

## Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (\*)

26 NOVEMBRE 1998

### PROJET DE LOI

**portant modification du Code des  
taxes assimilées aux impôts sur  
les revenus conformément à  
la directive n° 93/89/CEE  
du Conseil des Communautés  
européennes**

### RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES FINANCES ET DU BUDGET (1)

PAR

**M. Hunfred SCHOETERS**

- (1) Composition de la commission :  
Président : M. Didden (M.).

| A. — Titulaires      |                                                         | B. — Suppléants                                              |  |
|----------------------|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|--|
| C.V.P.               | MM Didden, Leterme,<br>Pieters,<br>Mme Van Haesendonck. | M. Ansoms, Mme D'Hondt,<br>MM. Eyskens, Van Erps, Vanpoucke. |  |
| P.S.                 | MM. Demotte, Dufour,<br>Moriau.                         | MM. Canon, Delizée, Henry,<br>Meureau.                       |  |
| V.L.D.               | MM. Daems, De Grauwe,<br>Desimpel.                      | MM. Huts, Lano, Van Aperen,<br>van den Abeelen.              |  |
| S.P.                 | MM. Schoeters, Suykens.                                 | Mme Croes-Lieten, MM. Schellens,<br>Van Gheluwe.             |  |
| P.R.L.-              | Mme Cornet, M. Reynders.                                | MM. de Donnée, Maingain, Michel.                             |  |
| F.D.F.               |                                                         |                                                              |  |
| P.S.C.               | M. Arens.                                               | MM. Gehlen, Fournaux.                                        |  |
| VI.                  | M. Huysentruyt.                                         | Mme Colen, M. Van den Eynde.                                 |  |
| Blok                 |                                                         |                                                              |  |
| Agalev/M. Tavernier. |                                                         | MM. Detienne, Viseur.                                        |  |
| Ecolo                |                                                         |                                                              |  |

### C. — Membre sans voix délibérative

V.U. M. Olaerts.

*Voir :*

**- 1668 - 97 / 98 :**

- N° 1 : Projet de loi.
- Nos 2 à 5 : Amendements.

*Voir aussi :*

- N° 7 : Texte adopté par la commission.

(\*) Cinquième session de la 49<sup>ème</sup> législature

## Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (\*)

26 NOVEMBER 1998

### WETSONTWERP

**houdende wijziging van het Wetboek  
van de met de inkomstenbelastingen  
gelijkgestelde belastingen  
overeenkomstig de richtlijn  
n° 93/89/EEG van de Raad van de  
Europese Gemeenschappen**

### VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE FINANCIEN EN DE BEGROTING (1)

UITGEBRACHT DOOR

**DE HEER Hunfred SCHOETERS**

- (1) Samenstelling van de commissie :  
Voorzitter : de heer Didden (M.).

| A. — Vaste leden     |                                                            | B. — Plaatsvervangers                                          |  |
|----------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|--|
| C.V.P.               | HH. Didden, Leterme,<br>Pieters,<br>Mevr. Van Haesendonck. | H. Ansoms, Mevr. D'Hondt,<br>HH. Eyskens, Van Erps, Vanpoucke. |  |
| P.S.                 | HH. Demotte, Dufour,<br>Moriau.                            | HH. Canon, Delizée, Henry,<br>Meureau.                         |  |
| V.L.D.               | HH. Daems, De Grauwe,<br>Desimpel.                         | HH. Huts, Lano, Van Aperen,<br>van den Abeelen.                |  |
| S.P.                 | HH. Schoeters, Suykens.                                    | Mevr. Croes-Lieten, HH. Schellens,<br>Van Gheluwe.             |  |
| P.R.L.-              | Mevr. Cornet, H. Reynders.                                 | HH. de Donnée, Maingain, Michel.                               |  |
| F.D.F.               |                                                            |                                                                |  |
| P.S.C.               | H. Arens.                                                  | HH. Gehlen, Fournaux.                                          |  |
| VI.                  | H. Huysentruyt.                                            | Mevr. Colen, H. Van den Eynde.                                 |  |
| Blok                 |                                                            |                                                                |  |
| Agalev/H. Tavernier. |                                                            | HH. Detienne, Viseur.                                          |  |
| Ecolo                |                                                            |                                                                |  |

### C. — Niet-stemgerechtigd lid

V.U. H. Olaerts.

*Zie :*

**- 1668 - 97 / 98 :**

- Nr. 1 : Wetsontwerp
- Nrs. 2 tot 5 : Amendementen.

*Zie ook*

:

**- Nr. 7 :** Texte adopté par la commission.

(\*) Vijfde zitting van de 49<sup>ste</sup> zittingsperiode

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions des 27 et 28 octobre et 17 novembre 1998.

## I. INTRODUCTION DU MINISTRE DES FINANCES

*Le ministre* indique que le projet de loi à l'examen se compose de deux volets. Il vise d'abord et surtout à adapter la législation belge en matière de taxe de circulation sur les véhicules utilitaires afin de la rendre conforme aux dispositions de la directive n° 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993. Cette directive s'applique aux véhicules ou aux ensembles de véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises, dont la masse maximale autorisée est égale ou supérieure à 12 tonnes.

En vertu de cette directive, les taux minima de taxe de circulation sont fixés par catégorie ou sous-catégorie de véhicules, fixées en fonction de la silhouette et de la masse maximale autorisée.

Le nouveau barème défini à l'article 5 du projet a été élaboré en concertation avec les organisations professionnelles. Le passage du calcul en tare à un calcul en masse maximale autorisée s'effectuera de manière à ne pas générer d'augmentation globale supplémentaire autre que celle résultant de la suppression des réductions.

Il est procédé à une adaptation structurelle du barème de la taxe de circulation pour les véhicules et ensembles de véhicules les mieux adaptés au transport professionnel de marchandises.

Des exemptions ou des réductions ne sont plus autorisées que pour deux catégories de véhicules. Si un État membre souhaite maintenir des exemptions ou des réductions justifiées par des raisons politiques spécifiques de nature socioéconomique ou liées aux infrastructures, il doit engager une procédure spécifique devant le Conseil.

*Le ministre* précise en outre que le deuxième volet du projet de loi contient une série de dispositions qui doivent permettre la perception automatique de la taxe de circulation applicable aux véhicules utilitaires, ainsi que cela se pratique déjà depuis 25 ans pour les véhicules de tourisme. Ce système est basé sur la gestion centralisée par ordinateur des redevables de la taxe de circulation.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 27 en 28 oktober en 17 november 1998.

## I. INLEIDING VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

*De minister* geeft aan dat het voorliggende wetsontwerp uit twee luiken bestaat. Het strekt er eerst en vooral toe de Belgische wetgeving inzake verkeersbelasting op bedrijfsvoertuigen aan te passen aan de richtlijn nr. 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993. Deze richtlijn is van toepassing op de voertuigen of samenstellen van voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor het vervoer van goederen en waarvan de maximum toegelaten massa ten minste 12 ton bedraagt.

Ingevolge deze richtlijn moeten de minimum aanslagvoeten van de verkeersbelasting worden vastgesteld per categorie of deelt categorie van voertuigen bepaald in functie van de bouw en de maximum toegelaten massa.

De in artikel 5 van het ontwerp bepaalde nieuwe schaal kwam tot stand in overleg met de beroepsverenigingen. De overgang van een berekening in tarra naar een berekening in maximaal toegelaten massa zal gebeuren zonder een andere bijkomende globale stijging dan deze voortvloeiend uit de afschaffing van de verminderingen.

Er wordt een structurele aanpassing doorgevoerd van de schaal van de verkeersbelasting voor de voertuigen en samenstellen van voertuigen die het best aan het professioneel transport van goederen zijn aangepast.

Vrijstellingen of verminderingen zijn enkel nog toegelaten voor twee uitdrukkelijk vermelde categorieën voertuigen. Wanneer een lidstaat vrijstellingen of verlagingen die gewettigd zijn door specifieke politieke redenen van sociaal-economische aard of die verband houden met de infrastructuurvoorzieningen wil handhaven moet hiertoe een specifieke procedure voor de Raad worden ingesteld.

Het tweede luik van het wetsontwerp, aldus *de minister*, omvat een reeks bepalingen die een automatische inning van de verkeersbelasting op bedrijfsvoertuigen mogelijk moeten maken, wat reeds 25 jaar gebeurt voor de toerismevoertuigen. Dit systeem is gebaseerd op een gecentraliseerd computerbeheer van de belastingschuldigen van de verkeersbelasting.

Cette automatisisation de la perception est étroitement liée au nouveau mode technique de calcul de la base imposable (cf. supra). Elle présente l'avantage de permettre l'étalement de la perception de la taxe de circulation sur l'ensemble de l'année budgétaire et d'alléger ainsi les tâches matérielles des receveurs des contributions directes tout en réduisant les formalités incombant aux redevables.

C'est à la demande expresse du secteur concerné que le gouvernement a présenté un amendement (n° 23, Doc. n° 1668/3) à l'article 9 afin d'exclure du système de la perception automatisée les véhicules lourds affectés au transport de marchandises. Les camions et les tracteurs ainsi que les remorques et semi-remorques d'un poids total en charge autorisé de 4 000 kg et plus restent dès lors soumis au système de la perception manuelle. Le secteur a en effet fait observer à juste titre qu'en vertu du nouveau système, la taxe de circulation devrait également être payée pour la période qui s'étend entre l'immatriculation du véhicule et sa première utilisation effective (par exemple, lorsque le véhicule doit d'abord subir des transformations).

Un autre amendement du gouvernement (n° 26 - Doc. n° 1668/3) concerne l'entrée en vigueur des différents articles du projet. Cet amendement vise à tenir compte d'une observation formulée par le Conseil d'Etat. La plupart des modifications que le projet de loi à l'examen vise à apporter au Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus étaient prévues par l'avant-projet de loi portant diverses dispositions fiscales (Doc. Chambre n° 1726/1 - 1994-1995), qui a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat et qui a ensuite été scindé. Sur les instances du Conseil d'Etat, le nouveau barème est à présent inséré dans la loi même.

## II. DISCUSSION GENERALE

*M. Schoeters* annonce qu'il ne votera pas l'amendement que le gouvernement a présenté à l'article 9. Il craint en effet que cet amendement donne lieu à des abus. Il estime que le problème que le gouvernement entend régler par le biais de cet amendement pourrait être résolu d'une autre façon et renvoie à cet égard à son propre amendement (n° 21 - Doc. n° 1668/3, pp. 8-9), dans lequel il propose que l'on permette au redevable d'obtenir une restitution proportionnelle de la taxe de circulation s'il prouve que le véhicule n'a pas été utilisé effectivement sur la voie publique (à la suite d'adaptations) pendant une période de six mois maximum à compter de la date d'immatriculation.

Deze automatisering van de inning is nauw verbonden met de nieuwe technische wijze van berekening van de belastbare basis (cfr. supra). Zij biedt het voordeel dat de inning van de verkeersbelasting meer over het gehele begrotingsjaar kan worden gespreid, waardoor de materiële werkzaamheden van de ontvangers der directe belastingen worden verlicht en de door de belastingplichtigen te vervullen formaliteiten verminderen.

Op uitdrukkelijke vraag van de betrokken bedrijfssector heeft de regering een amendement (nr. 23 - Stuk nr. 1668/3) ingediend op artikel 9, teneinde de zware voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen uit te sluiten uit het systeem van de geautomatiseerde inning. Daardoor blijven de vrachtauto's en de trekkers alsook de aanhangwagens en opleggers met een maximaal toegelaten massa vanaf 4.000 kg onder het stelsel van de zogenaamde manuele inning vallen. De sector heeft immers terecht opgemerkt dat ingevolge het nieuwe systeem de verkeersbelasting ook zou moeten worden betaald voor de periode tussen de inschrijving en de in gebruikneming van het voertuig (bvb. wanneer het voertuig eerst moet worden getransformeerd).

Een ander amendement van de regering (nr. 26 - Stuk nr. 1668/3) heeft betrekking op de inwerking-treding van de verschillende artikelen van het ontwerp. Aldus wordt tegemoetgekomen aan een opmerking van de Raad van State. Het merendeel van de wijzigingen die door het huidig ontwerp aan het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen worden aangebracht, maakten voorheen deel uit van het voorontwerp van wet houdende diverse fiscale bepalingen, dat voor advies aan de Raad van State werd voorgelegd en dat daarna werd gesplitst (cfr. Stuk Kamer nr. 1726/1, 1994-1995).

Op aandringen van de Raad van State wordt de nieuwe tariefschaal thans in de wet zelf opgenomen.

## II. ALGEMENE BESPREKING

*De heer Schoeters* kondigt aan dat hij het regering-samendement op artikel 9 niet zal goedkeuren. Hij vreest immers dat het aanleiding zal geven tot misbruiken. Volgens hem kan het probleem, dat de regering via dit amendement wil verhelpen, anders worden opgelost. Hij verwijst in dit verband naar zijn eigen amendement (nr. 21 - Stuk nr. 1668/3, blz. 8-9), waarin hij voorstelt dat aan de belastingschuldige de mogelijkheid zou worden geboden om een proportionele terugbetaling van de verkeersbelasting te bekomen, indien hij bewijst dat gedurende een periode van maximum zes maanden vanaf de datum van inschrijving, het voertuig (wegens het ondergaan van bepaalde aanpassingswerken) niet daadwerkelijk op de openbare weg werd gebruikt.

Il s'étonne également que les articles 7 et 8 prévoient la suppression de la réduction de la taxe de circulation sur les autocars et les autobus, dont il n'est pourtant nullement question dans la directive européenne n° 93/89/CEE, que le projet de loi à l'examen vise à transposer dans le droit belge. Cette directive s'applique en effet uniquement aux véhicules destinés au transport de marchandises, et non aux autocars et autobus.

*M. Schoeters* renvoie à cet égard à ses amendements n°s 9, 10, 11 et 12 (Doc. n° 1668/3, p. 1-3).

Si, contrairement à l'intervenant précédent, *Mme Cornet* considère que l'amendement du gouvernement à l'article 9 constitue un pas dans la bonne direction, elle n'en demeure pas moins opposée aux dispositions du projet à l'examen qui ne visent pas à adapter le droit belge en fonction de la directive européenne précitée. La perception automatique de la taxe de circulation, proposée par le ministre en ce qui concerne les camions, n'est pas une mesure qui découle de cette directive. Elle estime qu'il n'est pas souhaitable d'imposer, par le biais de cette mesure, une charge supplémentaire au secteur du transport de marchandises qui regroupe plus de 8 000 entreprises et occupe plus de 50 000 personnes. *Mme Cornet* ajoute que ce secteur génère déjà pour le Trésor des recettes fiscales importantes en termes de TVA, d'accises, de taxe de circulation, d'eurovignette, etc.

Elle estime qu'il serait préférable, afin d'alléger la tâche des receveurs des contributions directes, de pousser plus avant l'informatisation des services du ministère des Finances.

*M. Van Aperen* partage cet avis. Le secteur du transport de marchandises verse déjà chaque année quelque 3,5 milliards de francs au titre de la taxe de circulation. Dès que le projet à l'examen aura été adopté, ce montant passera à 4,7 milliards de francs (une augmentation de plus de 34 %). Ajoutons à cela, comme il a été fait observer par ailleurs, que l'eurovignette rapporte également 4 milliards de francs par an. En ce qui concerne les trois quarts des transports assurés par ce secteur (transporteurs professionnels et petits transporteurs réunis), il n'existe du reste aucune alternative à court terme en raison des distances relativement faibles (de 100 à 150 kilomètres) sur lesquelles s'effectuent ces transports.

Il estime, lui aussi, que l'amendement du gouvernement constitue un pas dans la bonne direction. En revanche, l'amendement présenté par *M. Schoeters* ne résout pas le problème des véhicules de réserve ni des véhicules qui ne sont utilisés que de façon temporaire, par exemple dans le cadre d'activités saisonnières. Chaque fois qu'un véhicule ne peut utiliser le réseau routier, il convient de l'exempter de la taxe de circulation. Le système (manuel) actuel est entré dans

Hij verbaast zich ook over de in de artikelen 7 en 8 voorgestelde afschaffing van de vermindering van verkeersbelasting voor autocars en autobussen, waarvan nochtans geen sprake is in de Europese richtlijn nr. 93/89/EEG, die via het voorliggende wetsontwerp in het Belgische recht wordt omgezet. Deze laatste is immers enkel van toepassing op voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen, en niet op autocars en autobussen.

De heer Schoeters verwijst in dit verband naar zijn amendementen nrs. 9,10,11 en 12 (Stuk nr. 1668/3, blz. 1-3).

In tegenstelling tot de vorige spreker vindt *mevrouw Cornet* het regeringsamendement op artikel 9 een stap in de goede richting. Ondanks dit amendement blijft zij gekant tegen die bepalingen in het ontwerp die niet bedoeld zijn om het Belgische recht aan te passen aan de bovengenoemde Europese richtlijn. De door de minister voorgestelde automatische inning van de verkeersbelasting voor vrachtwagens is geen uitvloeisel van deze richtlijn. Het lijkt haar niet aangewezen de sector van het goederenvervoer, die meer dan 8.000 ondernemingen groepeerd en meer dan 50.000 mensen tewerkstelt, door dergelijke maatregel bijkomend te belasten. Deze sector, aldus *mevrouw Cornet*, genereert daarenboven reeds hoge bedragen aan belastingontvangsten inzake BTW, accijnzen, verkeersbelasting, eurovignet...enz. voor de Schatkist.

Om de materiële werkzaamheden van de ontvangers der directe belastingen te verlichten lijkt een doorgedreven informatisering van de diensten van het ministerie van Financiën haar meer aangewezen.

*De heer Van Aperen* is het daarmee eens. De sector van het goederenvervoer betaalt nu reeds jaarlijks ongeveer 3,5 miljard frank aan verkeersbelasting. Na de goedkeuring van dit wetsontwerp loopt dit bedrag op tot 4,7 miljard frank (een verhoging met ruim 34 %). Daarnaast is er, zoals gezegd, het eurovignet dat ook goed is voor 4 miljard frank per jaar. Voor drie vierde van het door deze sector verrichte transport (beroepsvervoerders en kleine vervoerders samen) is trouwens, wegens de relatief kleine afstand (100 à 150 kilometer) op korte termijn geen alternatief voorhanden.

Ook hij vindt het regeringsamendement alvast een stap in de goede richting. Het amendement van de heer Schoeters daarentegen lost het probleem niet op van reservevoertuigen of voertuigen die slechts tijdelijk worden gebruikt, bijvoorbeeld voor seizoensgebonden activiteiten. Telkens een voertuig geen gebruik kan maken van het wegnnet moet het voor die periode van verkeersbelasting worden vrijgesteld. Het huidige (manuele) systeem is daarenbo-

les mœurs et offre l'avantage de permettre l'introduction simultanée de la déclaration requise et de la déclaration relative à l'eurovignette.

Le membre fait observer que, dans l'avis du Conseil d'État (Doc. n° 1668/1, p. 22, *in fine*, note au bas de la page 2), il est renvoyé à une table de concordance qui devrait être reproduite dans le document parlementaire de dépôt du projet de loi. Il demande au ministre pourquoi cette table n'a finalement pas été reprise dans le document.

M. Van Aperen constate enfin que les tableaux repris dans l'avant-projet de loi (Doc. n° 1668/1, pp. 14-16) et ceux du projet de loi définitif (*id.* pp. 28-30) présentent certaines différences. A quoi cela est-il dû? Sur quels tableaux porte l'avis du Conseil d'État?

MM. Pieters et Olaerts sont, eux aussi, préoccupés par la position concurrentielle du secteur du transport de marchandises.

M. Pieters indique que 85% des entreprises belges de transport effectuent du transport de marchandises transfrontalier et n'utilisent guère le réseau routier national. L'intervenant constate que l'amendement n° 23 du gouvernement est, tout compte fait, préférable à l'amendement n° 21 présenté par M. Schoeters et cosigné par lui-même parce qu'il constitue tout de même déjà un pas dans la bonne direction.

Il demeure cependant favorable aux modifications proposées par les amendements n°s 9, 10, 11 et 12 de M. Schoeters en ce qui concerne la taxe de circulation due par les autocaristes.

M. Olaerts est en principe favorable à une perception automatisée généralisée de la taxe de circulation après l'immatriculation du véhicule. Il estime qu'il doit être possible, dans certains cas, de reporter l'immatriculation d'un véhicule dans le but de permettre la réalisation préalable des adaptations nécessaires. Il doit en outre être possible d'accorder une dispense temporaire de la taxe de circulation due pour des véhicules qui, pour une raison sérieuse, sont hors service. Quelle est la réglementation qui s'applique en la matière dans d'autres pays d'Europe?

L'intervenant estime que le projet de loi à l'examen va au-delà de la simple transposition d'une directive européenne en droit belge. Implique-t-il également une majoration de la taxe? La suppression, prévue par les articles 7 et 8, des réductions de la taxe de circulation dont bénéficient actuellement les autocaristes est-elle imposée par cette directive?

ven goed ingeburgerd en biedt het voordeel dat de vereiste aangifte samen met die voor het eurovignet kan worden ingediend.

Het lid merkt ook op dat in het advies van de Raad van State (Stuk nr. 1668/1, blz. 22, *in fine*, voetnoot 2) wordt verwezen naar een overeenstemmingstabel, die in het gedrukt stuk, waarbij het wetsontwerp wordt ingediend, zou moeten worden overgenomen. Graag vernam hij van de minister waarom dit uiteindelijk niet is gebeurd.

Tenslotte stelt de heer Van Aperen vast dat de tabellen van het voorontwerp van wet (Stuk nr. 1668/1, blz. 14-16) niet volledig overeenstemmen met die van het definitieve wetsontwerp (*ibidem*, blz. 28-30). Wat is hiervoor de reden? Over welke tabellen heeft de Raad van State advies verstrekt?

Ook de heren Pieters en Olaerts zijn bekommerd over de concurrentiepositie van de sector van het goederenvervoer.

De heer Pieters geeft aan dat 85% van de Belgische transportondernemingen grensoverschrijdend goederenvervoer verrichten, waarbij nauwelijks gebruik wordt gemaakt van het nationaal wegennet. De spreker stelt vast dat het regeringsamendement nr. 23 op de keper beschouwd, beter is dan amendement nr. 21 van de heer Schoeters, dat hijzelf mede heeft ondertekend omdat het toch reeds een stap in de goede richting is.

Hij blijft wel voorstander van de in de amendementen nrs. 9, 10, 11, en 12 van de heer Schoeters voorgestelde wijzigingen die betrekking hebben op de verkeersbelasting voor autocarbedrijven.

De heer Olaerts is in principe gewonnen voor een veralgemeende automatische inning van de verkeersbelasting na de inschrijving van het voertuig. Volgens hem moet het mogelijk zijn om in bepaalde gevallen de inschrijving van een voertuig uit te stellen, teneinde eerst de noodzakelijke aanpassingswerken te kunnen verrichten. Daarnaast moet ook een tijdelijke vrijstelling van verkeersbelasting mogelijk zijn voor voertuigen die om een of andere ernstige reden buiten gebruik zijn. Wat is terzake de regeling in andere Europese landen?

Het voorliggende ontwerp is volgens de spreker meer dan een loutere omzetting van een Europese richtlijn in het Belgische recht. Houdt het ook een belastingverhoging in? Wordt de in de artikelen 7 en 8 bepaalde afschaffing van de bestaande verminderingen van de verkeersbelasting voor autocarbedrijven al dan niet opgelegd door deze richtlijn?

Enfin, le membre constate avec surprise que les barèmes repris à l'article 5 se fondent toujours sur la cylindrée et non sur une base technique moderne, telle que la puissance des véhicules. Qu'est-ce qui justifie ce choix?

*M. Tavernier* s'interroge sur les conséquences du projet de loi sur les recettes fiscales, d'une part, et sur la taxe à payer par le secteur concerné, d'autre part. Les chiffres diffusés à ce sujet par ce secteur (dans le cadre du lobbying, manifestement fructueux, auquel il s'est livré) sont-ils exacts? Les charges fiscales de ce secteur vont-elles effectivement augmenter de 1,2 milliard de francs?

Le gouvernement applique-t-il vraiment une vision globale de la politique en matière de transport et des mesures fiscales à prendre dans ce cadre?

Le membre estime que la circulation routière va fortement augmenter dans les prochaines années (alors que le trafic ferroviaire ou fluvial va pratiquement stagner) et qu'il convient dès lors plutôt de prendre des mesures fiscales visant à enrayer cette augmentation. Il ajoute que ce sont les frais variables et non les frais fixes du transport routier qui doivent être majorés par le biais de la fiscalité. Le (nouveau) ministre des Finances s'est, lui aussi, déjà déclaré publiquement favorable à cette option. Il est évident, en effet, que le coût du transport par route pour la collectivité est nettement supérieur à la taxe globale payée actuellement par le secteur.

Enfin, *M. Tavernier* fait sienne la question de *M. Olaerts* concernant l'utilisation, à l'article 5, de la cylindrée (chevaux-vapeur fiscaux) au lieu de la puissance des véhicules pour le calcul de la taxe.

Il en conclut que le projet à l'examen pêche par manque de perception de la problématique et ne correspond certainement pas aux déclarations publiques faites par le ministre à ce sujet.

*Mme Van Haesendonck* demande si la directive 93/89/CEE a été annulée ou non par la Cour européenne de Justice. Où en est la nouvelle proposition de la Commission?

*M. Schoeters* se déclare prêt à présenter des sous-amendements à son amendement n° 21 à l'article 9, de manière à permettre qu'un véhicule déjà utilisé soit exempté de la taxe pendant la période au cours de laquelle ledit véhicule est transformé ou adapté, pourvu que le propriétaire en fournisse la preuve. L'intervenant estime toutefois que si, pour des raisons d'ordre économique, un véhicule n'est pas utilisé pendant une période déterminée, il n'existe aucune raison de l'exempter temporairement de la taxe de circulation. Ce type de risque est en effet inhérent à toute activité économique!

Tenslotte stelt het lid tot zijn verbazing vast dat de in artikel 5 opgenomen belastingschalen nog steeds steunen op de cylinderinhoud en niet op een moderne technische basis zoals bijvoorbeeld het vermogen van de voertuigen. Wat is hiervoor de verklaring?

*De heer Tavernier* peilt naar de gevolgen van het wetsontwerp voor de fiscale ontvangsten van de Schatkist enerzijds, en voor de door de betrokken sector te betalen belasting anderzijds. Kloppen de door de sector hierover (in het kader van zijn - blijkbaar goed geslaagde - lobbywerk) verspreide cijfers? Nemen zijn fiscale lasten inderdaad toe met 1,2 miljard frank?

Heeft de regering wel een globale visie op het vervoerbeleid en de in dit kader vereiste fiscale maatregelen?

Volgens het lid zal het verkeer langs de weg tijdens de komende jaren sterk toenemen (terwijl het verkeer per spoor of per binnenschip nagenoeg zal stagneren) en moet het bijgevolg fiscaal veeleer worden ontmoedigd. Niet de vaste, maar de variabele kosten van het wegvervoer moeten volgens hem langs fiscale weg worden verhoogd. Ook de (nieuwe) minister van Financiën heeft reeds publiekelijk verklaard dat hij daar voorstander van is. Het is immers duidelijk dat het wegvervoer de gemeenschap veel meer kost dan de thans door de sector betaalde belasting.

*De heer Tavernier* sluit zich tenslotte aan bij de vraag van *de heer Olaerts* over het gebruik in artikel 5 van de cylinderinhoud (fiscale paardenkracht) i.p.v. het vermogen van de voertuigen.

Hij besluit dat het wetsontwerp visie mist en zeker niet overeenstemt met de publieke verklaringen van de minister over deze problematiek.

*Mevrouw Van Haesendonck* vraagt of de Europese richtlijn nr. 93/89/EEG al dan niet door het Europese Hof van Justitie is vernietigd. Hoeveel staat het met het nieuwe voorstel van de Europese Commissie?

*De heer Schoeters* is bereid zijn amendement nr. 21 op artikel 9 te subamenderen, teneinde ook een voertuig, dat reeds in gebruik is, van belasting vrij te stellen tijdens de periode waarin het wordt omgebouwd of hersteld, mits de eigenaar hiervan het bewijs levert. Wanneer een voertuig echter om redenen van economische aard gedurende een bepaalde periode niet wordt gebruikt dan is er naar zijn oordeel geen reden om het tijdelijk van verkeersbelasting vrij te stellen. Dergelijk risico is immers inherent aan het ondernemerschap!

A l'instar de M. Tavernier, il estime que le trafic routier coûte beaucoup plus à la collectivité qu'il ne lui rapporte. Il faut en effet tenir compte des nombreux accidents mortels provoqués dans le centre des villes par les poids lourds ainsi que des dégâts occasionnés par ceux-ci à la voirie.

C'est également pour ces raisons qu'il est opposé à l'amendement du gouvernement à l'article 9.

*M. Van Aperen* estime que la commission n'est pas compétente pour se prononcer sur la problématique de la sécurité routière. On ne peut en outre imputer tous les accidents de roulage aux camionneurs.

L'intervenant répète que le secteur de l'automobile génère chaque année des taxes pour un montant de 360 milliards de francs, ce qui compense très largement les coûts occasionnés par ce secteur.

*M. Olaerts* s'étonne que l'amendement n° 23 du gouvernement à l'article 9 concerne uniquement des véhicules dont la masse maximale autorisée est d'au moins 4 000 kilos, alors que qu'il est également souvent nécessaire de transformer, par exemple, des ambulances et des véhicules mixtes. Pourquoi le régime ad hoc ne pourrait-il s'appliquer également à ces véhicules?

L'intervenant estime que l'on pourrait également régler le problème de l'indisponibilité temporaire d'un camion par le biais d'une suspension de la taxe de circulation (après le renvoi de la plaque d'immatriculation).

*M. Pieters* préconise d'apporter une solution globale au problème de la mobilité. La fiscalité pourrait également être utilisée à cet effet. Il estime toutefois que cette problématique dépasse le cadre du projet de loi à l'examen.

*Le ministre des Finances* précise que le projet de loi à l'examen ne vise effectivement pas à résoudre le problème de la mobilité. Il tend à réaliser la nécessaire transposition de la directive européenne n° 93/89/CEE ainsi qu'à instaurer les mesures convenues lors des discussions avec le secteur concerné, qui ont eu lieu au cours de 1995 (c'est-à-dire longtemps avant l'entrée en fonction du ministre). Il n'en demeure pas moins que la Belgique devra apporter, tant sur le plan national que sur le plan européen, et notamment par le biais de mesures fiscales sa contribution à la résolution du problème international de la mobilité. L'on met actuellement la dernière main à un avant-projet de loi visant à remplacer le critère des chevaux fiscaux (utilisé à l'article 5) par celui de la puissance réelle. Le ministre envisage de prendre encore

Hij is het met de heer Tavernier eens dat het wegverkeer aan de gemeenschap veel meer kost dan het opbrengt. Ook de talrijke, door het zware vrachtvervoer in de stadscentra veroorzaakte dodelijke ongevallen en de door hen berokkende schade aan de wegen moeten immers in rekening worden gebracht.

Mede om die reden blijft hij gekant tegen het regeringsamendement op artikel 9 van het wetsontwerp.

*De heer Van Aperen* meent dat de commissie niet bevoegd is om zich over de problematiek van de verkeersveiligheid uit te spreken. Daarenboven mag men niet zomaar elk verkeersongeval op rekening van de vrachtvervoerders zetten.

Hij herhaalt ook dat de automobielsector jaarlijks goed is voor 360 miljard frank aan belastingen, wat volgens hem ruimschoots opweegt tegen de door de sector veroorzaakte kosten.

*De heer Olaerts* verbaast er zich over dat het regeringsamendement nr 23 op artikel 9 enkel geldt voor voertuigen met een toegelaten massa van minstens 4.000 kg. Nochtans moeten bijvoorbeeld ziekenwagens en auto's voor dubbel gebruik vaak ook worden omgebouwd. Waarom kan dergelijke regeling ook voor hen niet gelden?

Het probleem van de tijdelijke onbeschikbaarheid van een vrachtwagen kan volgens hem ook via een schorsing van de verkeersbelasting (na het terugzenden van de nummerplaat) worden geregeld.

*De heer Pieters* is voorstander van een globale oplossing van het mobiliteitsprobleem. Ook de fiscaliteit kan hiertoe worden aangewend. Dit valt echter volgens hem buiten het kader van het voorliggende wetsontwerp.

*De minister van Financiën* geeft aan dat het wetsontwerp inderdaad niet bedoeld is om het mobiliteitsprobleem op te lossen. Naast de noodzakelijke omzetting van de Europese richtlijn nr. 93/89/EEG bevat het maatregelen die werden afgesproken tijdens besprekingen met de betrokken sector, welke in de loop van 1995 (dus lang voor het aantreden van de minister) plaats vonden. Dit neemt echter niet weg dat België - o.m. via fiscale maatregelen - zowel op nationaal als op Europees vlak een bijdrage zal moeten leveren om het internationale probleem van de mobiliteit op te lossen. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een voorontwerp van wet waarin het (in artikel 5 gebruikte) criterium van de fiscale paardenkracht wordt vervangen door het werkelijk vermogen. De minister overweegt nog andere initia-

d'autres initiatives afin de moins taxer les véhicules moins polluants et d'encourager l'utilisation des transports publics tout en respectant la neutralité fiscale globale.

*L'amendement n° 23 (Doc. n° 1668/3, pp. 9-10)* du gouvernement tient compte de certaines objections soulevées par le secteur. Il limite l'extension de la perception automatisée prévue à l'article 9 du projet aux camions «légers». L'amendement répond aux objections légitimes du secteur concerné (concernant la taxe de circulation due pour les camions temporairement indisponibles), et il contribue, dans une moindre mesure il est vrai, à un allègement sensible du travail matériel des services de perception en ce qui concerne les camionnettes et les remorques et semi-remorques plus légères pour lesquelles la taxe de circulation est, dans la plupart des cas, acquittée une fois par an (pour une année entière). Selon l'administration, les possibilités techniques actuelles ne permettent pas de remédier aux inconvénients évoqués ci-dessus dans le cadre d'un système de perception automatisée (généralisée).

La directive européenne susmentionnée a en effet été annulée par un arrêt de la Cour européenne de justice du 5 juillet 1995. Cet arrêt maintient cependant les effets juridiques de la directive annulée jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par une nouvelle directive, ce qui n'est pas encore le cas à l'heure actuelle. Cette directive s'inscrit dans le cadre d'une volonté plus globale de la Commission européenne de parvenir progressivement à une tarification équitable de l'infrastructure de transport - au sens le plus large - au sein de l'Union européenne.

Le projet de loi à l'examen n'est d'ailleurs qu'une démarche fiscale - modeste mais indispensable - dans le cadre de la politique déployée par le gouvernement en matière de mobilité et de développement durable.

A l'instar des gouvernements des pays voisins, le gouvernement prendra les dispositions nécessaires en vue de décourager par des moyens fiscaux l'utilisation d'un carburant fortement polluant (à savoir le diesel) pour le transport par route. En ce qui concerne les véhicules destinés au transport rémunéré de personnes, le ministre rappelle que les transports publics (les sociétés de transport par autobus TEC et DE LIJN) sont exemptés de la taxe de circulation. La modification proposée - qui n'est, en effet, pas imposée par la directive européenne susmentionnée - ne concerne que les bus de tourisme.

tieven om, binnen een kader van globale fiscale neutraliteit, die voertuigen die minder vervuilen ook minder te belasten en om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen.

Het regeringsamendement nr.23 (Stuk nr. 1668/3, blz. 9-10) houdt rekening met bepaalde door de sector geopperde bezwaren. De in artikel 9 van het ontwerp vervatte uitbreiding van de geautomatiseerde inning van de verkeersbelasting wordt erdoor beperkt tot de «lichte» vrachtwagens. Het amendement komt tegemoet aan de terechte bezwaren van de betrokken sector ( i.v.m. de voor tijdelijk onbeschikbare vrachtwagens verschuldigde verkeersbelasting), en het draagt bij, zij het in mindere mate, tot een aanzienlijke verlichting van de materiële werkzaamheden van de invorderingsdiensten voor wat de lichte vrachtauto's en de lichtere aanhangwagens en opleggers betreft waarvoor de verkeersbelasting in de meeste gevallen één keer per jaar (voor een volledig jaar) wordt betaald. Volgens de administratie is het thans technisch niet mogelijk om de hierboven vermelde bezwaren op te vangen binnen een systeem van (veralgemeende) geautomatiseerde inning.

De bovenvermelde Europese richtlijn werd inderdaad vernietigd door een arrest van het Europees Hof van Justitie van 5 juli 1995. Dit arrest handhaaft echter de juridische gevolgen van de vernietigde richtlijn totdat zij door een nieuwe richtlijn zal worden vervangen, wat op heden nog niet is gebeurd. Deze richtlijn kadert in een ruimer streven van de Europese Commissie om binnen de Europese Unie stapsgewijs tot een billijke tarifiëring van de transportinfrastructure - in de ruimste betekenis - te komen.

Het voorliggende wetsontwerp is trouwens niet meer dan een - bescheiden maar onontbeerlijke - fiscale stap in het door de regering betrachtte beleid inzake mobiliteit en duurzame ontwikkeling.

Zoals in de ons omringende landen zal de regering stappen ondernemen om het gebruik van sterk vervuilende brandstof voor het vervoer op de weg ( met name diesel) fiscaal te ontraden. Wat de voertuigen voor betaald personenvervoer betreft stipt de minister aan dat het openbaar vervoer ( de busmaatschappijen TEC en DE LIJN ) van verkeersbelasting zijn vrijgesteld. De voorgestelde wijziging - die inderdaad niet is opgelegd door de bovengenoemde Europese richtlijn - heeft enkel betrekking op toerismebussen.

La suppression des réductions actuelles de 25% et de 10% de la taxe est fondée sur les considérations suivantes:

1° les tarifs actuels de la taxe de circulation datent déjà de 1950;

2° la position concurrentielle du secteur du transport rémunéré de personnes n'est pas moins favorable que celle du secteur du transport de marchandises;

3° les autocars de tourisme contribuent à peine à décongestionner le trafic;

4° ils ne sont pas assujettis à l'eurovignette;

5° il serait insensé de continuer à appliquer une fiscalité encourageant l'utilisation de véhicules vieillissants et polluants dans le seul cas des autocars, alors que l'on fait exactement le contraire pour les camions.

Le ministre indique ensuite que la table de concordance demandée par le Conseil d'État figure bel et bien dans l'exposé des motifs (Doc. n° 1668/1, p.10).

La différence constatée entre les tableaux de l'avant-projet de loi et ceux du projet de loi résulte d'une erreur d'impression. Les tableaux soumis au Conseil d'État sont ceux reproduits dans le projet de loi.

Il est exact qu'en cas de perception automatisée de la taxe de circulation, la radiation de l'immatriculation peut suffire à mettre fin à l'imposabilité et que le paiement d'une redevance de 2 500 francs permet généralement de remettre un véhicule en circulation. Il n'en est cependant pas de même pour les véhicules lourds de marchandises, pour lesquels il faut accomplir toutes sortes de formalités (autorisation de transport, autorisation pour le transport de marchandises dangereuses, ...), qui prennent trois à quatre semaines au bas mot. Le maintien de l'immatriculation en cas de non-utilisation est donc un impératif dans le cas de ces véhicules et l'introduction du système de perception automatisée entraînerait dès lors une charge fiscale supplémentaire.

Le ministre confirme que les négociations de 1995 ont débouché sur un accord entraînant, pour le secteur, une augmentation de la taxe à payer de 4,7 (3,5 + 1,4 - 0,2) milliards de francs.

Il souligne, en guise de conclusion, que le projet de loi à l'examen constitue une avancée sur le plan de l'harmonisation fiscale et étend le système de la perception automatisée, qui s'appliquera désormais à 520 000 véhicules de plus.

De opheffing van de bestaande belastingverminderingen van 25 en 10% berust op de hierna volgende overwegingen :

1° de huidige tarieven van de verkeersbelasting dateren reeds van 1950;

2° de concurrentiepositie van de sector van het betaald personenvervoer is niet minder goed dan die van de sector van het vrachtvervoer;

3° de toerismebussen dragen nauwelijks bij tot het vlotter verloop van het wegverkeer;

4° zij zijn niet onderworpen aan het eurovignet;

5° het zou onzinnig zijn om alleen voor autobussen, het in het verkeer houden van oude, vervuilende voertuigen fiscaal te blijven aanmoedigen terwijl voor de vrachtwagens precies het omgekeerde gebeurt.

De minister geeft vervolgens aan dat de door de Raad van State gevraagde overeenstemmingstabel wel degelijk is toegevoegd aan de memorie van toelichting (Stuk nr. 1668/1, blz.10)

Het verschil tussen de tabellen van het voorontwerp van wet en die van het wetsontwerp is het gevolg van een drukfout. Aan de Raad van State werden de bij het wetsontwerp gevoegde tabellen voorgelegd.

Het is juist dat bij geautomatiseerde inning van de verkeersbelasting, de schrapping van de inschrijving kan volstaan om een einde te stellen aan de belastbaarheid en dat de betaling van een retributie van 2 500 frank meestal toelaat een voertuig terug in het verkeer te brengen. Dit geldt echter niet voor zware vrachtwagens, waarvoor allerlei formaliteiten (transportvergunning, vergunning voor het vervoer van gevaarlijke goederen, ...) moeten worden vervuld, die gemakkelijk 3 à 4 weken tijd vergen. Voor deze voertuigen moet ook bij niet-gebruik de inschrijving behouden blijven en zou de invoering van het systeem van geautomatiseerde inning bijgevolg een bijkomende fiscale last met zich brengen.

De minister bevestigt dat de in 1995 gevoerde onderhandelingen tot een akkoord hebben geleid dat voor de betrokken sector een verhoging van de te betalen belasting met 4,7 ( 3,5 +1,4 - 0,2) miljard frank inhoudt.

Hij besluit dat het voorliggende wetsontwerp enerzijds een stap vooruit betekent in de fiscale harmonisering op Europees vlak en dat anderzijds het systeem van de geautomatiseerde inning wordt uitgebreid : voortaan zal dit systeem van toepassing zijn op 520.000 voertuigen meer.

*M. Schoeters* est très déçu par la réponse du ministre. Il estime que les arguments invoqués pour supprimer, en dehors de toute obligation européenne, les réductions en ce qui concerne la taxe de circulation applicable aux autobus et aux autocars sont dénués de toute pertinence. Si l'on pousse plus loin le raisonnement du ministre, il faudrait en effet retirer de la circulation toutes les voitures de plus de cinq ans.

S'il comprend qu'une généralisation de la perception automatisée de la taxe de circulation peut poser des problèmes techniques à l'administration, le membre estime que ce n'est pas une raison pour «mutiler» le projet de loi à l'examen, ainsi que le propose le gouvernement par le biais de son amendement n° 23 (diminution d'un tiers du nombre de véhicules soumis à la taxe). *M. Schoeters* suppose du reste que le Conseil d'État émettrait également des réserves sur la manière dont le gouvernement met en oeuvre, par cet amendement, la directive européenne précitée. Il renvoie également à son amendement n° 21, qui tente de tenir compte des griefs formulés par le secteur sans pour autant énerver complètement le projet de loi.

*M. Van Aperen* fait observer que la directive européenne n'impose que l'instauration de montants minimums en matière de taxe de circulation. Or, le projet de loi à l'examen ne se limite pas à mettre notre législation en concordance avec cette directive. L'intervenant estime cependant également qu'il faudrait taxer plus lourdement les vieilles voitures, précisément parce qu'elles sont plus polluantes.

*M. Schoeters* n'en est pas convaincu. S'il est vrai que les voitures plus récentes émettent moins de CO<sub>2</sub>, le traitement des résidus présents dans les filtres de ces voitures posera sans doute un problème plus important en termes d'environnement!

Si, contrairement à *M. Schoeters*, *M. Pieters* soutient l'amendement n° 23 présenté par le gouvernement à l'article 9, il n'est toutefois pas partisan de la suppression - sans que l'Europe ne nous y oblige - des réductions de taxes pour les autobus et les autocars.

*Le ministre* répète que le projet à l'examen a une portée plus large que la simple transposition d'une directive européenne. Les voitures de plus de cinq ans ne bénéficient pas non plus d'une réduction de la taxe de circulation. Dans le cadre de la lutte contre la pollution, il paraît dès lors logique d'appliquer la même règle aux bus et aux cars.

Selon l'administration, il n'est techniquement pas possible de généraliser l'application du système de perception automatisée et de faire également droit aux objections fondées du secteur.

*De heer Schoeters* is erg ontgoocheld door het antwoord van de minister. De aangevoerde argumenten om, buiten elke Europese verplichting om, de verminderingen van de verkeersbelasting voor autobussen en autocars af te schaffen, raken volgens hem kant noch wal. Indien men de redenering van de minister doortrekt zouden immers alle personenwagens ouder dan 5 jaar uit het verkeer moeten worden verwijderd.

Het lid heeft begrip voor de eventuele technische problemen die een veralgemeende toepassing van het systeem van geautomatiseerde inning van de verkeersbelasting voor de administratie kan stellen. Dit mag echter niet leiden tot een "verminking" van het voorliggende wetsontwerp, zoals voorgesteld in het regeringsamendement nr.23 (een vermindering van het aantal onderworpen voertuigen met één derde). *De heer Schoeters* vermoedt overigens dat ook de Raad van State bedenkingen zou hebben bij de manier waarop de regering via dit amendement uitvoering geeft aan de bovenvermelde Europese richtlijn. Hij verwijst ook naar zijn amendement nr. 21, waarin gepoogd wordt tegemoet te komen aan de bezwaren van de sector, zonder het wetsontwerp evenwel totaal te ontkrachten.

*De heer Van Aperen* geeft aan dat de Europese richtlijn enkel de invoering van minimumbedragen inzake verkeersbelasting oplegt. Dit wetsontwerp gaat echter verder dan het louter in overeenstemming brengen van onze wetgeving met deze richtlijn. Hij is het er wel mee eens dat oudere wagens, precies omdat ze meer vervuilen, zwaarder zouden moeten worden belast dan nieuwe.

*De heer Schoeters* is daar niet van overtuigd. Nieuwere wagens stoten weliswaar minder CO<sub>2</sub>-gassen uit, maar het verwerken van de resten die in de filters van nieuwere wagens achterblijven zal wellicht een nog groter milieuprobleem creëren !

In tegenstelling tot *de heer Schoeters* steunt *de heer Pieters* wel het regeringsamendement nr. 23 op artikel 9. Hij is echter niet gewonnen voor het afschaffen - zonder Europese verplichting daartoe - van de belastingverminderingen voor autobussen en autocars.

*De minister* herhaalt dat het wetsontwerp ruimer is dan het louter omzetten van de Europese richtlijn. Personenwagens van meer dan 5 jaar oud genieten evenmin van een vermindering van de verkeersbelasting. In het kader van de strijd tegen de milieuvervuiling lijkt het dan ook logisch dezelfde regel toe te passen op autobussen en autocars.

Volgens de administratie is het technisch niet mogelijk het systeem van de geautomatiseerde inning te veralgemenen en tevens tegemoet te komen aan de gegronde bezwaren van de sector.

*M. Tavernier* n'est pas impressionné par les arguments développés par le ministre en matière de lutte contre la pollution. Outre la pollution due aux gaz d'échappement, il faut également tenir compte de la pollution causée par le déclassement anticipé des autobus (traitement des épaves). Le maintien de la réduction de la taxe pour les autobus en circulation depuis plus de cinq ans pourrait être subordonné à l'obligation de se soumettre à une inspection technique supplémentaire. On pourrait encourager fiscalement le montage de nouveaux moteurs moins polluants (du moins en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub>) sur les bus ou les cars plus anciens. L'intervenant estime que la suppression de cette réduction de taxe que propose le gouvernement est dès lors bien davantage inspirée par des considérations budgétaires que par des préoccupations d'ordre écologique.

### III. DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

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

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

#### Art. 2

*Le gouvernement présente un amendement (n° 22, Doc. n° 1668/3) visant à compléter l'article 5, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, proposé, comme suit:*

«9° les véhicules automobiles utilisés par un résident belge et mis à sa disposition par son employeur établi à l'étranger et qui y sont immatriculés.».

En réponse à une question de *M. Tavernier*, le ministre précise que l'employeur doit être établi à l'étranger. Il n'est pas requis que le travailleur concerné travaille également à l'étranger. Cet amendement découle de l'accord conclu en 1989 entre les pays du Benelux. Les «véhicules de société» qui sont immatriculés à son nom par un employeur étranger dans le pays où il est établi et qui sont mis à la disposition d'un résident belge sont exemptés de la taxe de circulation en Belgique, que le travail soit effectué en Belgique, à l'étranger ou en partie en Belgique et en partie à l'étranger. Pour prévenir les abus, l'exemption est limitée au trajet entre le domicile et le lieu de travail pour les dirigeants d'entreprises et les gérants et administrateurs de sociétés.

Le ministre impute l'exécution tardive de l'accord précité au fait que cette question ne constituait qu'un élément d'un accord plus large (portant notamment sur la TVA), conclu entre les trois pays du Benelux à

*De heer Tavernier* is niet onder de indruk van de door de minister aangevoerde argumenten inzake milieuvervuiling. Naast de vervuiling door uitlaatgassen is er immers ook de vervuiling die ontstaat door het vervroegd uit het verkeer nemen van de autobussen ( verwerking van autowrakken). Eventueel kan het behoud van de belastingvermindering voor autobussen ouder dan 5 jaar worden gekoppeld aan het ondergaan van een bijkomende technische keuring. Ook het inbouwen van nieuwe, minder vervuulende (althans voor wat de CO<sub>2</sub>-uitstoot betreft) motoren in oudere autobussen en autocars kan fiscaal worden aangemoedigd. Volgens hem is de door de regering voorgestelde afschaffing van deze belastingverminderingen dan ook veeleer ingegeven door budgettaire dan door ecologische motieven.

### III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

#### Art. 1

Bij dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

#### Art. 2

*De regering dient een amendement nr 22 (Stuk nr. 1668/3) in dat ertoe strekt het voorgestelde artikel 5, § 1, eerste lid aan te vullen als volgt :*

«9° de autovoertuigen gebruikt door een Belgische verblijfhouder en ter zijner beschikking gesteld door zijn in het buitenland gevestigde werkgever en die er zijn ingeschreven.»

Op vraag van de heer *Tavernier* legt de minister uit dat de werkgever in het buitenland moet gevestigd zijn. Er is niet vereist dat de betrokken werknemer eveneens in het buitenland zou werken. Het amendement is een uitvloeisel van een akkoord tussen de Beneluxlanden, dat in 1989 werd gesloten. De zogenoemde «firma»-wagens die door een buitenlandse werkgever aldaar op zijn naam zijn ingeschreven en ter beschikking worden gesteld van een Belgische verblijfhouder, worden in België van verkeersbelasting vrijgesteld, ongeacht of het werk in België, in het buitenland of gedeeltelijk in België en gedeeltelijk in het buitenland gebeurt. Om misbruiken te voorkomen geldt de vrijstelling enkel voor het traject tussen woon- en werkplaats wat de ondernemingsleiders en de beheerders en bestuurders van vennootschappen betreft.

Dat de uitvoering van dit akkoord zo lang op zich heeft laten wachten wijt de minister aan het feit deze kwestie slechts een onderdeel was van een ruimer akkoord ( o.m. inzake BTW) dat tussen de drie Bene-

défaut de consensus au niveau européen. Aux Pays-Bas et au Luxembourg, un tel accord entre administrations fiscales ne doit d'ailleurs pas être entériné par une loi, mais respectivement par une directive du directeur général des contributions directes et par un arrêté ministériel. En Belgique, un tel accord doit en revanche être entériné par une loi et recevoir en outre l'assentiment des trois régions, ce qui s'est avéré impossible début 1990.

En réponse à M. Huysentruyt, le ministre précise que pour maintenir cette exemption de la taxe de circulation (liée à une exonération temporaire de la TVA), le véhicule ne peut se trouver que sur le trajet le plus court entre le domicile et le lieu de travail.

*M. Van Aperen* s'enquiert de la portée précise des mots «qu'occasionnellement» figurant dans l'article 5, § 2, 2°, CTA, proposé (Doc. n° 1668/1, p. 26).

*Le ministre* précise que cette définition a été reprise de la directive européenne. La Commission européenne doit encore se prononcer sur la teneur précise de cette exception ainsi que d'autres exceptions prévues à l'application de la directive.

*Votre rapporteur* fait observer qu'il y a lieu d'adapter le texte néerlandais du § 2, 2°, au texte français, qui est conforme au texte de l'article 6, 3, deuxième tiret de la directive européenne n° 93/89/CEE du 25 octobre 1993.

\*  
\* \*

L'amendement n° 22 du gouvernement est adopté à l'unanimité.

L'article, ainsi modifié, est également adopté à l'unanimité.

Art. 3 et 4

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés à l'unanimité.

Art. 5

*Le gouvernement* présente un amendement n° 28 (Doc. n° 1668/4) tendant à adapter les barèmes fiscaux en fonction de l'indexation opérée au 1<sup>er</sup> juillet 1998.

*M. Van Aperen* fait observer que d'après les tableaux E et F, la taxe de circulation due pour les tracteurs, d'une part, et celle due pour les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises, d'autre part, sont différentes à partir d'une masse maximale autorisée (MMA) de 20 000 kg. Quelle en est la raison?

lux-landen - bij gebrek aan consensus hierover op Europees vlak - werd gesloten. In Nederland en Luxemburg wordt dergelijk akkoord tussen fiscale administraties overigens niet bij wet maar, respectievelijk bij onderrichting van de directeur-generaal der directe belastingen en bij ministerieel besluit bekrachtigd. In België daarentegen moet dit bij wet gebeuren en moeten ook de drie gewesten hun instemming betuigen, wat begin 1990 niet mogelijk bleek.

Aan de heer Huysentruyt antwoordt de minister dat om deze vrijstelling van verkeersbelasting (die gekoppeld is aan een tijdelijke vrijdom van BTW) te behouden, het voertuig zich enkel op het kortste traject tussen woon- en werkplaats mag bevinden.

*De heer Van Aperen* peilt naar de preciese draagwijdte van de woorden «slechts af en toe» in het voorgestelde art. 5, § 2, 2° van het WGB (Stuk nr. 1668/1, blz. 26).

*De minister* geeft aan dat deze omschrijving werd overgenomen uit de Europese richtlijn. Over de preciese inhoud van deze en andere uitzonderingen op de toepassing van deze richtlijn moet de Europese Commissie zich nog uitspreken.

*Uw rapporteur* merkt op dat de nederlandse tekst van § 2, 2° moet worden aangepast aan de franse. Alleen deze laatste is immers conform aan de tekst van artikel 6, 3, tweede streepje van de Europese richtlijn nr. 93/89/EEG van 25 oktober 1993.

\*  
\* \*

Amendement nr 22 van de regering wordt eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigde artikel wordt eveneens eenparig aangenomen.

Art. 3 en 4

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Zij worden eenparig aangenomen.

Art. 5

*De regering* dient een amendement nr. 28 (Stuk nr. 1668/4) in dat ertoe strekt de in dit artikel opgenomen belastingschalen aan te passen aan de op 1 juli 1998 doorgevoerde indexering.

*De heer Van Aperen* merkt op dat blijkens de tabellen E en F de te betalen verkeersbelasting voor tractoren enerzijds en voor andere motorvoertuigen bestemd voor het vervoer van goederen anderzijds, verschillend is vanaf een maximaal toegelaten massa (MTM) van 20.000 kilogram. Wat is hiervoor de reden?

Il demande également au ministre de communiquer le montant précis de la taxe de circulation due pour le transport d'une charge de 44 tonnes par les combinaisons suivantes:

1° un véhicule à moteur (à double essieu) d'une MMA de 18 000 kg, équipé d'une remorque (à triple essieu) d'une MMA de 26 000 kg;

2° un véhicule à moteur (à triple essieu) d'une MMA de 26 000 kg, équipé d'une remorque d'une MMA de 18 000 kg;

3° un tracteur d'une MMA de 18 000 kg, équipé d'un semi-remorque d'une MMA de 37 000 kg;

4° un tracteur d'une MMA de 22 000 kg, équipé d'un semi-remorque (à double essieu) d'une MMA de 37 000 kg.

*Le ministre* précise que ces barèmes ont été élaborés en trois phases après concertation avec le secteur concerné. Chaque barème a tout d'abord été fixé en fonction du nombre de véhicules par tranche de M.M.A. et des recettes fiscales souhaitées par le gouvernement. A ce moment, les barèmes applicables aux tracteurs et aux autres véhicules à moteur destinés au transport de marchandises étaient tout à fait identiques. Au cours d'une seconde phase, les barèmes les plus élevés ont été réduits pour les véhicules qui se prêtent le mieux au transport professionnel de marchandises (moins-value de recettes pour le Trésor: 200 millions de francs). Les différences relevées par le membre résultent de cette réduction. Enfin, au cours d'une troisième et dernière phase, ces montants ont été légèrement adaptés afin de les rendre divisibles par douze et d'éviter des sauts trop importants.

En ce qui concerne les exemples chiffrés cités par le membre, le ministre précise que si les remorques et les semi-remorques sont taxés sur la base de leur propre MMA et à un taux relativement bas, c'est précisément (et cela a expressément été convenu avec le secteur) parce que les camions et tracteurs sont toujours taxés sur la base de la MMA de l'ensemble (la combinaison de véhicules). Il fait en outre observer que la MMA globale de la combinaison ne pourra jamais être supérieure à 44 tonnes.

*M. Van Aperen* demande que le gouvernement prévoie, dans le projet de loi à l'examen, une tarification sur la base de la MMA de la combinaison de véhicules. Il estime en effet qu'une telle tarification serait plus claire. Dans ce cas, il subsisterait cependant un problème, par exemple, en cas d'achat d'un camion ayant une MMA de 18 000 kg, dépourvu de remorque, mais muni d'une sellette d'attelage ou d'un crochet permettant le transport d'un chargement d'une MMA de 44 000 kg. Quel devrait être le taux de la taxe de circulation en pareil cas?

Graag vernam hij ook van de minister hoeveel de verschuldigde verkeersbelasting precies bedraagt wanneer een last van 44 ton wordt vervoerd door de hiernavolgende combinaties :

1° een motorvoertuig ( met 2 assen ) van 18.000 kg MTM met een aanhangwagen ( met 3 assen ) van 26.000 kg MTM;

2° een motorvoertuig ( met 3 assen ) van 26.000 kg MTM met een aanhangwagen van 18.000 kg MTM;

3° een tractor van 18.000 kg MTM met een oplegger van 37.000 kg MTM;

4° een tractor van 22.000 kg MTM met een oplegger ( met 2 assen ) van 37.000 kg MTM.

*De minister* geeft aan dat deze belastingschalen na overleg met de betrokken sector in 3 fasen zijn tot stand gekomen. Eerst werd elk barema berekend in functie van het aantal voertuigen per schijf MTM en van de door de regering gewenste fiscale opbrengst. Op dat ogenblik waren de tariefschalen voor tractoren en voor andere motorvoertuigen bestemd voor het vervoer van goederen volledig identiek. In een tweede fase werden voor die voertuigen die het best geschikt zijn voor het professioneel goederenvervoer de hoogste barema's verminderd ( minderontvangst voor de Schatkist : 200 miljoen frank ). Daardoor zijn de door het lid opgemerkte verschillen ontstaan. In de derde en laatste fase tenslotte werden deze bedragen lichtjes aangepast, teneinde ze deelbaar te maken door twaalf en al te grote sprongen te vermijden.

Met betrekking tot de door het lid vermelde becijferde voorbeelden geeft de minister aan dat aanhangwagens en opleggers op basis van hun eigen MTM worden belast, en tegen een relatief laag tarief, precies omdat ( en dit werd bewust zo met de sector overeengekomen ) de vrachtwagens en de tractors steeds op basis van de MTM van het gehele stel ( de combinatie van voertuigen ) worden belast. Hij merkt bovendien op dat de totale MTM van de combinatie nooit hoger mag zijn dan 44 ton.

*De heer Van Aperen* vraagt dat de regering een tarificatie volgens de MTM van de combinatie van voertuigen in het wetsontwerp zou opnemen Dit zou volgens hem duidelijker zijn.

In dat geval blijft er echter een probleem bestaan bij aankoop van, bijvoorbeeld een vrachtwagen met een MTM van 18.000 kg, zonder aanhangwagen doch voorzien van een koppeling of trekhaak die het vervoer van een vracht met een MTM van 44.000 kg mogelijk maakt.Tegen welk tarief moet in dergelijk geval de verkeersbelasting worden betaald ?

*Le ministre* renvoie à l'article 3 du projet de loi, qui prévoit notamment que la taxe est due en raison de la masse maximale autorisée du véhicule telle qu'elle est déterminée par l'autorité compétente. Cette masse est déterminée lors de la première visite au contrôle technique, en se référant à la fiche technique du véhicule établie sur la base des données fournies par le constructeur. Il est donc possible que l'administration fiscale ne dispose pas, dans certains cas, de toutes les données nécessaires pour procéder à une perception correcte de la taxe.

*M. Van Aperen* maintient que la loi devrait également renvoyer, au moins en ce qui concerne les tracteurs, à la masse maximale autorisée du train de véhicules.

*M. Demotte* fait observer que le projet de loi indexe tous les barèmes, sauf celui des véhicules à moteur destinés au transport de marchandises (art. 5, point E). Quelle en est la raison?

*Le ministre* répond que cette indexation est en vigueur depuis 1981 et qu'elle ne porte que sur les voitures, les voitures mixtes, les minibuses et les motocyclettes ainsi que sur certains minima (par exemple, en ce qui concerne les autobus et les autocars). Le projet de loi à l'examen n'y touche pas.

*M. Demotte* estime qu'un tel système ne peut être maintenu éternellement, étant donné qu'il n'est neutre ni sur le plan économique (il fait peser une nouvelle charge sur le travail et non sur le capital) ni sur le plan fiscal.

*Le ministre* précise que le gouvernement a estimé, et estime toujours, qu'il ne fallait pas encore augmenter, par le biais d'une indexation des barèmes de taxation, la taxe sur les camions (légers et lourds), les autobus et les autocars.

*M. Van Aperen* fait observer que l'on pourrait considérablement simplifier le tableau figurant au point G «Remorques et semi-remorques», étant donné qu'il ne contient que trois taux de taxation (2 004, 3 000 et 3 996 francs). *Le ministre* en convient.

\*  
\* \*

Lors de la réunion du 17 novembre, *le gouvernement* présente les amendements n<sup>os</sup> 30, 31 et 33 (Doc. n<sup>o</sup> 1668/5). L'amendement n<sup>o</sup> 31 contient la simplification proposée par M. Van Aperen du tableau présenté au littéra G, tandis que les amendements n<sup>os</sup> 30 et 33 précisent que la taxation selon les barèmes mentionnés aux lettres E et F s'effectue (également) sur la base de la masse maximale autorisée du train.

*De minister* verwijst naar artikel 3 van het wetsontwerp. Daarin wordt o.m. gesteld dat de belasting verschuldigd is op grond van de maximaal toegelaten massa van het voertuig, zoals die is vastgesteld door de bevoegde overheid. Deze vaststelling gebeurt tijdens het eerste bezoek aan de technische controle, waarbij gebruik wordt gemaakt van de technische fiche van het voertuig, die wordt opgesteld op grond van door de fabrikant medegedeelde gegevens. Het is dus mogelijk dat de belastingadministratie in sommige gevallen niet over alle vereiste gegevens beschikt om tot een correcte belastingheffing over te gaan.

*De heer Van Aperen* blijft erbij dat in de wet, minstens voor wat de tractors betreft, ook zou moeten worden verwezen naar de maximaal toegelaten massa van de sleep.

*De heer Demotte* merkt op dat in het wetsontwerp alle belastingschalen worden geïndexeerd, behalve die van de motorvoertuigen bestemd voor het vervoer van goederen (art. 5, punt E). Wat is hiervoor de reden?

*De minister* antwoordt dat deze indexatie reeds sinds 1981 bestaat en alleen betrekking heeft op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen alsook bepaalde minima (bvb. voor autobussen en autocars). Het voorliggende wetsontwerp wijzigt daar niets aan.

*De heer Demotte* meent dat dergelijk systeem niet eeuwig kan worden aangehouden. Het is immers niet neutraal en dit zowel op economisch (andermaal een last op de factor arbeid en niet op de factor kapitaal) als op fiscaal vlak.

*De minister* geeft aan dat de regering van oordeel was en blijft dat de belasting op (lichte en zware) vrachtwagens, autobussen en autocars niet bijkomend, via een indexatie van de belastingschalen moest worden verhoogd.

*De heer Van Aperen* geeft aan dat de tabel onder punt G. «Aanhangwagens en opleggers» fel kan worden vereenvoudigd aangezien hij slechts drie belastingtarieven (2004, 3000 en 3996 frank) bevat. *De minister* is het daarmee eens.

\*  
\* \*

Tijdens de vergadering van 17 november dient *de regering* amendementen nrs. 30, 31 en 33 (Stuk nr. 1669/6) in. Amendement nr. 31 houdt de door de heer Van Aperen voorgestelde vereenvoudiging van de tabel onder punt G. in, terwijl amendementen nrs. 30 en 33 verduidelijken dat de taxatie volgens de onder punten E en F vermelde belastingschalen (ook) gebeurt op basis van de MTM van de sleep.

Les amendements n<sup>os</sup> 28, 30, 31 et 33 du gouvernement sont adoptés à l'unanimité.

L'article 5, ainsi modifié, est adopté par 11 voix et une abstention.

#### Art. 6

Le gouvernement présente l'amendement n<sup>o</sup> 29 (Doc. n<sup>o</sup> 1668/4) tendant à adapter le montant de 919 francs mentionné au § 1<sup>er</sup> à l'indexation effectuée au 1<sup>er</sup> juillet 1998.

Cet amendement, ainsi que l'article ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

#### Art. 7

M. Pieters déclare qu'il se réjouit des explications fournies par le ministre et qu'il ne soutient plus, par conséquent, l'amendement n<sup>o</sup> 9 (Doc. n<sup>o</sup> 1668/3) de M. Schoeters, qu'il a cosigné.

M. Schoeters maintient son amendement. Il renvoie aux explications qu'il a fournies dans le cadre de la discussion générale. Pour lui, le maintien de l'exemption proposée à l'article 7 pour les véhicules portuaires ne pose pas le moindre problème (cf. son amendement n<sup>o</sup> 10 à l'article 8), mais elle ne peut remplacer la réduction de taxe pour les autobus et autocars prévue dans l'article 14 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, tel qu'il est libellé actuellement.

M. Van Aperen fait observer qu'à l'article 7, dans l'article 14, § 1<sup>er</sup> proposé, il est question de «l'enceinte des ports, telle que celle-ci est déterminée par le ministre des Finances...». Or, un arrêté royal a été pris à ce sujet en novembre 1995, à l'occasion du transfert de l'infrastructure portuaire aux régions. Ne serait-il dès lors pas préférable de renvoyer à cet arrêté royal?

Le ministre précise que la délimitation des zones portuaires s'effectue toujours avec l'accord des autorités portuaires concernées. Il demande le maintien du texte de l'article 7, tel qu'il est proposé.

\*  
\* \*

L'amendement n<sup>o</sup> 9 de MM. Schoeters et Suykens tendant à remplacer le texte de l'article est adopté par 6 voix contre 4 et 2 abstentions.

Amendementen nrs. 28, 30, 31 en 33 van de regering worden eenparig aangenomen.

Artikel 5, zoals gewijzigd, wordt aangenomen met 11 stemmen en één onthouding.

#### Art. 6

De regering dient amendement nr 29 (Stuk nr. 1669/4) in, dat ertoe strekt het in §1 vermelde bedrag van 919 frank aan te passen aan de per 1 juli 1998 doorgevoerde indexering.

Dit amendement, alsmede het aldus gewijzigde artikel worden eenparig aangenomen.

#### Art. 7

De heer Pieters deelt mede dat hij genoegen neemt met de door de minister verstrekte uitleg en bijgevolg het door hem medeondertekende amendement nr. 9 (Stuk nr. 1668/3) van de heer Schoeters niet langer onderschrijft.

De heer Schoeters houdt zijn amendement aan. Hij verwijst naar zijn toelichting tijdens de algemene bespreking. De in artikel 7 voorgestelde vrijstelling voor havenvoertuigen mag voor hem gerust behouden blijven (cfr. zijn amendement nr. 10 op artikel 8) doch zij mag niet in de plaats komen van de in de huidige tekst van artikel 14 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen bepaalde belastingvermindering voor autobussen en autocars.

De heer Van Aperen merkt op dat in artikel 7, in het voorgestelde artikel 14 §1, sprake is van "de havenomheining, zoals deze door de minister van Financiën wordt bepaald ...". Naar aanleiding van de overdracht van de haveninfrastructuur aan de gewesten werd hierover in november 1995 een koninklijk besluit uitgevaardigd. Zou het niet verkieslijk zijn naar dit koninklijk besluit te verwijzen?

De minister geeft aan dat de afbakening van de havengebieden steeds gebeurt met de instemming van de betrokken havenautoriteiten. Hij vraagt het behoud van de voorgestelde tekst van artikel 7.

\*  
\* \*

Amendement nr. 9 van de heren Schoeters en Suykens tot vervanging van de tekst van het artikel wordt aangenomen met 6 tegen 4 stemmen bij 2 onthoudingen.

Art. 8

*M. Schoeters* présente un *amendement n° 10* (Doc. n° 1668/3) tendant à remplacer le texte de l'article 8. Il renvoie aux arguments qu'il a développés à ce sujet au cours de la discussion générale. *M. Pieters* retire également sa signature de cet amendement.

\*  
\* \*

L'amendement n° 10 de MM. Schoeters et Suykens tendant à remplacer le texte de l'article est adopté par 5 voix contre 4 et 3 abstentions.

Art. 8bis (nouveau)

L'*amendement n° 11* (Doc. n° 1668/3) de *M. Schoeters* est étroitement lié aux amendements qu'il a présentés aux articles 7 et 8. *M. Pieters* retire également la signature qu'il a apposée sous cet amendement.

\*  
\* \*

Cet amendement est adopté par 8 voix contre 4.

Art. 8ter (nouveau)

L'*amendement n° 12* (Doc. n° 1668/3) de *M. Schoeters* est étroitement lié à ses amendements précédents. *M. Pieters* retire également la signature qu'il a apposée sous cet amendement.

\*  
\* \*

Cet amendement est adopté par 8 voix contre 4.

Art. 9

L'*amendement n° 23* (Doc. n° 1668/3) du *gouvernement* a déjà fait l'objet d'un examen approfondi au cours de la discussion générale. *Le ministre* répète les arguments invoqués dans la justification.

*M. Schoeters* renvoie à son *amendement n° 21* (Doc. n° 1668/3) et au *sous-amendement n° 27* (Doc. n° 1668/3), par le biais duquel il entend répondre aux objections formulées à juste titre par le secteur.

Art. 8

*De heer Schoeters* dient *amendement nr 10* (Stuk nr. 1668/3) in dat ertoe strekt de tekst van artikel 8 te vervangen. Hij verwijst naar zijn toelichting tijdens de algemene bespreking. Ook hier trekt *de heer Pieters* zijn handtekening in.

\*  
\* \*

Amendement nr. 10 van de heren Schoeters en Suykens tot vervanging van de tekst van het artikel wordt aangenomen met 5 tegen 4 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 8bis (nieuw)

*Amendement nr. 11* ( Stuk nr. 1668/3) van *de heer Schoeters* hangt nauw samen met zijn amendementen op de artikelen 7 en 8. Ook hier trekt *de heer Pieters* zijn handtekening in.

\*  
\* \*

Het amendement wordt aangenomen met 8 tegen 4 stemmen.

Art. 8ter (nieuw)

*Amendement nr. 12* (Stuk nr. 1668/3) van *de heer Schoeters* hangt nauw samen met zijn vorige amendementen. Ook hier trekt *de heer Pieters* zijn handtekening in.

\*  
\* \*

Het amendement wordt aangenomen met 8 tegen 4 stemmen.

Art. 9

*Amendement nr. 23* (Stuk nr. 1668/3) van *de regering* werd reeds uitvoerig besproken tijdens de algemene bespreking. *De minister* herhaalt de in de toelichting vermelde argumenten.

*De heer Schoeters* verwijst naar zijn *amendement nr. 21* (Stuk nr. 1668/3) en naar het *subamendement nr. 27* (Stuk nr. 1668/3) waarmee hij de gegronde bezwaren van de sector heeft willen opvangen.

La *commission* constate en outre qu'à l'examen, l'amendement n° 2 de M. Reynders et Mme Cornet (Doc. n° 1668/2) et l'amendement n° 14 de MM. Van Aperen et Daems (Doc. n° 1668/3) ne concernent pas l'article 10, mais l'article 9 du projet de loi. Les auteurs de ces amendements suggèrent d'abandonner la méthode de remboursement au prorata des parcours effectués en transport combiné en faveur d'un remboursement forfaitaire limité à 80 % du montant annuel de la taxe.

Mme Cornet et M. Van Aperen souhaitent par conséquent:

1° retirer l'amendement n° 2;

2° supprimer le § 1<sup>er</sup> de l'amendement n° 14;

3° considérer le § 2 comme une alternative au texte de l'article 23<sup>ter</sup> proposé à l'article 9 du projet de loi.

Le ministre marque son accord sur l'amendement n° 14 ainsi modifié. Il estime que l'amendement anticipe les modifications qui sont actuellement débattues au niveau européen dans le cadre de la proposition de modification de la directive n° 92/106/CEE. Le système actuel de remboursement est trop compliqué. La limite de 80% proposée correspond à la limite appliquée actuellement dans la pratique.

Répondant à une question de M. Van Aperen, le ministre précise également qu'il faut comprendre l'article 23<sup>bis</sup> proposé en ce sens que la taxe doit toujours être payée pour le mois de l'immatriculation, mais qu'elle est toujours restituée pour le mois de la radiation de l'immatriculation. Cela signifie que la personne qui immatricule un véhicule dans le courant d'un mois paiera la taxe pour la totalité de ce mois, mais que celle qui fait radier un véhicule de l'immatriculation dans le courant d'un mois se verra restituer la taxe pour l'intégralité de ce mois.

\*  
\* \*

Compte tenu de l'amendement n° 23 du gouvernement, l'amendement n° 1 de M. Reynders et Mme Cornet (Doc. n° 1668/2) et l'amendement n° 13 de MM. Van Aperen et Daems (Doc. n° 1668/3) sont retirés.

L'amendement n° 23 du gouvernement est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

Les amendements n°s 21 et 27 de MM. Schoeters et Suykens deviennent par conséquent sans objet.

De commissie stelt daarenboven vast dat amendementen nrs. 2 en 14 van, respectievelijk de heer Reynders en mevrouw Cornet (Stuk nr. 1668/2), en de heren Van Aperen en Daems (Stuk nr. 1668/3) bij nader toezien niet op artikel 10 van het wetsontwerp, maar op artikel 9 betrekking hebben. Via deze amendementen willen hun indieners afstappen van de regeling waarbij de teruggave van de belasting gebeurt naar rata van de afgelegde afstand in gecombineerd vervoer en stellen zij in de plaats daarvan een forfaitaire terugbetaling voor, die beperkt is tot 80% van het jaarlijkse bedrag van de belasting.

Mevrouw Cornet en de heer Van Aperen willen bijgevolg :

1° amendement nr. 2 intrekken ,

2° de eerste paragraaf van amendement nr. 14 weglaten, en

3° de §2 beschouwen als een voorstel tot vervanging van de tekst van het in artikel 9 van het wetsontwerp voorgestelde artikel 23 ter.

De minister stemt in met het aldus gewijzigde amendement nr. 14. Volgens hem loopt het amendement vooruit op de wijzigingen die thans op Europees vlak, in het kader van het voorstel tot wijziging van Richtlijn nr. 92/106/EEG worden besproken. Het huidige systeem van terugbetaling is nodeloos ingewikkeld. De voorgestelde limiet van 80 % komt overeen met de huidige praktijk.

Op vraag van de heer Van Aperen geeft de minister ook aan dat het voorgestelde artikel 23bis zo moet worden begrepen dat de maand van de inschrijving altijd moet worden betaald, maar dat de maand van de schrapping altijd wordt terugbetaald. Dit wil zeggen dat wie een voertuig inschrijft in de loop van een maand, voor de ganse maand betaalt, maar dat wie de inschrijving van een voertuig in de loop van de maand laat schrappen, de volledige maand krijgt terugbetaald.

\*  
\* \*

Amendement nr 1 van de heer Reynders en mevrouw Cornet ( Stuk nr. 1668/2) en amendement nr.13 van de heren Van Aperen en Daems worden, gelet op amendement nr. 23 van de regering, door hun auteurs ingetrokken.

Amendement nr. 23 van de regering wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendementen nrs. 21 en 27 van de heren Schoeters en Suykens komen daardoor te vervallen.

L'amendement n° 14 de M. Van Aperen est adopté à l'unanimité.

L'article 9, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

Art. 9bis (nouveau)

La commission constate que, tout compte fait, les amendements n°s 3 et 15, présentés respectivement par M. Reynders et Mme Cornet (Doc. n° 1668/2) et MM. Van Aperen et Daems (Doc. n° 1668/3), tendent tous deux à insérer un nouvel article 9bis.

Ces deux amendements (dont le texte est identique) tendent à augmenter considérablement le montant de la taxe de circulation frappant les camions immatriculés dans des pays avec lesquels la Belgique n'a pas conclu d'accord bilatéral (p. ex. la Bélarus, la Bulgarie, la Slovanie, etc.) et dans lesquels les transporteurs belges se voient appliquer une taxe quotidienne (beaucoup plus élevée).

M. Van Aperen demande également, à cet égard, si l'on effectue suffisamment de contrôles en vue de s'assurer que la taxe est effectivement acquittée et il s'enquiert du produit annuel de cette taxe.

M. Schoeters appuie l'amendement parce qu'il permettra une concurrence plus équitable entre les transporteurs.

Le ministre déclare qu'il est exact que plusieurs pays résultant de l'éclatement de l'Union soviétique (avec laquelle la Belgique avait conclu un accord bilatéral) appliquent des taxes de transit très élevées (par exemple 600 dollars par voyage). Si elle veut également conclure des accords bilatéraux avec ces pays, il pourrait en effet être utile que la Belgique augmente considérablement le montant de la taxe appliquée aux véhicules en provenance de ces pays.

\*  
\* \*

L'amendement n° 3 de M. Reynders et Mme Cornet est retiré.

L'amendement n° 15 de MM. Van Aperen et Daems tendant à insérer un nouvel article 9bis est adopté à l'unanimité.

Art. 10

Après le retrait des amendements n°s 2 et 14 (cf. la discussion de l'article 9), cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Amendement nr. 14 van de heer Van Aperen wordt eenparig aangenomen..

Het aldus gewijzigde artikel 9 wordt eenparig aangenomen.

Art. 9bis (nieuw)

De commissie stelt vast dat amendementen nrs. 3 en 15 van respectievelijk de heer Reynders en mevrouw Cornet (Stuk nr.1668/2) en de heren Van Aperen en Daems (Stuk nr. 1668/3) bij nader toezien de invoeging beogen van een nieuw artikel 9bis.

Deze beide amendementen (waarvan de tekst identiek is) strekken ertoe de verkeersbelasting voor vrachtwagens uit landen waarmee België geen bilateraal akkoord heeft (bvb. Wit-Rusland, Bulgarije, Slovenië...) en waar aan Belgische vrachtvervoerders een (nog veel hogere) dagelijkse belasting wordt opgelegd, fors te verhogen.

De heer Van Aperen wil in dit verband ook weten of er voldoende gecontroleerd wordt of deze belasting ook effectief wordt betaald en hoeveel de jaarlijkse opbrengst ervan bedraagt.

De heer Schoeters steunt dit amendement omdat het de concurrentie tussen de vrachtvervoerders eerlijker zal doen verlopen..

De minister geeft aan dat inderdaad meerdere landen, die zijn ontstaan na het uiteenvallen van de Sovjet-Unie (waarmee wel een bilateraal akkoord bestond) zeer hoge doorvoerbelastingen eisen (bvb. 600 dollar per reis). Met het oog op het afsluiten van bilaterale akkoorden met die landen kan het inderdaad nuttig zijn de in België door hun vrachtwagens verschuldigde verkeersbelasting fors te verhogen.

\*  
\* \*

Amendement nr.3 van de heer Reynders en mevrouw Cornet wordt ingetrokken.

Amendement nr. 15 van de heren Van Aperen en Daems tot invoeging van een nieuw artikel 9bis wordt eenparig aangenomen.

Art. 10

Na het wegvallen van de amendementen nrs. 2 en 14 (cfr.de bespreking van artikel 9) worden bij dit artikel geen opmerkingen meer gemaakt. Het wordt eenparig aangenomen.

## Art. 11

*Le gouvernement* présente un amendement n° 24, (Doc. n° 1668/3) tendant à supprimer les mots «et aux arrêtés pris pour son exécution» dans l'article 36bis, alinéa 1er, 2°, proposé. Cet amendement est le corollaire de l'amendement n° 23 à l'article 9, adopté par la commission.

\*  
\* \*

L'amendement n° 24 du *gouvernement* et l'article 11, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

## Art. 12

*L'amendement n° 4 de M. Reynders et Mme Cornet* (Doc. n° 1668/2) et *l'amendement n° 16 de MM. Van Aperen et Daems* (Doc. n° 1668/3) sont retirés.

*Le gouvernement* présente un amendement (n° 25) tendant à clarifier le texte de l'article 36ter, § 1er, du Code.

Cet amendement et l'article, ainsi modifié, sont adoptés à l'unanimité.

## Art. 13

*L'amendement n° 5 de M. Reynders et Mme Cornet* (Doc. n° 1668/2) et *l'amendement n° 17 de MM. Van Aperen et Daems* (Doc. n° 1668/3) sont retirés.

L'article 13 est adopté à l'unanimité.

## Art. 14

*L'amendement n° 6 de M. Reynders et Mme Cornet* (Doc. n° 1668/2) et *l'amendement n° 18 de MM. Van Aperen et Daems* sont retirés.

L'article 14 est adopté à l'unanimité.

## Art. 15

Par suite de l'adoption de l'article 10 du projet de loi, les amendements n°s 7 et 19, respectivement de *M. Reynders et Mme Cornet* (Doc. n° 1668/2) et de *MM. Van Aperen et Daems* (Doc. n° 1668/3) deviennent sans objet.

## Art. 11

*De regering* stelt bij amendement nr. 24 (Stuk nr. 1668/3) voor om in het voorgestelde artikel 36bis, in het eerste lid, 2°, de woorden «en de ter uitvoering ervan genomen besluiten» te schrappen. Dit amendement is het logisch gevolg van het door de commissie aangenomen amendement nr. 23 op artikel 9.

\*  
\* \*

Amendement nr. 24 van *de regering*, alsmede het aldus gewijzigde artikel 11 worden eenparig aangenomen.

## Art. 12

*Amendement nr. 4 van de heer Reynders en mevrouw Cornet* (Stuk nr. 1668/2) en *amendement nr. 16 van de heren Van Aperen en Daems* (Stuk nr. 1668/3) worden ingetrokken.

*De regering* dient amendement nr. 25 in dat een verduidelijking inhoudt van de tekst van artikel 36ter, §1 van het Wetboek.

Dit amendement en het aldus gewijzigde artikel worden eenparig aangenomen.

## Art. 13

*Amendement nr. 5 van de heer Reynders en mevrouw Cornet* (Stuk nr. 1668/2) en *amendement nr. 17 van de heren Van Aperen en Daems* (Stuk nr. 1668/3) worden ingetrokken.

Artikel 13 wordt eenparig aangenomen.

## Art. 14

*Amendement nr. 6 van de heer Reynders en mevrouw Cornet* (Stuk nr. 1668/2) en *amendement nr. 18 van de heren Van Aperen en Daems* worden ingetrokken.

Artikel 14 wordt eenparig aangenomen.

## Art. 15

Ingevolge de goedkeuring van artikel 10 van het wetsontwerp vervallen de amendementen nrs. 7 en 19 van, respectievelijk *de heer Reynders en mevrouw Cornet* (Stuk nr. 1668/2) en *de heren Van Aperen en Daems* (Stuk nr. 1668/3).

*Le ministre* signale que, par suite de l'adoption des articles 7 et 8 du projet de loi, l'article 15 devient sans objet et est donc retiré.

Art. 16

L'amendement n° 8 de *M. Reynders et Mme Cornet* (Doc. n° 1668/2) est retiré.

Le *gouvernement* présente l'amendement n° 26 (Doc. n° 1668/3). Cet amendement tient compte des observations formulées par le Conseil d'Etat concernant la date d'entrée en vigueur des différents articles du projet.

Lors de la réunion du 17 novembre, le *ministre* présente à cet amendement un sous-amendement (n° 32 - Doc. n° 1668/5) tendant à fixer au 1<sup>er</sup> janvier 2000 la date d'entrée en vigueur des articles 9 et 14 .

L'amendement n° 20 de *MM. Van Aperen et Daems* (Doc. n° 1668/3) tend en revanche à prévoir que la plupart des articles du projet de loi entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1999. *M. Van Aperen* comprend les problèmes techniques que cela posera à l'administration. Il estime néanmoins que cette réforme, qui rapportera 1,2 milliard de recettes supplémentaires par an au Trésor, doit pouvoir être mise en oeuvre dès le 1<sup>er</sup> janvier 1999 (l'article 16 du projet initial fixait même l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 1998), d'autant que les discussions préalables avec le secteur ont été entamées dès 1995.

*Le ministre* précise que les problèmes techniques de l'administration tiennent principalement au fait que le ministère des Finances manque d'informaticiens pour résoudre les problèmes liés à l'introduction de l'euro et au changement de millénaire tout en menant à bien les travaux d'automatisation requis par cette réforme.

C'est la raison pour laquelle qu'il présente un amendement tendant à reporter l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2000.

\*  
\* \*

L'amendement n° 32 du *gouvernement* (sous-amendement à l'amendement n° 26) est adopté par 7 voix et 4 abstentions.

L'amendement n° 26 du *gouvernement*, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité. L'amendement n° 20 de *MM. Van Aperen et Daems* devient dès lors sans objet.

L'article 16, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

*De minister* geeft aan dat, ingevolge de goedkeuring van de artikelen 7 en 8 van het wetsontwerp, artikel 15 geen nut meer heeft en bijgevolg wordt ingetrokken.

Art. 16

Amendement nr. 8 van de heer *Reynders* en mevrouw *Cornet* (Stuk nr. 1668/2) wordt ingetrokken.

*De regering* dient amendement nr. 26 (Stuk nr. 1668/3) in. Dit amendement houdt rekening met de door de Raad van State geformuleerde opmerkingen betreffende de datum van inwerkingtreding van de verschillende artikelen van het ontwerp.

Tijdens de vergadering van 17 november dient *de minister* een subamendement (nr. 32 - Stuk nr. 1668/5) in op dit amendement, teneinde de datum van inwerkingtreding van de artikelen 9 tot 14 vast te stellen op 1 januari 2000.

Amendement nr. 20 van de heren *Van Aperen* en *Daems* (Stuk nr. 1668/3) daarentegen strekt ertoe te bepalen dat bijna alle artikelen van het wetsontwerp reeds op 1 januari 1999 in werking treden. De heer *Van Aperen* heeft begrip voor de technische problemen van de administratie. Toch meent hij dat het mogelijk moet zijn deze hervorming, die de Schatkist een bijkomende opbrengst van 1,2 miljard frank per jaar oplevert, reeds vanaf 1 januari 1999 ( in artikel 16 van het oorspronkelijke ontwerp is zelfs sprake van 1 januari 1998) door te voeren, temeer daar de voorafgaande besprekingen met de sector reeds in 1995 werden gestart.

*De minister* geeft aan dat de technische problemen van de administratie vooral te maken hebben met het feit dat het ministerie van Financiën over onvoldoende informatici beschikt om naast de invoering van de euro en de millenniumproblematiek, ook de voor deze hervorming vereiste automatiseringswerkzaamheden tot een goed einde te brengen.

Vandaar zijn amendement om de inwerkingtreding tot 1 januari 2000 uit te stellen.

\*  
\* \*

Amendement nr. 32 van *de regering* (sub-amendement op amendement nr. 26) wordt aangenomen met 7 stemmen en 4 onthoudingen.

Het aldus gewijzigde amendement nr. 26 van *de regering* wordt eenparig aangenomen. Daardoor vervalt amendement nr. 20 van de heren *Van Aperen* en *Daems*.

Het aldus gewijzigde artikel 16 wordt eenparig aangenomen.

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il a été modifié, y compris les errata, est adopté par 10 voix et une abstention.

*Le rapporteur,*

H. SCHOETERS

*Le président,*

M. DIDDEN

Het gehele wetsontwerp, zoals gewijzigd en met inbegrip van de errata wordt aangenomen met 10 stemmen en één onthouding.

*De rapporteur,*

H. SCHOETERS

*De voorzitter,*

M. DIDDEN