

# BELGISCHE SENAAAT

# SENAT DE BELGIQUE

ZITTING 1994-1995

SESSION DE 1994-1995

30 NOVEMBER 1994

30 NOVEMBRE 1994

**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**

**Projet de loi 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**

## MEMORIE VAN TOELICHTING

## EXPOSE DES MOTIFS

### I. ALGEMENE BESCHOUWINGEN

### I. CONSIDERATIONS GENERALES

#### 1. Inleiding

#### 1. Introduction

Sedert jaren wordt op het vlak van de Europese Unie gestreefd naar een grotere harmonisatie van de concurrentievoorwaarden tussen de verschillende vervoersmodi enerzijds, tussen de vervoerders binnen eenzelfde vervoerwijze anderzijds.

Depuis de nombreuses années, on tend, au sein de l'Union européenne, vers une plus grande harmonisation des conditions de concurrence entre les divers modes de transport, d'une part, et entre les transporteurs à l'intérieur d'un même mode de transport, d'autre part.

De opheffing van concurrentievervalsingen tussen de vervoersondernemingen van de Lid-Staten vereist zowel de harmonisatie van de heffingsstelsels als de

L'élimination des distorsions de concurrence entre les entreprises de transport des Etats membres nécessite à la fois l'harmonisation des systèmes de prélève-

invoering van rechtvaardige mechanismen voor de toerekening aan de vervoerondernemers van de infrastructuurkosten en de externe kosten.

In het goederenvervoer over de weg werden op fiscaal gebied een reeks maatregelen uitgewerkt die tot de bovenvermelde doelstellingen moeten bijdragen. Een bepaalde mate van harmonisatie op het gebied van de brandstofaccijnzen is verwezenlijkt met de aanneming van de Richtlijnen 92/81/E.E.G. van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de harmonisatie van de structuur van de accijns op minerale oliën en 92/82/E.E.G. van de Raad van 19 oktober 1992 betreffende de onderlingen aanpassing van de accijns-tarieven voor minerale oliën.

Meer recent werd de Richtlijn 93/89/E.E.G. van de Raad van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuur-voorzieningen geheven tolgelden en gebruiksrechten aangenomen.

Deze laatste richtlijn bepaalt voor de Lid-Staten:

- minimumtarieven voor de belasting op de voertuigen geregistreerd in die staten;
- de heffing van tolgelden en de eventuele invoering van rechten voor het gebruik van de wegen.

De aanpassing van de Belgische verkeersbelasting aan de minimumtarieven voorgeschreven door de Richtlijn 93/89/E.E.G. zal het voorwerp uitmaken van een aparte wijziging van de betrokken wetgeving.

## 2. Opzet van het wetsontwerp

Op het vlak van de heffing van tolgelden en gebruiksrechten worden o.m. de volgende belangrijke principes in de Richtlijn 93/89/E.E.G. vastgelegd:

- de Lid-Staten kunnen, onder strikte voorwaarden, tolheffingen handhaven of invoeren en/of gebruiksrechten invoeren (artikel 7);
- twee of meer Lid-Staten kunnen samenwerken bij de invoering van een gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten op hun grondgebieden (artikel 8).

Op basis van dat artikel 8 werd tussen België, Denemarken, Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en Nederland het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens uitgewerkt dat op 9 februari 1994 in Brussel werd ondertekend.

Door zich aan te sluiten bij een gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten kon worden vermeden dat sommige Lid-Staten eenzijdig zeer hoge bedragen zouden invoeren. Dit zou zeer nadelig zijn geweest

ment et l'institution de mécanismes équitables d'imputation aux transporteurs des coûts d'infrastructure et des coûts externes.

Dans le domaine du transport routier, un ensemble de mesures fiscales a été adopté pour atteindre ces objectifs. Les Directives 92/81/C.E.E. du Conseil du 19 octobre 1992 concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur les huiles minérales et 92/82/C.E.E. du Conseil du 19 octobre 1992 concernant le rapprochement des taux d'accises sur les huiles minérales ont introduit un certain degré d'harmonisation en matière d'accises sur les carburants.

Plus récemment a été adoptée la Directive 93/89/C.E.E. du Conseil du 25 octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Cette dernière directive prévoit pour les Etats membres:

- des taux minimaux pour les taxes sur les véhicules immatriculés dans ces états;
- la perception des péages et l'introduction éventuelle de droits d'usage pour l'utilisation des routes.

L'adaptation de la taxe de circulation belge au tarif minimum prescrit par la Directive 93/89/C.E.E. fera l'objet d'une modification distincte de la législation concernée.

## 2. But du projet de loi

En matière de perception des péages et droits d'usage, les principes essentiels fixés par la Directive 93/89/C.E.E. sont notamment les suivants:

- les Etats membres peuvent maintenir ou introduire des péages et/ou introduire des droits d'usage sous de strictes conditions (article 7);
- deux ou plusieurs Etats membres peuvent coopérer pour établir un système commun de droits d'usage applicable à l'ensemble de leurs territoires (article 8).

Sur base de cet article 8, la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas ont conclu un Accord en matière de perception d'un droit d'usage de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, accord qui a été signé à Bruxelles le 9 février 1994.

En s'associant à un système commun de perception du droit d'usage, l'on a voulu éviter que certains Etats membres n'introduisent unilatéralement un droit avec des montants très élevés. Ceci aurait été éminem-

voor onze vervoerbedrijven over de weg alsmede voor de exportfirma's die van deze vervoerbedrijven gebruik maken.

Onderhavig wetsontwerp heeft tot doel de goedkeuring door de Kamers van het Verdrag van 9 februari 1994, de invoering van de bepalingen van het Akkoord in de Belgische wetgeving en de omzetting in het Belgische recht van de bepalingen van de Richtlijn 93/89/E.E.G. die betrekking hebben op het gebruiksrecht of eurovignet.

### 3. Belangrijke kenmerken van het gebruiksrecht of eurovignet

De voornaamste bepalingen die in de Richtlijn 93/89/E.E.G. en in het Verdrag van 9 februari 1994 vervat zijn en in het voorgestelde wetsontwerp worden opgenomen, zijn:

— de verdragsluitende partijen voeren een gemeenschappelijk gebruiksrecht in voor de voertuigen, uitsluitend bestemd voor goederenvervoer, met motorvoertuigen of samenstellen van voertuigen waarvan het maximum toegestane totaalgewicht ten minste 12 ton bedraagt;

— overeenkomstig artikel 7, d) eerste alinea van de Richtlijn 93/89/E.E.G. en artikel 3, 1), van het Verdrag van 9 februari 1994, mogen de gebruiksrechten in principe slechts worden toegepast voor het gebruik van autosnelwegen of andere meerbaanswegen met soortgelijke kenmerken als autosnelwegen, bruggen, tunnels en bergpaswegen.

Overeenkomstig de derde alinea van het bovengenoemde artikel 7, d), mogen, met name op grond van veiligheidsoverwegingen de gebruiksrechten, eveneens worden toegepast voor het gebruik van andere delen van het hoofdwegennet. Zulke uitbreiding kan evenwel slechts gebeuren na overleg met de Commissie van de Europese Unie overeenkomstig een beschikking van de Raad van 21 maart 1962 houdende vaststelling van een procedure voor het voorafgaand onderzoek en overleg omtrent bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen welke door de Lid-Staten op het gebied van het vervoer worden overwogen.

Op grond van artikel 7, e), van de Richtlijn 93/89/E.E.G. en van artikel 3, 3), van het Verdrag van 9 februari 1994 kan elke verdragsluitende partij bepalen dat voor de op haar grondgebied geregistreerde voertuigen, gebruiksrechten worden geheven voor haar gehele wegennet.

De configuratie van het Belgisch wegennet is dusdanig dat omzeggens parallel met de autosnelwegen, gemakkelijk bereikbare wegen lopen. Het gevaar is dan ook reëel dat de vervoerders massaal de betaling van het gebruiksrecht zullen ontwijken door gebruik te maken van die wegen. Zulks zal ongewijfeld leiden tot een grotere verkeersonveiligheid en

ment préjudiciable à nos entreprises de transport et aux entreprises exportatrices qui recourent à ces transporteurs.

Le projet de loi en question a pour objet l'assentiment des Chambres à l'Accord du 9 février 1994, l'introduction des dispositions de l'Accord dans la législation belge et la transposition dans le droit belge des dispositions de la Directive 93/89/C.E.E. qui concernent le droit d'usage ou eurovignette.

### 3. Caractéristiques principales du droit d'usage ou eurovignette

Les principales dispositions contenues dans la Directive 93/89/C.E.E. et dans l'Accord du 9 février 1994, reprises dans le projet de loi présenté, sont:

— les Parties contractantes introduisent un système commun de droit d'usage pour les véhicules moteur ou ensembles de véhicules, destinés exclusivement au transport de marchandises, dont le poids total en charge autorisé est égal ou supérieur à 12 tonnes;

— suivant l'article 7, d) premier alinéa de la Directive 93/89/C.E.E. et l'article 3, 1), de l'Accord du 9 février 1994, les droits d'usage ne peuvent, en principe, être perçus que pour l'utilisation d'autoroutes, d'autres routes à plusieurs voies dont les caractéristiques sont analogues à celles des autoroutes, de ponts, de tunnels et de routes de cols de montagne.

Selon le troisième alinéa de l'article 7, d), précité, les droits d'usage peuvent également être perçus pour l'utilisation d'autres sections du réseau routier principal notamment lorsque des raisons de sécurité le justifient. Un tel élargissement ne peut être décidé qu'après consultation de la Commission de l'Union européenne, conformément à la procédure établie par la décision du Conseil du 21 mars 1962, instituant une procédure d'examen et de consultation préalable pour certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives envisagées par les Etats membres dans le domaine des transports.

Sur base de l'article 7, e), de la Directive 93/89/C.E.E. et de l'article 3, 3), de l'Accord du 9 février 1994, chaque Partie contractante peut décider que les véhicules immatriculés sur son territoire sont soumis aux droits d'usage pour l'utilisation de l'ensemble de son réseau routier.

La configuration du réseau routier belge est telle que des routes facilement accessibles longent les autoroutes. Il existe donc un réel danger de voir les transporteurs échapper massivement au droit d'usage en utilisant ces routes, ce qui compromettrait inévitablement la sécurité routière et augmenterait les atteintes à l'environnement dans les nombreuses villes et

verhoging van de milieuhinder in de vele steden en gemeenten die door de wegen worden doorkruist. Dit is des te meer het geval wanneer rekening wordt gehouden met het belang van het internationaal vervoer dat België als vertrekpunt of bestemming heeft en de grote rol van ons land in het transitovervoer.

Om die reden is het grote aantal op- en afritten van het Belgisch autosnelwegennet moeilijk te controleren en is het praktisch onmogelijk het gebruiksrecht tot die wegen te beperken.

Bovendien zou het beperken van het gebruiksrecht tot het autosnelwegennet alleen tot een aanzienlijke vermindering van de ontvangster leiden. Het feit dat vele vervoerders niet verplicht zouden zijn te betalen zou ingaan tegen één van de doelstellingen van de fiscale harmonisering: de tenlastelegging van de infrastructuurkosten.

In het wetsontwerp werd dan ook voorzien dat de wegen waarop het gebruiksrecht van toepassing is aangeduid worden door de minister die bevoegd is voor het Verkeerswezen. Het is de bedoeling het gebruiksrecht te heffen op de autosnelwegen, de wegen met tenminste vier rijbanen en de N-wegen genummerd van 1 tot 100. Dit zal gebeuren met toepassing van de consultatieprocedure bij de Europese Commissie vastgesteld bij beslissing van de Raad van 21 maart 1992.

— de modaliteiten inzake verdeling van de inkomsten uit het gebruiksrecht werden als volgt bepaald:

a) Voor de voertuigen ingeschreven op het grondgebied van de verdragsluitende partijen, vallen de inkomsten die worden verworven binnen het grondgebied van een verdragsluitende partij, toe aan die partij.

Een correctie kan tussen de verdragsluitende partijen gebeuren op basis van het aantal km dat de vervoerondernemingen van de ene verdragsluitende partij hebben afgelegd binnen het grondgebied van een andere verdragsluitende partij.

b) De inkomsten die voortkomen van de voertuigen die geregistreerd zijn buiten het grondgebied van de verdragsluitende partijen worden verdeeld als volgt:

België : 13 pct.

Denemarken: 4 pct.

Duitsland: 73 pct.

G.H. Luxemburg: 1 pct.

Nederland: 9 pct.

— voor de uitvoering van het verdrag o.m. inzake de financiële afrekening wordt een coördinatiecommissie ingesteld bestaande uit hoge ambtenaren van elk van de verdragsluitende partijen.

communes traversées par ces routes. Ceci est à souligner d'autant plus que le trafic international au départ ou à destination de la Belgique est très important et que notre pays supporte un trafic de transit intense.

Pour ces raisons, le grand nombre d'accès au réseau autoroutier belge et de sorties difficiles à contrôler rend pratiquement impossible la limitation du droit d'usage aux seules autoroutes.

De plus, limiter le droit d'usage au seul réseau autoroutier entraînerait également une réduction considérable des recettes. Le fait que beaucoup de transporteurs ne seraient pas obligés de payer irait à l'encontre d'un des objectifs de l'harmonisation fiscale: l'imputation des coûts d'infrastructure.

Il est donc prévu que le réseau routier sur lequel le droit d'usage soit perçu, est déterminé par le ministre qui a les Communications dans ses attributions. Les intentions sont de percevoir le droit d'usage sur les autoroutes, les routes à au moins quatre bandes de circulation et les routes N numérotées de 1 à 100. La procédure de consultation de la Commission Européenne établie par la décision du Conseil du 21 mars 1962 sera respectée.

— les modalités de répartition du produit du droit d'usage ont été prévues comme suit:

a) Pour les véhicules immatriculés sur le territoire des Parties contractantes, le produit du droit d'usage perçu sur le territoire d'une Partie contractante revient à cette dernière.

Une correction peut être apportée, entre les Parties contractantes, sur base du nombre de kilomètres parcourus par les transporteurs d'une Partie contractante sur le territoire d'une autre Partie contractante.

b) Le produit provenant des véhicules immatriculés en dehors du territoire des Parties contractantes est réparti comme suit:

Belgique : 13 p.c.

Danemark : 4 p.c.

Allemagne: 73 p.c.

G.D de Luxembourg: 1 p.c.

Pays-Bas : 9 p.c.

— pour l'application de l'Accord, notamment en ce qui concerne le décompte financier, un comité de coordination composé de hauts fonctionnaires de chacune des Parties contractantes est instauré.

— uit het tussen de vijf Lid-Statens gesloten akkoord spruit er voort:

- \* dat de optie « tolheffingen » niet in aanmerking genomen wordt;
- \* dat er geen noodzakelijke band bestaat tussen de geboden dienst en de Staat die de bijdrage int;
- \* dat er geen verplichte evenredigheid is tussen de inning en de aard van de dienst en evenmin tussen de inning en de kosten van de dienst.

Het eurovignet kan dus een belasting zijn en dan ook:

- \* rechtstreeks worden opgelegd aan de door de Richtlijn beoogde transportvoertuigen;
- \* tegen een éénvormig bedrag worden vastgesteld (dit wil zeggen berekend zonder rekening te houden met de omvang van het voertuig);
- \* verplicht gesteld worden voor de in België ingeschreven voertuigen, voor het gebruik van het gehele wegennet.

Het eurovignet, zoals opgevat in het Akkoord, kan daarentegen niet als een retributie worden beschouwd om de volgende redenen:

- het wordt niet opgelegd aan alle gebruikers van de autosnelwegen en gelijkaardige wegen; het wordt enkel opgelegd aan de door de richtlijn bedoelde voertuigen;
- het bedrag is niet evenredig aan de effectieve gebruiksduur;
- het is verplicht gemaakt worden voor het gehele Belgische wegennet voor de door de richtlijn bedoelde en in België ingeschreven voertuigen.

De aard (belasting of retributie) van het eurovignet is bepalend voor de regels inzake bevoegdheidsverdeling. Inderdaad, indien het eurovignet een retributie is, dan valt het onder de bevoegdheid van de Gewesten krachtens artikel 2 van de bijzondere wet tot financiering van de Gemeenschappen en Gewesten en krachtens artikel 6, § 1, X, 1<sup>o</sup> van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. Daarentegen, zo het eurovignet een belasting is, dan valt het potentieel onder de federale of gewestelijke bevoegdheden. Inderdaad, enerzijds, zijn de fiscale bevoegdheden van de Federale Overheid en van de Gewesten geen bijzaak van hun hoofdzakelijke bevoegdheden en, anderzijds, verbiedt de wet van 23 januari 1989 houdende toepassing van artikel 110, § 2, tweede lid, van de Grondwet, aan de Raden taksen te heffen in aangelegenheden die het voorwerp zijn van een belastingheffing door de Federale Overheid.

De Gewesten werden betrokken bij de onderhandelingen nopens de Richtlijn en het Akkoord in de schoot van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur. Doorheen alle onderhan-

— de l'accord conclu entre les 5 Etats membres sur le système commun, il résulte:

- \* que l'option « péages » n'est pas retenue;
- \* qu'il n'y a pas de lien nécessaire entre le service rendu et l'Etat percepteur du prélèvement;
- \* qu'il n'y a pas de proportionnalité obligatoire entre le prélèvement et la nature du service, ni entre le prélèvement et le coût du service;

L'eurovignette peut donc être un impôt et, partant, être:

- \* imposée directement aux véhicules de transport visés par la Directive;
- \* fixée à un taux uniforme (c'est-à-dire calculée sans avoir égard à l'importance du véhicule);
- \* rendue obligatoire, en ce qui concerne les véhicules immatriculés en Belgique, pour l'utilisation de l'ensemble du réseau routier.

En revanche, l'eurovignette, telle que conçue par l'Accord, n'est pas une redevance, dès lors que:

— l'eurovignette n'est pas imposée à tous les usagers des autoroutes et routes analogues, mais n'est qu'aux seuls véhicules visés par la Directive;

— le taux n'est pas proportionnel à la durée effective d'utilisation;

— l'eurovignette est rendue obligatoire pour l'ensemble du réseau belge, pour les véhicules visés par la Directive et immatriculés en Belgique.

La nature (impôt ou redevance) de l'eurovignette est déterminante du point de vue des règles répartitrices de compétences. En effet, si l'eurovignette est une redevance, elle relève des compétences exclusives des Régions, en vertu de l'article 2 de la loi spéciale relative au financement des Communautés et des Régions, et en vertu de l'article 6, § 1<sup>er</sup>, X, 1<sup>o</sup>, de la loi spéciale de réformes institutionnelles. A l'inverse, si l'eurovignette est un impôt, interprétation à laquelle le gouvernement se rallie, elle relève potentiellement des compétences fédérales ou régionales. En effet, d'une part, les compétences fiscales de l'autorité fédérale et des Régions ne sont pas l'accessoire de leurs compétences principales et, d'autre part, la loi du 23 janvier 1989 portant application de l'article 110, § 2, alinéa 2, de la Constitution, interdit aux Conseils de lever des impôts dans les matières qui font l'objet d'une imposition par l'Autorité fédérale.

Les Régions ont été associées aux négociations de la Directive et de l'Accord au sein de la Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure. Tout au long des négociations, elle

delingen hebben zij hun akkoord gegeven over het feit dat de Federale Overheid over dit Verdrag onderhandelingen voert. Zij hebben daarbij zelfs op de spoed aangedrongen.

De Gewesten betwisten noch het feit dat de Federale Overheid dit Akkoord heeft gesloten, noch de inhoud ervan. Zij erkennen dus een Federale bevoegdheid ter zake en, diensgevolge, erkennen zij impliciet, maar onvermijdelijk dat het eurovignet een taks is.

Nochtans, maken de Gewesten aanspraak op de integrale opbrengst ervan met als reden dat het eurovignet een heffing is.

De Regering kan zich bij deze thesis niet aansluiten, namelijk omdat zij tot een impasse zou leiden: indien het eurovignet een heffing is, zou de Federale Overheid niet bevoegd zijn om het Akkoord te sluiten en vandaag kunnen de Gewesten niet eisen dat zij het Akkoord zouden toepassen.

## II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

### Artikel 1

Het Verdrag dat tussen de vijf in artikel 1 opgesomde Regeringen werd gesloten, moet krachtens artikel 167, § 2, van de Gecoördineerde Grondwet van 17 februari 1994 door de Kamers worden goedgekeurd.

Het doel van artikel 1 is aan deze verplichting te beantwoorden.

### Artikel 2

Artikel 2, eerste lid, bevat drie begrippen:

1<sup>o</sup> de heffing van een gebruiksrecht van het wegennet, benaming die officieel door de Europese richtlijn tot fiscale harmonisatie wordt gebruikt;

2<sup>o</sup> dit gebruiksrecht doet zijn intrede in het federaal fiscaal landschap onder de term «eurovignet»;

3<sup>o</sup> tenslotte wordt voorgesteld van dit recht een met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting te maken. Dit houdt met name in dat, behoudens afwijkingen ingevoerd door de wet in ontwerp, de procedures die van toepassing zijn op de inkomstenbelastingen, in het bijzonder op het vlak van de vestiging, de bezwaarschriften en de verhalen, toepasselijk zijn op het eurovignet.

Artikel 2, tweede lid, is de wettelijke uitdrukking van de hierboven aangehaalde gelijkstelling. Het maakt artikel 2 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (W.G.B.), dat precies de bepalingen van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (W.I.B. 92)

ont marqué leur accord sur le fait que l'Autorité fédérale négocie l'Accord, insistant même sur la nécessité de le négocier rapidement.

Les Régions ne contestent ni le fait que l'Etat fédéral ait conclu cet Accord, ni le contenu de celui-ci. Elles reconnaissent donc une compétence fédérale en la matière et, partant, elles reconnaissent implicitement mais nécessairement que l'eurovignette est un impôt.

Toutefois, les Régions prétendent s'attribuer l'intégralité de la recette au motif que l'eurovignette serait une redevance.

Le gouvernement ne peut pas se rallier à cette thèse, notamment parce qu'elle aboutirait à une impasse: si l'eurovignette est une redevance, l'Autorité fédérale n'était pas habilitée à conclure l'Accord et les Régions ne peuvent aujourd'hui prétendre mettre cet accord en œuvre.

## II. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Article 1<sup>er</sup>

L'Accord conclu entre les cinq Gouvernements énumérés à l'article 1<sup>er</sup> doit recevoir l'assentiment des Chambres en vertu de l'article 167, § 2, de la Constitution coordonnée du 17 février 1994.

Le but de l'article 1<sup>er</sup> est de répondre à cette obligation.

### Article 2

L'article 2, alinéa 1<sup>er</sup>, contient trois notions:

1<sup>o</sup> l'établissement d'un droit d'usage routier, appellation officiellement employée par la directive européenne d'harmonisation fiscale;

2<sup>o</sup> ce droit d'usage entre dans le paysage fiscal fédéral sous le vocable d'«eurovignette»;

3<sup>o</sup> enfin, il est suggéré de faire de ce droit une taxe assimilée aux impôts sur les revenus. Ceci implique notamment, que sauf dérogations instaurées par la loi en projet, les règles applicables aux impôts sur les revenus en particulier en matière d'établissement, de réclamations et de recours sont applicables à l'eurovignette.

L'article 2, alinéa 2, est la manifestation légale de l'assimilation dont il est question ci-dessus. Il rend applicable à l'eurovignette l'article 2 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (C.T.A.), qui énumère précisément les dispositions du Code des impôts sur les revenus 1992 (C.I.R. 92) applicables

opsomt die van toepassing zijn op de vermelde gelijkgestelde belastingen, toepasselijk op het eurovignet. Men voegt er eveneens artikel 37 W.G.B. aan toe dat de bewijslast oplegt aan wie een vrijstelling aanvraagt.

#### Artikel 3

Artikel 3 geeft een opsomming van de voertuigen die aan het eurovignet zijn onderworpen.

Het gaat om:

1<sup>o</sup> de afzonderlijk rijdende vrachtwagens en

2<sup>o</sup> de samenstellen van voertuigen (vrachtwagens met aanhangwagens, trekkers met opleggers) waarvan de maximaal toegelaten massa (tarra meer nuttig laadvermogen) ten minste 12 ton bedraagt.

#### Artikel 4

Artikel 4, eerste lid, bepaalt het ontstaan van de belastingschuld van het eurovignet: rijden op het wegennet aangeduid door koninklijk besluit.

Artikel 7, *d*), van de Richtlijn 93/89/E.E.G. en artikel 3, 1), van het Verdrag van 9 februari 1994 bepalen dat, behalve voor bruggen, tunnels en bergpaswegen, de gebruiksrechten in principe slechts mogen worden toegepast voor het gebruik van autosnelwegen of andere meerbaanswegen met soortgelijke kenmerken als autosnelwegen.

Op grond van, met name, veiligheidsoverwegingen mogen de gebruiksrechten eveneens worden toegepast voor het gebruik van andere delen van het hoofdwegennet. Zulke uitbreiding kan evenwel slechts gebeuren na overleg met de Commissie van de Europese Unie overeenkomstig een beschikking van de Raad van 21 maart 1962 houdende vaststelling van een procedure voor het voorafgaand onderzoek en overleg omtrent bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen welke door de Lid-Staten op het gebied van het vervoer worden overwogen.

België zal gebruik maken van de mogelijkheid om het gebruiksrecht tot een groter deel van het wegennet uit te breiden. Door de configuratie van het Belgische wegennet lopen, omzeggens parallel met de autosnelwegen, gemakkelijk bereikbare wegen. Het gevaar is reëel dat de vervoerders massaal de betaling van het eurovignet zullen ontwijken door gebruik te maken van die wegen. Zulks zal ongetwijfeld leiden tot een grotere verkeersonveiligheid en verhoging van de milieuhinder in de vele steden en gemeenten die door die wegen worden doorkruist.

De uitbreiding van het eurovignet tot een groter deel van het wegennet voor de voertuigen ingeschreven in het buitenland vermindert de kans tot het scheeftrekken van de concurrentievoorwaarden ten nadele van onze vervoerders.

auxdites taxes assimilées. On y ajoute également l'article 37 C.T.A. qui met le fardeau de la preuve à charge de celui qui sollicite une exemption.

#### Article 3

L'article 3 énumère les véhicules assujettis à l'eurovignette.

Il s'agit:

1<sup>o</sup> des camions, circulant seuls, et

2<sup>o</sup> des ensembles de véhicules (camions avec remorques, tracteurs avec semi-remorques) dont la masse maximale autorisée (tare plus charge utile) s'élève à au moins 12 tonnes.

#### Article 4

L'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, établit le fait générateur de l'eurovignette: circuler sur le réseau routier désigné par arrêté royal.

L'article 7, *d*), de la Directive 93/89/C.E.E. et l'article 3, 1), de l'Accord du 9 février 1994 stipulent que, à l'exception des ponts, tunnels et cols de montagne, les droits d'usage ne peuvent, en principe, être appliqués que pour l'utilisation des autoroutes ou d'autres voies rapides à plusieurs bandes présentant des caractéristiques analogues à celles des autoroutes.

Sur la base, notamment, de considérations en matière de sécurité, les droits d'usage peuvent être également appliqués pour l'utilisation d'autres sections du réseau routier principal. Une telle extension peut avoir lieu après consultation de la Commission de l'Union européenne, conformément à une décision du Conseil du 21 mars 1962, instaurant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives envisagées par les Etats membres dans le domaine des transports.

La Belgique utilisera la possibilité d'étendre le droit d'usage à une plus grande partie du réseau routier. En effet, des routes faciles d'accès sont situées pratiquement parallèlement aux autoroutes. Le danger est réel que les transporteurs éludent massivement le paiement de l'eurovignette en empruntant ces voies. Cela conduira indubitablement à une plus grande insécurité routière et à l'augmentation de nuisances pour l'environnement dans beaucoup de villes et communes qui sont traversées par ces routes.

L'extension de l'eurovignette à une plus grande partie du réseau routier pour les véhicules immatriculés à l'étranger diminue la possibilité de créer une distorsion des règles de concurrence au détriment de nos transporteurs.

Zoals voorheen uitgelegd, zal de heffing betrekking hebben op de autosnelwegen, de wegen met ten minste vier rijbanen en de N-wegen genummerd van 1 tot 100.

Artikel 4, tweede lid, beoogt meer specifiek de voertuigen die ingeschreven zijn (of moeten zijn) in België: wat deze betreft, ontstaat de belastingschuld van zodra ze, in het algemeen, op de openbare weg rijden. Er wordt dus voorgesteld gebruik te maken van de mogelijkheid geboden door artikel 7, e), van de richtlijn 93/89/E.E.G. dat stelt dat een Lid-Staat kan bepalen dat, voor de op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen, gebruiksrechten gelden voor zijn gehele wegennet.

Artikel 4, lid 3, voert bovendien een onweerlegbaar vermoeden van belastbaarheid in wanneer een in artikel 3 bedoeld voertuig is (of moet zijn) ingeschreven bij de bevoegde dienst van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

#### Artikel 5

Artikel 5 duidt de voertuigen aan die vrijgesteld zijn van het eurovignet.

Het 1<sup>o</sup> beoogt de voertuigen die bestemd zijn voor diensten die als van algemeen belang kunnen beschouwd worden:

- de landsverdediging,
- de diensten van de burgerbescherming en van de rampeninterventie,
- de brandweerdiensten en andere hulpdiensten. Met andere hulpdiensten zijn voornamelijk de ambulancediensten bedoeld,
- de diensten die verantwoordelijk zijn voor de openbare ordehandhaving, zoals de rijkswacht en de politiediensten,
- de diensten voor het onderhoud en de uitbating van de wegen.

Om vrijgesteld te worden moeten deze voertuigen als dusdanig geïdentificeerd zijn, d.w.z. zichtbare en gemakkelijk herkenbare tekens vertonen van hun recht op de vrijstelling. Deze vrijstelling heeft immers in het raam van het in artikel 1 bedoeld Verdrag tussen de vijf landen een grensoverschrijdende draagwijdte en het recht op de vrijstelling moet voor de buitenlandse controlediensten van elke dubbelzinnigheid ontdaan zijn.

De wet preciseert tenslotte dat de aanwending tot de voormelde diensten exclusief moet zijn.

De vrijstelling bedoeld in 2<sup>o</sup> is slechts van toepassing bij tot het Belgisch grondgebied beperkte trajecten.

De Koning zal de toepassingsmodaliteiten van deze bepaling nader omschrijven, op grond van de

Comme exposé précédemment, la perception portera sur les autoroutes, les routes à au moins quatre bandes de circulation et les routes N numérotées de 1 à 100.

L'article 4, alinéa 2, vise plus spécifiquement les véhicules immatriculés (ou devant l'être) en Belgique: en ce qui les concerne, le fait générateur se produit dès l'instant où ils circulent sur la voie publique en général. Il est donc suggéré d'exploiter ici la faculté offerte par l'article 7, e), de la directive 93/89/C.E.E. qui dispose qu'un Etat membre peut prévoir que les véhicules immatriculés sur son territoire soient soumis aux droits d'usage pour l'utilisation de l'ensemble de son réseau routier.

L'article 4, alinéa 3, instaure au surplus une présomption irréfragable d'accomplissement du fait générateur tant qu'un véhicule visé à l'article 3 est (ou doit être) immatriculé auprès du service compétent du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

#### Article 5

L'article 5 énonce les véhicules exemptés de l'eurovignette.

Le 1<sup>o</sup> vise des véhicules affectés à des services que l'on peut qualifier d'intérêt général:

- la défense nationale,
- les services de la protection civile et d'intervention en cas de catastrophes,
- les services de la lutte contre les incendies et les autres services de secours. Par autres services de secours, il faut entendre essentiellement les services d'ambulances,
- les services responsables du maintien de l'ordre public, tels la gendarmerie et les services de police,
- les services d'entretien et d'exploitation des routes.

Pour être exemptés, ces véhicules doivent être identifiés comme tels, c-à-d porter les signes apparents et facilement reconnaissables de leur droit à l'exemption. En effet, cette exemption a, dans le cadre de l'Accord des cinq pays visé à l'article 1<sup>er</sup>, une portée transfrontalière et le droit à l'exemption doit être dépourvu de toute ambiguïté pour les services de contrôle étrangers.

La loi précise enfin que l'affectation aux services précités doit être exclusive.

L'exemption visée au 2<sup>o</sup> ne peut s'appliquer qu'à des trajets intérieurs au territoire belge.

Le Roi déterminera les modalités d'application de cette disposition, en vertu des pouvoirs qui Lui sont

machten die Hem door artikel 16 van dit ontwerp worden toegekend. Men kan niettemin reeds aanduiden dat deze bepaling voornamelijk de landbouwvoertuigen, de voertuigen van foorreizigers, de werfvoertuigen en de voertuigen voor grondwerken moet beogen. Overigens wordt benadrukt dat het 2<sup>o</sup> in geen geval het vervoer voor eigen rekening bedoelt.

#### Artikel 6

De hoofdschuldenaar van het eurovignet is de eigenaar van het motorvoertuig d.w.z. hetzij van de afzonderlijk rijdende vrachtwagen hetzij van het trekkend voertuig van een samenstel van voertuigen.

In geval van niet-betaling, zal de administratie niettemin vrij zijn om de betaling te eisen van de uitbater, de houder of de bestuurder van het motorvoertuig als hoofdelijke schuldenaars.

Artikel 6, tweede lid, moet tevens aan de drie als mede-schuldenaars hiervoor aangeduide personen toelaten zich op de hoofdschuldenaar te verhalen.

#### Artikel 7

Artikel 7 geeft de tarieven weer zoals ze zijn opgenomen in het Verdrag tussen de vijf landen.

De optie om de tarieven in een Belgische wet in ecu uit te drukken heeft een dubbel doel. Symbolisch, omdat het een bevestiging behelst van de Europese oorsprong van deze heffing. Praktisch, omdat door de samenlezing van artikel 11, § 1, van de Richtlijn 93/89/E.E.G. en artikel 16 van het huidig ontwerp, de verplichte aanpassing van de tarieven geen wetswijziging met zich meebrengt, doch op veel soepelere en vluggere manier kan verspreid worden.

#### Artikel 8

Artikel 8 van dit ontwerp spruit voort uit de mogelijkheid geboden door artikel 7, g), tweede lid, van de Richtlijn 93/89/E.E.G. aan een Lid-Staat om voor op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen uitsluitend jaartarieven toe te passen: voor de voertuigen die zijn (of moeten zijn) ingeschreven in België, zal het eurovignet verschuldigd zijn voor het jaarbedrag ervan, d.w.z. 750 of 1 250 ecu naargelang het geval.

Artikel 8 legt eveneens het belastbaar tijdperk vast dat in alle gevallen 12 maanden bedraagt. Dit tijdperk kan nochtans op verschillende data aanvangen: voor de voertuigen die voor 1 januari 1995 zijn ingeschreven, zal het eerste aanvang nemen op deze datum en de volgende telkens op 1 januari, terwijl voor de voertuigen die zullen ingeschreven worden vanaf 1 januari 1995, de eerste belastbare periode zal beginnen de 1ste dag van de maand van inschrijving en de volgende de 1ste dag van de verjaarmaand ervan.

conférés par l'article 17 du projet. On peut néanmoins préciser dès à présent que cette disposition doit essentiellement bénéficier aux véhicules agricoles, aux véhicules de forains et à des véhicules de chantier et de terrassement. On précise en outre que le 2<sup>o</sup> ne vise en tout état de cause par le transport pour compte propre.

#### Article 6

Le redevable principal de l'eurovignette est le propriétaire du véhicule à moteur c-à-d soit du camion circulant seul soit du véhicule tracteur d'un ensemble de véhicules.

En cas de non-paiement, il sera néanmoins loisible à l'administration d'exiger le paiement de l'exploitant, du détenteur ou du conducteur du véhicule à moteur en tant que débiteurs solidaires.

L'article 6, alinéa 2, doit également permettre aux trois personnes désignées ci-avant comme co-débiteurs de se retourner contre le débiteur principal.

#### Article 7

L'article 7 énonce les tarifs tels qu'ils sont repris dans l' Accord des cinq pays.

L'option de libeller ces tarifs en écus dans une loi belge a une double portée. Symbolique, parce qu'il s'agit d'une affirmation de l'origine européenne de cette perception. Pratique, parce que lue avec l'article 11, § 1, de la Directive 93/89/C.E.E. et l'article 16 du présent projet, l'adaptation obligatoire des tarifs ne doit pas entraîner de modification de la loi mais peut être diffusée de manière beaucoup plus souple et beaucoup plus rapide.

#### Article 8

L'article 8 du présent projet résulte de la faculté offerte par l'article 7, g), alinéa 2, de la Directive 93/89/C.E.E., à un Etat membre d'appliquer uniquement des taux annuels pour les véhicules immatriculés sur son territoire: pour les véhicules qui sont (ou doivent être) immatriculés en Belgique, l'eurovignette sera due pour son montant annuel c-à-d 750 ou 1 250 écus selon le cas.

L'article 8 fixe également la période imposable qui sera en tout état de cause de 12 mois. Cette période peut néanmoins débiter à des dates différentes: pour les véhicules qui seront immatriculés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1995, la première prendra cours à cette date et les suivantes à chaque 1<sup>er</sup> janvier tandis que pour les véhicules qui seront immatriculés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1995, la première période imposable prendra cours le 1<sup>er</sup> jour du mois de l'immatriculation et les suivantes le 1<sup>er</sup> jour du mois anniversaire de celle-ci.

## Artikel 9

Het eurovignet dient spontaan betaald te worden bij de bevoegde ontvanger of dienst bij het ontstaan van de belastingschuld zoals omschreven in artikel 4.

Te dien einde, moet de belastingschuldige bij voormelde ambtenaar of dienst een document neerleggen waarmee hij de elementen van identificatie en taxatie levert van zijn voertuig en waarmee hij, in zekere zin, het in derde lid bedoeld certificaat bestelt.

Dit certificaat zal van eenzelfde model zijn in de vijf landen die het Verdrag hebben ondertekend.

## Artikel 10

Het certificaat, dat geldt als bewijs van betaling, is het onmisbaar element voor een doeltreffend toezicht. Daarenboven, door wederkerigheid, dekt het eveneens het gebruik van de wegeninfrastructuur in de vier andere verdragsluitende landen.

Bovendien, om de structuur van de sancties te vereenvoudigen, wordt voorgesteld iedere overtreding tegen de verplichting het certificaat aan boord van het voertuig te hebben, gelijk te stellen met de niet-betaling van het eurovignet.

## Artikel 11

Artikel 11 voorziet in de gevallen waarin het certificaat met betrekking tot het eurovignet kosteloos kan vervangen worden:

1<sup>o</sup> wanneer het teruggegeven wordt en de identificatie ervan mogelijk is;

2<sup>o</sup> wanneer het certificaat werd vernietigd, en deze vernietiging het gevolg is van een ramp, d.w.z. een buitengewone gebeurtenis, onafhankelijk van de wil van de belastingschuldige, en het onweerlegbaar bewijs van de vernietiging wordt geleverd.

## Artikel 12

Artikel 12 voorziet in de mogelijkheid tot teruggave van een deel van het jaarlijks eurovignet.

Deze teruggave gebeurt met inachtneming van verschillende voorwaarden:

1<sup>o</sup> zij moet worden aangevraagd door de belastingschuldige;

2<sup>o</sup> zij kan slechts worden aangevraagd in de veronderstelling dat de inschrijving definitief wordt geschrapt in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer (*cf.* onweerlegbaar vermoeden ingesteld bij artikel 4);

3<sup>o</sup> het certificaat moet aan de administratie worden teruggegeven;

## Article 9

L'eurovignette est payable d'initiative auprès du receveur ou du service compétent dès l'accomplissement du fait générateur énoncé à l'article 4.

A cette fin, le redevable doit déposer auprès dudit fonctionnaire ou service un document par lequel il fournit les éléments d'identification et de taxation de son véhicule et par lequel, il passe en quelque sorte commande de l'attestation visée à l'alinéa 3.

Ladite attestation sera d'un modèle commun aux cinq pays ayant signé l'Accord.

## Article 10

L'attestation, qui vaut preuve de paiement, est l'élément indispensable d'un contrôle efficace. En outre, par réciprocité, elle couvre également l'utilisation des infrastructures routières dans les quatre autres pays parties à l'Accord.

De plus, afin de simplifier la structure des sanctions, il est suggéré d'assimiler toute infraction à l'obligation de posséder l'attestation en permanence à bord du véhicule à un non-paiement de l'eurovignette.

## Article 11

L'article 11 prévoit les cas dans lesquels une attestation afférente à l'eurovignette peut être remplacée sans frais:

1<sup>o</sup> lorsqu'elle est restituée et que son identification est possible;

2<sup>o</sup> lorsque l'attestation a été détruite, que cette destruction résulte d'un sinistre, c-à-d d'un événement extraordinaire, indépendant de la volonté du redevable, et que la preuve irréfutable de sa destruction est apportée.

## Article 12

L'article 12 prévoit la possibilité de restituer une partie de l'eurovignette annuelle.

Cette restitution se fait dans le respect de plusieurs conditions:

1<sup>o</sup> elle doit être demandée par le redevable;

2<sup>o</sup> elle ne peut être demandée que dans l'hypothèse où l'immatriculation est radiée définitivement au répertoire matricule de l'Office de la Circulation routière (*cf.* présomption irréfutable instaurée à l'article 4);

3<sup>o</sup> l'attestation doit être remise à l'administration;

4<sup>o</sup> overeenkomstig het Verdrag tussen de vijf, mag de teruggave slechts uitgevoerd worden voor de volledige nog niet aangevangen maanden van de belastbare periode;

5<sup>o</sup> overeenkomstig voormeld Verdrag zal iedere teruggave verminderd worden met een inhouding van 25 ecu voor de administratieve kosten.

#### Artikel 13

Artikel 13 legt de sanctie vast voor de niet-betaling van het eurovignet, te weten de inkohiering:

a) van het ontdoken bedrag van het eurovignet en

b) van een administratieve boete van viermaal het ontdoken bedrag.

De belastingplichtigen die niet gehouden zijn tot de betaling van het jaarlijks eurovignet zullen de facto gehouden zijn tot de betaling van het bedrag van het dagelijks eurovignet, verhoogd met een administratieve boete die niet minder dan 250 ecu mag bedragen.

Volledigheidshalve, wordt gepreciseerd dat het bij artikel 6, tweede lid, van het ontwerp bedoeld principe van hoofdelijk aansprakelijkheid van toepassing is op alle bedragen, van welke aard ook, die krachtens artikel 13 ten laste worden gelegd van één van de belastingplichtigen.

#### Artikel 14

Artikel 14 legt de procedure vast die van toepassing is op de op de openbare weg vastgestelde inbreuken.

Deze wetsbepaling legt het principe vast van de onmiddellijke betaling van de in het vorig artikel bedoelde sommen.

#### Artikel 15

De minister die bevoegd is voor Financiën is belast met de omrekening in Belgische franken van de in dit wetsontwerp in ecu uitgedrukte bedragen (zie artikels 7, 12 en 13) in functie van de waarde van de ecu overeenkomstig artikel 11, § 1, richtlijn 93/89/E.E.G. bepaald.

De passende ruchtbaarheid zal gegeven worden aan de uit deze omrekening resulterende bedragen die op 1 januari van ieder jaar van toepassing moeten zijn.

#### Artikel 16

Artikel 2 van dit ontwerp bepaalt uitdrukkelijk dat het eurovignet een met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting is. De Koning heeft dus de mo-

4<sup>o</sup> conformément à l'Accord des cinq, la restitution ne peut se faire que pour les mois complets non commencés de la période imposable;

5<sup>o</sup> conformément à l'Accord précité, toute restitution sera amputée d'une retenue de 25 écus pour frais administratifs.

#### Article 13

L'article 13 fixe la sanction pour le non-paiement de l'eurovignette, à savoir l'enrôlement:

a) du montant éludé de l'eurovignette et

b) d'une amende administrative égale au quadruple du montant éludé.

Les contribuables qui ne sont pas tenus au paiement de l'eurovignette annuelle seront, dans les faits, tenus au paiement du montant de l'eurovignette journalière, majoré d'une amende administrative ne pouvant être inférieure à 250 écus.

Pour être complet, il est précisé que le principe de solidarité énoncé à l'article 6, alinéa 2, du projet est applicable à tous les montants, de quelque nature qu'ils soient, réclamés en vertu de l'article 13 à l'un des redevables.

#### Article 14

L'article 14 détermine la procédure applicable aux infractions constatées sur la voie publique.

Le principe posé par cette disposition légale est celui du paiement immédiat des sommes énoncées à l'article précédent.

#### Article 15

Le ministre qui a les Finances dans ses attributions est chargé de convertir en francs belges les montants mentionnés en écus dans le présent projet de loi (voir articles 7, 12 et 13) en fonction de la valeur de l'écu déterminée conformément à l'article 11, § 1, de la Directive 93/89/C.E.E.

La publicité adéquate sera donnée aux montants résultant de cette conversion qui doivent être applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier de chaque année.

#### Article 16

L'article 2 du présent projet dispose expressément que l'eurovignette est une taxe assimilée aux impôts sur les revenus. La possibilité est donc offerte au Roi

gelijkheid de inlassing en de samenvoeging in het Wetboek van voormelde belastingen te bewerkstelligen: dat is de bedoeling van het huidig artikel 16.

#### Artikel 17

Artikel 17 legt op 1 januari 1995 de inwerking-treding vast van dit wetsontwerp met uitzondering van artikel 1 dat 10 dagen na de bekendmaking van de wet in het *Belgisch Staatsblad* in werking zal treden.

*De Eerste minister,*

J.-L. DEHAENE.

*De minister van Buitenlandse Zaken,*

F. VANDENBROUCKE.

*De minister van Verkeerswezen,*

E. DI RUPO.

*De minister van Financiën,*

Ph. MAYSTADT.

d'en assurer l'insertion et l'intégration dans le Code desdites taxes: c'est l'objectif recherché par le présent article 16.

#### Article 17

L'article 17 fixe au 1<sup>er</sup> janvier 1995 l'entrée en vigueur du présent projet de loi à l'exception de l'article 1<sup>er</sup> qui entrera en vigueur 10 jours après la publication du texte au *Moniteur belge*.

*Le Premier ministre,*

J.-L. DEHAENE.

*Le ministre des Affaires étrangères,*

F. VANDENBROUCKE.

*Le ministre des Communications,*

E. DI RUPO.

*Le ministre des Finances,*

Ph. MAYSTADT.

**ONTWERP VAN WET**


---

ALBERT II,

Koning der Belgen,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,*  
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Eerste minister, Onze minister van Buitenlandse Zaken, Onze minister van Verkeerswezen en Onze minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze Eerste minister, Onze minister van Buitenlandse Zaken, Onze minister van Verkeerswezen en Onze minister van Financiën zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt:

**HOOFDSTUK I**

**Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens**

**Artikel 1**

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, zal volkomen uitwerking hebben.

**HOOFDSTUK II****Eurovignet****Art. 2**

Er wordt een recht voor gebruik van het wegennet gegeven, een met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting, hierna te noemen «eurovignet».

Artikelen 2 en 37 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen zijn van toepassing op het eurovignet.

**PROJET DE LOI**


---

ALBERT II,

Roi des Belges,

*A tous, présents et à venir,*  
SALUT.

Sur la proposition de Notre Premier ministre, de Notre ministre des Affaires étrangères, de Notre ministre des Communications et de Notre ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre Premier ministre, Notre ministre des Affaires étrangères, Notre ministre des Communications et Notre ministre des Finances sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit:

**CHAPITRE I<sup>er</sup>**

**Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds**

**Article 1<sup>er</sup>**

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, sortira son plein et entier effet.

**CHAPITRE II****Eurovignette****Art. 2**

Il est établi un droit d'usage routier, taxe assimilée aux impôts sur les revenus, dénommé ci-après «eurovignette».

Les articles 2 et 37 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus s'appliquent à l'eurovignette.

## Art. 3

Aan het eurovignet zijn onderworpen, de motorvoertuigen en de samengestelde voertuigen uitsluitend bestemd voor het vervoer van goederen over de weg, waarvan de maximaal toegelaten massa ten minste 12 ton bedraagt.

De motorvoertuigen en de samengestelde voertuigen worden hierna met het woord «voertuigen» aangeduid.

## Art. 4

Het eurovignet is verschuldigd vanaf het ogenblik dat de in artikel 3 bedoelde voertuigen op de openbare wegen rijden die door de Koning worden aangegeven.

Voor de voertuigen die in België zijn of moeten zijn ingeschreven, is het eurovignet echter verschuldigd vanaf het ogenblik waarop deze voertuigen op de openbare weg rijden.

De in het tweede lid bedoelde voertuigen worden geacht op de openbare weg te rijden zolang zij zijn of moeten zijn ingeschreven in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer.

## Art. 5

Van het eurovignet zijn vrijgesteld:

1<sup>o</sup> de voertuigen uitsluitend bestemd voor de landsverdediging, voor de diensten van de burgerbescherming en de rampeninterventie, voor de brandweerdiensten en andere hulpdiensten, voor de diensten die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van de openbare orde en voor de diensten voor onderhoud en beheer van de wegen en die als zodanig geïdentificeerd zijn;

2<sup>o</sup> de voertuigen die in België ingeschreven zijn en slechts af en toe op de openbare weg in België rijden en die worden gebruikt door natuurlijke of rechtspersonen die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben, mits het vervoer dat met deze voertuigen plaatsvindt tot het Belgische grondgebied beperkt is.

## Art. 6

Het eurovignet is verschuldigd door de eigenaar van het voertuig.

In geval van niet-betaling door de eigenaar, zijn de ondernemer, de houder of de bestuurder van het voertuig hoofdelijk gehouden tot betaling van het eurovignet, onder voorbehoud van hun beroep tegen de eigenaar.

## Art. 3

Sont assujettis à l'eurovignette les véhicules à moteur 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.

Les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules sont désignés ci-après par le mot «véhicules».

## Art. 4

L'eurovignette est due dès l'instant où les véhicules visés à l'article 3 circulent sur le réseau routier désigné par le Roi.

Toutefois, en ce qui concerne les véhicules qui sont ou doivent être immatriculés en Belgique, l'eurovignette est due dès l'instant où ces véhicules circulent sur la voie publique.

Les véhicules visés à l'alinéa 2 sont présumés circuler sur la voie publique aussi longtemps qu'ils sont ou doivent être inscrits au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière.

## Art. 5

Sont exemptés de l'eurovignette:

1<sup>o</sup> les véhicules affectés exclusivement à la défense nationale, aux services de la protection civile et d'intervention en cas de catastrophes, aux services de la lutte contre les incendies et aux autres services de secours, aux services responsables du maintien de l'ordre public et aux services d'entretien et d'exploitation des routes et identifiés comme tels;

2<sup>o</sup> les véhicules immatriculés en Belgique qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique en Belgique et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules se limitent au territoire belge.

## Art. 6

L'eurovignette est due par le propriétaire du véhicule.

A défaut de paiement par le propriétaire, l'exploitant, le détenteur ou le conducteur du véhicule sont solidairement tenus au paiement de l'eurovignette, sous réserve de leur recours contre le propriétaire.

## Art. 7

Het eurovignet, met inbegrip van de administratiekosten, bedraagt voor 1 jaar voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen 750 ecu;
2. met vier of meer assen 1 250 ecu.

Het eurovignet, met inbegrip van de administratiekosten, bedraagt voor 1 maand voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen 75 ecu;
2. met vier of meer assen 125 ecu.

Het eurovignet, met inbegrip van de administratiekosten, bedraagt voor 1 week voor voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen 20 ecu;
2. met vier of meer assen 33 ecu.

Het eurovignet, met inbegrip van de administratiekosten, voor een dag is voor beide voertuigklassen gelijk en bedraagt 6 ecu.

Voor de in Griekenland geregistreerde voertuigen worden de in het eerste tot het vierde lid vermelde bedragen van het eurovignet met de helft verminderd gedurende een overgangperiode tot en met 31 december 1997.

Voor de in Ierland of Portugal geregistreerde voertuigen worden de in het eerste tot het vierde lid vermelde bedragen van het eurovignet met de helft verminderd gedurende een overgangperiode tot en met 31 december 1996.

## Art. 8

Voor de in artikel 4, tweede lid, bedoelde voertuigen is het eurovignet verschuldigd ten belope van het volledige jaarbedrag per opeenvolgende tijdvakken van twaalf achtereenvolgende maanden, waarvan het eerste ingaat hetzij op 1 januari 1995 indien het voertuig vóór die datum ingeschreven is of moet zijn, hetzij de eerste dag van de maand waarin het voertuig is of moet zijn ingeschreven in de andere gevallen.

## Art. 9

Het eurovignet moet uit eigen beweging bij de bevoegde ontvanger of dienst worden betaald zodra het feit heeft plaatsgehad dat de verplichting daartoe doet ontstaan en voor de belastingtijdvakken bepaald in artikel 8.

De belastingplichtige moet bij de bevoegde ontvanger of dienst een document indienen dat alle elementen bevat die nodig zijn om het bedrag van het eurovignet te bepalen.

## Art. 7

L'eurovignette annuelle, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux à 750 écus;
2. à quatre essieux ou plus à 1 250 écus.

L'eurovignette mensuelle, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux à 75 écus;
2. à quatre essieux ou plus à 125 écus.

L'eurovignette hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux à 20 écus;
2. à quatre essieux ou plus à 33 écus.

L'eurovignette journalière, y compris les frais administratifs, pour les deux catégories de véhicules, est fixée uniformément à 6 écus.

Pour les véhicules immatriculés en Grèce, les montants de l'eurovignette mentionnés aux alinéas 1<sup>er</sup> à 4 sont réduits de moitié, pendant une période transitoire allant jusqu'au 31 décembre 1997.

Pour les véhicules immatriculés en Irlande ou au Portugal, les montants de l'eurovignette mentionnés aux alinéas 1 à 4 sont réduits de moitié, pendant une période transitoire allant jusqu'au 31 décembre 1996.

## Art. 8

Pour les véhicules visés à l'article 4, alinéa 2, l'eurovignette est due pour son montant relatif à l'année entière par périodes successives de douze mois consécutifs, la première prenant cours soit le 1<sup>er</sup> janvier 1995 si le véhicule est ou doit être immatriculé avant cette date, soit le premier jour du mois au cours duquel le véhicule est ou doit être immatriculé dans les autres cas.

## Art. 9

L'eurovignette est payable d'initiative auprès du receveur ou du service compétent dès l'accomplissement du fait générateur de l'eurovignette et pour les périodes imposables définies à l'article 8.

Le redevable est tenu de remettre, au receveur compétent, un document qui doit contenir tous les éléments nécessaires à la détermination du montant de l'eurovignette.

Bij de betaling van het eurovignet wordt aan de belastingplichtige een certificaat uitgereikt waarvan het model wordt vastgelegd door de minister die bevoegd is voor Financiën.

## Art. 10

Het certificaat moet zich permanent aan boord van het voertuig bevinden en moet door de bestuurder worden overgelegd op elk verzoek van de bevoegde beambten.

Elke overtreding van de bepalingen van dit artikel wordt gelijkgesteld met niet-betaling van het eurovignet.

## Art. 11

De certificaten betreffende het eurovignet voor 1 jaar worden slechts vervangen in geval van teruggave en wanneer hun identificatie mogelijk is, met uitzondering echter voor de gevallen waarin het certificaat werd vernield ten gevolge van een ramp en het bewijs van de vernietiging wordt geleverd.

## Art. 12

Op verzoek van de belastingplichtige wordt het eurovignet voor 1 jaar terugbetaald, tegen teruggave van het certificaat, ten belope van de nog niet aangevangen volledige maanden van het tijdvak waarvoor het eurovignet werd betaald, na aftrek van een bedrag van 25 ecu voor administratiekosten.

## Art. 13

In geval van niet-betaling moet de belastingplichtige het ontdoken bedrag van het eurovignet betalen, verhoogd met een administratieve boete gelijk aan viermaal het voornoemde bedrag; deze boete mag evenwel niet minder bedragen dan 250 ecu.

## Art. 14

§ 1. Indien de niet-betaling wordt vastgesteld op de openbare weg, moet de bestuurder van het voertuig de in artikel 13 bedoelde sommen in handen van de verbaliserende agent betalen op het ogenblik van de vaststelling van de overtreding.

§ 2. In geval van niet-betaling volgens de nadere regelen waarin door artikel 13 en para-graaf 1 wordt voorzien, wordt het voertuig aangehaald tot de verschuldigde sommen betaald zijn. Zijn deze niet betaald binnen zesennegentig uur na de vaststelling van de overtreding, dan wordt het voertuig in beslag genomen.

Lors de l'acquiescement de l'eurovignette, il est remis au contribuable une attestation dont le modèle est fixé par le ministre qui a les Finances dans ses attributions.

## Art. 10

L'attestation doit être en permanence à bord du véhicule et elle doit être présentée par le conducteur à toute réquisition des agents qualifiés.

Toute infraction aux dispositions du présent article est assimilée à un non-paiement de l'eurovignette.

## Art. 11

Sauf si elles ont été détruites à la suite d'un sinistre et que la preuve de la destruction soit apportée, les attestations afférentes à l'eurovignette annuelle ne sont remplacées que lorsqu'elles sont restituées et que leur identification est possible.

## Art. 12

Sur la demande du redevable, l'eurovignette annuelle est restituée, contre remise de l'attestation, à concurrence des mois complets non commencés de la période pour laquelle l'eurovignette a été payée, sous déduction d'un montant de 25 écus au titre de frais administratifs.

## Art. 13

A défaut de paiement, le redevable est tenu d'acquiescer le montant échu de l'eurovignette, majoré d'une amende administrative égale au quadruple dudit montant, ladite amende ne pouvant être inférieure à 250 écus.

## Art. 14

§ 1<sup>er</sup>. Si l'absence de paiement est constatée sur la voie publique, le conducteur du véhicule acquiesce les sommes visées à l'article 13 entre les mains de l'agent verbalisant, au moment de la constatation de l'infraction.

§ 2. A défaut de paiement selon les modalités prévues à l'article 13 et au paragraphe 1<sup>er</sup>, le véhicule est retenu jusqu'au paiement des sommes dues. Si celles-ci ne sont pas acquiescées dans les nonante-six heures de la constatation de l'infraction, le véhicule est saisi.

Een bericht van inbeslagneming wordt binnen twee werkdagen aan de eigenaar van het voertuig gezonden.

Het risico en de eventuele kosten voortvloeiend uit de aanhaling en het beslag zijn ten laste van de eigenaar, de ondernemer, de houder of de bestuurder van het voertuig overeenkomstig artikel 6.

Het beslag wordt na betaling van de verschuldigde sommen en kosten opgeheven.

§ 3. Bij niet-betaling van deze sommen en kosten, verwijst de rechtbank tot betaling ervan en gelast zij de verkoop van het in beslag genomen voertuig. De gerechtskosten, het eurovignet, de boete en de andere kosten worden aangerekend op de opbrengst van de verkoop van het voertuig en het eventueel overschot wordt aan de eigenaar van het voertuig terugbetaald.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel zijn de wets- en verordeningsbepalingen inzake douane en accijnzen betreffende de aanhaling, de inbeslagneming en de verkoop, het opstellen en het viseren van de processen-verbaal, het afgeven van het afschrift ervan, de bewijskracht van die akten en de wijze van vervolging van toepassing.

#### Art. 15

De minister die bevoegd is voor Financiën maakt de omrekening in Belgische frank van de in deze wet in ecu uitgedrukte bedragen, die van toepassing zijn vanaf 1 januari van het volgende jaar, op basis van de waarde van de ecu op de eerste werkdag van de maand oktober van het lopende jaar.

#### Art. 16

De Koning kan de bepalingen van deze wet in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen inlassen.

Daartoe kan Hij:

1° de volgorde, de nummering en, in het algemeen, de in te lassen teksten naar de vorm wijzigen;

2° de verwijzingen die voorkomen in de in te lassen bepalingen met de nieuwe nummering overeenbrengen.

### HOOFDSTUK III

#### Inwerkingtreding

#### Art. 17

De artikelen 2 tot 15 van deze wet treden in werking op 1 januari 1995.

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du véhicule dans les deux jours ouvrables.

Les risques et frais éventuels résultant de la rétention et de la saisie sont à charge du propriétaire, de l'exploitant, du détenteur ou du conducteur du véhicule conformément à l'article 6.

La saisie est levée après paiement des sommes et des frais dus.

§ 3. A défaut de paiement de ces sommes et frais, le tribunal condamne à leur paiement et ordonne la vente du véhicule saisi. Les frais de justice, l'eurovignette, l'amende et les autres frais sont déduits du produit de la vente du véhicule et l'excédent éventuel est remboursé au propriétaire du véhicule.

§ 4. Pour l'application du présent article, les dispositions des lois et règlements sur les douanes et accises relatives à la rétention, la saisie et la vente, la rédaction et le visa des procès-verbaux, la remise de la copie de ceux-ci, la foi due à ces actes et le mode de poursuites sont d'application.

#### Art. 15

Le ministre qui a les Finances dans ses attributions convertit en francs belges les montants, mentionnés en écus dans la présente loi, applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivante, en fonction de la valeur de l'écu au 1<sup>er</sup> jour ouvrable du mois d'octobre de l'année en cours.

#### Art. 16

Le Roi peut insérer les dispositions de la présente loi dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

A cette fin, Il peut:

1° modifier l'ordre, le numérotage et, en général, la présentation des dispositions à insérer;

2° modifier les références qui seraient contenues dans les dispositions à insérer en vue de les mettre en concordance avec le numérotage nouveau.

### CHAPITRE III

#### Entrée en vigueur

#### Art. 17

Les articles 2 à 15 de la présente loi entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1995.

Gegeven te Brussel, 30 november 1994.

ALBERT

Van Koningswege:

*De Eerste minister,*

J.-L. DEHAENE.

*De minister van Buitenlandse Zaken,*

F. VANDENBROUCKE.

*De minister van Verkeerswezen*

E. DI RUPO.

*De minister van Financiën,*

PH. MAYSTADT.

Donné à Bruxelles, le 30 novembre 1994.

ALBERT

Par le Roi:

*Le Premier ministre,*

J.-L. DEHAENE.

*Le ministre des Affaires étrangères,*

F. VANDENBROUCKE.

*Le ministre des Communications,*

E. DI RUPO.

*Le ministre des Finances,*

PH. MAYSTADT.

**VOORONTWERP VAN WET VOORGELEGD  
AAN DE RAAD VAN STATE**

---

**Ontwerp van wet houdende toestemming van het verdrag inzake de heffing van een recht van gebruik van de weg en invoering van een eurovignet overeenkomstig de richtlijn 93/89/E.E.G. van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993**

**HOOFDSTUK I**

**Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens**

**Artikel 1**

Het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994, tussen de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden zal volkomen uitwerking hebben.

**HOOFDSTUK II**

**Eurovignet**

**Art. 2**

Er wordt een gebruiksrecht van het wegennet geheven, een met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting, hierna « eurovignet » genoemd.

De artikelen 2 en 37 van het Werboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen zijn van toepassing op het eurovignet.

**Art. 3**

Zijn aan het eurovignet onderworpen, de motorvoertuigen en de samenstellen van voertuigen uitsluitend bestemd voor het vervoer van goederen over de weg, waarvan de maximum toegelaten massa ten minste 12 ton bedraagt.

De motorvoertuigen en de samenstellen van voertuigen worden hierna met « voertuigen » aangeduid.

**Art. 4**

Het eurovignet is verschuldigd vanaf het ogenblik dat de in artikel 2 bedoelde voertuigen op de openbare wegen rijden die door de minister die bevoegd is voor het verkeerswezen worden aangeduid.

Voor de voertuigen die in België zijn of moeten zijn ingeschreven, is het eurovignet echter verschuldigd vanaf het ogenblik waarop deze voertuigen op de openbare weg rijden.

**AVANT-PROJET DE LOI SOUMIS  
AU CONSEIL D'ETAT**

---

**Projet de loi portant assentiment de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage routier et instaurant une eurovignette, conformément à la directive 93/89/C.E.E. du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993**

**CHAPITRE I<sup>er</sup>**

**Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds**

**Article 1<sup>er</sup>**

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, sortira son plein et entier effet.

**CHAPITRE II**

**Eurovignette**

**Art. 2**

Il est établi un droit d'usage routier, taxe assimilée aux impôts sur les revenus, dénommé ci-après « eurovignette ».

Les articles 2 et 37 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus s'appliquent à l'eurovignette.

**Art. 3**

Sont assujettis à l'eurovignette les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport sur route de marchandises, dont la masse maximale autorisée s'élève à au moins 12 tonnes.

Les véhicules à moteur et les ensembles de véhicules sont désignés ci-après par le mot « véhicules ».

**Art. 4**

L'eurovignette est due dès l'instant où les véhicules visés à l'article 3 circulent sur le réseau routier désigné par le ministre qui a les communications dans ses attributions.

Toutefois, en ce qui concerne les véhicules qui sont ou doivent être immatriculés en Belgique, l'eurovignette est due dès l'instant où ces véhicules circulent sur la voie publique.

De in het vorig lid bedoelde voertuigen worden geacht op de openbare weg te rijden zolang zij zijn of moeten zijn ingeschreven in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer.

## Art. 5

Zijn van het eurovignet vrijgesteld:

1° de voertuigen uitsluitend bestemd voor de nationale verdediging, voor de diensten van de burgerbescherming en de rampeninterventie, voor de brandweerdiensten en andere hulpdiensten, voor de diensten die verantwoordelijk zijn voor de openbare orde-handhaving en voor de diensten van het onderhoud en de uitbating van de wegen en als zodanig geïdentificeerd;

2° de voertuigen die in België ingeschreven zijn en slechts af en toe aan het verkeer op de openbare weg in België deelnemen en die gebruikt worden door natuurlijke of rechtspersonen die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben, mits het vervoer door deze voertuigen niet tot concurrentievervalsing leidt.

## Art. 6

Het eurovignet is verschuldigd door de eigenaar van het motorvoertuig.

Evenwel zijn, ingeval van niet-betaling en zonder afbreuk te doen aan hun verhaal tegen de eigenaar, de uitbater, de houder of de bestuurder van het motorvoertuig gehouden tot de betaling van het eurovignet en van de bijhorigheden.

## Art. 7

Het jaarlijks eurovignet, met inbegrip van de administratiekosten, bedraagt voor de voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen 750 ecu;
2. met vier assen of meer 1 250 ecu.

Het maandelijks eurovignet, met inbegrip van de administratiekosten, bedraagt voor de voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen 75 ecu;
2. met vier assen of meer 125 ecu.

Het wekelijks eurovignet, met inbegrip van de administratiekosten, bedraagt voor de voertuigen:

1. met ten hoogste drie assen 20 ecu;
2. met vier assen of meer 33 ecu.

Het dagelijks eurovignet, met inbegrip van de administratiekosten, is, voor beide voertuigklassen, eenvormig vastgesteld op 6 ecu.

Voor de in Griekenland geregistreerde voertuigen zijn de in het eerste tot het vierde lid vermelde bedragen van het eurovignet met de helft verminderd gedurende een overgangperiode tot en met 31 december 1997.

Voor de in Ierland of Portugal geregistreerde voertuigen zijnde in lid 1 tot 4 vermelde bedragen van het eurovignet met de helft verminderd gedurende een overgangperiode tot en met 31 december 1996.

## Art. 8

Voor de in artikel 4, lid 2, bedoelde voertuigen is het eurovignet verschuldigd ten belope van het volledig jaarbedrag per opeenvol-

Les véhicules visés à l'alinéa précédent sont présumés circuler sur la voie publique aussi longtemps qu'ils sont ou doivent être inscrits au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière.

## Art. 5

Sont exemptés de l'eurovignette:

1° les véhicules affectés exclusivement à la défense nationale, aux services de la protection civile et d'intervention en cas de catastrophes, aux services de la lutte contre les incendies et aux autres services de secours, aux services responsables du maintien de l'ordre public et aux services d'entretiens et d'exploitation des routes et identifiés comme tels;

2° les véhicules immatriculés en Belgique qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique en Belgique et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsion de concurrence.

## Art. 6

L'eurovignette est due par le propriétaire du véhicule à moteur.

Toutefois, en cas de non-paiement et sans préjudice de leur recours contre le propriétaire, l'exploitant, le détenteur ou le conducteur du véhicule à moteur sont solidairement tenus au paiement de l'eurovignette et des accessoires.

## Art. 7

L'eurovignette annuelle, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux à 750 écus;
2. à quatre essieux ou plus à 1 250 écus.

L'eurovignette mensuelle, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux à 75 écus;
2. à quatre essieux ou plus à 125 écus.

L'eurovignette hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'élève pour les véhicules:

1. jusqu'à trois essieux à 20 écus;
2. à quatre essieux ou plus à 33 écus.

L'eurovignette journalière, y compris les frais administratifs, pour les deux catégories de véhicules, est fixée uniformément à 6 écus.

Pour les véhicules immatriculés en Grèce, les montants de l'eurovignette mentionnés aux alinéas 1 à 4 sont réduits de moitié, pendant une période transitoire allant jusqu'au 31 décembre 1997.

Pour les véhicules immatriculés en Irlande ou au Portugal, les montants de l'eurovignette mentionnés aux alinéas 1 à 4 sont réduits de moitié, pendant une période transitoire allant jusqu'au 31 décembre 1996.

## Art. 8

Pour les véhicules visés à l'article 4, alinéa 2, l'eurovignette est due pour son montant relatif à l'année entière par périodes succes-

gende tijdperken van twaalf achtereenvolgende maanden, waarvan het eerste ingaat hetzij op 1 januari 1995 indien het motorvoertuig reeds ingeschreven is of moet zijn op deze datum hetzij de eerste dag van de maand waarin het voertuig is of moet zijn ingeschreven in de andere gevallen.

## Art. 9

Het eurovignet moet betaald worden bij de bevoegde ontvanger of dienst vóór 1 januari indien het voertuig op die datum is ingeschreven en in tegenovergestelde geval vóór elk verkeer op de openbare weg in België.

De belastingschuldige moet bij de bevoegde ontvanger of dienst een document indienen dat alle elementen bevat die nodig zijn voor het bepalen van het bedrag van het eurovignet.

Bij de betaling van het eurovignet wordt aan de belastingplichtige een certificaat uitgereikt waarvan het model door de minister die bevoegd is voor financiën wordt vastgelegd.

## Art. 10

Het certificaat moet zich permanent aan boord van het voertuig bevinden en moet door de bestuurder worden voorgelegd op elk verzoek van de gekwalificeerde beambten.

Elke inbreuk tegen de bepalingen van dit artikel wordt gelijkgesteld met een niet-betaling van het eurovignet.

## Art. 11

De certificaten betreffende het jaarlijks eurovignet worden slechts vervangen in geval van teruggave en wanneer hun identificatie mogelijk is, met uitzondering echter voor de gevallen waarin het certificaat vernield werd ten gevolge van een ramp en het onbetwistbaar bewijs van zijn vernietiging geleverd wordt.

## Art. 12

Op verzoek van de belastingschuldige wordt het jaarlijks eurovignet terugbetaald, tegen teruggave van het certificaat, ten belope van de nog niet aangevangen volledige maanden van het tijdperk waarvoor het eurovignet werd betaald, onder aftrek van een bedrag van 25 ecu voor administratiekosten.

## Art. 13

Ingeval van niet-betaling moet de belastingschuldige het ontdoken bedrag van het eurovignet betalen, verhoogd met een administratieve boete gelijk aan viermaal het voornoemd bedrag; die boete mag evenwel niet minder bedragen dan 250 ecu.

## Art. 14

§ 1. Indien de niet-betaling wordt vastgesteld op de openbare weg, betaalt de bestuurder van het voertuig de in artikel 13 bedoelde sommen in de handen van de verbaliserende agent betalen op het ogenblik van de vaststelling van de overtreding.

§ 2. Ingeval van niet-betaling volgens de modaliteiten voorzien in artikel 13 en in paragraaf 1 van het huidig artikel, wordt het voertuig aangehouden, tot de verschuldigde sommen betaald zijn, gedurende ten hoogste zesennegentig uren te rekenen vanaf de vaststelling van de overtreding. Bij niet-betaling binnen deze termijn wordt het voertuig in beslag genomen.

sives de douze mois consécutifs, la première prenant cours soit le 1<sup>er</sup> janvier 1995 si le véhicule à moteur est ou doit être immatriculé avant cette date, soit le premier jour du mois au cours duquel le véhicule est ou doit être immatriculé dans les autres cas.

## Art. 9

L'eurovignette est payable d'initiative auprès du receveur ou du service compétent dès l'accomplissement du fait générateur de l'eurovignette et pour les périodes imposables définies à l'article 8.

Le redevable est tenu de remettre, au receveur compétent, un document qui doit contenir tous les éléments nécessaires à la détermination du montant de l'eurovignette.

Lors de l'acquiescement de l'eurovignette, il est remis au contribuable une attestation dont le modèle est fixé par le ministre qui a les finances dans ses attributions.

## Art. 10

L'attestation doit être en permanence à bord du véhicule et elle doit être présentée par le conducteur à toute réquisition des agents qualifiés.

Toute infraction aux dispositions du présent article est assimilée à un non-paiement de l'eurovignette.

## Art. 11

Sauf si elles ont été détruites à la suite d'un sinistre et que la preuve irréfutable de la destruction est apportée, les attestations afférentes à l'eurovignette annuelle ne sont remplacées que lorsqu'elles sont restituées et que leur identification est possible.

## Art. 12

Sur la demande du redevable, l'eurovignette annuelle est restituée, contre remise de l'attestation, à concurrence des mois complets non commencés de la période pour laquelle l'eurovignette a été payée, sous déduction d'un montant de 25 écus au titre de frais administratifs.

## Art. 13

En cas d'absence de paiement, le redevable est tenu d'acquiescer le montant éludé de l'eurovignette, majoré d'une amende administrative égale au quadruple dudit montant, ladite amende ne pouvant être inférieure à 250 écus.

## Art. 14

§ 1<sup>er</sup>. Si l'absence de paiement est constatée sur la voie publique, le conducteur du véhicule acquiesce les sommes visées à l'article 13 entre les mains de l'agent verbalisant, au moment de la constatation de l'infraction.

§ 2. En cas de non-paiement selon les modalités prévues à l'article 13 et au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article, le véhicule est retenu jusqu'à paiement des sommes dues pendant nonante-six heures au plus à compter de la constatation de l'infraction. En cas de non-paiement dans ce délai, véhicule est saisi.

Een bericht van inbeslagneming wordt binnen de twee werkdagen aan de eigenaar van het voertuig gezonden.

Het risico en de eventuele kosten voortvloeiend uit de aanhaling en het beslag zijn ten laste van de eigenaar, de uitbater, de houder of de bestuurder van het motorvoertuig overeenkomstig artikel 6.

Het beslag wordt na betaling van de verschuldigde sommen en kosten opgeheven.

§ 3. Bij niet-betaling van deze sommen en kosten, spreekt de rechtbank de boete uit binnen de grenzen bepaald in paragraaf 1 en beveelt de administratie der douane en accijnzen het voertuig te verkopen. De gerechtskosten, het eurovignet, de boete en de andere kosten worden aangerekend op de opbrengst van de verkoop van het voertuig en het eventueel overschot wordt aan de eigenaar van het voertuig terugbetaald.

§ 4. Voor de toepassing van dit artikel zijn de wets- en verordeningbepalingen inzake douane en accijnzen betreffende de aanhaling, de inbeslagneming en de verkoop, het opstellen en het viseren van de processen-verbaal, het afgeven van het afschrift daarvan, de bewijskracht van die akten en de wijze van vervolgen van toepassing.

#### Art. 15

In geval van herhaling en wanneer artikel 2, lid 3, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt toegepast, kan de strafvordering door de bevoegde fiscale administratie worden uitgeoefend.

#### Art. 16

De minister die bevoegd is voor financiën maakt de omrekening in Belgische frank van de in deze wet in ecus uitgedrukte bedragen, die van toepassing zijn vanaf 1 januari van het volgende jaar, in functie van de waarde van de ecu op de eerste werkdag van de maand oktober van het lopend jaar.

#### Art. 17

De Koning bepaalt de toepassings-, uitvoerings- en controlemodaliteiten van deze wet.

#### Art. 18

De Koning kan de bepalingen van deze wet in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen inlassen.

Daartoe kan Hij:

1<sup>o</sup> de volgorde, de nummering en, in het algemeen, de in te lassen teksten naar de vorm wijzigen;

2<sup>o</sup> de verwijzingen die voorkomen in de in te lassen bepalingen met de nieuwe nummering overeenbrengen;

### HOOFDSTUK III

#### Inwerkingtreding

#### Art. 19

De artikelen 10 tot 15 treden in werking op 1 januari 1995.

Un avis de saisie est envoyé au propriétaire du véhicule dans les deux jours ouvrables.

Les risques et frais éventuels résultant de la rétention et de la saisie sont à charge du propriétaire, de l'exploitant, du détenteur ou du conducteur du véhicule conformément à l'article 6.

La saisie est levée après paiement des sommes et des frais dus.

§ 3. En cas de non-paiement de ces sommes et frais, le tribunal prononce l'amende dans les limites fixées à l'article 13 et ordonne la vente du véhicule par l'administration des douanes et accises. Les frais de justice, l'eurovignette, l'amende et les autres frais sont déduits du produit de la vente du véhicule et l'excédent éventuel est remboursé au propriétaire du véhicule.

§ 4. Pour l'application du présent article, les dispositions des lois et règlements sur les douanes et accises relatives à la rétention, la saisie et la vente, la rédaction et le visa des procès-verbaux, la remise de la copie de ceux-ci, la foi due à ces actes et le mode de poursuites sont d'application.

#### Art. 15

En cas de récidive et lorsqu'il est fait usage de l'article 2, alinéa 3, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, l'administration fiscale compétente peut exercer l'action publique.

#### Art. 16

Le ministre qui a les finances dans ses attributions convertit en francs belges les montants, mentionnés en ecus dans la présente loi, applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivante, en fonction de la valeur de l'écu au 1<sup>er</sup> jour ouvrable du mois d'octobre de l'année en cours.

#### Art. 17

Le Roi arrête les modalités d'application, d'exécution et de contrôle de la présente loi.

#### Art. 18

Le Roi peut insérer les dispositions de la présente loi dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

A cette fin, Il peut:

1<sup>o</sup> modifier l'ordre, le numérotage et, en général, la présentation des dispositions à insérer;

2<sup>o</sup> modifier les références qui seraient contenues dans les dispositions à insérer en vue de les mettre en concordance avec le numérotage nouveau.

### CHAPITRE III

#### Entrée en vigueur

#### Art. 19

Les articles 10 à 15 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1995.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, op 25 juli 1994 door de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven en door de minister van Financiën verzocht hun van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende toestemming van het Verdrag inzake de heffing van een recht van gebruik van de weg en invoering van een eurovignet overeenkomstig de richtlijn 93/89/E.E.G. van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 », heeft op 1 augustus 1994 het volgende advies gegeven:

### ALGEMENE OPMERKINGEN

De ontworpen wet heeft een tweeledig doel. Enerzijds wil ze goedkeuring verlenen voor het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, dat op 9 februari 1994 te Brussel is ondertekend door de Regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden. Anderzijds beoogt die wet het opzetten van een regeling voor heffing van en controle op een recht voor gebruik van het wegennet, « eurovignet » genaamd, dat krachtens dat Verdrag kan worden ingevoerd. De ontworpen wet wil ook nadere regels geven aangaande de inwerkingtreding van een zodanige regeling.

Zoals de ontworpen wet thans is opgevat, doet zij twee juridische problemen rijzen. Het eerste heeft betrekking op de procedure in verband met de onderhandelingen over de goedkeuring en de toepassing van het Verdrag van 9 februari 1994. Het tweede betreft het uitwerken van de rechtsregels voor het eurovignet. Omtrent die problemen worden twee algemene opmerkingen gemaakt.

1. Artikel 167, § 2, van de Grondwet luidt als volgt: « De Koning sluit de verdragen, met uitzondering van die welke betrekking hebben op de aangelegenheden bedoeld in § 3. » Er wordt tevens bepaald dat « deze verdragen (...) eerst gevolgd (hebben) nadat zij de instemming van de Kamers hebben verkregen ».

Luidens artikel 167, § 3, « (sluiten) de in artikel 121 bedoelde Gemeenschaps- en Gewestregeringen (...), ieder wat haar betreft, de verdragen die betrekking hebben op de aangelegenheden waarvoor hun Raad bevoegd is. Deze verdragen hebben eerst gevolgd nadat zij de instemming van de Raad hebben verkregen ». Bovendien bepaalt artikel 167, § 4, van de Grondwet dat een bijzondere wet « de nadere regelen (vaststelt) voor het sluiten van de verdragen », waartoe de Gemeenschappen en Gewesten aldus gemachtigd worden. Daartoe strekt de bijzondere wet van 5 mei 1993.

De vraag rijst bijgevolg of het wel de federale Regering toekwam om de onderhandelingen met het oog op het sluiten van het Verdrag van Brussel te voeren, of het de Wetgevende Kamers toekomt om hun goedkeuring voor dat Verdrag te verlenen en of het de federale overheid toekomt om het Verdrag uit te voeren. Doordat het Verdrag, ten minste gedeeltelijk, betrekking kan hebben op « de wegen en hun aanhorigheden », die opgenomen onder het opschrift « openbare werken en vervoer » aangelegenheden zijn waarvoor de Gewesten bevoegd zijn (bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, artikel 6, § 1, X), rijst de vraag of in het onderhavige geval de bevoegdheid van de gewestelijke overheid niet in de plaats behoort te komen van die van de federale overheid.

Om die vraag te beantwoorden moet worden gelet op het doel zelf van de ontworpen wet en van de internationale oorkonden waaraan zij uitvoering geeft.

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques et par le ministre des Finances, le 25 juillet 1994, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage routier et instaurant une eurovignette, conformément à la directive 93/89/C.E.E. du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 », a donné le 1<sup>er</sup> août 1994 l'avis suivant:

### OBSERVATIONS GENERALES

La loi en projet se donne un double objet. D'une part, elle entend procurer assentiment à l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, qui a été 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. D'autre part, elle entend établir le régime de perception et de contrôle de l'« eurovignette », soit du droit d'usage routier, que ledit Accord permet d'instituer. Elle cherche aussi à préciser les modalités d'entrée en vigueur de pareil régime.

Telle qu'elle est conçue, la loi en projet soulève deux problèmes juridiques. L'un est relatif à la procédure de négociation, d'assentiment et de mise en œuvre de l'Accord du 9 février 1994. L'autre a trait à l'établissement du régime juridique de l'eurovignette. Ces problèmes font l'objet de deux observations générales.

1. Selon l'article 167, § 2, de la Constitution, « le Roi conclut les traités, à l'exception de ceux qui portent sur des matières visées au § 3 ». Il est précisé que « ces traités n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment des Chambres ».

Selon l'article 167, § 3, « les Gouvernements de communauté et de région visés à l'article 121 concluent, chacun pour ce qui le concerne, les traités portant sur les matières qui relèvent de la compétence de leur conseil. Ces traités n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment du conseil ». Au surplus, l'article 167, § 4, de la Constitution précise qu'une loi spéciale « arrête les modalités de conclusion des traités » que les communautés et les régions sont ainsi habilitées à passer. La loi spéciale du 5 mai 1993 se donne cet objet.

La question se pose dès lors de savoir s'il revenait bien au Gouvernement fédéral de mener les négociations en vue de la conclusion de l'Accord de Bruxelles, s'il revient aux Chambres législatives de donner leur assentiment à cet Accord et s'il revient aux autorités fédérales de procurer exécution à celui-ci. Dans la mesure où l'Accord peut concerner, au moins pour une part, « les routes et leurs dépendances » qui font partie — au titre des travaux publics et du transport — des matières de compétence régionale (loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, telle qu'elle a été modifiée le 8 août 1988, article 6, § 1<sup>er</sup>, X), n'y a-t-il pas lieu de substituer, en l'occurrence, la compétence des autorités régionales à celle des autorités fédérales?

Pour répondre à cette question, il faut avoir égard à l'objet même de la loi en projet et des instruments internationaux auxquels elle procure exécution.

Zoals er in de adviesaanvraag die aan de Raad van State gericht is op wordt gewezen, zit bij het voorontwerp van wet dat aan de Raad wordt voorgelegd de volgende bedoeling voor: « Ledit avant-projet a pour objectif de mettre en œuvre un droit d'usage (routier) pour les véhicules de plus de 12 tonnes affectés au transport de marchandises, conformément à l'accord conclu le 9 février 1994 entre l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, le Luxembourg et les Pays-Bas ».

Er dient te worden opgemerkt dat dit Verdrag op zijn beurt is gesloten op grond van artikel 8 van richtlijn 93/89/E.E.G. van de Raad van de Europese Gemeenschappen. In de adviesaanvraag staat hieromtrent het volgende: « Cet accord a été pris sur base de la directive 93/89/C.E.E. du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, qui doit être mise en application le 1<sup>er</sup> janvier 1995 ».

Zoals uit de aanhef van de richtlijn blijkt, is die opgesteld « gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Unie, inzonderheid op de artikelen 75 en 99 ». Artikel 75, dat behoort tot titel IV, met als opschrift « Het vervoer », van het tweede deel van het E.E.G.-verdrag, met als opschrift « De grondslagen van de Gemeenschap », maakt het de Raad mogelijk « gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer van of naar het grondgebied van een Lid-Staat of over het grondgebied van een of meer Lid-Staten » vast te stellen. Artikel 99 van zijn kant staat in de « gemeenschappelijke regels » van het derde deel van het verdrag, met als opschrift « Het beleid van de Gemeenschap ». Dat artikel treft men, naast de regels betreffende de mededinging (art. 85 en volgende) aan onder de bepalingen van een hoofdstuk met als opschrift « bepalingen betreffende belastingen ». Artikel 99 machtigt de Raad ertoe « de bepalingen » vast te stellen « die betrekking hebben op de harmonisatie van de wetgevingen inzake de omzetbelasting, de accijnzen en de andere indirecte belastingen, voor zover deze harmonisatie noodzakelijk is om de instelling en de werking van de interne markt (...) te verzekeren ».

Zoals ook blijkt uit andere passages van de aanhef, heeft de richtlijn van 25 oktober 1993 dus één hoofddoelstelling: opheffing van « concurrentievervalsingen tussen de vervoersondernemingen van de Lid-Staten », harmonisatie van de « heffingsstelsels » voor de rechten om het wegennet te gebruiken, invoering van « rechtvaardige mechanismen voor de toerekening aan vervoersondernemers van de infrastructuurkosten ». Op die manier wil men de ondernemingen voor goederenvervoer van de verschillende Lid-Staten op economisch en fiscaal gebied in een vergelijkbare positie plaatsen.

Daartoe schrijft de richtlijn onder meer de wijze voor waarop moet worden te werk gegaan om een recht voor gebruik van het wegennet in te stellen: « de betaling van een bepaald bedrag dat gedurende een bepaalde tijdsduur recht geeft op het gebruik door een voertuig van de (...) (wegen) infrastructuurvoorzieningen ».

Het Verdrag van 9 februari 1994 dient in datzelfde perspectief te worden gezien. Het maakt gebruik van de in artikel 8 van de richtlijn ingeschreven machtiging en stelt een gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten in dat in onderlinge samenwerking tussen verscheidene Lid-Staten, op het ganse grondgebied van die naburige Staten van toepassing zal zijn.

Nog in de lijn van die economische en fiscale aandachtspunten kan de federale wetgever een zodanig Verdrag goedkeuren en de richtlijn van 25 oktober 1993 toepassen. Op die manier draagt hij bij tot het voorkomen van concurrentievervalsingen in de Europese Gemeenschap en in de Belgische rechtsordening. Hij blijft binnen de perken van de bevoegdheden die de Grondwet en de bijzondere wet tot hervorming der instellingen, inzonderheid artikel 6, § 1, VI, derde lid, hem verlenen.

II. Het recht voor gebruik van het wegennet, dat door de ontworpen wet wordt geregeld, is niet opgevat als een retributie maar als een belasting. Het aldus gemaakte onderscheid is belangrijk.

Comme le relève la demande d'avis adressée au Conseil d'Etat, l'avant-projet de loi qui lui est soumis « a pour objectif de mettre en œuvre un droit d'usage (routier) pour les véhicules de plus de 12 tonnes affectés au transport de marchandises, conformément à l'Accord conclu, le 9 février 1994, entre l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, le Luxembourg et les Pays-Bas ».

Il convient de relever comme le fait la demande d'avis que cet Accord a été lui-même pris sur la base de l'article 8 de « la directive 93/89/C.E.E. du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, qui doit être mise en application le 1<sup>er</sup> janvier 1995 ».

Comme l'indique son préambule, pareille directive a, pour sa part, été élaborée, « vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment ses articles 75 et 99 ». L'article 75, qui fait partie du titre IV, intitulé « Les transports », de la deuxième partie du traité C.E.E., intitulée « Les fondements de la Communauté », permet au Conseil d'établir « des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres ». L'article 99, pour sa part, figure dans les « règles communes » de la troisième partie du traité, intitulée « La politique de la Communauté ». A côté des règles de concurrence (articles 85 et suivants), il se situe parmi les dispositions d'un chapitre consacré aux « dispositions fiscales ». L'article 99 habilite le Conseil à arrêter « les dispositions touchant à l'harmonisation des législations relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires, aux droits d'accises et autres impôts indirects dans la mesure où cette harmonisation est nécessaire pour assurer l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur... ».

Comme l'indiquent d'autres passages de son préambule, la directive du 25 octobre 1993 se donne donc un objet principal: éliminer les « distorsions de concurrence entre les entreprises de transport des Etats membres », harmoniser les « systèmes de prélèvement » de droits d'utilisation du réseau routier, instituer « des mécanismes équitables d'imputation des coûts d'infrastructures aux transporteurs ». Il s'agit de placer ainsi les entreprises de transport de marchandises des différents Etats membres dans une situation économique et fiscale comparable.

A cette fin, la directive prescrit notamment les modalités qui doivent être retenues pour instituer un droit d'usage routier, soit le « paiement d'une somme déterminée donnant droit à l'utilisation, par un véhicule, pour une période donnée, des infrastructures » routières.

L'Accord du 9 février 1994 s'inscrit dans la même perspective. Tirant parti de l'habilitation inscrite dans l'article 8 de la directive, il fonde sur la coopération de plusieurs Etats membres un système commun de droits d'usage qui sera applicable sur l'ensemble des territoires de ces Etats voisins.

Dans la ligne de ces préoccupations économiques et fiscales, le législateur fédéral peut donner son assentiment à un tel Accord et procurer application à la directive du 25 octobre 1993. Il contribue ainsi à éviter les distorsions de concurrence dans la Communauté européenne et dans l'ordre juridique belge. Il reste dans le champ des compétences que lui attribuent, en matière économique, la Constitution et la loi spéciale de réformes institutionnelles, en particulier son article 6, § 1<sup>er</sup>, VI, alinéa 3.

II. Le droit d'usage routier qu'aménage la loi en projet est conçu non comme une redevance, mais comme un impôt. La distinction ainsi établie est importante.

Als het eurovignet als een retributie beschouwd zou moeten worden, zou het uiteraard dienen te worden gerekend tot de niet-fiscale ontvangsten die verbonden kunnen zijn aan het door de gewesten uitoefenen van hun bevoegdheden(1). Zulk een ontvangst zou aan de gewestelijke overheden toekomen voor zover zij betrekking heeft op activiteiten die deze uitoefenen op gebieden die de Grondwet en de bijzondere wet tot hervorming der instellingen ze toewijzen.

Als het eurovignet integendeel moet worden beschouwd als een belasting, behoort *in casu* rekening te worden gehouden met de voorschriften van artikel 170, §§ 1 en 2, van de Grondwet: « Geen belasting ten behoeve van de Staat kan worden ingevoerd dan door een wet » (§ 1); « geen belasting ten behoeve van de gemeenschap of het gewest kan worden ingevoerd dan door een decreet of een in artikel 134 bedoelde regel » (§ 2, eerste lid). Er behoort echter op te worden gewezen dat de Grondwet op dit gebied een echte « hiërarchie van de normen » en dus van de belastingheffingen huldigt (2). De Grondwet maakt het de — bijzondere of gewone — wetgever immers mogelijk uitzonderingen te bepalen op de eigen fiscale bevoegdheid van de gemeenschappen en de gewesten, voor zover de noodzakelijkheid van zulke uitzonderingen blijkt (artikel 170, § 2, tweede lid).

Aldus bepaalt artikel 11, derde lid, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten dat « onder voorbehoud van de bij deze wet bepaalde gevallen (...) de gemeenschappen en de gewesten niet gemachtigd (zijn) belastingen te heffen op de materies waarop een bij deze wet bedoelde belasting wordt geheven ». De wet van 23 januari 1989 van haar kant maakt artikel 170 van de Grondwet rechtstreeks toepasselijk en verbiedt concurrerende belastingen: « In de gevallen die niet voorzien zijn in artikel 11 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten, zijn de raden niet gemachtigd om belastingen te heffen op de materies die het voorwerp uitmaken van een belasting door de Staat, noch open-tiemen te heffen op belastingen en heffingen ten voordele van de Staat, noch kortingen hierop toe te staan. »

Zoals het eurovignet door de ontworpen wet wordt ingevoerd, kan het niet met een retributie worden gelijkgesteld. Het kan niet worden opgevat als de vergoeding voor een specifieke en facultatieve dienst die het overheidsbestuur aan een bepaalde persoon zou hebben verleend. Het eurovignet is een belasting. Deze wordt eenzijdig door het overheidsbestuur geheven met de bedoeling de overheidsontvangsten te verhogen en de overheid de middelen te bieden om de uitgaven te doen die zij wenselijk acht.

De ontworpen wet zorgt er bepaaldelijk niet voor dat de verleende dienst, namelijk het rijden op een Europees wegennet van goede kwaliteit, evenredig is aan het gevorderde bedrag voor gebruik van het wegennet. Van het ogenblik af dat een voertuig ingeschreven is in het repertorium van de Dienst van het wegverkeer (artikel 4), wordt het geacht op de openbare weg te rijden en is de eigenaar ervan verplicht tot betaling van het gebruiksrecht — zelfs als hij het voertuig gedurende langere tijd ongebruikt zou laten. Van het ogenblik af dat een buitenlands voertuig, al was het maar gedurende enkele ogenblikken of over een paar kilometer, op het vastgestelde wegennet rijdt, is de eigenaar ervan eveneens verplicht het eurovignet te betalen. De nadere regelen die voor het instellen van het recht voor gebruik van het wegennet worden gegeven, volstaan om te stellen dat het kwestieuze recht, volgens een vaste rechtspraak van de Raad van State, niet kan worden gelijkgesteld met een retributie maar als een belasting moet worden beschouwd.

(1) J. Le Brun en A. Noël (« Le financement des Communautés et des Régions », in *La Belgique fédérale*, Brussel, Bruylant, 1994, blz. 368, noot 27) citeren als eigen niet-fiscale ontvangsten de retributies voor verleende diensten.

(2) J. Le Brun, « La répartition des moyens », in *La Constitution fédérale du 5 mai 1993*, Brussel, Bruylant, 1993, blz. 203.

Si l'eurovignette devait être considérée comme une redevance, elle mériterait évidemment de figurer au titre des recettes non fiscales qui peuvent être liées à l'exercice par les Régions de leurs attributions(1). Pareille recette serait acquise aux autorités régionales dans la mesure où elle aurait trait aux activités qu'elles poursuivent dans les domaines que la Constitution et la loi spéciale de réformes institutionnelles leur reconnaissent.

Si l'eurovignette doit, au contraire, être considérée comme un impôt, il y a lieu de tenir compte, en l'espèce, des règles inscrites dans l'article 170, §§ 1<sup>er</sup> et 2, de la Constitution: « Aucun impôt au profit de l'Etat ne peut être établi que par une loi » (§ 1<sup>er</sup>); « 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 (§ 2, alinéa 1<sup>er</sup>) ». Il y a lieu, cependant, de relever que la Constitution consacre, en ce domaine, une véritable « hiérarchie des normes » (2) et donc des impositions. Elle permet, en effet, au législateur — spécial ou ordinaire — d'établir des exceptions à la compétence fiscale propre des communautés et des régions, pour autant que la nécessité de telles exceptions soit démontrée (art. 170, § 2, alinéa 2).

C'est ainsi que l'article 11, alinéa 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions dispose que « Sous la réserve des cas prévus par la présente loi, les communautés et les régions ne sont pas autorisées à lever des impôts dans les matières qui font l'objet d'une imposition visée par la présente loi ». De son côté, la loi du 23 janvier 1989 procure directement application à l'article 170 de la Constitution et prohibe le régime des impôts concurrents: « Dans les cas non prévus par l'article 11 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions, les conseils ne sont pas autorisés à lever des impôts dans les matières qui font l'objet d'une imposition par l'Etat, ni à percevoir des centimes additionnels aux impôts et perceptions au profit de l'Etat, ni à accorder des remises sur ceux-ci. »

Telle qu'elle est instituée par la loi en projet, l'eurovignette ne saurait être assimilée à une redevance. Elle ne peut être comprise comme la rémunération d'un service particulier et facultatif que l'administration aurait rendu à une personne déterminée. Elle est un impôt. Elle est perçue unilatéralement par l'administration aux fins d'accroître les recettes publiques et de donner à l'autorité les moyens qui lui permettront de faire face à telles dépenses qu'elle juge utiles.

En particulier, la loi en projet n'établit nullement une adéquation entre le service procuré, à savoir la circulation sur un réseau routier européen de qualité, et le montant du droit d'usage routier qui est réclamé. Dès l'instant où un véhicule est inscrit au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière (art. 4), il est censé circuler sur la voie publique et son propriétaire est assujéti au paiement du droit d'usage — dût-il laisser ce véhicule en situation d'inactivité pendant une longue période. Dès l'instant où un véhicule étranger circule, fût-ce pendant quelques instants ou sur quelques kilomètres, sur le réseau routier désigné, son propriétaire est, lui aussi, astreint au paiement de l'eurovignette. Les modalités retenues pour l'établissement du droit d'usage routier suffisent à indiquer que, selon une jurisprudence constante du Conseil d'Etat, ce droit ne peut être assimilé à une redevance mais doit se comprendre comme un impôt.

(1) J. Le Brun et A. Noël (« Le financement des Communautés et des Régions », in *La Belgique fédérale*, Bruxelles, Bruylant, 1994, p. 368, note 27) citent, au titre des recettes non fiscales propres, les « redevances pour services prestés ».

(2) J. Le Brun, « La répartition des moyens », in *La Constitution fédérale du 5 mai 1993*, Bruxelles, Bruylant, 1993, p. 203.

Gelet op de voornoemde grondwets- en wetbepalingen, is de federale wetgever gemachtigd om in deze aangelegenheid op te treden.

#### BIJZONDERE OPMERKINGEN

##### Opschrift

Er zou geschreven moeten worden:

« ... 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 ... ».

##### Voordrachtformulier

Men schrijve: « Op de voordracht van ... Onze minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven ... ».

##### Bepalend gedeelte

In het eerste lid schrijve men: « Onze minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven ».

##### Art. 2

Het eerste lid zou aldus gesteld moeten worden:

« Artikel 2. — Er wordt een recht voor gebruik van het wegen-net geheven, ..., hierna te noemen « eurovignet ».

##### Art. 3

In de Franse tekst van het eerste lid verdient het aanbeveling om overeenkomstig het traditionele woordgebruik en dat van de richtlijn en het verdrag, te schrijven « ... de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises par route, ... ».

In de Nederlandse tekst van hetzelfde lid schrijve men: « Aan het eurovignet zijn onderworpen ... waarvan de maximaal toegestane massa ... bedraagt ».

##### Art. 4

1. In het eerste lid behoort men, overeenkomstig artikel 108 van de Grondwet, de woorden « de minister die bevoegd is voor het verkeerswezen » te vervangen door de woorden « de Koning ».

Bovendien vervange men het woord « aangeduid » door het woord « aangewezen ».

2. In het derde lid is het met het oog op wat gebruikelijk is en ter voorkoming van verwarring voor het geval later een aanvullend lid wordt ingevoegd, beter de woorden « het vorig lid » te vervangen door de woorden « het tweede lid ».

##### Art. 5

In de inleidende zin schrijve men: « Van het eurovignet zijn vrijgesteld: » In 1<sup>o</sup> schrijve men: « het beheer » in plaats van « de uitbating ».

Compte tenu des textes constitutionnels et législatifs précités, le législateur fédéral est autorisé à intervenir en la matière.

#### OBSERVATIONS PARTICULIERES

##### Intitulé

Il conviendrait d'écrire:

« ... 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 ... ».

##### Proposant

Le texte néerlandais devrait être rédigé ainsi qu'il est indiqué dans la version néerlandaise du présent avis.

##### Dispositif

Le texte néerlandais de l'alinéa 1<sup>er</sup> du dispositif devrait être rédigé en tenant compte de l'observation faite dans la version néerlandaise du présent avis.

##### Art. 2

Le texte néerlandais de l'alinéa 1<sup>er</sup> devrait être rédigé ainsi qu'il est indiqué dans la version néerlandaise du présent avis.

##### Art. 3

Dans le texte français de l'alinéa 1<sup>er</sup>, mieux vaudrait écrire, conformément à la terminologie traditionnelle et à celle de la directive et de l'accord « ... de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises par route, ... ».

Le texte néerlandais de ce même alinéa devrait être rédigé en tenant compte de l'observation faite dans la version néerlandaise du présent avis.

##### Art. 4

1. A l'alinéa 1<sup>er</sup>, conformément à l'article 108 de la Constitution, il conviendrait de remplacer les mots « le ministre qui a les communications dans ses attributions » par les mots « le Roi ».

En outre, il y a lieu de remplacer dans le texte néerlandais de l'alinéa 1<sup>er</sup>, le mot « aangeduid » par le mot « aangewezen ».

2. A l'alinéa 3, selon l'usage et pour éviter toute confusion au cas où un alinéa supplémentaire serait ultérieurement inséré, mieux vaut remplacer les termes « l'alinéa précédent » par les mots « l'alinéa 2 ».

##### Art. 5

Le texte néerlandais de la phrase introductive, ainsi que du 1<sup>o</sup>, devrait être rédigé en tenant compte des observations faites dans la version néerlandaise du présent avis.

In 2<sup>o</sup> is de uitdrukking « niet tot concurrentievervalsing leidt » volkomen terecht in een richtlijn. Zij is echter niet nauwkeurig genoeg daar het om een tekst van intern recht gaat. De memorie van toelichting is veel duidelijker en preciezer; het is dan ook beter te schrijven: « ... mits het vervoer dat met deze voertuigen plaatsvindt tot het Belgische grondgebied beperkt is ».

## Art. 6

1. Aangezien het voertuig in artikel 3 gedefinieerd is als het motorvoertuig, volstaat het in het eerste lid te schrijven: « door de eigenaar van het voertuig ».

Deze opmerking geldt voor het gehele ontwerp.

2. Het tweede lid zou beter als volgt worden gesteld:

« In geval van niet-betaling door de eigenaar, zijn de ondernemer, de houder of de bestuurder van het voertuig hoofdelijk gehouden tot betaling van het eurovignet, onder voorbehoud van hun beroep tegen de eigenaar ».

De woorden « en van de bijhorigheden » zijn weggelaten, aangezien artikel 7 in dat opzicht ondubbelzinnig is.

## Art. 7

In de Franse tekst van het vijfde en zesde lid schrijve men, zoals gebruikelijk is, « aux alinéas 1<sup>er</sup> à 4 ».

In de Nederlandse tekst van dezelfde leden schrijve men: « worden de in het eerste tot het vierde lid... ».

## Art. 8

Men schrijve: « artikel 4, tweede lid », alsook « het volledige jaarbedrag ».

## Art. 9

In het eerste lid schrijve men, terwille van de overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst:

« Artikel 9. — Het eurovignet moet uit eigen beweging bij de bevoegde ontvanger of dienst worden betaald zodra het feit heeft plaatsgehad dat de verplichting daartoe doet ontstaan en voor de belastingrijdvakken bepaald in artikel 8. »

In het derde lid schrijve men: « ... waarvan het model wordt vastgesteld door de minister die bevoegd is voor financiën ».

## Art. 10

Aan het slot van het eerste lid schrijve men: « ... worden overgelegd op elk verzoek van de bevoegde beambten ».

In het tweede lid schrijve men: « Elke overtreding van de bepalingen... met niet-betaling van... »

## Art. 11

1. Het bijvoeglijk naamwoord « onbetwistbaar », dat weinig juridisch is, voegt niets toe aan het idee van een bewijs en moet dan ook vervallen.

Au 2<sup>o</sup>, l'expression « n'entraînent pas de distorsion de concurrence » est parfaitement justifiée dans la directive. Elle manque toutefois de précision dès lors qu'il s'agit d'un texte de droit interne. L'exposé des motifs est beaucoup plus clair et plus précis; mieux vaudrait donc écrire: « ... à condition que les transports effectués par ces véhicules se limitent au territoire belge. ».

## Art. 6

1. L'article 3 ayant défini le véhicule comme étant le véhicule à moteur, il suffit d'écrire à l'alinéa 1<sup>er</sup> « par le propriétaire du véhicule. ».

L'observation vaut pour l'ensemble du projet.

2. L'alinéa 2 serait mieux rédigé comme suit:

« A défaut de paiement par le propriétaire, l'exploitant, le détenteur ou le conducteur du véhicule sont solidairement tenus au paiement de l'eurovignette, sous réserve de leur recours contre le propriétaire. ».

Les mots « et des accessoires » ont été supprimés, puisque l'article 7 est, à cet égard, sans équivoque.

## Art. 7

Dans le texte français des alinéas 5 et 6, conformément à l'usage, on écrira « aux alinéas 1<sup>er</sup> à 4 ».

Le texte néerlandais des mêmes alinéas devrait être rédigé en tenant compte de l'observation faite dans la version néerlandaise du présent avis.

## Art. 8

Le texte néerlandais devrait être rédigé en tenant compte des observations faites dans la version néerlandaise du présent avis.

## Art. 9

Par souci de concordance entre les textes français et néerlandais de l'alinéa 1<sup>er</sup>, il est proposé de rédiger le texte néerlandais ainsi qu'il est indiqué dans la version néerlandaise du présent avis.

Le texte néerlandais de l'alinéa 3 devrait être rédigé en tenant compte de l'observation qui est faite dans la version néerlandaise du présent avis.

## Art. 10

Le texte néerlandais de l'alinéa 1<sup>er</sup>, *in fine*, ainsi que de l'alinéa 2 devrait être rédigé ainsi qu'il est indiqué dans la version néerlandaise du présent avis.

## Art. 11

1. L'adjectif « irréfutable », qui est peu juridique, n'ajoute rien à l'idée de preuve et doit être omis.

2. In de Franse tekst schrijve men: « ... que la preuve de la destruction soit apportée, ... ».

#### Art. 13

In de Franse tekst zou het eleganter zijn de zin te beginnen met de woorden: « A défaut de paiement, le redevable... »

In de Nederlandse tekst schrijve men: « In geval van niet-betaling » alsook « het voornoemde bedrag ».

#### Art. 14

1. In paragraaf 1 schrijve men: « ... in handen van de verbalsant... ».

2. In paragraaf 2, eerste lid, behoren de woorden « van het huidig artikel » te vervallen. Het lid zou beter als volgt worden gesteld:

« § 2. In geval van niet-betaling volgens de nadere regelen waarin door artikel 13 en paragraaf 1 wordt voorzien, wordt het voertuig aangehaald tot de verschuldigde sommen betaald zijn. Zijn deze niet betaald binnen zesennegentig uur na de vaststelling van de overtreding, dan wordt het voertuig in beslag genomen. »

In het tweede lid van paragraaf 2 schrijve men « binnen twee werkdagen », zonder het lidwoord « de ».

In het derde lid van dezelfde paragraaf schrijve men « de ondernemer » in plaats van « de uitbater ».

3. Volgens de memotie van toelichting is het principe dat door paragraaf 3 wordt vastgelegd dat « van de onmiddellijke betaling van de (in artikel 13) bedoelde sommen ». De in artikel 13 bedoelde sommen zijn niet alleen de boete en de kosten, maar ook het bedrag van het eurovignet zelf. In de tekst van de eerste volzin van paragraaf 3 wordt dit bedrag echter niet vermeld. Het zou dan ook beter zijn te schrijven:

« § 3. Bij niet-betaling van deze sommen en kosten, verwijst de rechtbank tot betaling ervan en gelast zij de verkoop van het in beslag genomen voertuig. »

#### Art. 15

De ontworpen tekst wil de « fiscale administratie » de mogelijkheid bieden de strafvordering in te stellen « in geval van herhaling en wanneer artikel 2, lid 3, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt toegepast ».

1. Naar luid van artikel 2, tweede lid, van het onderzochte voorontwerp van wet « (zijn) de artikelen 2 en 37 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen ... van toepassing op het eurovignet ». Het derde en vierde lid van artikel 2 van dat Wetboek regelen de bestraffing van overtredingen inzake de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen door te verwijzen naar het bepaalde in het Wetboek van de inkomstenbelastingen, dat correctionele straffen voorschrijft voor degene die, met bedrieglijk opzet of met het oogmerk om te schaden, de bepalingen van dat Wetboek of van de besluiten uitgevaardigd ter uitvoering ervan, overtreedt.

Sedert een wet van 31 december 1925 werd de strafvordering betreffende overtredingen inzake inkomstenbelastingen door de administratie ingesteld. Het was met de bedoeling « die onduidelbare handelwijze tegen te gaan door de belastingontduikers bij de publieke opinie in een ongunstig daglicht te stellen », dat senator

2. Dans le texte néerlandais, on écrira: « ... que la preuve de la destruction soit apportée, ... ».

#### Art. 13

Dans le texte néerlandais, il serait plus élégant de commencer la phrase par les mots: « A défaut de paiement, le redevable ... ».

Le texte néerlandais devrait être rédigé en tenant compte de l'observation faite dans la version néerlandaise du présent avis.

#### Art. 14

1. Le texte néerlandais du paragraphe 1<sup>er</sup> devrait être rédigé en tenant compte de l'observation faite dans la version néerlandaise du présent avis.

2. Au paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, les mots du présent article doivent être supprimés. Cet alinéa serait mieux rédigé comme suit:

« § 2. A défaut de paiement selon les modalités prévues à l'article 13, et au paragraphe 1<sup>er</sup>, le véhicule est retenu jusqu'au paiement des sommes dues. Si celles-ci ne sont pas acquittées dans les nonante-six heures de la constatation de l'infraction, le véhicule est saisi. »

Dans le texte néerlandais du paragraphe 2, alinéa 2, il y a lieu d'écrire « binnen twee werkdagen », sans l'article « de ».

Dans le texte néerlandais de l'article 3 du même paragraphe, on écrira « ondernemer » au lieu de « de uitbater ».

3. Au paragraphe 3, selon l'exposé des motifs, le principe posé « est celui du paiement immédiat des sommes énoncées » à l'article 13. Les sommes énoncées à l'article 13 sont non seulement l'amende et les frais, mais aussi le montant de l'eurovignette elle-même. Or, le texte du paragraphe 3, première phrase, omet ce dernier montant. Il serait préférable d'écrire:

« § 3. A défaut de paiement de ces sommes et frais, le tribunal condamne à leur paiement et ordonne la vente du véhicule saisi. »

#### Art. 15

Le texte en projet entend confier à « l'administration fiscale » la possibilité d'exercer l'action publique « en cas de récidive et lorsqu'il est fait usage de l'article 2, alinéa 3, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus ».

1. Aux termes de l'article 2, alinéa 2, de l'avant-projet de loi examiné, « les articles 2 et 37 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus s'appliquent à l'eurovignette ». L'article 2 dudit Code, en ses alinéas 3 et 4, organise la répression des infractions en matière de taxes assimilées aux impôts sur les revenus en renvoyant aux dispositions du Code des impôts sur les revenus, lequel punit de peines correctionnelles celui qui, dans une intention frauduleuse ou à dessein de nuire, contrevient aux dispositions de ce Code ou des arrêtés pris pour son exécution.

Depuis une loi du 31 décembre 1925, l'action publique relative aux infractions en matière d'impôts sur les revenus était exercée par l'administration. C'est « pour mieux réprimer les agissements coupables en déconsidérant les fraudeurs à l'égard de l'opinion publique » que M. le sénateur Robert Henrion proposa de confier

Robert Henrion voorgesteld heeft het openbaar ministerie te belasten met het instellen van die vervolgingen (1), en zijn voorstel van wet, dat door de Regering is overgenomen, is artikel 47 geworden van de wet van 8 augustus 1980 betreffende de budgettaire voorstellen 1979-1980, dat artikel 350 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen (gecoördineerde wetten van 26 februari 1964) in die zin heeft gewijzigd. De wetgever heeft aldus eenheid gebracht in de bestraffing van belastingontduiking, een eenheid waarop alleen de wetgeving betreffende de douane en accijnzen een uitzondering vormt.

De ontworpen bepaling verbreekt die eenheid.

2. De bepaling zal overigens nog een andere verstoring van de samenhang met zich brengen: het staat aan de rechter bij wie de strafvordering aanhangig is gemaakt te beslissen of de voorwaarden van de wettelijke herhaling vervuld zijn; als de rechter geadicied ter zake van de strafvordering die door de administratie is ingesteld, tot de bevinding komt dat de wettelijke voorwaarden van herhaling niet vervuld zijn, zou hij dan ook moeten verklaren dat de strafvordering niet-ontvankelijk is.

Bovendien zijn, doordat de ontworpen tekst en het Wetboek van de inkomstenbelastingen in dat opzicht onnauwkeurig zijn, de toepasselijke regels betreffende de wettelijke herhaling die van de artikelen 54 tot 57 van het Strafwetboek, die een herhaling van algemene aard regelen.

3. Er wordt dan ook voorgesteld artikel 15 te laten vervallen.

#### Art. 16

Men vervange de woorden « in functie van » door de woorden « op basis van ». Bovendien schrijve men « in ecu » in plaats van « in ecus » alsook « het lopende jaar » in plaats van « het lopend jaar ».

#### Art. 17

Dit artikel voegt niets toe aan wat al door artikel 108 van de Grondwet wordt voorgeschreven. Het behoort te vervallen.

#### Slotopmerking

De Nederlandse tekst van het ontwerp is uit een oogpunt van correct taalgebruik ondermaats. Bij wijze van voorbeeld zijn in dit advies verscheidene tekstvoorstellen gedaan.

De kamer was samengesteld uit :

De heer P. TAPIE, eerste voorzitter;

De heren J. MESSINNE en C. WETTINCK, staatsraden;

De heren F. DELPEREE en J.-M. FAVRESSE, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw M. PROOST, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de heer P. CHARLIER, eerste auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld door mevrouw C. DEBROUX, adjunct-referendaris en toegelicht door de heer R. HENSENNE, adjunct-referendaris.

*De Griffier,*  
M. PROOST.

*De Voorzitter,*  
P. TAPIE.

au ministère public le soin d'exercer ces poursuites (1), et sa proposition de loi, reprise à son compte par le Gouvernement, est devenue l'article 47 de la loi du 8 août 1980 relative aux propositions budgétaires 1979-1980, qui a modifié en ce sens l'article 350 du Code des impôts sur les revenus (lois coordonnées du 26 février 1964). Le législateur réalisait ainsi une unité en matière de répression fiscale, à laquelle seule déroge la législation relative aux douanes et aux accises.

La disposition en projet rompt cette unité.

2. Elle est d'autre part de nature à créer une incohérence supplémentaire: c'est au juge saisi de l'action publique qu'il appartient de décider si les conditions de la récidive légale sont réunies; le juge saisi de l'action publique exercée par l'administration serait donc amené, s'il constatait que les conditions légales de la récidive ne sont pas réunies, à déclarer que cette action publique n'est pas recevable.

Au surplus, à défaut de précision à cet égard dans le texte en projet et dans le Code des impôts sur les revenus, les règles de la récidive légale applicables sont celles des articles 54 à 57 du Code pénal, qui organisent une récidive à caractère général.

3. Il est donc suggéré d'omettre l'article 15.

#### Art. 16

Le texte néerlandais devrait être rédigé en tenant compte des observations faites dans la version néerlandaise du présent avis.

#### Art. 17

Cet article n'ajoute rien à ce que prescrit déjà l'article 108 de la Constitution. Il devrait être omis.

#### Observation finale

Du point de vue de la correction de la langue, le texte néerlandais du projet laisse à désirer. A titre d'exemple, plusieurs propositions de texte ont été faites dans le présent avis.

La chambre était composée de :

M. P. TAPIE, premier président;

MM. J. MESSINNE et C. WETTINCK, conseillers d'Etat;

MM. F. DELPEREE et J.-M. FAVRESSE, assesseurs de la section de législation;

Mme M. PROOST, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE.

Le rapport a été présenté par M. P. CHARLIER, premier auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée par Mme C. DEBROUX, référendaire adjoint et exposée par M. R. HENSENNE, référendaire adjoint.

*Le Greffier,*  
M. PROOST.

*Le Président,*  
P. TAPIE.

(1) Gedr. St., Senaat, zitting 1979-1980, nr. 266-1.

(1) Doc. parl., session 1979-1980, n° 266-1.