurovignet.

50 km autour de leur point d'attache habituel, y compris le territoire des communes dont le centre est situé dans ce rayon;

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

JUSTIFICATION

Le 3 mars 1995, c'est-à-dire dès avant la publication des arrêtés d'exécution de la loi sur l'eurovignette, l'attention du ministre a été attirée sur la spécificité du trafic dans la zone portuaire. Plus concrètement, il a été demandé d'exempter de l'eurovignette les véhicules portuaires qui se bornent à effectuer des transferts dans le port.

Un règlement complémentaire concernant la circulation dans le port, modifié en dernier lieu le 29 septembre 1992, est applicable à Anvers. Ce règlement dispose que les véhicules portuaires répondant à certains critères et utilisés exclusivement entre les lieux de chargement et de déchargement, les entrepôts, les hangars, etc., situés dans la zone portuaire définie dans le même règlement bénéficient de suspensions et de dérogations en ce qui concerne l'application du Code de la route et du règlement technique.

Ces mesures d'exception trouvent leur justification dans le fait que les véhicules portuaires sont à considérer comme du matériel plutôt que comme des véhicules: ils ne quittent jamais la zone portuaire et sont utilisés exclusivement pour le transport de marchandises d'un endroit du port à un autre, en vue de leur chargement, de leur déchargement ou de leur manutention. Par conséquent, ces engins n'utilisent jamais le reste du réseau routier. Par ailleurs, toute charge financière supplémentaire représente un handicap sérieux pour la compétitivité des entreprises du port d'Anvers.

La réaction du ministre a évidemment été négative, celui-ci ayant considéré que le droit d'usage est dû pour tout véhicule inscrit à la Direction pour l'immatriculation des véhicules. Même le transport de marchandises à titre occasionnel ne peut jamais en être exempté. D'autres démarches se sont, elles aussi, avérées vaines.

En désespoir de cause, on s'est adressé au gouvernement flamand qui, bien que n'étant pas compétent en la matière, a pris contact, pour sa part, avec l'autorité fédérale et a communiqué, le 29 janvier 1997, que l'exemption demandée pouvait être accordée. Il ressortirait en effet d'une circulaire de l'Administration des contributions directes que l'administration considère ces véhicules comme des «voitures qui ne relèvent pas du champ d'application de l'eurovignette». A l'examen, il s'est toutefois avéré que cette exemption n'était accordée que si ces véhicules portuaires ne sont pas utilisés pour le transport de marchandises. La circulaire précitée n'apportait donc pas grand-chose de neuf et, à ce jour, la situation demeure inchangée: les véhicules portuaires sont soumis à l'eurovignette.

Het feit dat dit eens te meer in Nederland en overigens ook in Duitsland niet het geval is -al was het maar omdat het vignet daar enkel geldt voor vervoer over snelwegen- lijkt voor onze federale beleidsverantwoordelijken van geen tel en beïnvloedt geen zins hun streef, dogmatische houding.

Per havenvoertuig betaalt een Antwerps havenbedrijf bijgevolg jaarlijks 30.000 tot 50.000 frank, een bedrag dat in het totaal al gauw een paar honderdduizend frank vertegenwoordigt.

Het Nederlandse en het Duitse ministerie van Verkeer zijn overigens van plan om vrachtauto's in het gecombineerd vervoer op hun beurt vrij te stellen van het Eurovignet. In beide landen is het de bedoeling om op korte termijn wetgevende initiatieven te nemen. De zes eurovignetlanden hebben onlangs in Brussel besloten dat elke lidstaat afzonderlijk deze maatregel kan treffen. Een dergelijke maatregel bespaart vervoerders in het gecombineerd transport mogelijk enkele duizenden NLG of DM per jaar. Beide landen zien deze vrijstelling als een logische stap op weg naar rekeningrijden, waarbij geprobeerd wordt de groei van het wegvervoer door een variabilisatie van de kosten af te remmen. Van gelijkaardige maatregelen in België is ons tot op heden niets bekend.

L. SEVENHANS

Le fait qu'une fois de plus, ce n'est pas le cas aux Pays-Bas ni du reste en Allemagne - ne fût-ce que parce qu'en Allemagne, l'eurovignette n'est obligatoire que pour le transport autoroutier -, ne semble guère émouvoir nos responsables politiques fédéraux et n'influence en aucune façon le dogmatisme dont ils font preuve.

Les entreprises portuaires anversoises paient dès lors de 30 000 à 50 000 francs par an par véhicule, un montant qui, pour l'ensemble du parc, représente facilement plusieurs centaines de milliers de francs.

Les ministères des Communications néerlandais et allemands ont du reste l'intention d'accorder également l'exemption de l'eurovignette aux camions utilisés pour le transport combiné. Dans ces deux pays, le législateur a l'intention de prendre prochainement des initiatives. Les six pays signataires de l'Accord relatif à l'eurovignette ont récemment décidé à Bruxelles que chaque Etat membre pouvait prendre cette mesure pour ce qui le concerne. Cette mesure permet au transporteurs qui pratiquent le transport combiné d'économiser chaque année plusieurs milliers de florins ou de marks. Ces deux pays considèrent cette exemption comme une étape logique vers la tarification à l'usage, un système qui consiste à tenter de freiner la croissance du transport routier par la variabilisation des coûts. A notre connaissance, rien de tel n'est prévu en Belgique.