

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 35.138/2

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Finances, le 21 mars 2003, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal "pris en exécution des articles 2, § 2, et 8 de la loi du 14 janvier 2003 concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation des véhicules d'entreprise", a donné le 26 mars 2003 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 35.138/2

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 21 maart 2003 door de Minister van Financiën verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot uitvoering van de artikelen 2, § 2, en 8, van de wet van 14 januari 2003 betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen", heeft op 26 maart 2003 het volgende advies gegeven :

Suivant l'article 84, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, inséré par la loi du 4 août 1996, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

La lettre s'exprime en ces termes :

"(l'urgence est motivée) ...

- dat het akkoord dat de Regering op 14 september 2000 met de werkgeversfederaties en syndicale organisaties van de sector van het wegvervoer heeft gesloten, voorzag dat de vertegenwoordigers van de werkgeversfederaties nauw werden betrokken bij de werkzaamheden inzake het stelsel van de meerwaarden;
- dat zowel tijdens de besprekingen die hebben geleid tot dat akkoord als tijdens de vergaderingen nadien, de vertegenwoordigers van de werkgeversfederaties en van de syndicaten er steeds hebben op aangedrongen dat de nieuwe maatregel zo vlug mogelijk zou worden toegepast; zulks geldt inzonderheid om reeds voor het boekjaar 2000 een vrijstelling van de betreffende meerwaarden te verkrijgen;
- dat het de bedoeling is, om in uitvoering van dat voormeld akkoord, de in artikel 44bis, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, zoals ingevoegd bij artikel 2 van de wet van 14 januari 2003 betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen, bedoelde vrijstelling op de meerwaarden verwezenlijkt bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen uitwerking te laten hebben op de meerwaarden die vanaf 1 januari 2000 zijn verwezenlijkt en voor zover de datum van de verwezenlijking behoort tot het belastbare tijdperk dat aan aanslagjaar 2001 verbonden is;
- dat België het wetsontwerp betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen in toepassing van artikel 88, derde lid, van het EG-Verdrag bij brief van 7 mei 2001 heeft aangemeld bij de Europese Commissie (dossier Staatssteun N 384/2001);
- dat de behandeling van de procedure van voorafgaande adviesaanvraag door de Europese Commissie lange tijd heeft aangesleept;
- dat België, de Europese Commissie op 18 februari 2003 in kennis heeft gesteld dat toepassing wordt gemaakt van artikel 4.6, van de Verordening nr. 659/1999 van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag, waardoor de Commissie haar stilzwijgende goedkeuring geeft aan de maatregel aangezien zij binnen de vijftien werkdagen na ontvangst van de kennisgeving geen beschikking heeft gegeven;

.../...

- dat overeenkomstig artikel 44bis, § 2, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, zoals ingevoegd bij artikel 2 van de wet van 14 januari 2003 betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen, de ecologische normen worden vastgesteld waaraan de bedrijfsvoertuigen die zijn bedoeld in artikel 44bis, § 1, derde lid, van hetzelfde Wetboek, moeten beantwoorden;
- dat dit besluit dus onverwijld moet worden getroffen."

*

* *

Compte tenu du très bref délai qui lui est imparti et du nombre d'affaires qui lui sont soumises en urgence, le Conseil d'Etat se limite aux observations qui suivent.

Formalités préalables

1. Dans son avis 31.312/2, donné le 23 février 2001 sur un avant-projet de loi "concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise" devenu la loi du 14 janvier 2003, la section de législation a observé ce qui suit :

"En vertu de l'article 88 (ex article 93), § 3, du traité instituant la Communauté européenne, la Commission doit être informée, en temps utile pour présenter ses observations, des projets tendant à instituer ou à modifier des aides d'Etat. L'Etat membre intéressé ne peut mettre à exécution les mesures projetées, avant que cette procédure ait abouti à une décision finale.

La notification à la Commission européenne constitue une formalité préalable dont le non-accomplissement entraîne l'irrecevabilité de la demande d'avis adressée à la section de législation.

Des informations qui ont été fournies au Conseil d'Etat par le fonctionnaire délégué, il ressort que si cette procédure sera suivie, en raison de l'objet du projet de loi - qui est d'instaurer un avantage fiscal au bénéfice de certaines entreprises -, elle n'a cependant pas encore été entamée.

Or, à la suite de l'examen de l'aide projetée, la Commission pourrait formuler des observations amenant l'Etat belge à revoir son projet d'aide.

.../...

Comme la section de législation n'est appelée à donner son avis que sur des projets dont le texte a été arrêté après l'accomplissement de toutes les autres formalités préalables, sa consultation est prématurée aussi longtemps que l'Etat ne peut exécuter le projet d'aide et, en tout cas, aussi longtemps que le délai d'examen par la Commission n'est pas expiré.

Il convient à cet égard de rappeler que la dernière phrase de l'article 88, § 3, du traité CE constitue la sauvegarde du mécanisme de contrôle institué par cet article, lequel, à son tour, est essentiel pour garantir le fonctionnement du Marché commun. Au surplus son inobservation constitue une atteinte si caractérisée à ce mécanisme qu'elle peut, par elle-même, donner lieu à l'application de l'article 243 du traité (ex 186), aux fins d'ordonner la cessation sans délai de la mesure d'aide litigieuse, le recouvrement du soutien financier pouvant être poursuivi auprès des bénéficiaires .

L'avant-projet de loi n'est, dès lors, pas en état d'être examiné par le Conseil d'Etat."

2. A la suite de cet avis de la section de législation, l'avant-projet de loi a été notifié à la Commission européenne. Selon le fonctionnaire délégué, celle-ci a demandé des renseignements à la Belgique mais n'a jamais pris de décision en application de l'article 4, §§ 2 à 4, du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, du 22 mars 1999, portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE.

3. Le 14 janvier 2003, le projet de loi a été sanctionné.

4. Enfin, comme indiqué dans le préambule du projet d'arrêté examiné, le 18 février 2003, la Belgique a informé la Commission européenne qu'il est fait application de l'article 4, § 6, du règlement n° 659/1999, précité. Cet article dispose ce qui suit :

"Lorsque la Commission n'a pas pris de décision en application des paragraphes 2, 3 ou 4 dans le délai prévu au paragraphe 5, l'aide est réputée avoir été autorisée par la Commission. L'Etat membre concerné peut alors mettre à exécution les mesures en cause après en avoir avisé préalablement la Commission, sauf si celle-ci prend une décision en application du présent article dans un délai de quinze jours ouvrables suivant la réception de cet avis."

5. Le fonctionnaire délégué a indiqué que la Commission n'a pas réagi à l'information donnée par la Belgique en date du 18 février 2003.

.../...

6. Interrogé sur la question de savoir si le présent projet d'arrêté avait lui-même été notifié à la Commission européenne en vertu de l'article 88, § 3, du traité CE, le fonctionnaire délégué a répondu ce qui suit :

"De administratie heeft op 27.7.2001 en 9.11.2001 ontwerpen van antwoord toegezonden aan het Kabinet van Financiën op de vragen die de Europese Commissie op respectievelijk 6.7.2001 en 24.9.2001 ivm het wetsontwerp had toegestuurd. Een derde vragenlijst werd ontvangen op 15.1.2002 (waarschijnlijk op de permanente vertegenwoordiging) en door het Kabinet doorgefaxt aan de administratie op 22.1.2002 die op haar beurt een ontwerp van antwoord op 6.2.2002 heeft teruggestuurd.

Bovendien heeft een delegatie bestaande uit kabinetsleden van de Ministers van Financiën en Mobiliteit, samen met ambtenaren van de Administratie van Fiscale Zaken op 22.11.2001 tekst en uitleg verstrekt omtrent het principe van de vrijstelling en de daarvoor te vervullen voorwaarden op de bevoegde directie van de Europese Commissie.

Vermits de Commissie na al deze contacten geen afwijzende beslissing heeft getroffen en zelfs haar stilzwijgende toestemming heeft gegeven (ingevolge de toepassing van artikel 4.6 van de Verordening nr. 659/1999 van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-verdrag), kan aangenomen worden dat tegen het principe van de vrijstelling van de meerwaarden geen bezwaren meer zijn. Het ontwerp van koninklijk besluit legt thans de ecologische voorwaarden vast waaraan de voertuigen moeten beantwoorden om in aanmerking te komen en omdat deze voorwaarden, inzonderheid voor de voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen en de autocars en autobussen, supplementair zijn aan deze die door de Europese regelgeving zijn opgelegd, is het voorleggen van het ontwerp van koninklijk besluit aan de Commissie niet meer nodig."

7. Le projet d'arrêté examiné délimite concrètement l'étendue du régime instauré, dans son principe, par la loi du 14 janvier 2003 et les conditions permettant de bénéficier de l'avantage fiscal sont particulièrement larges. Dans ce contexte et pour éviter toute critique ultérieure de la Commission européenne, il serait prudent de notifier le projet d'arrêté à la Commission européenne, conformément à l'article 88, § 3, du traité CE.

.../...

8. En tout état de cause, le projet d'arrêté royal doit être notifié à la Commission européenne car il fixe des règles techniques au sens de l'article 1^{er}, 11), de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil, du 22 juin 1998, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ⁽¹⁾.

9. Interrogé sur l'accomplissement de cette formalité, le fonctionnaire délégué a répondu :

"Zoals voor vorige dossiers zal ook ditmaal de Administratie Fiscale Zaken overeenkomstig artikel 1, 3) en 9), derde gedachtstreep, van Richtlijn 98/34 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften, via CIBELNOR (c/o Belgisch Instituut voor Normalisatie) de Europese Commissie in kennis stellen van de getroffen maatregel."

10. Compte tenu de cette réponse, l'attention de l'auteur du projet est attirée sur le fait que la notification à la Commission européenne doit être effectuée avant l'adoption du projet examiné.

Examen du projet

La loi du 14 janvier 2003 dont le projet tend à assurer l'exécution a introduit dans le CIR un article 44bis qui exonère les plus-values réalisées sur certains véhicules d'entreprise à condition, notamment, qu'un montant égal au produit de la réalisation soit remployé en véhicules d'entreprise au sens de la loi "qui correspondent aux normes écologiques déterminées par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres", dans le délai fixé par la loi.

L'article 8 de la loi du 5 février 2003 délègue au Roi le soin de fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, la date d'entrée en vigueur de la loi.

⁽¹⁾ Article 8, § 1^{er}, de la même directive.

Article 1^{er}

1. L'article 1^{er} du projet rétablit dans l'arrêté d'exécution du CIR, chapitre 1^{er}, une section VIII intitulée "Exonération des plus-values réalisées à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise" ⁽²⁾, suivie d'un nouvel article 20, comprenant un paragraphe 1^{er} et un paragraphe 2.

L'intitulé de cette section VIII est inadéquat, car l'article 44bis nouveau du CIR ne vise pas seulement les plus-values réalisées à l'occasion de l'aliénation des véhicules d'entreprise, mais également les plus-values réalisées à l'occasion d'un sinistre. Cette section doit, dès lors, être intitulée : "Exonération des plus-values réalisées sur certains véhicules d'entreprise".

2. La phrase introductive du paragraphe 1^{er} de l'article 20 n'est pas conforme à l'objet même du projet d'arrêté : il ne s'agit pas de définir les véhicules d'entreprise sur lesquels la plus-value est immunisée, car ces véhicules sont définis par l'article 44bis; il s'agit de déterminer les normes écologiques auxquelles doivent répondre les véhicules d'entreprise acquis en remploi du produit de la réalisation.

La phrase introductive de l'article 20, § 1^{er}, doit, dès lors, être rédigée comme suit :

"§ 1^{er}. Pour que les plus-values réalisées sur les véhicules d'entreprise visés à l'article 44bis du CIR bénéficient de l'exonération prévue par cet article, il faut que les véhicules d'entreprise acquis en remploi du produit de la réalisation répondent aux normes écologiques suivantes".

⁽²⁾ La numérotation de cette section doit être modifiée pour tenir compte du rétablissement de cette section 8 et de l'article 19 de l'AR/CIR 92 par le projet d'arrêté royal modifiant l'AR/CIR 92 et fixant la date d'entrée en vigueur de l'article 396 de la loi-programme du 24 décembre 2002, qui a fait l'objet de l'avis 35.034/2, de la section de législation donné le 11 mars 2003.

3. Les conditions suivant lesquelles le véhicule doit être équipé d'un rétroviseur anti-angle mort ou d'une surveillance caméra ou radar améliorant le champ de vision du conducteur, ou doit être pourvu de ceintures de sécurité, semblent difficilement pouvoir être considérées comme des "normes écologiques".

Le rapport au Roi indique :

"L'incitation à l'installation d'un rétroviseur anti-angle mort ou à l'intégration d'une technologie (caméra ou radar) améliorant le champ de vision du conducteur est une mesure favorable à la sécurité routière tout comme l'est celle spécifiquement applicable aux autocars et autobus, à savoir que tous les sièges soient pourvus de ceintures de sécurité."

Pour rattacher ces exigences à l'écologie, le rapport au Roi ajoute :

"Etant donné que les accidents de la route représentent également un facteur important dans la détermination des coûts externes liés à la problématique de la mobilité, la réduction du risque d'accident contribue incontestablement à une réduction des nuisances et des dégâts occasionnés par le trafic."

Il est permis de se demander si, en imposant de telles exigences, l'auteur du projet ne sort pas des limites de la délégation de pouvoirs que comporte l'article 44bis du CIR.

4. Quant à la formulation des conditions prévues par le paragraphe 1^{er}, de l'article 20, il faut tenir compte du fait que les véhicules qui doivent faire l'objet du remploi sont définis par l'article 44bis, § 2, du CIR et que seules les normes écologiques auxquelles doivent répondre les véhicules acquis en remploi font l'objet de l'arrêté royal.

Sous réserve de l'observation formulée sub 3, la rédaction suivante est proposée :

"§ 1^{er}. Pour que les plus-values (...) répondent aux normes écologiques suivantes :

- 1° En ce qui concerne les remorques et semi-remorques affectées au transport de marchandises de la masse maximale autorisée d'au moins quatre tonnes, il faut qu'elles soient acquises à l'état neuf et équipées d'une suspension pneumatique ou reconnue équivalente;
- 2° En ce qui concerne les remorques tirées exclusivement par des autobus ou des autocars et dont la masse maximale autorisée est supérieure à 750 kg ⁽³⁾, il faut qu'elles soient acquises à l'état neuf;
- 3° En ce qui concerne les tracteurs et camions affectés au transport de marchandises et les autobus et autocars affectés au transport rémunéré de personnes, il faut qu'ils soient acquis à l'état neuf ou que, au moment de l'acquisition, ils n'aient pas été mis en circulation depuis plus de trois ans, et qu'ils répondent à l'une des conditions alternatives suivantes :
 - a) le niveau d'émission d'azote (norme NOX) est inférieur à 4,9 gr/kwh ;
 - b) le véhicule est équipé d'une suspension pneumatique ou reconnue équivalente ... (la suite comme au projet en tenant compte de la nouvelle formulation proposée);
- 4° En ce qui concerne les véhicules automobiles affectés soit à un service de taxis, soit à la location avec chauffeur, il faut qu'ils soient acquis à l'état neuf.

§ 2. A partir de la date à laquelle une des conditions alternatives visées au paragraphe 1^{er}, 3°, deviendrait une norme obligatoire, il faut que le véhicule remplisse au moins une des autres conditions alternatives."

⁽³⁾ L'article 44bis ne prévoit pas cette masse maximale.

5. Le paragraphe 2 de l'article 20 en projet pourrait faire l'objet d'un article 21. Si cette suggestion n'est pas suivie, il constituera un nouveau paragraphe 3.

Article 2

Le projet d'arrêté, pris en exécution d'une loi du 14 janvier 2003, prévoit que les dispositions de cette loi "produisent leurs effets aux plus-values réalisées à partir du 1^{er} janvier 2000 et pour autant que la date de réalisation se rapporte à la période imposable qui se rattache à l'exercice d'imposition 2001".

Le délégué du ministre indique qu'il faut corriger la finale du texte comme suit :

"... aux plus-values réalisées à partir du 1^{er} janvier 2000 et pour autant que la date de réalisation se rapporte au plus tôt à la période imposable qui se rattache à l'exercice d'imposition 2001 ⁽⁴⁾."

⁽⁴⁾ Sur la justification de cette rétroactivité, voir l'exposé des motifs du projet de loi concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise devenu la loi du 14 janvier 2003 (Doc. parl., Chambre, session 2002-2003, n° 1973/1, pp. 6-7).

Overeenkomstig artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt die motivering in de brief met de adviesaanvraag aldus :

"(het verzoek om spoedbehandeling wordt gemotiveerd door het feit)

- dat het akkoord dat de Regering op 14 september 2000 met de werkgeversfederaties en syndicale organisaties van de sector van het wegvervoer heeft gesloten, voorzag dat de vertegenwoordigers van de werkgeversfederaties nauw werden betrokken bij de werkzaamheden inzake het stelsel van de meerwaarden;
- dat zowel tijdens de besprekingen die hebben geleid tot dat akkoord als tijdens de vergaderingen nadien, de vertegenwoordigers van de werkgeversfederaties en van de syndicaten er steeds hebben op aangedrongen dat de nieuwe maatregel zo vlug mogelijk zou worden toegepast; zulks geldt inzonderheid om reeds voor het boekjaar 2000 een vrijstelling van de betreffende meerwaarden te verkrijgen;
- dat het de bedoeling is, om in uitvoering van dat voormeld akkoord, de in artikel 44bis, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, zoals ingevoegd bij artikel 2 van de wet van 14 januari 2003 betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen, bedoelde vrijstelling op de meerwaarden verwezenlijkt bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen uitwerking te laten hebben op de meerwaarden die vanaf 1 januari 2000 zijn verwezenlijkt en voor zover de datum van de verwezenlijking behoort tot het belastbare tijdperk dat aan aanslagjaar 2001 verbonden is;
- dat België het wetsontwerp betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen in toepassing van artikel 88, derde lid, van het EG-Verdrag bij brief van 7 mei 2001 heeft aangemeld bij de Europese Commissie (dossier Staatssteun N 384/2001);
- dat de behandeling van de procedure van voorafgaande adviesaanvraag door de Europese Commissie lange tijd heeft aangesleept;
- dat België, de Europese Commissie op 18 februari 2003 in kennis heeft gesteld dat toepassing wordt gemaakt van artikel 4.6, van de Verordening nr. 659/1999 van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag, waardoor de Commissie haar stilzwijgende goedkeuring geeft aan de maatregel aangezien zij binnen de vijftien werkdagen na ontvangst van de kennisgeving geen beschikking heeft gegeven;

.../...

- dat overeenkomstig artikel 44bis, § 2, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, zoals ingevoegd bij artikel 2 van de wet van 14 januari 2003 betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen, de ecologische normen worden vastgesteld waaraan de bedrijfsvoertuigen die zijn bedoeld in artikel 44bis, § 1, derde lid, van hetzelfde Wetboek, moeten beantwoorden;
- dat dit besluit dus onverwijld moet worden getroffen."

*

* *

Gelet op de zeer korte termijn die aan de Raad van State is toegemeten en op het grote aantal zaken dat hem met verzoek om spoedbehandeling is voorgelegd, beperkt hij zich tot het maken van de volgende opmerkingen.

Voorafgaande vormvereisten

1. De afdeling Wetgeving heeft in haar advies 31.312/2, uitgebracht op 23 februari 2001 over een voorontwerp van wet "betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen", dat de wet van 14 januari 2003 is geworden, het volgende opgemerkt :

"Krachtens artikel 88 (het vroegere artikel 93), lid 3, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap moet de Commissie van elk voornemen tot invoering of wijziging van maatregelen voor overheidssteun tijdig op de hoogte worden gebracht, om haar opmerkingen te kunnen maken. De betrokken Lid-Staat kan de voorgenomen maatregelen niet tot uitvoering brengen voordat die procedure tot een eindbeslissing heeft geleid.

Het in kennis stellen van de Europese Commissie is een voorafgaand vormvereiste : indien het niet vervuld is, is de aan de afdeling wetgeving gerichte adviesaanvraag niet ontvankelijk.

Uit de informatie die door de gemachtigde ambtenaar aan de Raad van State is verstrekt, blijkt dat die procedure weliswaar gevolgd zal worden, gezien het onderwerp van het wetsontwerp - namelijk de invoering van een fiscaal voordeel voor sommige bedrijven - , maar nog niet is aangevat.

Het is echter mogelijk dat de Commissie naar aanleiding van het onderzoek van de geplande steunmaatregelen opmerkingen maakt, waardoor de Belgische Staat haar steunproject moet herzien.

.../...

Aangezien de afdeling wetgeving haar advies alleen moet geven over ontwerpen waarvan de tekst is vastgesteld nadat alle andere voorafgaande vormvereisten zijn vervuld, is ieder verzoek om advies voorbarig zolang de Staat het steunproject niet ten uitvoer kan leggen en, in ieder geval, zolang de termijn waarover de Commissie beschikt om het ontwerp te onderzoeken, niet verstreken is.

Wat dat betreft dient erop gewezen te worden dat de laatste zin van artikel 88, lid 3, van het EG-verdrag, het bij dat artikel ingestelde controlemechanisme veilig stelt, dat op zijn beurt onontbeerlijk is om de werking van de gemeenschappelijke markt veilig te stellen. De niet-naleving van die bepaling vormt bovendien een dermate uitgesproken schending van dat mechanisme, dat ze op zich een grond kan zijn voor de toepassing van artikel 243 van het verdrag (ex 186), zodat de onmiddellijke stopzetting van de omstreden steunmaatregel kan worden bevolen en de financiële steun kan worden teruggevorderd van diegenen die ze hebben gekregen.

Het voorontwerp van wet is bijgevolg niet in zoverre gereed dat het door de Raad van State kan worden onderzocht."

2. Als gevolg van dat advies van de afdeling Wetgeving is het voorontwerp van wet ter kennis gebracht van de Europese Commissie. Volgens de gemachtigde ambtenaar heeft deze België om inlichtingen verzocht, maar heeft ze nooit een beslissing genomen met toepassing van artikel 4, leden 2 tot 4, van de Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag.

3. Op 14 januari 2003 is het wetsontwerp bekrachtigd.

4. België heeft ten slotte, zoals vermeld in de aanhef van het voorliggende ontwerpbesluit, op 18 februari 2003 de Europese Commissie meegedeeld dat toepassing gemaakt wordt van artikel 4, lid 6, van de genoemde verordening nr. 659/1999. Dat artikel bepaalt het volgende :

"Indien de Commissie niet binnen de in lid 5 genoemde termijn een beschikking overeenkomstig de leden 2, 3 of 4 heeft gegeven, wordt de steun geacht door de Commissie te zijn goedgekeurd. Daarop kan de betrokken lidstaat de maatregelen ten uitvoer leggen, na de Commissie hiervan vooraf in kennis te hebben gesteld, tenzij de Commissie binnen een termijn van 15 werkdagen na de ontvangst van de kennisgeving een beschikking overeenkomstig dit artikel geeft."

.../...

5. De gemachtigde ambtenaar heeft verklaard dat de Commissie niet gereageerd heeft op de informatie die door België is verstrekt op 18 februari 2003.

6. Op de vraag of het voorliggende ontwerpbesluit zelf aan de Europese Commissie ter kennis is gebracht krachtens artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag, heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende geantwoord :

"De administratie heeft op 27.7.2001 en 9.11.2001 ontwerpen van antwoord toegezonden aan het Kabinet van Financiën op de vragen die de Europese Commissie op respectievelijk 6.7.2001 en 24.9.2001 ivm het wetsontwerp had toegestuurd. Een derde vragenlijst werd ontvangen op 15.1.2002 (waarschijnlijk op de permanente vertegenwoordiging) en door het Kabinet doorgefaxt aan de administratie op 22.1.2002 die op haar beurt een ontwerp van antwoord op 6.2.2002 heeft teruggestuurd.

Bovendien heeft een delegatie bestaande uit kabinetsleden van de Ministers van Financiën en Mobiliteit, samen met ambtenaren van de Administratie van Fiscale Zaken op 22.11.2001 tekst en uitleg verstrekt omtrent het principe van de vrijstelling en de daarvoor te vervullen voorwaarden op de bevoegde directie van de Europese Commissie.

Vermits de Commissie na al deze contacten geen afwijzende beslissing heeft getroffen en zelfs haar stilzwijgende toestemming heeft gegeven (ingevolge de toepassing van artikel 4.6 van de Verordening nr. 659/1999 van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-verdrag), kan aangenomen worden dat tegen het principe van de vrijstelling van de meerwaarden geen bezwaren meer zijn. Het ontwerp van koninklijk besluit legt thans de ecologische voorwaarden vast waaraan de voertuigen moeten beantwoorden om in aanmerking te komen en omdat deze voorwaarden, inzonderheid voor de voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen en de autocars en autobussen, supplementair zijn aan deze die door de Europese regelgeving zijn opgelegd, is het voorleggen van het ontwerp van koninklijk besluit aan de Commissie niet meer nodig."

7. Het voorliggende ontwerpbesluit bakent concreet de strekking af van de regeling waarvan het principe is ingevoerd bij de wet van 14 januari 2003, en de voorwaarden om het fiscale voordeel te kunnen genieten zijn bijzonder ruim. In die context en om alle kritiek achteraf van de Europese Commissie te voorkomen, zou het voorzichtigheidshalve beter zijn het ontwerpbesluit, overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag ter kennis te brengen van de Europese Commissie.

.../...

8. Het ontwerp van koninklijk besluit moet hoe dan ook ter kennis worden gebracht van de Europese Commissie omdat het technische voorschriften vaststelt in de zin van artikel 1, 11), van richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij ⁽¹⁾.

9. Op de vraag hoe het staat met de vervulling van dat vormvoorschrift, heeft de gemachtigde ambtenaar het volgende geantwoord :

"Zoals voor vorige dossiers zal ook ditmaal de Administratie Fiscale Zaken overeenkomstig artikel 1, 3) en 9), derde gedachtstreep, van Richtlijn 98/34 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften, via CIBELNOR (c/o Belgisch Instituut voor Normalisatie) de Europese Commissie in kennis stellen van de getroffen maatregel."

10. Gezien dat antwoord, wordt de aandacht van de steller van het ontwerp erop gevestigd dat de kennisgeving aan de Europese Commissie moet plaatsvinden voordat het onderzochte ontwerp wordt goedgekeurd.

Onderzoek van het ontwerp

Bij de wet van 14 januari 2003 tot tenuitvoerlegging waarvan het ontwerp strekt, is in het WIB een artikel 44bis ingevoegd waarbij de meerwaarden die op sommige bedrijfsvoertuigen worden verwezenlijkt, worden vrijgesteld, op voorwaarde onder meer dat een bedrag gelijk aan de opbrengst van de tegeldemaking wordt herbelegd in bedrijfsvoertuigen in de zin van de wet "die beantwoorden aan de ecologische normen bepaald door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad", binnen de termijn bepaald in de wet.

⁽¹⁾ Artikel 8, lid 1, van dezelfde richtlijn.

Bij artikel 8 van de wet van 5 februari 2003 wordt aan de Koning de bevoegdheid opgedragen om bij een na overleg in de Ministerraad vastgesteld besluit de datum van inwerkingtreding van de wet te bepalen.

Artikel 1

1. Artikel 1 van het ontwerp herstelt een afdeling VIII met als opschrift "Vrijstelling op de meerwaarden verwezenlijkt bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen" ⁽²⁾ in hoofdstuk I van het besluit tot uitvoering van het WIB, gevolgd door een nieuw artikel 20, dat een paragraaf 1 en een paragraaf 2 omvat.

Het opschrift van die afdeling VIII is niet geschikt, aangezien het nieuwe artikel 44bis van het WIB niet alleen betrekking heeft op de meerwaarden die verwezenlijkt zijn bij de vervreemding van de bedrijfsvoertuigen, maar ook op de meerwaarden die verwezenlijkt zijn naar aanleiding van een schadegeval. Deze afdeling moet bijgevolg het volgende opschrift krijgen: "Vrijstelling van de meerwaarden gerealiseerd op bepaalde bedrijfsvoertuigen".

2. De inleidende zin van paragraaf 1 van artikel 20 stemt niet overeen met het onderwerp zelf van het ontwerpbesluit: het is niet de bedoeling te bepalen welke bedrijfsvoertuigen worden vrijgesteld van de meerwaarde die daarop is gerealiseerd; die voertuigen zijn immers bepaald in artikel 44bis. Het gaat erom de ecologische normen vast te stellen waaraan de bedrijfsvoertuigen die worden aangekocht via herbelegging van de opbrengst van de tegeldemaking moeten voldoen.

⁽²⁾ De nummering van deze afdeling moet gewijzigd worden in deze zin dat rekening wordt gehouden met het herstel van deze afdeling 8 en van artikel 19 van het KB/WIB 92 bij het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het KB/WIB 92 en tot vaststelling van de datum van inwerkingtreding van artikel 396 van de programmawet van 24 december 2002, dat besproken is in advies 35.034/2, van de afdeling Wetgeving, uitgebracht op 11 maart 2003.

De inleidende zin van artikel 20, § 1, moet bijgevolg als volgt worden gesteld :

"§ 1. Opdat de meerwaarden verwezenlijkt op de bedrijfsvoertuigen genoemd in artikel 44bis van het WIB de vrijstelling genieten waarin dat artikel voorziet, moeten de bedrijfsvoertuigen die zijn verkregen via herbelegging van de opbrengst van de tegeldemaking beantwoorden aan de volgende ecologische normen".

3. De voorwaarden luidens welke het voertuig uitgerust moet zijn met een dodehoekspiegel of met camera- of radarbewaking ter verbetering van het gezichtsveld van de bestuurder, of uitgerust moeten zijn met veiligheidsgordels, lijken niet echt beschouwd te kunnen worden als "ecologische normen".

In het verslag aan de Koning staat het volgende :

"De aanmoediging tot het plaatsen van een dodehoekspiegel of het inbouwen van technologie (camera of radar) ter verbetering van het gezichtsveld van de bestuurder is een maatregel die de verkeersveiligheid ten goede komt evenals deze die dan specifiek geldt voor de autocars en autobussen namelijk alle zetels uitrusten met veiligheidsgordels".

Om het verband te leggen tussen die vereisten en de ecologie wordt voorts in het verslag aan de Koning het volgende gesteld :

"Vermits verkeersongevallen ook een belangrijke factor vertegenwoordigen in de bepaling van de externe kosten van de mobiliteitsproblematiek draagt de vermindering van het ongevalrisico ontegensprekelijk bij tot een reductie van de door het verkeer veroorzaakte hinder en schade".

De vraag rijst of de steller van het ontwerp, wanneer hij zulke vereisten oplegt, de perken van de bevoegdheidsopdracht vervat in artikel 44bis van het WIB niet te buiten gaat.

4. Wat betreft de formulering van de voorwaarden gesteld in paragraaf 1 van artikel 20, moet er rekening mee worden gehouden dat de voertuigen waarin het geld wordt herbelegd bepaald zijn in artikel 44bis, § 2, van het WIB en dat alleen de ecologische normen waaraan de voertuigen moeten voldoen die aangekocht zijn via herbelegging het onderwerp zijn van het koninklijk besluit.

Onder voorbehoud van de onder 3 gemaakt opmerking wordt de volgende redactie voorgesteld :

"§ 1. Opdat de meerwaarden (...) beantwoorden aan de volgende ecologische normen :

- 1° Wat betreft de aanhangwagens en opleggers bestemd voor het vervoer van goederen met een toegestane maximummassa van minstens vier ton, deze moeten in nieuwe staat zijn verkregen en uitgerust zijn met een luchtvering of een als gelijkwaardig erkende vering;
- 2° Wat betreft de aanhangwagens die uitsluitend getrokken worden door autobussen of autocars en waarvan de toegestane maximummassa meer bedraagt dan 750 kg ⁽³⁾, deze moeten in nieuwe staat verkregen zijn;
- 3° Wat betreft de trekkers en vrachtauto's aangewend voor goederenvervoer en de autobussen en autocars aangewend voor bezoldigd personenvervoer, deze moeten in nieuwe staat verkregen zijn of mogen, op het tijdstip van verwerving, niet meer dan drie jaar daarvoor in het verkeer zijn gebracht, en moeten beantwoorden aan de volgende alternatieve voorwaarden:
 - a) het niveau van de stikstofemissie (NOx-norm) is lager dan 4,9 gr/kWh;
 - b) het voertuig is uitgerust met een luchtvering of met een als gelijkwaardig erkende vering (...) (voorts zoals in het ontwerp, rekening houdend met de voorgestelde nieuwe formulering);

⁽³⁾ In artikel 44bis wordt deze maximummassa niet vermeld.

- 4° Wat betreft de autovoertuigen aangewend als taxidienst of tot verhuring met bestuurder, deze moeten in nieuwe staat verkregen zijn.

§ 2. Zodra één van de alternatieve voorwaarden genoemd in paragraaf 1, 3°, een verplichte norm wordt, moet het voertuig aan minstens één van de andere alternatieve voorwaarden voldoen."

5. Paragraaf 2 van het ontworpen artikel 20 zou opgenomen kunnen worden in een artikel 21. Indien dit voorstel niet wordt gevolgd, moet hij een nieuwe paragraaf 3 vormen.

Artikel 2

In het ontwerpbesluit, dat uitgevaardigd wordt tot tenuitvoerlegging van een wet van 14 januari 2003, wordt gesteld dat de bepalingen van die wet "uitwerking (hebben) op de meerwaarden die zijn verwezenlijkt vanaf 1 januari 2000 en voor zover de datum van de verwezenlijking behoort tot het belastbare tijdperk dat aan aanslagjaar 2001 verbonden is".

De gemachtigde van de minister verklaart dat het einde van de bepaling als volgt moet luiden :

"... op de meerwaarden die verwezenlijkt zijn vanaf 1 januari 2000 en voorzover de datum van de tegeldemaking ten vroegste valt binnen het belastbare tijdperk waarop aanslagjaar 2001 betrekking heeft ⁽⁴⁾".

⁽⁴⁾ Zie voor de verantwoording van deze terugwerkende kracht de memorie van toelichting van het wetsontwerp betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen, dat de wet van 14 januari 2003 is geworden (Gedr. St., Kamer, zitting 2002-2003, nr. 1973/1, blz. 6-7).

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Messieurs
de Heren

Y. KREINS,

président de chambre,
kamervoorzitter,

Madame
Mevrouw

J. JAUMOTTE,
M. BAGUET,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

Monsieur
de Heer

J. KIRKPATRICK,

assesseur de la section de législation,
assessor van de afdeling wetgeving,

Madame
Mevrouw

B. VIGNERON,

greffier,
griffier.

La note du Bureau de coordination a été
présentée par M. P. BROUWERS, référendaire.

De nota van het Coördinatiebureau werd
uitgebracht door de H. P. BROUWERS,
referendaris.

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

De overeenstemming tussen de Franse en de
Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht
van de H. J. JAUMOTTE.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRÉSIDENT - DE VOORZITTER,

B. VIGNERON

Y. KREINS