

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2007-2008

11 OKTOBER 2007

Wetsvoorstel tot instelling van een «heffing burgerluchtvaart», via een wijziging van de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen

(Ingediend door mevrouw Isabelle Durant c.s.)

TOELICHTING

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van een voorstel dat reeds op 27 april 2006 in de Senaat werd ingediend (stuk Senaat, nr. 3-1702/1 — 2005/2006).

De mondialisering mag dan al zorgen voor een tot dusver ongekende welstand, dat neemt niet weg dat de kloof tussen de bevolking van de industrielanden en die van sommige ontwikkelingslanden almaar vergroot.

Er is dan ook nood aan een voluntaristische reactie van de hele internationale gemeenschap, opdat de meest achtergestelde bevolkingsgroepen écht uitzicht krijgen op een alternatief voor de thans heersende situatie van moedeloosheid en wanhoop.

Om die reden hebben negenenzeventig landen, onder aanvoering van Algerije, Duitsland, Brazilië, Chili, Spanje en Frankrijk, een verklaring ondertekend over innoverende financieringsbronnen. Zij deden dit naar aanleiding van de Top van de Verenigde Naties van 14 september 2005 in New York, die gewijd was aan de verwezenlijking van de Millenniumdoelstellingen inzake ontwikkeling, de zogenaamde «*Millennium Development Goals*».

In die verklaring wordt het belang van die nieuwe financieringsmechanismen onderstreept en wordt voorgesteld samen na te denken over de instelling van internationale solidariteitsbijdragen, met name een heffing op vliegtickets teneinde aanzienlijke middelen vrij te maken om de grote oorzaken van ontwikke-

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2007-2008

11 OCTOBRE 2007

Proposition de loi instaurant une taxe sur l'aviation civile et modifiant la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires

(Déposée par Mme Isabelle Durant et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

La présente proposition de loi reprend le texte d'une proposition qui a déjà été déposée au Sénat le 27 avril 2006 (doc. Sénat, n° 3-1702/1 — 2005/2006).

Alors que la mondialisation permet la création de nouvelles richesses dans des proportions sans précédent, le creusement des inégalités entre les populations des pays développés et de certains pays en développement est de plus en plus inacceptable.

Une réaction volontariste de l'ensemble de la communauté internationale est donc indispensable, afin d'offrir aux populations les plus fragiles une véritable alternative à la résignation et au désespoir.

C'est pourquoi, le 14 septembre 2005, septante-neuf pays réunis à New York, à l'occasion du Sommet des Nations unies sur la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement, ont souscrit à une déclaration sur les sources innovantes de financement, co-parrainée par un groupe de six pays (Algérie, Allemagne, Brésil, Chili, Espagne et France).

Soulignant l'utilité de ces nouveaux mécanismes, cette déclaration propose de réfléchir ensemble à la mise en œuvre de contributions internationales de solidarité, notamment une contribution prélevée sur les billets d'avion, destinées à mobiliser des ressources significatives au service des grandes causes du

lingsproblemen weg te werken. Het passagiersvervoer via de lucht is immers een van de grote gangmakers van de mondialisering en maakt een snelle groei door. Bovendien behoren de klanten van de luchtvaartmaatschappijen maar zelden tot de armste bevolkingscategorieën.

Bij de ontwikkelingslanden heeft dit initiatief hooggespannen verwachtingen geschapen: 27 Afrikaanse landen op 47 hebben de verklaring van 14 september 2005 onverkort gesteund, terwijl 5 andere er hun principieel akkoord aan hebben gegeven.

In een werkdocument heeft de Europese Commissie alle voordelen van dat mechanisme nog eens op een rijtje gezet, waaronder de makkelijke uitvoerbaarheid ervan.

Juridisch brengt de instelling van die heffing geen problemen met zich. Het internationaal luchtvervoer valt namelijk onder de Conventie van Chicago, alsook onder bilaterale akkoorden en verdragen: geen van die teksten verbiedt echter de instelling van een forfaitaire heffing op vliegtickets. Ook de Europese regelgeving en de WTO-akkoorden staan dergelijke heffingen toe, op voorwaarde dat ze geen discriminerend effect hebben.

Frankrijk heeft alvast het voortouw genomen en is zijn belofte nagekomen, door vanaf 2006 een solidariteitsheffing in te stellen op vliegtickets. De opbrengst van die heffing gaat gedeeltelijk naar de strijd tegen HIV/aids, tuberculose en malaria, waarbij inzonderheid wordt gefocust op een betere toegankelijkheid van de behandelingen. Ook België heeft zich ertoe verbonden actie te ondernemen, door de verklaring aangaande de innoverende financieringsbronnen mee te ondertekenen. Het is van belang dat ons land het niet alleen bij goede voornemens houdt. Dit wetsvoorstel strekt er dan ook toe een regeling in te stellen naar analogie van de Franse heffing op vliegtickets.

Na afloop van de ministeriële Conferentie die van 28 februari tot 1 maart 2006 plaatsvond in Parijs, kondigde Frankrijk aan dat twaalf landen bereid zijn mee gestalte te geven aan dat ambitieuze en transnationale fiscale project. Via de aanneming van dit wetsvoorstel zou België zich bij die groep van initiatiefnemers kunnen voegen.

De volledige opbrengst van die heffing moet worden gestort aan de directie-generaal Ontwikkelingssamenwerking (DGOS) en moet meer bepaald worden besteed aan de verbetering van de gezondheidszorg in de ontwikkelingslanden.

développement. En effet, le transport aérien de passagers est un des principaux moteurs de la mondialisation et connaît une activité en croissance rapide. En outre, les passagers des compagnies aériennes appartiennent rarement aux catégories les plus pauvres de la population.

Les pays en développement attendent beaucoup de cette initiative: sur quarante-sept pays africains, vingt-sept ont soutenu la déclaration du 14 septembre 2005, et cinq autres lui ont réservé un accueil de principe favorable.

La Commission européenne a souligné dans son document de travail du 1^{er} septembre 2005 tous les avantages de ce mécanisme, et notamment la simplicité de sa mise en œuvre.

Juridiquement, la mise en place de cette contribution ne pose pas de problème. En effet, le transport aérien international est encadré par la Convention de Chicago et par des accords et traités bilatéraux et aucun d'entre eux interdit la création d'une contribution forfaitaire sur les billets d'avion. Ces contributions sont également autorisées par les règles européennes et les accords de l'OMC tant qu'elles ne sont pas appliquées de manière discriminatoire.

Suivant l'exemple et conformément à ces engagements, la France décida d'instaurer dès 2006 une contribution de solidarité sur les billets d'avion. Une partie des recettes de cette contribution de solidarité devrait être affectée à la lutte contre le VIH/sida, la tuberculose et la malaria, et devrait plus particulièrement favoriser l'accès aux traitements. La Belgique s'étant, elle aussi, engagée, en participant à la déclaration sur les sources innovantes de financement, il est important que cet engagement ne se limite pas à la proclamation de bonnes intentions.

La présente proposition vise donc à mettre en place un système similaire au système français de taxe sur les billets d'avions. À l'issue de la Conférence ministérielle réunie à Paris, du 28 février au 1^{er} mars 2006, la France annonce que douze pays sont prêts à participer à cet ambitieux projet de fiscalité trans-étatique. La Belgique pourrait, via cette proposition, les rejoindre.

La totalité des recettes de cette taxe est versée à la direction générale en charge de la Coopération au développement et devra être affectée à la coopération au développement et, plus précisément, à l'amélioration des soins de santé dans les pays en développement.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 2

Er wordt een fonds opgericht dat tot taak heeft bij te dragen tot de financiering van de ontwikkelingslanden en tot de verwezenlijking van de «*Millennium Development Goals*», meer bepaald op het gebied van de gezondheidszorg.

Artikelen 3 tot 8

Deze artikelen zijn geïnspireerd op de Franse wetgeving.

Artikel 9

In de rubriek «Buitenlandse zaken, buitenlandse handel en ontwikkelingssamenwerking» wordt een nieuw begrotingsfonds opgericht onder de benaming «Solidariteitsfonds voor de ontwikkeling». Dat fonds zal worden gefinancierd met de ontvangsten uit de heffing op vliegtickets die wordt ingesteld via het tweede hoofdstuk van deze wet. Die ontvangsten moeten worden aangewend voor de financiering van de ontwikkelingslanden en met name voor de verwezenlijking van de «*Millennium Development Goals*» op het gebied van de gezondheidszorg.

*
* *

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Il est créé un fonds dont l'objet est de contribuer au financement des pays en développement et de tendre à réaliser les «*Objectifs du Millénaire pour le développement*», notamment dans le domaine de la santé.

Articles 3 à 8

Ces dispositions sont inspirées de la législation française.

Article 9

Un nouveau fonds budgétaire dénommé «Fonds de solidarité pour le développement» est créé dans la rubrique Affaires étrangères, commerce extérieur et coopération au développement. Ce fonds sera alimenté par les recettes issues de la taxe sur les billets d'avions, instaurée par le chapitre II de la présente loi. Ces recettes devront contribuer au financement des pays en développement, pour la réalisation des «Objectifs du Millénaire pour le développement», notamment dans le domaine de la santé.

Isabelle DURANT.
Vera DUA.
Josy DUBIÉ.
Freya PIRYNS.

*
* *

WETSVOORSTEL

HOOFDSTUK I

Algemene bepaling

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

HOOFDSTUK II

Instelling van een « heffing burgerluchtvaart »

Art. 2

§ 1. De publieke luchtvaartmaatschappijen zijn een « heffing burgerluchtvaart » verschuldigd ten behoeve van het in artikel 9 van deze wet bedoelde begrotingsfonds.

Deze heffing wordt geheven op het aantal in België ingescheept passagiers en de hoeveelheid in België aan boord genomen vracht en post, ongeacht de door de luchtvaartmaatschappij toegepaste tarifiering, met uitzondering van :

a) het personeel waarvan de aanwezigheid aan boord direct met de vlucht te maken heeft, met name de bemanningsleden die voor de vlucht instaan, de veiligheids- of politieagenten, de vrachtbegeleiders;

b) kinderen onder de twee jaar;

c) de doorreizende passagiers, de vracht en de post die op de luchthaven een tussenlanding maken en met hetzelfde vliegtuig met hetzelfde vluchtnummer de reis vervolgen;

d) de passagiers, de vracht en de post die een gedwongen tussenlanding maken als gevolg van technische incidenten, ongunstig weer of enig ander geval van overmacht.

De heffing geldt voor elke commerciële vlucht.

§ 2. Voor de inning van de heffing worden niet beschouwd als commerciële vluchten van publieke luchtvaartmaatschappijen :

a) noodevacuaties om gezondheidsredenen;

b) de lokale vluchten in de zin van punt 2^o) van artikel 1 van verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen.

PROPOSITION DE LOI

CHAPITRE PREMIER

Disposition généraleArticle 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

CHAPITRE II

Instauration d'une taxe sur l'aviation civile

Art. 2

§ 1^{er}. Une taxe de l'aviation civile est due par les entreprises de transport aérien public au profit du fonds budgétaire visé à l'article 9 de la présente loi.

La taxe est assise sur le nombre de passagers et la masse de fret et de courrier embarqués en Belgique, quelles que soient les conditions tarifaires accordées par le transporteur, à l'exception :

a) des membres du personnel dont la présence à bord est directement liée au vol considéré, notamment les membres de l'équipage assurant le vol, les agents de sûreté ou de police, les accompagnateurs de fret;

b) des enfants de moins de deux ans;

c) des passagers en transit direct, du fret ou du courrier effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et repartant par le même aéronef avec un numéro de vol au départ identique au numéro de vol de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés;

d) des passagers, du fret et du courrier reprenant leur vol après un atterrissage forcé en raison d'incidents techniques, de conditions atmosphériques défavorables ou de tout autre cas de force majeure.

La taxe est exigible pour chaque vol commercial.

§ 2. Pour la perception de la taxe, ne sont pas considérés comme des vols commerciaux de transport aérien public :

a) les évacuations sanitaires d'urgence;

b) les vols locaux au sens du point 2^o) de l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens.

Art. 3

Het tarief van de heffing voor de passagiers is het volgende :

— voor vluchten naar België vanuit een andere lidstaat van de Europese Unie of van een lidstaat die tot de Europese Economische Ruimte behoort : 1 euro per passagier in *economy class* en 4 euro per passagier in *business class* of een daarmee gelijkgestelde klasse;

— voor de vluchten met andere bestemmingen : 10 euro per passagier in *economy class* en 40 euro in *business class* of een daarmee gelijkgestelde klasse.

Art. 4

§ 1. De luchtvaartmaatschappijen geven elke maand op een door het bestuur van de burgerluchtvaart verstrekt voorbedrukt formulier het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht en post op die de vorige maand zijn ingescheept en/of aan boord genomen voor de vluchten vanuit België.

Die aangifte wordt samen met de betaling van het verschuldigde bedrag gericht aan de directie-Generaal Ontwikkelingssamenwerking.

De aangifte wordt gecontroleerd door de diensten van de algemene directie van de Burgerluchtvaart. Daartoe kunnen de beëdigde personeelsleden ter plaatse de nodige documenten raadplegen.

Vooraf wordt aan de maatschappij een aankondiging gestuurd, zodat ze zich door een raadsman kan laten bijstaan.

De vastgestelde tekortkomingen en de desbetreffende sancties worden ter kennis gebracht van de maatschappij, die beschikt over een termijn van dertig dagen om haar opmerkingen mee te delen.

Na onderzoek van de eventuele opmerkingen schrijft de directeur van het bestuur van de burgerluchtvaart zo nodig een uitvoerbare titel uit die de nog steeds verschuldigde bijkomende rechten omvat, samen met de in artikel 5, § 1, bepaalde verwijlinterest en eventueel de in artikel 5, § 3, bepaalde verhogingen.

§ 2. Als binnen de termijnen geen aangifte plaatsheeft, wordt overgegaan tot de ambtshalve belasting op grond van de laadcapaciteit van het type vliegtuigen dat voor alle vluchten tijdens de betrokken maand vanaf elke luchthaven is gebruikt, uitgedrukt als volgt :

a) totaal aantal aangeboden zetels, voor de passagiersvliegtuigen;

Art. 3

Le tarif de la taxe est le suivant :

— pour les passagers embarqués en classe économique à destination de la Belgique, d'un autre État membre de la Communauté européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen : 1 euro par passager en classe économique et 4 euros par passager en classe affaires ou équivalente;

— pour les passagers embarqués vers d'autres destinations : 10 euros par passager en classe économique et 40 euros par passager en classe affaire ou équivalente.

Art. 4

§ 1^{er}. Les entreprises de transport aérien déclarent chaque mois, sur un imprimé fourni par l'administration de l'aviation civile, le nombre de passagers et la masse de fret et de courrier embarqués le mois précédent pour les vols effectués au départ de la Belgique.

Cette déclaration, accompagnée du paiement de la taxe due, est adressée à la direction générale Coopération au développement.

La déclaration est contrôlée par les services de la direction générale de l'Aviation civile. À cette fin, les agents assermentés peuvent examiner sur place les documents utiles.

Préalablement, un avis de passage est adressé à l'entreprise afin qu'elle puisse se faire assister d'un conseil.

Les insuffisances constatées et les sanctions y afférentes sont notifiées à l'entreprise qui dispose d'un délai de trente jours pour présenter ses observations.

Après examen des observations éventuelles, le directeur de l'administration de l'Aviation civile émet, s'il y a lieu, un titre exécutoire comprenant les droits supplémentaires maintenus, assortis de l'intérêt de retard prévu à l'article 5, § 1^{er}, et, le cas échéant, des majorations prévues par l'article 5, § 3.

§ 2. À défaut de déclaration dans les délais, il est procédé à la taxation d'office sur la base des capacités d'emport offertes par les types d'aéronefs utilisés pour l'ensemble des vols du mois, au départ de chaque aéroport et exprimées comme suit :

a) nombre total de sièges offerts pour les avions passagers;

b) totaal aantal voor passagierstransport aangeboden zetels en maximale laadcapaciteit voor het transport van vracht en post, voor de vliegtuigen die zowel passagiers, vracht of post vervoeren;

c) totale commerciële lading, voor de vrachtvliegtuigen.

De maatschappij kan evenwel, binnen dertig dagen volgend op de betekening van de uitvoerbare titel, ter vervanging van die titel, een verklaring betreffende die rechten indienen, onder voorbehoud van een latere controle op grond van de in § 1 opgenomen voorwaarden.

Bij niet-betaling van de rechten voorziet artikel 5, § 1, van deze wet in verwijlntrest, en artikel 5, § 2, in een verhoging van de rechten.

§ 3. Het recht op rectificatie van de heffing verjaart na drie jaar.

Die verjaringstermijn wordt geschorst en gestuit op grond van de bepalingen van het gemeen recht, meer bepaald door de indiening van een verklaring overeenkomstig de voorwaarden bedoeld bij § 2.

Art. 5

§ 1. De verwijlntrest bedoeld in artikel 4 van deze wet bedraagt 0,40 % per maand.

Hij wordt toegepast op de bedragen die de belastingplichtige ten laste worden gelegd, of waarvan de storting is uitgesteld.

De verwijlntrest wordt berekend van de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin de belasting moest worden vereffend, tot de laatste dag van de maand van betaling.

Wanneer het bepaalde in § 2 of § 3 wordt toegepast, is niet langer verwijlntrest verschuldigd van de laatste dag van de maand waarin het voorstel tot rectificatie wordt gedaan, dan wel van de maand waarin de verklaring of de akte wordt ingediend.

§ 2. Indien de verklaring bedoeld bij artikel 4 van deze wet niet binnen de gestelde termijn wordt overgelegd, wordt het bedrag van de rechten dat de belastingplichtige ten laste wordt gelegd, dan wel het gevolg is van de laattijdige indiening van de verklaring of akte, verhoogd met :

1° 10 % bij ontstentenis van ingebrekestelling of in geval van indiening van de verklaring of van de akte binnen dertig dagen volgend op de ontvangst van een ingebrekestelling, betekend bij aangetekende brief, tot overlegging ervan binnen die termijn;

2° 40 % wanneer de verklaring of de akte niet werd ingediend binnen dertig dagen volgend op de ont-

b) nombre total de sièges offerts au titre du trafic passagers et charge maximale offerte pour le trafic de fret et de courrier pour les avions emportant à la fois des passagers, du fret ou du courrier;

c) charge marchande totale pour les avions cargos.

L'entreprise peut toutefois, dans les trente jours de la notification du titre exécutoire, déposer une déclaration qui se substitue à ce titre, s'agissant des droits, sous réserve d'un contrôle ultérieur dans les conditions prévues au § 1^{er}.

Les droits sont assortis de l'intérêt de retard prévu par l'article 5, § 1^{er}, et de la majoration prévue par l'article 5, § 2, de la présente loi.

§ 3. Le droit de rectification de la taxe se prescrit après trois ans.

Cette prescription est suspendue et interrompue dans les conditions de droit commun et notamment par le dépôt d'une déclaration dans les conditions visées au § 2.

Art. 5

§ 1. Le taux de l'intérêt de retard prévu à l'article 4 de la présente loi est de 0,40 % par mois.

Il s'applique sur le montant des sommes mises à la charge du contribuable ou dont le versement a été différé.

L'intérêt de retard est calculé à compter du premier jour du mois suivant celui au cours duquel l'impôt devait être acquitté jusqu'au dernier jour du mois du paiement.

Lorsqu'il est fait application du § 2 ou § 3, le décompte de l'intérêt de retard est arrêté au dernier jour du mois de la proposition de rectification ou du mois au cours duquel la déclaration ou l'acte a été déposé.

§ 2. Le défaut de production, dans les délais prescrits, de la déclaration visée à l'article 4 de la présente loi, entraîne l'application, sur le montant des droits mis à la charge du contribuable ou résultant de la déclaration ou de l'acte déposé tardivement, d'une majoration de :

1° 10 % en l'absence de mise en demeure ou en cas de dépôt de la déclaration ou de l'acte dans les trente jours suivant la réception d'une mise en demeure, notifiée par pli recommandé, d'avoir à le produire dans ce délai;

2° 40 % lorsque la déclaration ou l'acte n'a pas été déposé dans les trente jours suivant la réception d'une

vangst van een ingebrekestelling, betekend bij aange-tekende brief, tot overlegging ervan binnen die termijn.

§ 3. Wanneer in de verklaring bedoeld in artikel 4 van deze wet onjuiste gegevens zijn opgenomen dan wel gegevens zijn weggelaten, wordt een verhoging toegepast van :

1° 40 % in geval van opzettelijk verzuim;

2° 80 % in geval van bedrieglijke handelingen of van verzwijging.

Art. 6

Onder voorbehoud van de voormelde bepalingen, wijst de Koning de ambtenaar aan die met de invordering van de heffing wordt belast.

De geschillen worden behandeld door het Directoraat-generaal van de Burgerluchtvaart.

De klachten worden ingediend, onderzocht en beoordeeld zoals in aangelegenheden betreffende de inkomstenbelasting.

Art. 7

De volledige opbrengst van de heffing wordt maandelijks gestort aan het Fonds dat is opgericht krachtens artikel 9 van deze wet.

Art. 8

De bepalingen van artikel 3 zullen door de minister die de ontwikkelingssamenwerking onder zijn bevoegdheid heeft, worden geëvalueerd na een periode van vierentwintig maanden volgend op de inwerking-treding van deze wet.

De in artikel 3 van deze wet bedoelde bedragen kunnen jaarlijks door de Koning worden herzien, teneinde rekening te houden met de inflatie.

HOOFDSTUK III

Oprichting van een begrotingsfonds

Art. 9

In de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen¹ wordt « sectie 14 — *FOD Buitenlandse zaken, buitenlandse handel en ontwikkelingssamenwerking* » aangevuld als volgt :

mise en demeure, notifiée par pli recommandé, d'avoir à le produire dans ce délai.

§ 3. Les inexactitudes ou les omissions relevées dans la déclaration visée à l'article 4 de la présente loi entraînent l'application d'une majoration de :

1° 40 % en cas de manquement délibéré;

2° 80 % en cas de manœuvres frauduleuses ou de dissimulation.

Art. 6

Sous réserve des dispositions qui précèdent, le Roi détermine le fonctionnaire chargé du recouvrement de la taxe.

Le contentieux est suivi par la direction générale de l'Aviation civile.

Les réclamations sont présentées, instruites et jugées comme en matière d'impôt sur le revenu.

Art. 7

Le produit intégral de la taxe est versé mensuellement au fonds créé en vertu l'article 9 de la présente loi.

Art. 8

Les dispositions de l'article 3 font l'objet d'une évaluation par le ministre en charge de la Coopération au développement, à l'issue d'une période de vingt-quatre mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les montants prévus à l'article 3 de la présente loi peuvent être révisés annuellement par le Roi afin de tenir compte de l'inflation.

CHAPITRE III

Création d'un fonds budgétaire

Art. 9

Au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires 1, la rubrique 14 — *Affaires étrangère, commerce extérieur et coopération au développement*, est complétée comme suit :

1° de eerste kolom, «Benaming van het organiek begrotingsfonds», wordt aangevuld als volgt:

«14-3 Solidariteitsfonds voor ontwikkeling»;

2° de tweede kolom, «Aard van de toegewezen ontvangsten», wordt aangevuld met rubriek 14-3, luidende:

«Ontvangsten van de heffing ingesteld bij hoofdstuk II van de wet van (...)»;

3° de derde kolom, «Aard van de gemachtigde uitgaven», wordt aangevuld met rubriek 14-3, luidende:

«Uitgaven die bijdragen tot de financiering van de ontwikkelingshulp en beogen de «Millenniumdoelstellingen inzake ontwikkeling», meer bepaald op het gebied van de gezondheidszorg, te verwezenlijken.».

Dit Fonds is een begrotingsfonds in de zin van artikel 45 van de wetten op de Rijkscomptabiliteit, gecoördineerd op 17 juli 1991.

12 juli 2007.

1° la première colonne, «Dénomination du fonds budgétaire organique», est complétée par la rubrique:

«14-3 Fonds de solidarité pour le développement»

2° la deuxième colonne, «Nature des recettes affectées», est complétée par la rubrique 14-3, rédigée comme suit:

«Recettes provenant de la taxe instaurée par le chapitre II de la loi du (...)»

3° la troisième colonne, «Nature des dépenses autorisées», est complétée par la rubrique 14-3, rédigée comme suit:

«Dépenses contribuant au financement des pays en développement et tendant à réaliser les «Objectifs du Millénaire pour le développement» notamment dans le domaine de la santé.»

Ce fonds constitue un fonds budgétaire au sens de l'article 45 des lois sur la comptabilité de l'État, coordonnées le 17 juillet 1991.

12 juillet 2007.

Isabelle DURANT.
Vera DUA.
Josy DUBIÉ.
Freya PIRYNS.