
**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

17 JUNI 1998

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het Wetboek
van de met de inkomstenbelastingen
gelijkgestelde belastingen, teneinde
de mobiliteit te vergroten door het
gecombineerd vervoer
aan te moedigen**

**(Ingediend door de heren Michel Moock en
Rudy Demotte)**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Teneinde het voortbestaan van het openbaar vervoer en inzonderheid van de spoorwegen te waarborgen, moeten die transportwijzen aantrekkelijker worden gemaakt. Een en ander dient te gebeuren in het raam van het beleid dat moet worden gevoerd met het oog op een duurzame ontwikkeling. In dat verband moet de eerste beleidsdoelstelling erin bestaan de spoorwegen een groter marktaandeel inzake goedertransport te bezorgen en tegelijk de hinder veroorzaakt door het wegvervoer terug te dringen.

Die beleidslijnen mogen er evenwel niet toe leiden dat één sector wordt opgeofferd om een andere te redden. Meer in het bijzonder moeten samenwerkingsovereenkomsten tot stand komen tussen het weg- en het railvervoer. Overigens laat de huidige oververzadiging van het wegennet de transporteurs niet onberoerd: ook zij zijn op zoek naar duurzame, zowel economisch als ecologisch verantwoorde oplos-

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

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

17 JUNI 1998

PROPOSITION DE LOI

**modifiant le Code des taxes assimilées
aux impôts sur les revenus en vue
de favoriser la mobilité par
l'encouragement du transport
combiné**

**(Déposée par MM. Michel Moock et
Rudy Demotte)**

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Pour pérenniser les transports en commun et en particulier les chemins de fer, il est indispensable, dans le cadre des politiques à mener visant à organiser un développement durable, de développer l'attractivité de ces modes de transports. A cet égard, donner au chemin de fer des parts supplémentaires du marché du transport de marchandises, tout en réduisant les nuisances du transport routier, est un objectif majeur.

Ces politiques ne doivent cependant pas détruire un secteur pour en sauver un autre. En l'occurrence, des partenariats doivent s'installer entre transporteurs routiers et ferroviaires. D'ailleurs, la saturation actuelle des infrastructures routières interpelle les transporteurs qui sont aussi à la recherche de solutions durables, économiquement et écologiquement acceptables. Dans cet ordre d'idées, on estime par

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

singen. Zeker als men bijvoorbeeld bedenkt dat wie zich in het jaar 2005 van Ukkel naar Evere begeeft, daar 79% meer tijd voor zal nodig hebben dan vandaag.

Ook Europa zelf ligt aan de basis van een zekere oneerlijke concurrentie tussen het spoor en de weg, aangezien 80% van de Europese subsidies voor wegeninfrastructuur is bestemd. Slechts 20% gaat dus naar het minder vervuulende openbaar vervoer. Daar staat tegenover dat de weggebruikers - transporteurs en automobilisten - ondanks de betrekkelijk hoge taksen een zeer geringe financiële bijdrage leveren tot de herstelling van de schade die zij zelf aan het wegennet toebrengen. Bovendien blijkt uit studies dat de externe kosten veroorzaakt door het wegtransport voor heel de Europese Unie oplopen tot zowat 10.000 miljard frank (het betreft hier slijtage, opstoppen, ongevallen en vervuiling).

Wat de milieuschade betreft, schat men dat de trein ten opzichte van de auto gemiddeld 22 maal minder stikstofdioxide en 153 maal minder koolwaterstof uitstoot. Per ton vervoerde goederen verbruikt de trein vier maal minder energie dan een zware vrachtwagen (zie IWW & Infrast (consultancy-bureau), *Coûts externes du transport terrestre*, 1991).

Het ziet er dus naar uit dat het gecombineerd rail/wegvervoer een toekomstgerichte oplossing biedt, die tegelijkertijd tegemoetkomt aan een aantal economische en ecologische criteria zonder welke echte duurzame ontwikkeling onmogelijk is.

In België wint het gecombineerd vervoer fors aan belang. In 1994 steeg de tonnage met 24% en het aantal ton/kilometer met 16%. Bij de NMBS wordt deze transportwijze niet langer als marginaal beschouwd, want zij zorgt nu voor 20% van het goederentransport en 20% van de inkomsten van de spoorwegmaatschappij (*«Débat: De toekomst van het intermodaal vervoer»*, B-Cargo News, mei 1995).

In vergelijking met de Europese ambities blijft die groei evenwel teleurstellend. Commercieel gezien is het resultaat daarentegen indrukwekkend. Overigens vormt die transportwijze voor de NMBS een strategische doelstelling. Daarnaast moet die ontwikkeling ook worden geschraagd door talrijke samenwerkingsverbanden en partnerschappen. Aangezien de NMBS alleen niet bij machte is dat gecombineerd vervoer voldoende uit te bouwen, moeten de gebruikers ertoe worden aangespoord er mee in te investeren (zoals bijvoorbeeld Volvo in Gent).

Kwaliteit is evenzeer onontbeerlijk om de concurrentie met het wegvervoer daadwerkelijk het hoofd te bieden. Samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen is essentieel om een aantal doelstellingen

exemple, qu'en 2005 à Bruxelles, il faudra 79% de temps en plus pour se rendre d'Uccle à Evere.

L'Europe elle-même est responsable également d'une certaine concurrence déloyale entre le rail et la route, puisque 80% des subsides européens sont affectés aux infrastructures routières. Seulement 20% sont donc attribués aux transports collectifs moins polluants. Par contre, les usagers de la route, transporteurs et automobilistes, remboursent, malgré une fiscalité relativement élevée, très peu des dégradations qu'ils occasionnent au réseau routier. Des études ont d'ailleurs chiffré à près de 10.000 milliards de francs le coût externe des transports routiers au niveau européen (dégradations, embouteillages, accidents et pollution).

De même, au niveau environnemental, on estime que le train génère en moyenne, 22 fois moins d'oxyde d'azote et 153 fois moins d'hydrocarbures que l'automobile. La consommation énergétique du train, par tonne de marchandises transportée, est quatre fois moindre que l'énergie exigée par un poids lourd (cf. IWW and Infrast [bureau de consultants], *«coûts externes du transport terrestre»*, 1991).

Il semble donc que le transport combiné rail/route soit une voie d'avenir qui rencontre à la fois les objectifs économiques et environnementaux indispensables à un véritable développement durable.

En Belgique, le transport combiné connaît une croissance importante. En 1994, le tonnage du transport a augmenté de 24% et le nombre de tonnes/km de 16 %. Au niveau de la SNCB, ce type de transport n'est plus jugé marginal, il représente 20% du trafic de marchandises et 20% des recettes (*«Débat: Avenir du transport combiné»*, in B-Cargo News, mai 1995).

Cependant, au regard des ambitions européennes, la croissance reste décevante. Par contre, du point de vue commercial, cette croissance est impressionnante. Pour la SNCB, ce type de transport est d'ailleurs un objectif stratégique. D'un autre côté, ce développement doit se nourrir de collaborations et de partenariats nombreux. Seule, la SNCB ne peut assurer un développement suffisant. Par conséquent, il faut amener les utilisateurs à investir (ex. : Volvo à Gand).

De la même manière, l'objectif de qualité est indispensable à une véritable concurrence avec la route. Pour respecter les délais d'acheminement, offrir des sillons alternatifs ou créer un «Bison futé» ferroviaire

terzake te verwezenlijken: de naleving van de verzendstermijnen, het aanbieden van alternatieve dienstregelingen of «wisselspoorwegen», en het doeltreffend overbrengen van informatie.

Europa heeft een onweerlegbare impact op de economie van de lidstaten en op de transportsector in het bijzonder. De Europese richtlijnen (en meer bepaald, wat deze aangelegenheid betreft, Richtlijn nr. 91/440) hebben tot doel de sectoren systematisch te liberaliseren. In dat verband dient te worden opgemerkt dat de verplichting voor de diverse spoorwegnetten om een bod te doen op hetzelfde traject, een zware domper legt op de betrekkingen tussen de managers. Tevens dreigt het samenwerkingsverbod de ontwikkeling van nieuwe producten in de weg te staan. Men kan zich dus afvragen of Europa de uitbouw van het gecombineerd rail/wegvervoer niet belemmert. Hierin schuilt een niet te onderschatten paradox, zeker in het licht van de beleidslijnen inzake liberalisering en de duidelijke wil om werk te maken van een algemeen mobiliteitsbeleid.

Het blijkt eveneens dat de privé-partners hoe dan ook investeringen op dat vlak moeten doen en het commerciële risico moeten nemen om «bloktreinen» aan te kopen.

Hoe onontbeerlijk de investeringen van de privé-partners ook zijn, de inbreng van de overheid is echter al even cruciaal. In dat verband zouden we haast durven te stellen dat we moeten afstappen van de door Europa gehuldigde aanpak: een buitensporige liberalisering die de concurrentiestrijd tussen de transporteurs doet opflakkeren. Onvermijdelijk bemoeilijkt de aldus ontstane druk de ontwikkeling van originele initiatieven, waarbij met name wordt gestreefd naar een ecologisch en economisch rationelere vorm van mobiliteit.

In die gedachtegang heeft België, bij wege van een wet van 11 april 1983 en een koninklijk besluit van 17 december 1984, de Europese Richtlijn nr. 75/130/EEG houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd rail/wegvervoer van goederen tussen de lidstaten, gewijzigd bij de Richtlijnen nrs. 79/5/EEG en 82/603/EEG, omgezet in zijn wetgeving. Aldus bepaalt artikel 23, § 3, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen dat «de belasting betaald voor vrachtauto's, tractoren, aanhangwagens en opleggers wordt terugbetaald naar rata van de door deze voertuigen per spoor afgelegde afstand in gecombineerd rail/wegvervoer (...)».

Die belastingverlaging blijkt echter heel weinig te worden toegepast, vooral wegens de ingewikkeldheid van de formulieren die moet worden ingevuld om ze

pour transmettre l'information efficacement la coopération entre les entreprises ferroviaires est essentielle.

L'Europe a un incontestable impact sur l'économie des Etats et sur le transport en particulier. Les directives européennes, dont la 91/440 en cette matière, visent à la libéralisation systématique des secteurs. A cet égard, il faut noter que l'obligation de déposer des propositions concurrentes sur chaque réseau alourdit considérablement les relations entre responsables. De même l'interdiction de collaboration risque d'empêcher le développement de nouveaux produits. On pourrait donc se demander si l'Europe ne constitue pas un frein au développement du transport combiné. Ce qui n'est pas le moindre des paradoxes, eu égard aux politiques de libéralisation et à la volonté affichée d'œuvrer pour une politique globale de mobilité.

Il apparaît également que les opérateurs privés doivent absolument investir dans cette voie et prendre le risque commercial d'acheter des «trains-blocs».

Cependant, même si les investissements des partenaires privés sont indispensables, il est également crucial que les pouvoirs publics se mobilisent. Nous serions tentés de dire : «autrement qu'en libéralisant à outrance et en augmentant de ce fait, la pression concurrentielle sur les transporteurs comme l'a fait l'Europe». Cette pression freine inévitablement le développement d'initiatives originales, notamment en direction d'une mobilité plus écologiquement et économiquement rationnelle.

Dans cet ordre d'idées, la Belgique a, par une loi du 11 avril 1983 et un arrêté royal du 17 décembre 1984, transposé dans sa législation la directive européenne n° 75/130/CEE relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés rail/route de marchandises entre Etats membres, modifiée par les directives n°s 79/5/CEE et 82/603/CEE. C'est ainsi que l'article 23, § 3, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus dispose que *«la taxe payée pour des camions, tracteurs, remorques et semi-remorques est remboursée au prorata des parcours que ces véhicules effectuent par chemin de fer en transport combiné rail/route»*.

Or, il semble que cette détaxation soit très peu mise en application, surtout à cause de la complexité des formulaires à remplir pour obtenir cet avantage, en

te verkrijgen, krachtens het voormelde artikel 23, § 3. De minister van Financiën heeft dat trouwens bevestigd in zijn antwoord op een interpellatie die op 4 februari 1997 in de Kamer werd gehouden.

Wij hebben dit voorstel ingediend in het licht van de resoluties van de Conferentie van Rio over de duurzame ontwikkeling en gelet op de noodzaak te zorgen voor een betere en minder vervuilende mobiliteit, de transportondernemers die daarin investeren te steunen, de procedures te vereenvoudigen, het openbaar vervoer en meer bepaald het spoorvervoer te versterken door het goederenvervoer te ontwikkelen, en meer in het algemeen het gecombineerd vervoer te bevorderen.

Concreet strekt het voorstel ertoe een punt 9° betreffende de transportondernemers die in het bijzonder in het gecombineerd vervoer investeren toe te voegen aan artikel 5, § 1, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, waarin de vrijstellingen van belasting worden vastgesteld. Bovendien wordt § 3 van artikel 23 van hetzelfde Wetboek, die de nadere regels voor de terugbetaling van de belasting op de inverkeerstelling voor het gecombineerd vervoer vaststelt, volgens het bepaalde van de diverse Europese richtlijnen terzake, opgegeven.

vertu de l'article 23 § 3, précité. Le ministre des Finances l'a d'ailleurs confirmé lors d'une réponse à une interpellation à la Chambre le 4 février 1997.

Aussi, dans la perspective des résolutions de la Conférence de Rio sur le développement durable, et vu la nécessité de développer une meilleure mobilité, moins polluante, de favoriser les transporteurs qui investissent dans ce domaine, de faciliter les procédures, de renforcer les transports publics, notamment ferroviaires via le développement du trafic marchandises et plus globalement de favoriser le transport combiné, nous avons déposé cette proposition.

Concrètement, la proposition vise à ajouter à l'article 5, § 1^{er}, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus qui fixe les exemptions à la taxe, un 9° relatif aux transporteurs qui investissent spécifiquement dans le transport combiné. Par ailleurs, le § 3 de l'article 23 du même Code, fixant les modalités du remboursement de la taxe de mise en circulation pour le transport combiné, selon le prescrit des diverses directives européennes en la matière, est abrogé.

M. MOOCK
R. DEMOTTE

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 5, § 1, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt aangevuld met een punt 9°, luidend als volgt :

«9° de voertuigen die uitgerust zijn met aanhangwagens die in het bijzonder zijn aangepast aan het gecombineerd vervoer. Het bedoelde gecombineerd vervoer is datgene dat gebruik maakt van containers die worden vervoerd door vrachtschepen, treinen of binnenvaartuigen.».

Art. 3

Artikel 23, § 3, van hetzelfde Wetboek wordt opgeheven.

22 april 1998

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 5, § 1^{er}, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus est complété par un 9°, rédigé comme suit :

«9° les véhicules équipés de remorques spécifiquement adaptées au transport combiné. Le transport combiné visé est celui qui utilise des containers acheminés par des cargos, des trains ou des péniches.».

Art. 3

L'article 23, § 3, du même Code est abrogé.

22 avril 1998

M. MOOCK
R. DEMOTTE
