

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 januari 2001

WETSONTWERP

tot goedkeuring van het Protocol tot wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ter voldoening aan Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen ondertekend te Brussel op 22 maart 2000 door de regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg, het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Zweden, en tot wijziging van de wet van 27 december 1994 tot goedkeuring van voormeld Verdrag en tot invoering van een Eurovignet overeenkomstig Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef TAVERNIER**

INHOUDSOPGAVE

I. Inleiding van de minister van Financiën	3
II. Bespreking	3
III. Stemmingen	6

Voorgaand document :

Doc 50 **1027/ (2000/2001)** :

- 001 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.
002 : Amendement.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 janvier 2001

PROJET DE LOI

portant assentiment du Protocole modifiant l'Accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, vu la mise en vigueur de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, signé à Bruxelles le 22 mars 2000, entre les gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché du Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, et modifiant la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord précité et instaurant une Eurovignette, conformément à la Directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DU BUDGET
PAR
M. **Jef TAVERNIER**

SOMMAIRE

I. Exposé introductif	3
II. Discussion générale	5
III. Votes	16

Document précédent :

Doc 50 **1027/ (2000/2001)** :

- 001 : Projet transmis par le Sénat.
002 : Amendement.

Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/

Composition de la commission à la date du dépôt du rapport :

Voorzitter / Président : Olivier Maingain

A. — Vaste leden / Membres titulaires

VLD Aimé Desimpel, Fientje Moerman, Ludo Van Campenhout.
 CVP Yves Leterme, Dirk Pieters, Karel Pinxten.
 Agalev-Ecolo Jef Tavernier, N.
 PS Jacques Chabot, François Dufour.
 PRL FDF MCC Olivier Maingain, Eric van Weddingen.
 Vlaams Blok Alexandra Colen, Hagen Goyvaerts.
 SP Peter Vanvelthoven.
 PSC Jean-Pol Poncelet.
 VU&ID Alfons Borginon.

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants

Willy Cortois, Pierre Lano, Georges Lenssen, Tony Smets.
 Greta D'Hondt, Mark Eyskens, Daniël Vanpoucke, Herman Van Rompuy.
 Zoé Genot, Muriel Gerkens, Lode Vanoost.
 Claude Eerdeken, Bruno Van Grootenbrulle, N.
 Philippe Collard, Serge Van Overtveldt, N.
 Gerolf Annemans, Roger Bouteica, Francis Van den Eynde.
 Ludwig Vandenhove, Henk Verlinde.
 Raymond Langendries, Jean-Jacques Viseur.
 Danny Pieters, Karel Van Hoorebeke.

AGALEV-ECOLO	:	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	:	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	:	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	:	<i>Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	:	<i>Parti socialiste</i>
PSC	:	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	:	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	:	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	:	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	:	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000 :	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000 :	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA :	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA :	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV :	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het Beknopt Verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV :	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</i>
CRIV :	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV :	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)</i>
CRABV :	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV :	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN :	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN :	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM :	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM :	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : alg.zaken@deKamer.be</i>	<i>e-mail : aff.generales@laChambre.be</i>

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 9 januari 2001.

I. — INLEIDING VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

De heer Didier Reynders, minister van Financiën verwijst naar zijn inleidende uiteenzetting in de Senaatscommissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden (Stuk Senaat nr. 2-583/3, blz. 2 – 3)

II. — BESPREKING

De heer Alfons Borginon (VU&ID) vermoedt dat de in het voorliggende wetsontwerp voorgestelde goedkeuring van het Protocol van 22 maart 2000 in elk geval moet gebeuren, ongeacht het feit dat het eurovignet binnenkort onder de bevoegdheid van de Gewesten zal vallen.

De minister antwoordt dat de federale overheid in elk geval bevoegd blijft tot 1 januari 2002. Wellicht zal intussen een ontwerp van bijzondere wet tot overdracht van deze materie aan de Gewesten door het parlement worden goedgekeurd.

De heer Jef Tavernier (AGALEV-ECOLO) verbaast zich over wat de minister in de Senaatscommissie heeft verklaard met betrekking tot de emissienormen Euro III en Euro IV (Stuk nr. 2 – 583/3, blz. 5, bovenaan). Die normen zouden volgens de minister alleen vrachtwagens betreffen en (pas) wanneer zij in werking treden zouden er specifieke voorstellen volgen.

De heer Tavernier merkt op dat de Euro IV-normen nu reeds zijn bepaald en dat de Euro III-normen zelfs reeds van toepassing zijn. Hij dringt er trouwens op aan dat de naleving van deze beide normen fiscaal zou worden aangemoedigd, bijvoorbeeld via een verlaging van de prijs van het eurovignet.

De minister antwoordt dat voor wat de vrachtwagens betreft nog geen Euro III normen zijn bepaald. Op heden zijn enkel voor personenwagens Euro III- en Euro IV-normen vastgesteld.

De heer Dirk Pieters (CVP) dient een amendement (Stuk nr. 1027/2) in tot invoeging van een nieuw artikel 7bis, dat luidt als volgt:

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 9 janvier 2001.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES FINANCES

M. Didier Reynders, ministre des Finances, renvoie à l'exposé introductif qu'il a présenté devant la commission des Finances et des Affaires économiques du Sénat (Doc. Sénat, n° 2-583/3, pp. 2-3).

II. — DISCUSSION

M. Alfons Borginon (VU&ID) suppose que le protocole auquel le projet à l'examen propose que le parlement donne son assentiment doit de toute manière être approuvé, en dépit du fait que l'eurovignette relèvera bientôt de la compétence des régions.

Le ministre répond que l'autorité fédérale reste en tout cas compétente jusqu'au 1^{er} janvier 2002. Un projet de loi spéciale transférant cette matière aux régions sera sans doute approuvé entre-temps par le parlement.

M. Jef Tavernier (AGALEV-ECOLO) s'étonne des déclarations que le ministre a faites devant la commission du Sénat concernant les normes d'émission Euro III et Euro IV (Doc. n°2 – 583/3, p.5, en haut). Selon le ministre, ces normes ne concerneraient que les camions et ce n'est que lorsque l'on passerait aux normes Euro III et Euro IV que des propositions particulières seraient prévues.

M. Tavernier fait observer que les normes Euro IV sont d'ores et déjà fixées et que les normes Euro III sont même déjà d'application. Il insiste d'ailleurs pour que le respect de ces deux normes soit encouragé sur le plan fiscal, par exemple, par le biais d'une réduction du prix de l'eurovignette.

Le ministre réplique qu'aucune norme Euro III n'a encore été fixée pour les camions. A l'heure actuelle, des normes Euro III et Euro IV ont été fixées uniquement pour les voitures particulières.

M. Dirk Pieters (CVP) présente un amendement (n°1 - Doc. n°1027/2) visant à insérer un article 7bis, libellé comme suit :

«Artikel 5 van dezelfde wet wordt aangevuld met een 3°, luidende:

«3° de voertuigen die uitsluitend worden gebruikt binnen de havenomheining, zoals die door de minister van Financiën wordt bepaald.»».

Hij geeft aan dat tijdens de bespreking van het wetsontwerp in de Senaat een identiek amendement op vraag van de regering werd verworpen (Senaatsverslag, blz. 9 en 10).

Nochtans zijn dergelijke havenvoertuigen, die slechts af en toe gebruik maken van de openbare weg, in andere Europese landen (bijvoorbeeld in Nederland) niet onderworpen aan de reglementering met betrekking tot het eurovignet, wat volgens de spreker de concurrentie met de Belgische havens vervalst.

Het lid wenst ook te weten of de verdeling van de totale opbrengst van het eurovignet (ongeveer 4 miljard frank) tussen de federale staat en de gewesten door de goedkeuring van dit protocol wijzigingen zal ondergaan. Het is immers zo dat destijds in het overlegcomité werd overeengekomen dat de opbrengst van het eurovignet voor vrachtwagens van minder dan 12 ton naar de gewesten gaat en die van het eurovignet voor vrachtwagens van 12 ton en meer naar de federale staat. Voortaan zal voor de voertuigen van meer dan 12 ton echter meer moeten worden betaald, zodat de federale overheid voordeel zal doen bij deze operatie. Klopt deze redenering en, zo ja, wat is de omvang van deze verschuiving?

De minister kan niet instemmen met het amendement van de heer Pieters. Voor dergelijke wijziging is trouwens de instemming van de Europese Commissie vereist. Hij is wel bereid om hierover een specifieke vraag tot interpretatie van het Verdrag van 9 februari 1994 aan de Commissie te richten. Het begrip «af en toe gebruik maken van de openbare weg» zal in elk geval nader moeten worden omschreven. Indien de Europese Commissie zou instemmen met een vrijstelling voor havenvoertuigen zal de minister onverwijld een wetsontwerp (tot wijziging van de wet van 27 december 1994) in die zin bij het parlement indienen.

De voorzitter, de heer Olivier Maingain (PRL FDF MCC) meent dat niet alleen havenvoertuigen maar ook luchthavenvoertuigen van het eurovignet zouden kunnen worden vrijgesteld.

Niettemin lijkt het amendement van de heer Pieters hem onontvankelijk, aangezien het voorliggende wetsontwerp strekt tot de goedkeuring van een internationaal verdrag (art. 77 GW). Er bestaat minstens een traditie dat dergelijke ontwerpen niet worden geamendeerd.

« L'article 5 de la même loi est complété par un 3°, libellé comme suit :

« 3° les véhicules qui sont utilisés exclusivement dans l'enceinte des ports, telle que celle-ci est déterminée par le ministre des Finances. »».

Il précise qu'un amendement identique a été rejeté à la demande du gouvernement au cours de l'examen du projet de loi au Sénat (rapport du Sénat, pp. 9 et 10).

Ces véhicules portuaires, qui n'empruntent la voie publique que de temps à autre, ne sont cependant pas soumis à la réglementation relative à l'eurovignette dans d'autres pays européens (par exemple, aux Pays-Bas), ce qui, selon l'intervenant, entraîne une distorsion de concurrence au détriment des ports belges.

Le membre demande également si l'assentiment à ce protocole modifiera la répartition du produit total de l'eurovignette (environ 4 milliards de francs) entre l'État fédéral et les régions. Il a en effet été convenu à l'époque au sein du comité de concertation que le produit de l'eurovignette frappant les camions de moins de 12 tonnes reviendrait aux régions et que le produit de l'eurovignette frappant les camions de 12 tonnes et plus reviendrait à l'État fédéral. Or, le montant de la vignette frappant les véhicules de 12 tonnes et plus va être majoré, de sorte que cette opération profitera à l'autorité fédérale. Si ce raisonnement est correct, quelle sera l'ampleur de ces rentrées supplémentaires ?

Le ministre ne peut pas marquer son accord sur l'amendement de M. Pieters. Ce genre de modification nécessite d'ailleurs l'assentiment de la Commission européenne. Il est toutefois disposé à adresser à cet égard à la Commission une question spécifique sur l'interprétation du Traité du 9 février 1994. La notion d'« utilisation occasionnelle de la voie publique » devra en tout cas être précisée. Si la Commission européenne devait se prononcer en faveur d'une exemption en faveur des véhicules portuaires, le ministre déposera sans délai un projet de loi (modifiant la loi du 27 décembre 1994) en ce sens au parlement.

Le président, M. Oliver Maingain (PRL FDF MCC) estime qu'il faudrait pouvoir exempter de l'eurovignette non seulement les véhicules portuaires, mais aussi les véhicules aéroportuaires.

L'amendement de M. Pieters lui paraît néanmoins irrecevable, étant donné que le projet de loi à l'examen vise l'assentiment d'un traité international (art. 77 de la Constitution). Il est au moins de tradition de ne pas amender ce genre de projets. Cette question a d'ailleurs déjà

Tijdens de bespreking in de Senaatscommissie werd hierover trouwens reeds uitvoering van gedachten gewisseld.

De heer Alfons Borginon is het daar niet mee eens. Het voorliggende ontwerp bevat immers twee soorten bepalingen. Enerzijds is er het artikel tot goedkeuring van het Protocol van 22 maart 2000 maar anderzijds zijn er de bepalingen tot wijziging van de wet van 27 december 1994 (de omzetting van het Protocol in het interne recht). Wanneer het amendement van de heer Pieters onontvankelijk zou worden verklaard lijkt een opsplitsing van het wetsontwerp in twee afzonderlijke ontwerpen (één bij toepassing van artikel 77 GW en één bij toepassing van artikel 78 GW) hem onvermijdelijk.

Niettemin lijkt het voorstel van de minister om over de problematiek van de havenvoertuigen eerst een specifieke vraag tot de Europese Commissie te richten hem redelijk.

De minister geeft aan dat het voorliggende wetsontwerp enkel bepalingen bevat die nodig zijn voor de goedkeuring van het Protocol en voor de omzetting ervan in het Belgisch recht. Het lijkt hem niet aangewezen om via dit ontwerp ook andere wijzigingen in de wet van 27 december 1994 door te voeren.

Hij spreekt zich niet uit over de vraag of het amendement van de heer Pieters al dan niet ontvankelijk is, maar vraagt in ieder geval de verwerping ervan omdat de voorgestelde wijziging buiten het toepassingsveld valt van het Protocol van 22 maart 2000.

Hij herhaalt echter dat hij zo vlug mogelijk een specifieke vraag tot de Europese Commissie zal richten, ten einde na te gaan of (en onder welke voorwaarden) havenvoertuigen, luchthavenvoertuigen, landbouwvoertuigen e.d. eventueel van het eurovignet kunnen worden vrijgesteld. Het amendement van de heer Pieters wordt vervolgens ingetrokken.

Op de tweede vraag van de heer Pieters antwoordt de minister dat het Protocol van 22 maart 2000 geen invloed zal hebben op de verdeling van de opbrengst van het eurovignet tussen de federale staat en de gewesten. Deze totale opbrengst zal ongeveer gelijk blijven. De in de zes betrokken landen ingeschreven voertuigen voldoen thans immers bijna allemaal aan de Euro II-normen. De maatregel is echter vooral bedoeld tegen oudere vrachtwagens uit Oost-Europese landen, die niet aan deze emissienormen voldoen. Voor de Belgische vrachtwagens zal opbrengst van het eurovignet nauwelijks hoger liggen dan voorheen.

fait l'objet d'un large échange de vues lors de la discussion en commission du Sénat

M. Alfons Borginon n'est pas de cet avis. Le projet à l'examen contient en effet deux types de dispositions. D'une part, il y a l'article qui concerne l'assentiment du Protocole du 22 mars 2000, mais, d'autre part, le projet contient des dispositions modifiant la loi du 27 décembre 1994 (la transposition du Protocole en droit interne). L'intervenant précise que, si l'amendement de M. Pieters est déclaré irrecevable, la scission du projet de loi en deux projets distincts (l'un relevant de l'article 77 de la Constitution et l'autre, de l'article 78 de la Constitution) lui paraît inévitable.

La proposition du ministre de poser une question spécifique à la Commission européenne en ce qui concerne les véhicules portuaires lui paraît néanmoins raisonnable.

Le ministre précise que le projet à l'examen ne contient que des dispositions nécessaires à l'approbation du Protocole et à sa transposition dans le droit belge. Il ne lui paraît pas souhaitable d'apporter, par le biais du projet à l'examen, d'autres modifications à la loi du 27 décembre 1994.

Il ne se prononce pas sur la question de savoir si l'amendement de M. Pieters est recevable, mais il en demande en tout cas le rejet parce que la modification proposée ne relève pas du champ d'application du Protocole du 22 mars 2000.

Il répète toutefois qu'il posera le plus rapidement possible une question spécifique à la Commission européenne afin de vérifier si (et à quelles conditions) les véhicules portuaires, aéroportuaires, agricoles, etc., peuvent éventuellement être dispensés d'eurovignette. L'amendement de M. Pieters est ensuite retiré.

En réponse à la deuxième question de M. Pieters, le ministre précise que le protocole du 22 mars 2000 n'aura aucune incidence sur la répartition du produit de l'eurovignette entre l'État fédéral et les régions. Le produit total restera à peu près égal. La plupart des véhicules immatriculés dans les six pays concernés répondent en effet actuellement aux normes Euro II. La mesure vise toutefois principalement les camions plus anciens provenant des pays d'Europe de l'Est, qui ne répondent pas à ces normes d'émission. En ce qui concerne les camions belges, le produit de l'eurovignette sera à peine supérieur à ce qu'il était précédemment.

De voorzitter, de heer Olivier Maingain, is van oordeel dat het wetsontwerp eigenlijk had kunnen worden beperkt tot één artikel houdende goedkeuring van het Protocol van 22 maart 2000.

De thans voorgelegde wetsbepalingen tot wijziging van de wet van 27 december 1994 zijn volgens hem overbodig, aangezien de goedkeuring van het Protocol meteen inhoudt dat ons intern recht aan deze wijziging van het Verdrag van 9 februari 1994 wordt aangepast.

De minister geeft aan dat er precedenten zijn voor beide stellingen. Ook eminente juristen verschillen hierover van mening. Hij hoopt dat binnen de parlementaire overlegcommissie hierover (voor de toekomst) een eenduidige regeling kan worden afgesproken.

III. — STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 8 en het gehele wetsontwerp worden eenparig aangenomen.

De rapporteur,

De voorzitter,

Jef TAVERNIER

Olivier MAINGAIN

Lijst van de bepalingen die uitvoeringsbepalingen vergen (toepassing van artikel 18,4 van het Kamerreglement geen.

Le président, M. Olivier Maingain, estime que le projet de loi aurait en fait pu se limiter à un seul article approuvant le protocole du 22 mars 2000.

Il juge en effet superflues les dispositions à l'examen visant à modifier la loi du 27 décembre 1994, étant donné que l'approbation du protocole implique *ipso facto* l'adaptation de notre droit interne à la modification du traité du 9 février 1994.

Le ministre précise qu'il y a des précédents pour les deux thèses. Les avis d'éminents juristes sont également partagés. Il espère que la commission parlementaire de concertation pourra apporter pour l'avenir à cette question une solution ne laissant subsister aucune équivoque.

III. — VOTES

Les articles 1^{er} à 8 ainsi que l'ensemble du projet de loi sont adoptés à l'unanimité.

Le rapporteur,

Le président,

Jef TAVERNIER

Olivier MAINGAIN

Liste des dispositions nécessitant des mesures d'exécution (application de l'article 18, 4, du Règlement de la Chambre) : néant.