

Art. 2. L'article 20 du même contrat de gestion est remplacé par les dispositions suivantes : « La redevance pour le stationnement d'un aéronef est fixée à 0,54 euros par tonne et par heure. Cette redevance n'est perçue qu'à partir de la troisième heure pour les aéronefs avec un poids inférieur à 100 tonnes et à partir de la cinquième heure pour les aéronefs avec un poids de 100 tonnes ou plus. La redevance n'est pas due pour la période entre 23 heures et 6 heures (heure locale) ».

Art. 3. Dans l'article 21, § 1<sup>er</sup>, premier alinéa, du même contrat de gestion le montant « 13,30 euros » est remplacé par « 14,39 euros ».

Dans l'article 21, § 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa, du même contrat de gestion le montant « 6,32 euros » est remplacé par « 7,32 euros ».

Dans l'article 21, § 1<sup>er</sup>, troisième alinéa, du même contrat de gestion les montants « 4,11 euros » et « 3,94 euros » sont remplacés respectivement par « 6,17 euros » et « 5,91 euros ».

Art. 4. Dans l'article 22, § 1<sup>er</sup>, du même contrat de gestion le montant « 12,64 euros » est remplacé par « 12,81 euros ».

Dans l'article 22, § 2, du même contrat de gestion les montants « 5,59 euros », « 8,88 euros » et « 12,21 euros » sont remplacés respectivement par « 5,67 euros », « 9,00 euros » et « 12,38 euros ».

Art. 5. Dans l'article 27 du même contrat de gestion « décembre 2001 », « 1<sup>er</sup> janvier » et « décembre » sont remplacés respectivement par « septembre 2002 », « 15 octobre » et « septembre ».

Art. 6. La présente modification est applicable à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2003.

Fait à Bruxelles, le 7 avril 2003 en deux exemplaires originaux, chaque partie reconnaissant avoir reçu un exemplaire.

Au nom de BIAC :

Le Président,  
J. HAËK

L'Administrateur délégué,  
P. KLEES

L'Etat belge :

Le Ministre des Télécommunications  
et des Entreprises et Participations publiques,  
R. DAEMS

Art. 2. Artikel 20 van hetzelfde beheerscontract wordt vervangen door de volgende bepalingen : « De vergoeding voor het stationeren van een luchtvaartuig wordt vastgesteld op 0,54 euro per ton en per uur. Deze vergoeding wordt slechts geheven vanaf het derde uur voor luchtvaartuigen met een gewicht beneden de 100 ton en vanaf het vijfde uur voor luchtvaartuigen met een gewicht van 100 ton of meer. Deze vergoeding is evenwel niet verschuldigd voor de periode tussen 23 uur en 6 uur (lokale tijd) ».

Art. 3. In artikel 21, § 1, eerste lid, van hetzelfde beheerscontract wordt het bedrag « 13,30 euro » vervangen door « 14,39 euro ».

In artikel 21, § 1, tweede lid, van hetzelfde beheerscontract wordt het bedrag « 6,32 euro » vervangen door « 7,32 euro ».

In artikel 21, § 1, derde lid, van hetzelfde beheerscontract worden de bedragen « 4,11 euro » en « 3,94 euro » respectievelijk vervangen door « 6,17 euro » en « 5,91 euro ».

Art. 4. In artikel 22, § 1 van hetzelfde beheerscontract wordt het bedrag « 12,64 euro » vervangen door « 12,81 euro ».

In artikel 22, § 2 van hetzelfde beheerscontract worden de bedragen « 5,59 euro », « 8,88 euro » en « 12,21 euro » respectievelijk vervangen door « 5,67 euro », « 9,00 euro » en « 12,38 euro ».

Art. 5. In artikel 27 van hetzelfde beheerscontract worden « december 2001 », « 1 januari » en « december » respectievelijk vervangen door « september 2002 », « 15 oktober » en « september ».

Art. 6. De huidige wijziging is toepasselijk vanaf 1 september 2003.

Gedaan te Brussel op 7 april 2003 in twee originele exemplaren en waarvan elke partij erkent een exemplaar te hebben ontvangen.

Namens BIAC :

De Voorzitter,  
J. HAËK

De Gedelegeerd Bestuurder,  
P. KLEES

De Belgische Staat :

De Minister van Telecommunicatie  
en Overheidsbedrijven en Participaties  
R. DAEMS

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL FINANCES

F. 2003 — 1678

[C — 2003/03232]

**3 AVRIL 2003. — Arrêté royal pris en exécution des articles 2 et 8, de la loi du 14 janvier 2003 concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation des véhicules d'entreprise**

#### RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté que nous avons l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté s'inscrit dans le cadre des mesures qui découlent de l'accord que le Gouvernement a conclu le 14 septembre 2000 avec les fédérations patronales et les organisations syndicales du secteur du transport routier.

L'article 2 de la loi du 14 janvier 2003 concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation des véhicules d'entreprise a inséré, dans le Code des impôts sur les revenus 1992, un article 44bis qui prévoit une exonération totale des plus-values réalisées à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise.

Le § 2 de l'article inséré prescrit que le emploi doit revêtir la forme de véhicules d'entreprise qui répondent aux normes écologiques déterminées par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

L'article 8 de la loi précitée dispose en outre que le Roi, également par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, en fixe la date d'entrée en vigueur.

Le but du présent projet est par conséquent double : d'une part fixer les normes écologiques auxquelles doivent répondre les véhicules d'entreprise qui entrent en considération pour le emploi et d'autre part régler la date d'entrée en vigueur de la loi du 14 janvier 2003 précitée.

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIEN

N. 2003 — 1678

[C — 2003/03232]

**3 APRIL 2003. — Koninklijk besluit tot uitvoering van de artikelen 2 en 8, van de wet van 14 januari 2003 betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen**

#### VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van besluit dat wij de eer hebben ter ondertekening aan Zijne Majesteit voor te leggen schrijft zich in in de maatregelen die voortvloeien uit het akkoord dat de Regering op 14 september 2000 met de werkgeversfederaties en syndicale organisaties van de sector van het wegvervoer heeft gesloten.

Artikel 2 van de wet van 14 januari 2003 betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen heeft in het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 een artikel 44bis ingevoegd dat in een volledige vrijstelling voorziet van de meerwaarden verwezenlijkt bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen.

In § 2 van dat ingevoegd artikel is voorzien dat de herbelegging moet gebeuren in bedrijfsvoertuigen die beantwoorden aan de ecologische normen bepaald door de Koning bij een na overleg in de Ministerraad vastgesteld besluit.

Artikel 8 van de voormelde wet stelt daarenboven dat de Koning, eveneens na een bij overleg in de Ministerraad vastgesteld besluit, de datum van inwerkingtreding ervan bepaalt.

Het doel van het ontwerp is bijgevolg tweërlei : enerzijds de ecologische normen vaststellen waaraan de bedrijfsvoertuigen die voor de beoogde herbelegging in aanmerking komen moeten beantwoorden en anderzijds de datum van inwerkingtreding van de voormelde wet van 14 januari 2003 regelen.

## Commentaire des articles

**Article 1<sup>er</sup>.** La phrase introductive de l'article 20, § 1<sup>er</sup>, en projet, a été mise en concordance avec le texte proposé par le Conseil d'Etat. Néanmoins, les mots "du produit de la réalisation" ont été supprimés dans la mesure où ils ne correspondent pas avec la terminologie de l'article 44bis, § 1<sup>er</sup>, alinéa premier, CIR 92.

Le paragraphe premier de l'article 20 en projet, énumère les normes écologiques fixées pour les véhicules d'entreprise auxquelles doit répondre le remploi pour bénéficiaire, en application de l'article 44bis précité, de l'exonération totale des plus-values réalisées à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise.

Pour les remorques et semi-remorques qui viennent en remplacement des anciennes, avec une masse maximale autorisée (dans la version néerlandaise du projet, la terminologie usuelle en matière de fiscalité automobile a été préférée aux mots "toegestane maximummassa" proposée par le Conseil d'Etat), d'au moins 4 tonnes, il doit s'agir de nouveaux véhicules équipés d'une suspension pneumatique ou reconnue équivalente.

Cette norme, qui contribue à une diminution du degré de détérioration de la route, est déjà, conformément à la réglementation européenne en vigueur, prise en compte dans le chef des véhicules tracteurs pour le calcul de la taxe de circulation (loi du 8 avril 2002 modifiant les articles 5, 9, 11, 21 et 42 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en exécution de la directive n° 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures).

Pour les remorques mentionnées au point 2°, tirées exclusivement par des autobus et des autocars, il suffit qu'elles soient acquises à l'état neuf ; pour des raisons techniques, la condition complémentaire selon laquelle elles doivent être équipées d'une suspension pneumatique ou reconnue équivalente n'est pas d'application.

Les camions, tracteurs, autocars et autobus, qui font l'objet du point 3° du paragraphe premier précité, doivent soit être acquis à l'état neuf soit ne pas compter, au moment de l'acquisition, plus de 3 ans d'ancienneté à partir de leur première mise en circulation.

Outre la condition d'ancienneté, ces véhicules doivent également répondre à l'une (ce mot a été omis dans la traduction néerlandaise de l'avis du Conseil d'Etat alors qu'il revêt une importance capitale étant donné que une seule des normes alternatives doit être remplie) des normes fixées ci-après :

- ne pas dépasser une norme NOx déterminée;
- être équipés d'une suspension pneumatique ou reconnue équivalente;
- être partiellement recyclables;
- être achevés avec un effet neutre pour l'environnement;
- être pourvus, pour la transmission, d'une boîte de vitesse à gestion électronique;
- être équipés de dispositifs de sécurité déterminés.

L'émission d'azote contribue à l'acidification de l'environnement (pluie acide). Avec la norme d'émission d'azote (norme NOx) inférieure à 4,9 gr/kWh fixée dans le projet, un tel véhicule présentera de meilleures performances que la majeure partie des véhicules propres actuellement sur le marché pour lesquels la même norme d'émission d'azote, conformément à la réglementation européenne en vigueur, n'est pas inférieure à 5gr/kWh.

Comme pour les remorques et semi-remorques, l'utilisation d'une suspension pneumatique ou reconnue équivalente pour les véhicules tracteurs contribue également à une diminution du degré de détérioration de la route.

Stimuler l'acquisition de véhicules (partiellement) recyclables ou l'utilisation de laques ayant un effet neutre pour l'environnement lors de la construction (p.ex. à base d'eau ou ayant une faible teneur en substances volatiles) contribue également à donner une impulsion écologique.

L'utilisation d'une boîte de vitesse à gestion électronique contribue, par l'empêchement de régimes élevés, à une moindre consommation et à une moindre nuisance sonore.

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.

## Commentaar op de artikelen

**Artikel 1.** De inleidende zin van het ontworpen artikel 20, § 1, werd in overeenstemming gebracht met de tekst voorgesteld door de Raad van State. Niettemin werden de woorden "van de opbrengst van de tegeldemaking" weggelaten aangezien de woorden niet geheel in overeenstemming zijn met de terminologie van art. 44bis, § 1, eerste lid, WIB 92.

In de eerste paragraaf van het ontworpen artikel 20, worden de gestelde ecologische normen opgesomd voor de bedrijfsvoertuigen waarin moet worden herbelegd om bij toepassing van voormeld artikel 44bis volledige vrijstelling te bekomen van de meerwaarden verwezenlijkt bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen.

Voor de vervangende aanhangwagens en opleggers met een maximum toegelaten massa (in het ontwerp wordt conform de gebruikelijke terminologie inzake de fiscaliteit op de voertuigen deze term behouden in plaats van "toegestane maximummassa" zoals voorgesteld door de Raad van State) van minstens 4 ton moet het gaan om nieuwe voertuigen uitgerust met een luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering.

Deze norm die bijdraagt tot een mindere graad van wegbeschadiging wordt reeds, overeenkomstig de geldende Europese regelgeving, in hoofdte van de trekkende voertuigen in aanmerking genomen voor de berekening van de verkeersbelasting (wet van 8 april 2002 tot wijziging van de artikelen 5, 9, 11, 21 en 42 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen in uitvoering van de richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen).

Voor de in het 2° punt vermelde aanhangwagens die uitsluitend getrokken worden door autobussen en autocars is het voldoende dat zij in nieuwe staat zijn verkregen en geldt om technische redenen de bijkomende voorwaarde om uitgerust te zijn met een luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering niet.

De vrachtauto's, trekkers, autobussen en autocars, onderwerp van het 3° punt, van de voormelde eerste paragraaf, moeten of in nieuwe staat zijn verkregen of op het moment van de verkrijging niet meer dan 3 jaar oud zijn sinds hun eerste inverkeerstelling.

Samen met deze voorwaarde qua ouderdom moeten deze voertuigen daarenboven eveneens aan één (dit woord werd niet opgenomen in de Nederlandse vertaling van het advies van de Raad van State hoewel het zeer belangrijk is vermits slechts één van de alternatieve normen moet vervuld zijn) van de hierna opgesomde normen beantwoorden :

- een bepaalde NOx-norm niet overschrijden;
- uitgerust zijn met een luchtvering of als gelijkwaardig erkende vering;
- gedeeltelijk recycleerbaar zijn;
- op een niet-milieubelastende manier zijn afgewerkt;
- voorzien zijn, voor de transmissie, van een elektronisch gestuurde versnellingsbak;
- uitgerust zijn met bepaalde veiligheidsvoorzieningen.

De emissie van stikstof draagt bij tot de verzuring van het milieu (zure regen). Met een zoals in het ontwerp vastgestelde stikstofemissienorm (NOx-norm) die lager is dan 4,9 gr/kWh zal dergelijk voertuig beter scoren dan het overgrote deel van de thans op de markt zijnde milieuvriendelijke voertuigen waarvan diezelfde stikstofemissienorm conform de geldende Europese regelgeving niet lager ligt dan 5gr/kWh.

Zoals voor de aanhangwagens en opleggers geldt ook voor de trekkende voertuigen dat het gebruik van een luchtvering of een als gelijkwaardig erkende vering bijdraagt tot een mindere graad van wegbeschadiging.

Met het stimuleren van de aanschaf van (gedeeltelijk) recycleerbare voertuigen of van het gebruik bij de constructie van niet-milieubelastende lakken (bijv. op waterbasis of met een laag gehalte aan vluchtige stoffen) wordt eveneens een ecologische impuls gegeven.

Het gebruik van een elektronisch gestuurde versnellingsbak zorgt door het verhinderen van hoge toerentallen voor een lager gebruik en lagere geluidsoverlast.

De aanmoediging tot het plaatsen van een dodehoekspegel 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 veiligheids gordels.

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.

Pour les véhicules automobiles affectés soit à un service de taxi soit à la location avec chauffeur, visés au point 4°, l'unique condition consiste à les acquérir à l'état neuf pour la simple raison que, dans le segment des voitures, voitures mixtes et minibus, l'évolution technologique est telle qu'un nouveau véhicule sera au moins équivalent mais presque toujours plus propre que celui qu'il remplace.

Le deuxième paragraphe stipule que les normes écologiques complémentaires à la condition d'ancienneté ne sont valables que pour autant que leur application n'est pas légalement rendue obligatoire. Le texte de l'article 20, § 2, AR/CIR 92, proposé par le Conseil d'Etat, a été intégré, tout en ajoutant la précision qu'il faut que le véhicule remplisse au moins une des autres conditions alternatives pour pouvoir être pris en considération comme remploi valable.

Ainsi, par exemple, l'installation, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2003, d'un rétroviseur anti-angle mort sur un camion acquis à l'état neuf ne sera plus reconnue comme une norme complémentaire du fait qu'à partir de cette date un tel rétroviseur relève de l'équipement obligatoire des nouveaux camions. Pour bénéficier de l'exonération, le véhicule devra donc certainement répondre à au moins une des autres conditions énumérées.

Dans cet exemple spécifique, l'intégration à bord d'un tel camion d'une surveillance caméra ou radar améliorant le champ de vision du conducteur sera par contre considérée comme une condition accomplie.

La même chose se produit à partir du 31 mars 2003 avec la condition des ceintures de sécurité pour tous les sièges dans les autobus et autocars acquis à l'état neuf, car elles constitueront, à partir de cette date, une partie légalement obligatoire de l'équipement.

Le paragraphe 3 de l'article 20 en projet énumère les documents qui doivent être présentés au fonctionnaire chargé de l'établissement de l'impôt pour étayer le bénéfice de l'exonération prévue à l'article 44bis, CIR 92.

Il s'agit de documents délivrés par le constructeur, l'importateur ou l'installateur qui prouvent qu'il est satisfait à l'une ou plusieurs des conditions complémentaires.

**Art. 2.** Cet article règle l'entrée en vigueur. Le texte français a été mis en concordance avec le texte proposé par le Conseil d'Etat. En ce qui concerne le texte néerlandais, il a été tenu compte de l'avis du Conseil d'Etat par l'insertion des mots "ten vroegste". Pour le reste, le texte néerlandais n'a pas été adapté suivant la proposition du Conseil d'Etat pour des raisons de concordance avec la terminologie du CIR 92 en général et de l'article 44bis, CIR 92 en particulier.

L'avis du Conseil d'Etat a été rendu le 26 mars 2003. Comme déjà mentionné ci-avant, il a été tenu compte de cet avis sauf en ce qui concerne la remarque selon laquelle les mesures de sécurité du véhicule (rétroviseur anti-angle mort, surveillance caméra ou radar améliorant le champ de vision, ceintures de sécurité dans les autocars et autobus) pourraient difficilement être considérées comme des "normes écologiques".

En effet, l'écologie est la science qui se consacre à l'étude de la relation entre les plantes, les animaux, et leur environnement vivant et non vivant, ainsi qu'à la relation réciproque entre les plantes et les animaux.

Si l'on veut examiner l'impact de la mobilité sur l'environnement, il faut donc non seulement prendre en compte les éléments les plus courants tels que la pollution de l'air et les nuisances sonores, mais également les accidents de la circulation. Les études scientifiques relatives aux coûts externes causés à l'environnement par le transport tiennent d'ailleurs toujours compte du facteur "coûts dus aux accidents".

En outre, le développement de la sécurité routière a toujours été un des objectifs du Gouvernement et le fait d'inciter à l'installation d'équipements qui ne sont pas encore obligatoires légalement y contribue incontestablement.

De plus il faut également remarquer que le projet n'a pas été soumis préalablement pour information à la Commission européenne conformément à l'article 88, § 3, du Traité CE, comme le suggère prudemment le Conseil d'Etat. La Belgique a en effet notifié le projet de loi concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise, auprès de la Commission européenne, en application de l'article 88, alinéa 3, précité, par lettre du 7 mai 2001. Après application

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.

Voor de autovoertuigen aangewend tot een taxidienst, hetzij tot verhuring met bestuurder, besproken in het 4° punt, geldt als enige voorwaarde dat zij in nieuwe staat moeten verkregen zijn om de eenvoudige reden dat, zeker in het segment van de personenauto's, auto's dubbel gebruik en minibussen, de technische evolutie dermate is dat een nieuw voertuig minstens gelijkwaardig maar quasi altijd milieuvriendelijker zal zijn dan datgene dat het vervangt.

In de tweede paragraaf wordt bepaald dat de bij de voorwaarde van ouderdom bijkomende ecologische normen slechts gelden indien de toepassing ervan niet wettelijk verplicht is. De door de Raad van State voorgestelde tekst van artikel 20, § 2, KB/WIB 92, werd overgenomen waaraan ter verduidelijking wordt toegevoegd dat het voertuig aan minstens één van de andere alternatieve voorwaarden moet voldoen om als geldige wederbelegging in aanmerking te kunnen komen.

Zo zal bijvoorbeeld voor een in nieuwe staat verkregen vrachtauto vanaf 1 januari 2003 de plaatsing van een dodehoekspiegel niet meer aanvaard worden als een bijkomende norm omdat vanaf die datum dergelijke spiegel tot de wettelijk verplichte uitrusting van de nieuwe vrachtauto's behoort. Om voor de vrijstelling in aanmerking te komen zal het voertuig dus zeker nog aan één van de andere opgesomde voorwaarden moeten voldoen.

In dit specifiek voorbeeld zal het uitrusten van zo een vrachtauto met een camera- of radarbewaking ter bijkomende verbetering van het gezichtsveld van de bestuurder dan wel als een vervulde voorwaarde aanvaard worden.

Hetzelfde doet zich vanaf 31 maart 2003 voor met de voorwaarde van de veiligheidsgordels voor alle zetels in de in nieuwe staat verkregen autobussen en autocars omdat vanaf die datum dit een wettelijk verplicht deel van de uitrusting moet zijn.

In de derde paragraaf van het ontworpen artikel 20, worden de documenten opgesomd die aan de ambtenaar, bevoegd voor de vestiging van de belasting, moeten worden voorgelegd tot staving van het genot van de vrijstelling voorzien in artikel 44bis, WIB 92.

Dit zijn documenten afgeleverd door de constructeur, de invoerder of de installateur die het voldoen aan één of meerdere van de bijkomende voorwaarden zullen staven.

**Art. 2.** Dit artikel regelt de inwerkingtreding. De Franse tekst werd in overeenstemming gebracht met de tekst voorgesteld door de Raad van State. Wat de Nederlandse tekst betreft, werd rekening gehouden met het advies van de Raad van State door de invoeging van de woorden "ten vroegste". Voor het overige werd de Nederlandse tekst niet aangepast aan het voorstel van de Raad van State om redenen van overeenstemming met de terminologie van het WIB 92 in het algemeen en artikel 44bis, WIB 92 in het bijzonder.

Het advies van de Raad van State werd gegeven op 26 maart 2003. Zoals hiervoor al vermeld, werd er rekening gehouden met dit advies behalve voor wat betreft de opmerking dat veiligheidsvoorzieningen in het voertuig (dodehoekspiegel, camera- of radarbewaking ter verbetering van het gezichtsveld, veiligheidsgordels in autocars en -bussen) moeilijk als "ecologische normen" kunnen beschouwd worden

Inderdaad, de ecologie is de wetenschap die de relatie tussen planten, dieren en hun levend en niet-levend milieu bestudeert evenals de relatie tussen planten en dieren onderling.

Als men dus de impact van de mobiliteit op het milieu wil bekijken zullen niet alleen de meest bekende elementen als daar zijn de luchtverontreiniging en de geluidshinder moeten in aanmerking genomen worden maar ook de verkeersongevallen. Trouwens in wetenschappelijke studies naar de externe milieukosten veroorzaakt door het transport wordt steeds met de factor "ongevalkosten" rekening gehouden.

Bovendien is de bevordering van de verkeersveiligheid steeds één van de doelstellingen van de Regering geweest en draagt het stimuleren van de installatie van nog niet wettelijke verplichte uitrusting daar zeker toe bij.

Tevens wordt eveneens opgemerkt dat dit ontwerp niet voorafgaandelijk aan de Europese Commissie ter kennis werd gebracht overeenkomstig artikel 88, § 3, van het EG-Verdrag, zoals voorzichtigheids-halve werd gesuggereerd door de Raad van State. België heeft immers het wetsontwerp betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen in toepassing van voornoemd artikel 88, derde lid, bij brief van 7 mei 2001 aangemeld bij de Europese Commissie. Na de

de l'article 4.6 du Règlement n° 659/1999 du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE, la Commission européenne a donné son accord tacite, si bien que la loi précitée du 14 janvier 2003 peut produire son plein effet. Dans la mesure où le présent projet, comme prévu dans la loi, impose des conditions supplémentaires pour pouvoir bénéficier de l'exonération, la notification n'est par conséquent plus jugée nécessaire. En outre, la notification précitée est tout aussi peu nécessaire étant donné que les conditions (particulièrement pour les véhicules destinés au transport de marchandises et pour les autocars et autobus) fixées dans le présent arrêté sont supplémentaires à celles qui sont fixées dans la réglementation européenne.

Conformément à l'article 1, 3) et 9), troisième tiret, de la Directive 98/34 du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques, la Commission européenne sera effectivement mise au courant par l'administration de ce projet par l'intermédiaire de CIBELNOR (p/a Institut Belge de Normalisation).

J'ai l'honneur d'être,

Sire,  
de Votre Majesté,  
le très respectueux  
et très fidèle serviteur,  
Le Ministre des Finances,  
D. REYNDERS

AVIS 35.138/2  
DE LA SECTION DE LEGISLATION  
DU CONSEIL D'ETAT

LE CONSEIL D'ETAT, 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 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 :

Suivant l'article 84, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, 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,

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, heeft de Europese Commissie haar stilzwijgende goedkeuring gegeven, zodat voormelde wet van 14 januari 2003 volledig in werking kan treden. In de mate dat dit ontwerp, zoals in voormelde wet is voorzien, bijkomende voorwaarden oplegt om van de vrijstelling te kunnen genieten, wordt de kennisgeving derhalve niet meer noodzakelijk geacht. Bovendien is voornoemde kennisgeving evenmin noodzakelijk aangezien de voorwaarden (inzonderheid voor de voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen en de autocars en autobussen) vastgelegd in dit besluit supplementair zijn aan deze die door de Europese regelgeving zijn opgelegd.

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, zal via CIBELNOR (c/o Belgisch Instituut voor Normalisatie) de Europese Commissie door de administratie wel in kennis worden gesteld van dit besluit.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,  
van Uw Majesteit,  
de zeer eerbiedige  
en zeer getrouwe dienaar,  
De Minister van Financiën,  
D. REYNDERS

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 :

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. » .

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, connue 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. » .

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 voorafgaande 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. 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 juli 2001 en 9 november 2001 ontwerpen van antwoord toegezonden aan het Kabinet van Financiën op de vragen die de Europese Commissie op respectievelijk 6 juli 2001 en 24 september 2001 i.v.m. het wetsontwerp had toegestuurd. Een derde vragenlijst werd ontvangen op 15 januari 2002 (waarschijnlijk op de permanente vertegenwoordiging) en door het Kabinet doorgefaxt aan de administratie op 22 januari 2002 die op haar beurt een ontwerp van antwoord op 6 februari 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 november 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<sup>er</sup>, 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.

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 juli 2001 en 9 november 2001 ontwerpen van antwoord toegezonden aan het Kabinet van Financiën op de vragen die de Europese Commissie op respectievelijk 6 juli 2001 en 24 september 2001 i.v.m. het wetsontwerp had toegestuurd. Een derde vragenlijst werd ontvangen op 15 januari 2002 (waarschijnlijk op de permanente vertegenwoordiging) en door het Kabinet doorgefaxt aan de administratie op 22 januari 2002 die op haar beurt een ontwerp van antwoord op 6 februari 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 november 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 voorzichtigheids-halve 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.

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.

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

1. L'article 1<sup>er</sup> du projet rétablit dans l'arrêté d'exécution du CIR, chapitre 1<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>, doit, dès lors, être rédigée comme suit :

« § 1<sup>er</sup>. 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 ».

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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>. 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;

**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.

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 ontoegespreekelijk 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 gemaakte 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) 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<sup>er</sup>, 3°, deviendrait une norme obligatoire, il faut que le véhicule remplisse au moins une des autres conditions alternatives. »

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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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). » .

(1) Article 8, § 1<sup>er</sup>, de la même directive.

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

(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).

La chambre était composée de :

M. Y. Kreins, président de chambre;

M. J. Jaumotte et Mme M. Baguet, conseillers d'Etat,

M. J. Kirkpatrick, assesseur de la section de législation,

Mme B. Vigneron, greffier.

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

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

Le greffier,  
B. Vigneron.

Le président,  
Y. Kreins.

### 3 AVRIL 2003. — Arrêté royal pris en exécution des articles 2 et 8, de la loi du 14 janvier 2003 concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation des véhicules d'entreprise (1)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Code des impôts sur les revenus 1992, notamment :

— l'article 44bis, inséré par la loi du 14 janvier 2003;

— l'article 46, modifié par les lois du 28 juillet 1992, 21 décembre 1994, 30 janvier 1996, 16 avril 1997, 22 décembre 1998 et 14 janvier 2003;

— l'article 47, modifié par l'arrêté royal du 20 décembre 1996 et par les lois du 22 décembre 1998 et 14 janvier 2003;

— l'article 190, modifié par les lois du 22 décembre 1998 et 14 janvier 2003;

— l'article 231, modifié par les lois du 28 juillet 1992, 21 décembre 1994, 30 janvier 1996, 16 avril 1997, 22 décembre 1998 et 14 janvier 2003;

— l'article 416, modifié par les lois du 2 août 2002, 24 décembre 2002 et 14 janvier 2003.

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);

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). » .

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

(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.

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

(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).

De kamer was samengesteld uit :

De heer Y. Kreins, kamervoorzitter,

De heer J. Jaumotte en Mevr. M. Baguet, staatsraden,

De heer J. Kirkpatrick, assessor van de afdeling wetgeving,

Mevr. B. Vigneron, griffier.

De nota van het Coördinatiebureau werd uitgebracht door de heer P. Brouwers, referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J. Jaumotte.

De griffier,  
B. Vigneron.

De voorzitter,  
Y. Kreins.

### 3 APRIL 2003. — Koninklijk besluit tot uitvoering van de artikelen 2 en 8, van de wet van 14 januari 2003 betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, inzonderheid op :

— artikel 44bis, ingevoegd bij de wet van 14 januari 2003;

— artikel 46, gewijzigd bij de wetten van 28 juli 1992, 21 december 1994, 30 januari 1996, 16 april 1997, 22 december 1998 en 14 januari 2003;

— artikel 47, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 december 1996 en bij de wetten van 22 december 1998 en 14 januari 2003;

— artikel 190, gewijzigd bij de wetten van 22 december 1998 en 14 januari 2003;

— artikel 231, gewijzigd bij de wetten van 28 juli 1992, 21 december 1994, 30 januari 1996, 16 april 1997, 22 december 1998 en 14 januari 2003;

— artikel 416, gewijzigd bij de wetten van 2 augustus 2002, 24 december 2002 en 14 januari 2003.

Vu la loi du 14 janvier 2003 concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise, notamment l'article 8;

Vu l'AR/CIR 92;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 11 mars 2003;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 13 mars 2003;

Vu l'urgence motivée par les considérations suivantes :

— que l'accord conclu le 14 septembre 2000 entre le Gouvernement, les fédérations patronales et organisations syndicales du secteur du transport routier prévoyait que les représentants des fédérations patronales seraient étroitement impliqués dans les travaux relatifs au régime des plus-values;

— que tant au cours des négociations qui ont abouti à cet accord qu'au cours des réunions qui ont suivi, les représentants des fédérations patronales et des syndicats ont toujours insisté pour que la nouvelle mesure soit appliquée au plus tôt; ceci notamment pour bénéficier, dès l'exercice comptable 2000, de l'exonération des plus-values en question;

— qu'il est de l'intention, en exécution de l'accord précité, que l'exonération des plus-values réalisées à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise, visée à l'article 44bis, du Code des impôts sur les revenus 1992, inséré par l'article 2 de la loi du 14 janvier 2003 concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise, ait effet sur les plus-values réalisées à partir du 1<sup>er</sup> 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;

— que la Belgique a notifié le projet de loi concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise en application de l'article 88, alinéa 3, du traité CE par lettre du 7 mai 2001 auprès de la Commission (dossier Aide d'Etat N 384/2001);

— que l'examen de la demande d'avis préalable par la Commission européenne a duré plus longtemps que prévu;

— que la Belgique a informé le 18 février 2003 la Commission européenne qu'il est fait application de l'article 4.6 du Règlement n° 659/1999 du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE, par lequel la Commission donne son accord tacite à une mesure puisqu'elle n'a pris aucune décision dans un délai de quinze jours ouvrables suivant la réception de l'avis;

— que conformément à l'article 44bis, § 2, du Code des impôts sur les revenus 1992, inséré par l'article 2 de la loi du 14 janvier 2003 concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise, les normes écologiques sont fixées auxquelles doivent répondre les véhicules d'entreprise visés à l'article 44bis, § 1<sup>er</sup>, troisième alinéa, du même Code;

— que le présent arrêté doit être pris sans délai.

Vu l'avis 35.138/2 du Conseil d'Etat, donné le 26 mars 2003, en application de l'article 84, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Dans le chapitre Ier, de l'AR/CIR 92, il est inséré, après l'article 19, une nouvelle section VIIIbis comprenant l'article 20, abrogé par l'arrêté royal du 12 août 1994 et rétabli dans la rédaction suivante :

« Section VIIIbis. — Exonération des plus-values réalisées sur certains véhicules d'entreprise.

Art. 20. § 1<sup>er</sup>. Pour que les plus-values réalisées sur des véhicules d'entreprises visés à l'article 44bis du Code des impôts sur les revenus 1992 bénéficient de l'exonération prévue par cet article, il faut que les véhicules d'entreprises acquis en emploi 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;

Gelet op de wet van 14 januari 2003 betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen, inzonderheid op artikel 8;

Gelet op het KB/WIB 92;

Gelet op het advies van de inspecteur van Financiën, gegeven op 11 maart 2003;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting van 13 maart 2003;

Gelet op het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd door de omstandigheid :

— 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 het advies 35.138/2 van de Raad van State gegeven op 26 maart 2003 met toepassing van artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën en op advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** In hoofdstuk I, van het KB/WIB 92 wordt, na artikel 19, een nieuwe afdeling VIIIbis ingevoegd, die artikel 20 bevat, opgeheven bij het koninklijk besluit van 12 augustus 1994 en hersteld in de volgende lezing :

« Afdeling VIIIbis. — Vrijstelling van de meerwaarden gerealiseerd op bepaalde bedrijfsvoertuigen.

Art. 20. § 1. Opdat de meerwaarden verwezenlijkt op de bedrijfsvoertuigen genoemd in artikel 44bis, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, de vrijstelling genieten waarin dat artikel voorziet, moeten de bedrijfsvoertuigen die zijn verkregen via herbelegging beantwoorden aan de volgende ecologische normen :

1° wat betreft de aanhangwagens en opleggers bestemd voor het vervoer van goederen met een maximum toegelaten massa van minstens vier ton, deze moeten in nieuwe staat zijn verkregen en uitgerust zijn met een luchtvering of een als gelijkwaardig erkende vering;

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, 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;

c) le véhicule est constitué d'au moins 25 % de matériaux recyclables;

d) la carrosserie du véhicule est recouverte d'une couche de laque ayant un effet neutre pour l'environnement;

e) le véhicule fait usage pour la transmission d'une boîte de vitesse électronique;

f) le véhicule est équipé d'un rétroviseur anti-angle mort ou d'une surveillance caméra ou radar améliorant le champ de vision du conducteur;

g) tous les sièges installés dans les autocars et autobus sont pourvus de ceintures de sécurité;

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<sup>er</sup>, 3°, deviendrait une norme obligatoire, il faut que le véhicule remplisse au moins une des autres conditions alternatives pour pouvoir être pris en considération comme remploi valable.

§ 3. Les normes écologiques fixées au paragraphe premier doivent être justifiées par des pièces probantes délivrées par le constructeur, l'importateur ou l'installateur. ».

**Art. 2.** Les articles 2 à 7 de la loi du 14 janvier 2003 concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise et l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté produisent leurs effets aux plus-values réalisées à partir du 1<sup>er</sup> 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.

**Art. 3.** Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 3 avril 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,  
D. REYNDERS

—  
Note

(1) Références au *Moniteur belge* :

Code des impôts sur les revenus 1992, arrêté royal du 10 avril 1992, *Moniteur belge* du 30 juillet 1992.

Loi du 14 janvier 2003, *Moniteur belge* du 5 février 2003.

Arrêté royal du 27 août 1993 d'exécution du Code des impôts sur les revenus 1992, *Moniteur belge* du 13 septembre 1993.

Lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, loi du 12 janvier 1973, *Moniteur belge* du 21 mars 1973.

2° wat betreft de aanhangwagens die uitsluitend getrokken worden door autobussen of autocars en waarvan de toelaatbare maximum-massa meer bedraagt dan 750 kg, 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 één van 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;

c) het voertuig is voor minstens 25 % uit recycleerbare materialen opgebouwd;

d) het koetswerk van het voertuig is gespoten in een niet-milieubelastende laklaag;

e) het voertuig maakt voor de transmissie gebruik van een elektronisch gestuurde versnellingsbak;

f) het voertuig is uitgerust met een dodehoekspiegel, camera- of radarbewaking ter verbetering van het gezichtsveld van de bestuurder;

g) in het geval van autocars en autobussen zijn alle zetels voorzien van veiligheidsgordels;

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 om als geldige wederbelegging in aanmerking te kunnen komen.

§ 3. De in de eerste paragraaf vastgestelde ecologische normen moeten verantwoord worden door bewijsstukken afgeleverd door de constructeur, invoerder of installateur. ».

**Art. 2.** De artikelen 2 tot 7 van de wet van 14 januari 2003 betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen en artikel 1 van dit besluit hebben uitwerking op de meerwaarden die zijn verwezenlijkt vanaf 1 januari 2000 en voorzover de datum van de verwezenlijking ten vroegste behoort tot het belastbare tijdperk dat aan aanslagjaar 2001 verbonden is.

**Art. 3.** Onze Minister van Financiën is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 3 april 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Financiën,  
D. REYNDERS

—  
Nota

(1) Verwijzingen naar het *Belgisch Staatsblad* :

Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, koninklijk besluit van 10 april 1992, *Belgisch Staatsblad* van 30 juli 1992.

Wet van 14 januari 2003, *Belgisch Staatsblad* van 5 februari 2003.

Koninklijk besluit van 27 augustus 1993 tot uitvoering van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, koninklijk besluit van 10 april 1992, *Belgisch Staatsblad* van 13 september 1993.

Gecoördineerde wetten op de Raad van State, wet van 12 januari 1973, *Belgisch Staatsblad* van 21 maart 1973.