

Chambre des Représentants

SESSION 1983-1984

18 JUIN 1984

PROJET DE LOI

modifiant le Code
des taxes assimilées au timbre

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dès avant l'instauration de la T.V.A., notre pays appliquait un régime particulier de base d'imposition pour la perception de la taxe sur les voitures, neuves ou d'occasion. La taxe était due, en principe, sur le prix convenu entre parties, mais la base d'imposition ne pouvait être inférieure au prix de catalogue pour les voitures neuves, et à une fraction de ce prix, décroissant avec l'ancienneté du véhicule, pour les voitures d'occasion.

Cette base minimale fut maintenue lors de l'instauration de la T.V.A., en 1971, sans que, sous l'empire de la deuxième directive du 11 avril 1967, en matière d'harmonisation des législations des Etats membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires, la Commission de la C.E.E. n'élève de critiques. Par contre, dans la deuxième phase d'harmonisation, régie par la sixième directive communautaire, du 17 mai 1977, à laquelle la Belgique s'est confor-mée dès le 1^{er} janvier 1978, la Commission, plus de deux ans après que la mesure lui eut été notifiée, contesta sa conformité avec cette directive en ce qui concerne les voitures neuves et accessoirement les voitures de direction. Sur base de l'article 169 du Traité de Rome, la Commission, en date du 20 novembre 1983, introduisit finalement un recours devant la Cour de Justice de Luxembourg contre le procédé de la base minimale pour la taxation des voitures neuves.

La Belgique a soutenu que la mesure critiquée, bien qu'elle soit dérogatoire à l'article 11 de la sixième directive en tant qu'elle impose le prix réel comme base d'imposition, avait été maintenue en vertu de l'article 27, § 5, de la même directive, qui autorise une telle dérogation pour autant qu'elle soit justifiée par la lutte contre la fraude et l'évasion fiscale. L'établissement d'une base minimale, le

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1983-1984

18 JUNI 1984

WETSONTWERP

tot wijziging van het Wetboek
der met het zegel gelijkgestelde taksen

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Reeds vóór de invoering van de B.T.W. paste ons land een bijzonder stelsel van maatstaf van heffing toe voor de heffing van de belasting op nieuwe of tweedehandse personenauto's. De belasting was, in principe, verschuldigd over de tussen de partijen overeengekomen prijs, maar de maatstaf van heffing mocht, voor nieuwe personenauto's, niet lager zijn dan de catalogusprijs en mocht, voor tweedehandse auto's, niet lager zijn dan een fractie van deze prijs, naargelang de ouderdom van het voertuig.

Deze minimummaatstaf werd gehandhaafd bij de invoering van de B.T.W., in 1971, zonder kritiek vanwege de E.G.-Commissie, ondanks de tweede richtlijn van 11 april 1967 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen der Lid-Staten inzake omzetbelasting. In de tweede fase van de harmonisatie, geregeld door de zesde richtlijn van 17 mei 1977 en waarnaar België zich heeft gericht sinds 1 januari 1978, betwist de Commissie, meer dan twee jaar nadat de maatregel haar werd genotificeerd, zijn overeenstemming met die richtlijn wat de nieuwe personenauto's en, in bijkomende orde, de directiewagens betreft. Op basis van artikel 169 van het Verdrag van Rome heeft de Commissie uiteindelijk, op 20 november 1983, beroep ingesteld bij het Hof van Justitie te Luxemburg tegen de wijze van heffing over de minimummaatstaf ten aanzien van nieuwe personenauto's.

België heeft staande gehouden dat de betwiste maatregel, alhoewel hij afwijkt van artikel 11 van de zesde richtlijn waar deze de werkelijke prijs als maatstaf van heffing oplegt, werd gehandhaafd op grond van artikel 27, § 5, van dezelfde richtlijn, die dergelijke afwijking toelaat voor zover ze kadert in de strijd tegen de belastingfraude en de belastingontwijking. De instelling van een minimummaat-

prix de catalogue, enlève en effet tout intérêt pour l'acheteur à une sous-facturation du prix réel.

Dans son arrêt du 10 avril 1984, la Cour de Justice ne conteste pas que le Gouvernement belge ait pu considérer qu'un risque réel d'évasion fiscale dans le secteur automobile justifiait une mesure de ce type; mais elle constate que notre réglementation modifie la base d'imposition d'une manière si absolue et générale qu'on ne saurait admettre qu'elle se borne aux dérogations nécessaires en vue d'éviter un risque d'évasion. La Cour n'estime pas établi que, pour réaliser cet objectif, il était nécessaire d'imposer le prix de catalogue, sans prendre en compte toute forme de rabais et de ristourne. Elle condamne la mesure comme disproportionnée au but recherché.

Soucieux de respecter les obligations prises par la Belgique au sein de la Communauté, le Gouvernement entend conformer sa législation à la mise au point faite par la Cour de justice. L'arrêté royal n° 17 du 20 juillet 1970 relatif à l'établissement d'une base minimale d'imposition pour les voitures automobiles, en matière de T.V.A., sera donc modifié en vue de supprimer la base minimale d'imposition pour les livraisons et les importations de voitures neuves; de la sorte, celles-ci seront soumises à la T.V.A. sur le prix réel de vente, compte tenu des rabais acquis lors de la livraison ou de l'importation.

Mais une telle mesure appelle nécessairement un correctif. Dans un secteur aussi important que celui de l'automobile, où le taux de l'impôt est élevé et l'assiette considérable, le risque de manœuvres frauduleuses tendant à maquiller le prix réel de vente ne saurait être négligé. Une fois supprimée la barrière de la base minimale d'imposition, l'acheteur a un intérêt conjoint à celui du vendeur à accepter la déclaration d'un prix inférieur au prix réel de vente; il réduit ainsi la charge de taxe qu'il doit supporter, tandis que le fournisseur soustrait à l'impôt sur les revenus une partie de son bénéfice.

Le présent projet de loi s'inspire de ces considérations pour vous proposer une mesure correctrice qui, tout en restant neutre sur le plan budgétaire, maintiendra l'indispensable moyen de prévention de la fraude.

Déjà à l'heure actuelle, la taxe à l'immatriculation, introduite dans le Code des taxes assimilées au timbre par la loi du 27 décembre 1977, soumet à une taxe de 25 ou de 33 %, par le fait de leur immatriculation, les voitures et les voitures mixtes, neuves ou d'occasion. Mais cette taxe n'atteint pas, en pratique, les voitures livrées ou importées sous le régime de la T.V.A. en raison d'une exemption spécifique de nature à éviter une double imposition.

Le Gouvernement propose qu'à l'avenir, la taxe à l'immatriculation soit, pour les voitures neuves et les voitures mixtes neuves, calculée sur le prix de catalogue prévu, pour ces véhicules, au moment de leur immatriculation. Quant à l'exemption, elle ne serait plus applicable qu'à concurrence du montant qui a servi de base d'imposition à la perception de la T.V.A. (en l'occurrence le prix réel). De la sorte, la taxe à l'immatriculation serait due, en fait, au taux de 25 ou 33 % selon le cas, sur la différence entre le prix de catalogue et le prix réel de vente sur lequel la T.V.A. aura été calculée.

staf, de catalogusprijs, maakt dat de koper geen belang heeft bij een onder-facturatie van de werkelijke prijs.

In zijn arrest van 10 april 1984 betwist het Hof van Justitie niet dat de Belgische Regering er mocht van uitgaan dat het wezenlijk gevaar van belastingontwijking in de automobielsector een maatregel van die aard rechtvaardigde; maar het stelt vast dat onze reglementering de maatstaf van heffing op een zodanig absolute en algemene wijze wijzigt dat men niet kan aannemen dat zij zich beperkt tot de noodzakelijke afwijkingen om een gevaar van ontwijking te vermijden. Het Hof oordeelt het niet als vastgesteld dat, om dit objectief te verwezenlijken, het noodzakelijk was de catalogusprijs te belasten, zonder rekening te houden met elke vorm van prijsvermindering en korting. Het veroordeelt de maatregel als zijnde onevenredig aan het nagestreefde doel.

In de betrachting de door België in het kader van de in de Gemeenschap aangegane verplichtingen te eerbiedigen, wenst de Regering haar wetgeving in overeenstemming te brengen met de oppuntstelling van het Hof van Justitie. Het koninklijk besluit n° 17 van 20 juli 1970 met betrekking tot de vaststelling van een minimummaatstaf van heffing voor personenauto's, op het stuk van de B.T.W., zal dus worden gewijzigd ten einde de minimummaatstaf van heffing voor de leveringen en invoeren van nieuwe personenauto's af te schaffen; aldus zullen deze aan de B.T.W. zijn onderworpen tegen de werkelijke verkoopprijs, rekening houdend met de prijsverminderingen verkregen op het ogenblik van de levering of de invoer.

Zulk een maatregel noodzaakt evenwel een correctief. In zulk een belangrijke sector als die van de automobiel, waar het belastingtarief hoog is en de belastbare massa aanzienlijk, mag het gevaar voor frauduleuze handelwijzen die ertoe strekken de werkelijke verkoopprijs te vervalsen niet worden veronachtzaamd. Eens de hinderpaal van de minimummaatstaf van heffing opgeheven, heeft de koper, samen met de verkoper, er alle belang bij de aangifte van een lagere prijs dan de werkelijke verkoopprijs te aanvaarden; hij verlicht aldus de last van de belasting die hij moet dragen, terwijl de leverancier een gedeelte van zijn winst aan de inkomstenbelastingen onttrekt.

Het onderhavige wetsontwerp, dat door deze overwegingen wordt geïnspireerd, strekt ertoe U een corrigerende maatregel voor te stellen waardoor het onmisbare middel ter voorkoming van de fraude behouden blijft, terwijl de budgettaire neutraliteit gewaarborgd blijft.

De inschrijvingstaks, die bij de wet van 27 december 1977 werd ingevoegd in het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen, onderwerpt thans reeds de inschrijving van nieuwe of tweedehandse personenauto's en auto's voor dubbel gebruik aan een taks van 25 of 33 %. Wegens een specifieke vrijstelling die werd ingesteld om een dubbele heffing te vermijden, treft deze taks in de praktijk echter niet de voertuigen welke worden geleverd of ingevoerd onder het stelsel van de B.T.W.

De Regering stelt voor om ten aanzien van nieuwe personenauto's en nieuwe auto's voor dubbel gebruik voortaan de inschrijvingstaks te berekenen over de catalogusprijs die voor deze voertuigen geldt op het tijdstip van de inschrijving ervan. De vrijstelling zou slechts nog van toepassing zijn tot beloop van het bedrag dat gediend heeft als maatstaf van heffing voor de B.T.W. (in dit geval de werkelijke prijs). Aldus zou in werkelijkheid de inschrijvingstaks verschuldigd zijn, naargelang het geval, tegen het tarief van 25 of 33 % op het verschil tussen de catalogusprijs en de werkelijke verkoopprijs waarover de B.T.W. werd berekend.

La mesure proposée compenserait, par un supplément de taxe à l'immatriculation, la perte budgétaire enregistrée en T. V. A.

Comme la taxe à l'immatriculation n'a pas le caractère d'une taxe sur le chiffre d'affaires, puisqu'elle est perçue par le fait matériel de l'immatriculation et non sur la livraison ou l'importation des voitures, son application aux voitures neuves, est conforme à l'article 33 de la sixième directive qui autorise une telle taxe. Les craintes exprimées par le Conseil d'Etat sur la compatibilité de la mesure proposée avec le droit européen s'avèrent donc sans fondement.

Analyse des articles

Article 1

L'article 1^{er} du projet de loi apporte une simple modification de forme à l'article 2, 1^o, du Code des taxes assimilées au timbre.

Art. 2

L'article 2 a essentiellement pour objet de créer une base de perception spécifique pour la taxe à l'immatriculation frappant les voitures neuves et les voitures mixtes neuves. Il introduit dans l'article 5 du Code des taxes assimilées au timbre un § 1^{er}, alinéa 1^{er}, disposition de principe prévoyant que, pour ces véhicules, la taxe est perçue sur le prix de catalogue en vigueur à la date de l'immatriculation.

Les voitures visées sont, pour autant qu'elles soient neuves, les voitures automobiles pour le transport sur route des personnes, y compris les véhicules qui peuvent servir tant au transport des personnes qu'au transport des marchandises, qui sont soumises à la T. V. A. au taux de 25 %, éventuellement majoré de la taxe additionnelle de luxe de 8 % (arr. roy. n° 20, annexe tableau C, rubr. I, 1). Ne sont notamment pas visés les minibus et les ambulances.

Le prix de catalogue à prendre en considération est celui qui est en vigueur à la date de l'immatriculation du véhicule, c'est-à-dire à la date du fait générateur de l'impôt.

L'alinéa 2 de l'article 5, § 1^{er}, projeté définit, de manière classique, le prix de catalogue que le constructeur ou son mandataire fixe lui-même pour la vente des voitures de sa marque.

L'alinéa 3 du paragraphe précité, instaure une présomption *juris tantum*, selon laquelle la première immatriculation d'une voiture en Belgique est présumée, jusqu'à preuve du contraire, porter sur une voiture neuve. Cette présomption a pour but de mettre à charge de l'usager, qui soutiendrait que la première immatriculation a pour objet une voiture d'occasion, le soin d'établir une précédente utilisation de la voiture, plus spécialement lorsque celle-ci a été importée avec paiement de la T. V. A. dans son chef.

Enfin, le dernier alinéa contient délégation au Roi pour la détermination des modalités d'application de la nouvelle disposition. Il appartiendra au Roi d'établir les critères de distinction, parfois techniques, entre la voiture neuve et la voiture d'occasion, ainsi que de définir la notion d'usager. De même, en ce qui concerne les prix de catalogue, il importe d'organiser les modalités de publication et de

De voorgestelde maatregel zou door een supplement aan inschrijvingstaks het budgettaire verlies inzake B.T.W. compenseren.

Aangezien de inschrijvingstaks niet het karakter heeft van een omzetbelasting, daar hij geheven wordt wegens het materiële feit van de inschrijving en niet wegens de levering of de invoer van de voertuigen, is de toepassing ervan op nieuwe voertuigen conform artikel 33 van de zesde richtlijn welke een dergelijke taks toelaat. De door de Raad van State uitgedrukte vrees in verband met de verenigbaarheid van de voorgestelde maatregel met het Europese recht blijkt dan ook ongegrond te zijn.

Analyse van de artikelen

Artikel 1

Artikel 1 van het wetsontwerp brengt aan artikel 2, 1^o, van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen een eenvoudige vormwijziging aan.

Art. 2

Artikel 2 heeft essentieel tot doel een specifieke maatstaf van heffing te scheppen voor de inschrijvingstaks die nieuwe personenauto's en nieuwe auto's voor dubbel gebruik treft. In artikel 5 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen last het een § 1, eerste lid, in, zijnde een principiële bepaling welke voorschrijft dat voor deze voertuigen de taks wordt geheven over de catalogusprijs van kracht op de datum van de inschrijving.

De beoogde auto's zijn, voor zover ze nieuw zijn, de automobielen voor personenvervoer langs de weg, daaronder begrepen de voertuigen die zowel voor personenvervoer als voor goederenvervoer kunnen dienen, welke aan de B.T.W. onderworpen zijn tegen het tarief van 25 %, eventueel verhoogd met de aanvullende weeldetaks van 8 % (koninklijk besluit n° 20, bijlage, tabel C, rubr. I, 1). Minibussen en ziekenwagens zijn inzonderheid niet beoogd.

De in aanmerking te nemen catalogusprijs is diegene welke van kracht is op de datum van de inschrijving van het voertuig, d.w.z. op de datum van het belastbaar feit.

Het ontwerp van tweede lid van artikel 5, § 1, definieert, op algemene wijze, de catalogusprijs welke de constructeur zelf of zijn mandataris vaststelt voor de verkoop van de personenauto's van zijn merk.

Het derde lid van de bovenvermelde paragraaf voegt een vermoeden *juris tantum* in, volgens hetwelk de eerste inschrijving van een personenauto in België geacht wordt, tot bewijs van het tegendeel, betrekking te hebben op een nieuwe personenauto. Dit vermoeden heeft tot doel aan de gebruiker, die zou beweren dat de eerste inschrijving een tweedehandse personenauto tot voorwerp heeft, de verplichting op te leggen een voorafgaandelijk gebruik van de personenauto aan te tonen, inzonderheid wanneer deze werd ingevoerd met betaling van de B.T.W. in zijn hoofde.

Tenslotte geeft het laatste lid delegatie aan de Koning om de toepassingsmodaliteiten van de nieuwe bepaling vast te stellen. Het zal aan de Koning toekomen de, soms technische, criteria van onderscheid tussen de nieuwe en de tweedehandse personenauto vast te leggen, alsmede het begrip gebruiker te definiëren. Wat de catalogusprijzen betreft is het evenzeer van belang de modaliteiten van

communication qui permettent à l'administration d'en avoir systématiquement connaissance. Enfin, des instructions devront être données pour que le prix de catalogue figure notamment sur les factures de vente des voitures neuves, sur les documents d'importation y relatifs et sur les documents spécialement établis en vue de l'immatriculation.

Le § 2 de l'article précité maintient, pour les autres biens soumis à la taxe à l'immatriculation, le même régime que celui qui était antérieurement prévu. C'est ainsi que les voitures d'occasion continueront à bénéficier de l'exemption totale de la taxe à l'immatriculation lorsque leur immatriculation est consécutive à une livraison ou une importation effectuée sous le régime de la T.V.A. En revanche, la base minimale prévue sous ce régime sera maintenue pour les voitures d'occasion alors qu'elle sera supprimée pour les voitures neuves.

Art. 3

L'article 7 du Code des taxes assimilées au timbre, qui dans le texte projeté devient l'article 7, § 1^{er}, contient une série d'exemptions à la taxe à l'immatriculation. Plus spécialement sous les 1^o, 3^o et 4^o de cette disposition, une exemption totale est prévue dans divers cas où le véhicule à immatriculer a été acquis dans le pays ou importé avec paiement de la T.V.A.

L'article 7, § 2, projeté contient une dérogation importante à cette exemption pour les voitures neuves ou les voitures mixtes neuves qui ont été acquises ou importées avec paiement de la T.V.A.; dans ce cas, l'exemption n'est applicable, pour l'immatriculation consécutive à cette acquisition ou importation, qu'à concurrence du montant qui a servi de base d'imposition à la T.V.A. pour la livraison ou l'importation du véhicule.

Pour comprendre la portée de cette disposition dérogatoire, il faut tenir compte de deux éléments nouveaux, déjà relevés :

— dans le contexte du projet de loi, la T.V.A. due sur la livraison ou l'importation d'une voiture neuve ou d'une voiture mixte neuve sera due dorénavant sur ou à partir du prix réel convenu entre parties, compte tenu des rabais consentis;

— la taxe à l'immatriculation sera calculée sur le prix de catalogue en vigueur lors de l'immatriculation du véhicule.

Lorsque la base d'imposition de la taxe à l'immatriculation sera supérieure à la base d'imposition de la T.V.A., l'exemption ne jouera qu'à concurrence de cette dernière base et l'excédent sera soumis à la taxe à l'immatriculation.

Exemple : Une voiture neuve, dont le prix de catalogue est de 200 000 F, est vendue avec un rabais de 7 %, soit au prix réel de 186 000 F (200 000 - 14 000). La T.V.A., au taux de 25 % majoré le cas échéant de la taxe additionnelle de luxe de 8 %, se calcule, sur le prix réel, soit 186 000 F. Quant à la taxe à l'immatriculation, elle est due, en principe, au taux de 25 ou 33 %, sur le prix de catalogue (200 000 F), mais l'exemption joue à concurrence de la base d'imposition à la T.V.A. (186 000 F); en conséquence la taxe à l'immatriculation est due, au taux

bekendmaking en mededeling te organiseren welke aan de administratie toelaten er systematisch kennis van te hebben. Tenslotte zullen instructies moeten worden gegeven ten einde de catalogusprijs inzonderheid op de verkoopfacturen van nieuwe personenauto's, op de ermee verband houdende invoerdocumenten en op de speciaal met het oog op de inschrijving opgemaakte documenten te vermelden.

Paragraaf 2 van het bovenvermeld artikel behoudt, voor de overige goederen onderworpen aan de inschrijvingstaks, hetzelfde stelsel dat vroeger van toepassing was. Aldus zullen de tweedehandse personenauto's blijven genieten van de totale vrijstelling van de inschrijvingstaks wanneer hun inschrijving volgt op een levering of een invoer verricht onder het regime van de B.T.W. Daarentegen zal de minimummaatstaf, voorzien onder dit regime van de B.T.W., behouden blijven voor de tweedehandse personenauto's terwijl hij zal worden afgeschaft voor de nieuwe personenauto's.

Art. 3

Artikel 7 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen, dat in het ontwerp van tekst artikel 7, § 1, wordt, bevat een reeks vrijstellingen inzake inschrijvings-taks. Onder 1^o, 3^o en 4^o van deze bepaling wordt inzonderheid voorzien in een volledige vrijstelling voor de verschillende gevallen waarin het in te schrijven voertuig hier te lande werd verkregen of ingevoerd met betaling van de B.T.W.

Het ontwerp van tekst van artikel 7, § 2, bevat voor nieuwe personenauto's en nieuwe auto's voor dubbel gebruik die werden verkregen of ingevoerd met betaling van de B.T.W. een belangrijke afwijking op deze vrijstelling; in dit geval is voor de inschrijving, volgend op deze verkrijging of invoer, de vrijstelling slechts van toepassing tot beloop van het bedrag dat diende als maatstaf van heffing voor de B.T.W. bij de levering of invoer van het voertuig.

Ten einde de draagwijdte van deze afwijkende bepaling te begrijpen dient men rekening te houden met twee nieuwe reeds aangehaalde elementen :

— in de context van het wetsontwerp zal bij de levering of de invoer van een nieuwe personenauto of een nieuwe auto voor dubbel gebruik de verschuldigde B.T.W. voortaan worden berekend over of uitgaande van de werkelijke tussen de partijen overeengekomen prijs, rekening houdend met toegestane kortingen;

— de inschrijvingstaks zal worden berekend over de catalogusprijs die voor het voertuig geldt bij de inschrijving ervan.

Wanneer de maatstaf van heffing van de inschrijvings-taks hoger is dan de maatstaf van heffing van de B.T.W., zal de vrijstelling slechts gelden ten belope van deze laatste maatstaf en zal het verschil onderworpen worden aan de inschrijvingstaks

Voorbeeld : Een nieuwe personenauto, waarvan de catalogusprijs 200 000 F bedraagt, wordt verkocht met een korting van 7 %, te weten tegen de werkelijke prijs van 186 000 F (200 000 - 14 000). De B.T.W. wordt berekend, tegen het tarief van 25 %, in voorkomend geval verhoogd met de aanvullende weeldetaks van 8 %, over de werkelijke prijs, hetzij 186 000 F. De inschrijvingstaks is in principe verschuldigd, tegen het tarief van 25 of 33 %, over de catalogusprijs (200 000 F), maar de vrijstelling geldt ten belope van de maatstaf van heffing van de

de 25 ou 33 %, sur la différence entre 200 000 F et 186 000 F, soit 14 000 F.

Art. 4.

L'article 4 du projet de loi ajoute à l'article 12 du Code des taxes assimilées au timbre un deuxième alinéa en vue d'étendre les pouvoirs du Roi déjà prévus par cette disposition à la situation nouvellement créée par l'établissement de la taxe excédentaire d'immatriculation. Des modalités particulières de perception et de paiement de cette taxe devront être mises au point dans une optique de simplicité et d'efficacité, de telle sorte qu'elles ne freinent pas le processus d'immatriculation des voitures neuves.

Art. 5 et 6.

L'article 6 du projet de loi fixe au 10 avril 1984 la prise d'effet du nouveau régime.

En conférant ainsi un effet rétroactif à la mesure proposée, le Gouvernement est conscient du caractère exceptionnel que revêt, en droit fiscal, le recours à une telle solution. Mais elle se justifie par le caractère, lui aussi exceptionnel, de la situation à régir.

En effet, l'arrêt de la Cour de Justice de Luxembourg est exécutoire à la date de son prononcé, soit le 10 avril 1984. En refusant de considérer que l'article 27, § 5, de la sixième directive autorisait, par dérogation à l'article 11 de cette directive, le recours à la base minimale d'imposition pour les voitures neuves, la Cour a constaté que la législation belge en la matière n'était pas conforme à l'article 11 de la sixième directive, en tant que cet article n'autorise que le prix réel comme base d'imposition de la T. V. A.

Dans une telle situation, la législation nationale doit être mise immédiatement en concordance avec le droit communautaire, à la date où la Cour s'est prononcée sur le problème dont elle était saisie. Il en résulte nécessairement l'abrogation, à cette même date, de la législation critiquée, ce qui implique que l'arrêté royal n° 17, du 20 juillet 1970, relatif à l'établissement de la base minimale pour les voitures, devra être aménagé en conséquence pour supprimer, avec le même effet rétroactif, la base minimale du prix de catalogue pour les voitures neuves.

D'autre part, pour assurer la neutralité budgétaire, il est également nécessaire de faire rétroagir, au 10 avril 1984, la nouvelle législation mise en place.

Au surplus, l'application rétroactive de la taxe à l'immatriculation, pour les immatriculations de voitures neuves opérées entre le 10 avril 1984 et la date de publication de la nouvelle loi au *Moniteur belge*, ne posera guère de problèmes pratiques, étant donné que la taxe excédentaire perçue sous le régime de la T. V. A. durant cette période sera censée s'imputer sur la taxe à l'immatriculation due. C'est pourquoi l'article 5 du projet donne au Roi les pouvoirs nécessaires à cet effet.

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Finances,*

W. DE CLERCQ

B. T. W. (186 000 F); bijgevolg is de inschrijvingstaks verschuldigd tegen het tarief van 25 of 33 %, over het verschil tussen 200 000 F en 186 000 F, hetzij 14 000 F.

Art. 4.

Artikel 4 van het wetsontwerp last in artikel 12 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen een tweede lid in ten einde de bevoegdheden van de Koning, welke reeds door deze bepaling waren voorzien, uit te breiden tot de toestand welke thans ontstaat ingevolge de instelling van de inschrijvingstaks over het verschil. Bijzondere modaliteiten van heffing en betaling van deze taks zullen op punt worden gesteld, in die zin dat ze eenvoudig en doeltreffend moeten zijn, ten einde de inschrijvingsprocedure van de nieuwe personenauto's niet af te remmen.

Art. 5 en 6.

Artikel 6 van het wetsontwerp bepaalt dat het nieuwe stelsel uitwerking heeft op 10 april 1984.

De Regering is er zich van bewust dat, door aldus aan de voorgestelde maatregel een terugwerkende kracht toe te kennen, op fiscaal gebied een oplossing met een uitzonderlijk karakter wordt voorgesteld. Zij wordt evenwel gerechtvaardigd door het evenzeer uitzonderlijk karakter van de te regelen situatie.

Het arrest van het Hof van Justitie te Luxemburg heeft inderdaad uitwerking vanaf de datum waarop het werd uitgesproken, namelijk vanaf 10 april 1984. Door niet te aanvaarden dat artikel 27, § 5, van de zesde richtlijn toeliet, bij afwijking van artikel 11 van deze richtlijn, voor nieuwe auto's een minimummaatstaf van heffing toe te passen, heeft het Hof vastgesteld dat de desbetreffende Belgische wetgeving niet conform was aan artikel 11 van de zesde richtlijn in zover dat dit artikel enkel de werkelijke prijs aanvaardt als maatstaf van heffing van de B. T. W.

In een dergelijke situatie moet de nationale wetgeving onmiddellijk in overeenstemming worden gebracht met het gemeenschapsrecht op de datum waarop het Hof zich uitgesproken heeft over het geval dat aanhangig werd gemaakt. Hieruit volgt noodzakelijkerwijs dat op dezelfde datum de bekritiseerde wetgeving moet worden ingetrokken, wat met zich meebrengt dat het koninklijk besluit n° 17 van 20 juli 1970 met betrekking tot de vaststelling van een minimummaatstaf van heffing voor personenauto's, dienovereenkomstig zal moeten worden aangepast om, met dezelfde terugwerkende kracht, de catalogusprijs als minimummaatstaf van heffing voor de nieuwe personenauto's te schrappen.

Om de budgettaire neutraliteit veilig te stellen, is het anderdeels eveneens noodzakelijk dat de vervangende nieuwe wetgeving terugwerkende kracht heeft tot op 10 april 1984.

Bovendien zal de toepassing met terugwerkende kracht van de inschrijvingstaks op de inschrijving van nieuwe wagens gedaan tussen 10 april 1984 en de datum waarop de nieuwe wet wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* weinig praktische problemen stellen, daar de belasting die onder het stelsel van de B. T. W. gedurende die periode overmatig werd geheven, zal geacht worden in mindering te komen van de verschuldigde inschrijvingstaks. Artikel 5 van het wetsontwerp geeft aan de Koning daartoe de vereiste macht.

*De Vice-Eerste Minister
en Minister van Financiën,*

W. DE CLERCQ

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisie par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances, le 8 juin 1984, d'une demande d'avis, *dans un délai ne dépassant pas trois jours*, sur un projet de loi « modifiant le Code des taxes assimilées au timbre », a donné le 15 juin 1984 l'avis suivant :

Dans le bref délai qui lui a été imparti pour donner son avis, le Conseil d'Etat n'a pu examiner si les dispositions du projet étaient ou non conformes au droit européen et, en particulier, aux directives du Conseil des Communautés européennes en matière d'harmonisation des législations des Etats membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires. Si, à première vue, le législateur belge est en droit de modifier le Code des taxes assimilées au timbre et, notamment, son titre concernant la taxe à l'immatriculation, laquelle a toujours été considérée comme distincte de la taxe sur la valeur ajoutée, on peut néanmoins se demander si les modifications que le projet tend à y apporter et qui ont pour objet, selon les termes de l'exposé des motifs, de « maintenir l'indispensable moyen de prévention de la fraude », qui, pour le régime de la taxe sur la valeur ajoutée, a été condamné par la Cour de justice des Communautés dans son arrêt du 10 avril 1984, n'auront pas pour effet de frapper, de la même manière, la même réalité économique et ne risquent pas, dès lors, du point de vue, de leur compatibilité avec le droit européen, d'encourir le même reproche que les dispositions du Code de la taxe sur la valeur ajoutée qui seront simultanément abrogées.

DISPOSITIF

Article 1^{er}

Aucune disposition réglementaire normative, organique du Ministère des Communications, n'ayant à ce jour modifié la dénomination de l'Office de la circulation routière, la mise en concordance prévue par l'article 1^{er} du projet est prématurée.

Par ailleurs, il n'est pas de la compétence du législateur de modifier l'organisation des services administratifs appartenant au pouvoir exécutif.

La solution la plus sûre et la plus respectueuse de la séparation des pouvoirs consisterait, pour le législateur, à désigner le service en question par une formule très générale, comme celle-ci : « le répertoire matricule du service chargé de l'immatriculation des véhicules ».

Cette remarque vaut également pour l'article 5, § 1^{er}, alinéa 3, en projet.

Article 2

L'article 5, § 1^{er}, en projet, du Code des taxes assimilées au timbre soumet à la taxe d'immatriculation « les voitures neuves » et « les voitures mixtes neuves ». Cette taxe est à charge des « usagers ».

L'exacte conception de ces notions est nécessaire, d'une part, pour déterminer les objets taxables, c'est-à-dire l'assiette de l'impôt, et, d'autre part, pour connaître le redevable de la taxe.

L'alinéa 4 de l'article 5, § 1^{er}, en projet, du Code des taxes assimilées au timbre attribue au Roi le pouvoir de préciser le contenu de ces notions.

L'article 110 de la Constitution réserve au législateur seul le pouvoir d'établir l'impôt. L'instauration d'un impôt postule la définition de la base taxable et du taux de l'impôt ainsi que la détermination du redevable, toutes choses qui doivent être l'œuvre du législateur.

Ce pouvoir ne peut être délégué (article 25, alinéa 2, de la Constitution).

Dès lors, une éventuelle définition donnée, par la voie réglementaire, de vocables utilisés par le législateur, ne pourrait que confirmer le sens usuel de ces termes, sans pouvoir ni interpréter la volonté du législateur ni influencer sur l'application de la loi (1).

(1) Conseil d'Etat, 8 août 1972, « Groupement de la boulangerie belge, association sans but lucratif », n° 15.469.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, de 8^e juni 1984 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën verzocht hem, *binnen een termijn van ten hoogste drie dagen*, van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot wijziging van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen », heeft de 15^e juni 1984 het volgende advies gegeven :

De Raad van State heeft in de korte termijn die hem voor het uitbrengen van zijn advies is toegemeten, niet kunnen nagaan of de bepalingen van het ontwerp al of niet in overeenstemming zijn met het Europese recht en, in het bijzonder, met de richtlijnen van de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende de harmonisatie van de wetgevingen der Lid-Staten inzake omzetbelasting. Hoewel de Belgische wetgever op het eerste gezicht het recht heeft om het Wetboek van de met het zegel gelijkgestelde taksen te wijzigen, inzonderheid, de titel ervan die betrekking heeft op de inschrijvingstaks, welke steeds is aangemerkt als onderscheiden van de belasting over de toegevoegde waarde, rijst niettemin de vraag of de wijzigingen die het ontwerp daarin bedoelt aan te brengen en die luidens de memorie van toelichting moeten dienen om « het onmisbare middel ter voorkoming van de fraude (te) behouden », hetwelk ten aanzien van het stelsel van de belasting over de toegevoegde waarde door het Hof van Justitie is afgekeurd in een arrest van 10 april 1984, niet tot gevolg zullen hebben dat dezelfde economische werkelijkheid weer op dezelfde wijze wordt getroffen en of er bijgevolg geen gevaar bestaat dat er vanuit het oogpunt van de verenigbaarheid ervan met het Europese recht, hetzelfde bezwaar tegen gemaakt zal worden als gemaakt is tegen de bepalingen van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde die tegelijkertijd opgeheven zullen worden.

BEPALEND GEDEELTE

Artikel 1

Aangezien tot dusver geen enkele normatieve, organieke verordening-bepaling van het Ministerie van Verkeerswezen de benaming van de Dienst van het wegverkeer heeft gewijzigd, is het voorbarig om, zoals artikel 1 van het ontwerp doet, tot aanpassing over te gaan.

Daarbij komt dat de wetgever niet bevoegd is om wijziging te brengen in de organisatie van de administratieve diensten die tot de uitvoerende macht behoren.

Voor de wetgever zou de de veiligste oplossing, die de scheiding van de machten het meest ontziet, erin bestaan de dienst in kwestie in zeer algemene bewoordingen aan te duiden, bijvoorbeeld deze : « het repertorium van de dienst die met de inschrijving van de voertuigen belast is ».

Die opmerking geldt ook voor het ontworpen artikel 5, § 1, derde lid.

Artikel 2

Het ontworpen artikel 5, § 1, van het Wetboek van de met het zegel gelijkgestelde taksen voorziet in een inschrijvingstaks voor « de nieuwe personenauto's » en « de nieuwe auto's voor dubbel gebruik ». Die taks is ten laste van de « gebruikers ».

Een juiste opvatting van die begrippen is nodig enerzijds voor het bepalen van de belastbare voorwerpen, dit wil zeggen van de grondslag van de belasting en anderzijds om uit te maken wie de taks verschuldigd is.

Het vierde lid van het ontworpen artikel 5, § 1, van het Wetboek van de met het zegel gelijkgestelde taksen machtigt de Koning om de inhoud van die begrippen nader te bepalen.

De bevoegdheid om belastingen in te voeren is door artikel 110 van de Grondwet weggelegd voor de wetgever. Het invoeren van een belasting onderstelt dat de belastbare grondslag en de aanslagvoet van de belasting worden vastgesteld en dat de belastingschuldige wordt aangewezen; dit alles moet het werk zijn van de wetgever.

Die bevoegdheid kan niet worden overgedragen (artikel 25, tweede lid, van de Grondwet).

Daaruit volgt dat een eventuele, bij wege van verordening gegeven definitie van sommige door de wetgever gehanteerde termen de gewone betekenis van die woorden alleen maar zou kunnen bevestigen, zonder dat zij de wil van de wetgever zou kunnen uitleggen of enige invloed op de toepassing van de wet zou kunnen hebben (1).

(1) Raad van State, 8 augustus 1972, « Groepering van de Belgische bakkerijen, vereniging zonder winstoogmerk », n° 15.469.

Article 5

Selon ses termes, l'article ne trouvera d'application que « pour les immatriculations... opérées entre le 10 avril 1984 et la date de la publication au *Moniteur belge* » de la loi en projet.

L'exposé des motifs explique le choix de la date du 10 avril 1984 dans les termes suivants :

« En effet l'arrêt de la Cour de justice de Luxembourg est exécutoire à la date de son prononcé, soit le 10 avril 1984. En refusant de considérer que l'article 27, § 5, de la sixième directive autorisait, par dérogation à l'article 11 de cette directive, le recours à la base minimale d'imposition pour les voitures neuves, la Cour à ipso facto, à la date de son prononcé, invalidé la législation nationale en la matière et y a substitué, par l'effet direct qui semble devoir être reconnu à l'article 11 précité, une nouvelle base d'imposition à la T. V. A. pour les voitures neuves, à savoir le prix réellement convenu entre parties.

Dans une telle situation, la législation nationale doit être mise immédiatement en concordance avec le droit communautaire, à la date où la Cour, pour le problème dont elle était saisie, s'est prononcée sans équivoque sur l'interprétation de ce droit. Il en résulte nécessairement l'abrogation, à cette même date, de la législation critiquée, ce qui implique que l'arrêté royal n° 17, du 20 juillet 1970, relatif à l'établissement de la base minimale pour les voitures, devra être aménagé en conséquence pour supprimer, avec le même effet rétroactif, la base minimale du prix de catalogue pour les voitures neuves.

D'autre part, pour assurer la neutralité budgétaire et le maintien, sans hiatus, de la mesure préventive de fraude, il est également nécessaire de faire rétroagir, au 10 avril 1984, la nouvelle législation mise en place.

Au surplus, l'application rétroactive de la taxe à l'immatriculation, pour les immatriculations de voitures neuves opérées entre le 10 avril 1984 et la date de publication de la nouvelle loi au *Moniteur belge*, ne posera guère de problèmes pratiques, étant donné que la taxe excédentaire perçue sous le régime de la T. V. A. durant cette période sera censée représenter la taxe à l'immatriculation à percevoir. C'est pourquoi l'article 5 du projet donne au Roi les pouvoirs nécessaires pour valider de cette manière les perceptions opérées pendant la période couverte par l'effet rétroactif ».

Cette justification de la date à laquelle les dispositions du projet sont appelées à rétroagir, paraît fondée sur une conception erronée de la portée et des effets des arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes saisie sur base de l'article 169, alinéa 2, du traité instituant la Communauté économique européenne (procédure en constatation de manquement entreprise par la Commission).

La Cour de justice, en constatant que, par les dispositions critiquées du Code de la taxe sur la valeur ajoutée, la Belgique avait manqué aux obligations qui lui incombent selon le droit européen, n'a pas pris une mesure de nature législative et fixée, en droit interne belge, « une nouvelle base d'imposition à la T. V. A. pour les voitures neuves », qui serait applicable à partir de la date de l'arrêt.

Elle a constaté, en réalité, que, depuis la date à laquelle a expiré le délai imparti aux Etats pour prendre les mesures préconisées par la sixième directive du Conseil des Communautés européennes du 17 mai 1977 en matière d'harmonisation des législations des Etats membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires, la législation belge est en contradiction avec le droit de la Communauté économique européenne, spécialement avec l'article 11 de cette directive. Celui-ci, s'il a un effet direct, comme le Gouvernement paraît disposé à l'admettre, a un effet d'effet, depuis qu'il est obligatoire, les dispositions du droit interne belge qui lui sont contraires, ceci conformément à la jurisprudence établie depuis l'arrêt de la Cour de cassation du 27 mai 1971 (Pas., 1971, I, 886).

L'objet véritable de l'article n'est pas de permettre au Roi de valider la perception d'une taxe dont la Cour de justice des Communautés européennes a constaté qu'elle était contraire à l'article 11 de la sixième directive du Conseil des Communautés européennes du 17 mai 1977, mais bien de Lui permettre d'opérer une compensation entre le montant payé au titre de la taxe sur la valeur ajoutée et le montant dû au titre de la taxe à l'immatriculation.

Il est donc proposé de rédiger la disposition comme suit :

« Article 5. — Pour les immatriculations..., le Roi peut imputer les sommes versées indûment, pendant ladite période, au titre de la taxe sur

Artikel 5

Volgens de bewoordingen waarin het artikel is gesteld, zal het alleen toepassing vinden « ten aanzien van de inschrijvingen... die worden verricht tussen 10 april 1984 en de datum van bekendmaking van « de ontwerp-wet » in het *Belgisch Staatsblad*.

Omtrent de keuze van de datum van 10 april 1984 verklaart de memorie van toelichting :

« Het arrest van het Hof van Justitie te Luxemburg heeft inderdaad uitwerking vanaf de datum waarop het werd uitgesproken, namelijk vanaf 10 april 1984. Door niet te aanvaarden dat artikel 27, § 5, van de zesde richtlijn toeliet, bij afwijking van artikel 11 van deze richtlijn, voor nieuwe auto's een minimummaatstaf van heffing toe te passen, heeft het Hof ipso facto, op datum van zijn uitspraak, de nationale wetgeving ter zake ongeldig verklaard en heeft het, door de rechtstreekse werking die blijktbaar aan het reeds genoemde artikel 11 moet worden toegekend, een nieuwe maatstaf van heffing in de plaats gesteld, namelijk de werkelijk tussen de partijen overeengekomen prijs.

In een dergelijke situatie moet de nationale wetgeving op de datum waarop het Hof, voor het geval dat aanhangig werd gemaakt, om een ondubbelzinnige wijze uitspraak heeft gedaan onmiddellijk in overeenstemming worden gebracht met het gemeenschapsrecht. Hieruit volgt noodzakelijkerwijs dat op dezelfde datum de bekritiseerde wetgeving moet worden ingetrokken, wat met zich meebrengt dat het koninklijk besluit n° 17 van 20 juli 1970 met betrekking tot de vaststelling van een minimummaatstaf van heffing voor personenauto's, dienovereenkomstig zal moeten worden aangepast om, met dezelfde terugwerkende kracht, de catalogusprijs als minimummaatstaf van heffing voor de nieuwe personenauto's te schrappen.

Om de budgettaire neutraliteit en het behoud van de maatregel ter voorkoming van fraude zonder onderbreking veilig te stellen, is het anderdeels eveneens noodzakelijk dat de vervangende nieuwe wetgeving terugwerkende kracht heeft tot op 10 april 1984.

Bovendien zal de toepassing met terugwerkende kracht van de inschrijvingstaks op de inschrijving van nieuwe wagens gedaan tussen 10 april 1984 en de datum waarop de nieuwe wet wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* weinig praktische problemen stellen, daar de belasting die onder het stelsel van de BTW gedurende die periode overmatig werd geheven, zal geacht worden de te heffen inschrijvingstaks te vertegenwoordigen. Het is daarom dat artikel 5 van het wetsontwerp aan de Koning de vereiste macht geeft om in die zin de heffingen gedaan tijdens de periode waarop de terugwerkende kracht betrekking heeft te valideren ».

Die verantwoording van de datum tot welke de bepalingen van het ontwerp zullen terugwerken, lijkt uit te gaan van een verkeerde opvatting over de draagwijdte en de gevolgen die de arresten van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen hebben als de zaak bij het Hof aanhangig is gemaakt op grond van artikel 169, tweede lid, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap (door de Commissie ingestelde procedure tot vaststelling van niet-nakoming van verplichtingen).

Door vast te stellen dat de Belgische Staat met de betwiste bepalingen van het Wetboek over de toegevoegde waarde de volgens het Europees recht op hem rustende verplichtingen niet was nagekomen, heeft het Hof van Justitie geen maatregel van wetgevende aard vastgesteld of in het Belgisch interne recht « een nieuwe belastinggrondslag voor de BTW op nieuwe personenauto's » ingevoerd.

In feite heeft het Hof geconstateerd dat de Belgische wetgeving, sedert het verstrijken van de termijn die aan de Staten was opgelegd voor het nemen van de maatregelen die in de zesde richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 17 mei 1977 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen der Lid-Staten inzake omzetbelasting waren aanbevolen, in tegenspraak is met het recht van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid met artikel 11 van die richtlijn. Als het genoemde artikel, en de Regering lijkt geneigd te zijn dat aan te nemen, direct werkzaam is, dan heeft het sedert het verbindend is geworden, de ermee strijdige bepalingen van het Belgisch interne recht onwerkzaam gemaakt overeenkomstig de rechtspraak die gevestigd is sedert het arrest van het Hof van Cassatie van 27 mei 1971 (Pas., 1971, I, 886).

Het eigenlijke doel van het artikel bestaat er niet in de Koning te machtigen tot het valideren van de heffing van een taks ten aanzien waarvan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen heeft geconstateerd dat zij in strijd was met artikel 11 van de zesde richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 17 mei 1977, maar wel Hem toe te staan een compensatie te verrichten tussen het als belasting over de toegevoegde waarde betaalde bedrag en het bedrag dat als inschrijvingstaks verschuldigd is.

Derhalve wordt voorgesteld de bepaling als volgt te redigeren :

« Artikel 5. — Ten aanzien van de inschrijvingen... kan de Koning de bedragen die in de bedoelde periode ten onrechte als belasting over

la valeur ajoutée, sur les montants dus au titre de la taxe à l'immatriculation ».

La chambre était composée de :

Messieurs : P. Tapie, président de chambre,

A. Vanwelkenhuyzen et P. Fincœur, conseillers d'Etat,

Madame : R. Deroy, greffier.

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

Le rapport a été présenté par M. G. Piquet, premier auditeur.

Le Greffier,

Le Président,

R. DEROY

P. TAPIE

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances et de l'avis de nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1

Dans l'article 2, alinéa 1^{er}, 1^o, du Code des taxes assimilées au timbre, modifié par l'arrêté royal du 17 octobre 1980, les mots « toute immatriculation dans le répertoire matricule de l'Office de la circulation routière des véhicules à moteur suivants » sont remplacés par les mots « toute immatriculation des véhicules à moteur suivants dans le répertoire matricule du service chargé de l'immatriculation de véhicules ».

Art. 2

L'article 5 du même Code est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 5. § 1^{er}. Pour les voitures neuves et les voitures mixtes neuves, la taxe est perçue sur le prix de catalogue en vigueur à la date de l'immatriculation du véhicule.

Le prix de catalogue est le prix qui est fixé par le constructeur ou son mandataire pour la vente à l'usager de véhicules à moteur neufs d'un même type, avec leurs équipements et accessoires.

de toegevoegde waarde zijn gestort, in mindering brengen van de als inschrijvingstaks verschuldigde bedragen ».

De kamer was samengesteld uit :

De heren : P. Tapie, kamervoorzitter,

A. Vanwelkenhuyzen en P. Fincœur, staatsraden,

Mevrouw : R. Deroy, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. Tapie.

Het verslag werd uitgebracht door de heer G. Piquet, eerste auditeur.

De Griffier,

De Voorzitter,

R. DEROY

P. TAPIE

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën is gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1

In artikel 2, eerste lid, 1^o, van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 oktober 1980, worden de woorden « iedere inschrijving in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer van de volgende motorvoertuigen » vervangen door de woorden « iedere inschrijving van de volgende motorvoertuigen in het repertorium van de dienst die met de inschrijving van de voertuigen belast is.

Art. 2

Artikel 5 van hetzelfde Wetboek wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 5. § 1. Voor de nieuwe personenauto's en de nieuwe auto's voor dubbel gebruik wordt de taks geheven over de catalogusprijs van kracht op de datum van de inschrijving van het voertuig.

De catalogusprijs is de prijs die door de constructeur of zijn mandataris wordt bepaald voor de verkoop aan de gebruiker van nieuwe motorvoertuigen van een zelfde type, met de uitrusting en het toebehoren ervan.

Est présumée, jusqu'à preuve du contraire, porter sur une voiture neuve ou une voiture mixte neuve, la première immatriculation d'un véhicule de ce genre dans le répertoire matricule du service chargé de l'immatriculation des véhicules.

Le Roi détermine les modalités d'application de la présente disposition; Il précise notamment les notions de «voiture neuve», de «voiture mixte neuve» et d'«usager»; Il fixe les modalités de publication et de communication du prix de catalogue et peut prescrire l'inscription de ce prix dans les factures et autres documents relatifs à l'acquisition, l'importation et l'immatriculation du véhicule.

§ 2. Pour les autres biens visés aux articles 2 et 3, la taxe est perçue sur la valeur normale du bien au moment où la taxe est due.

La valeur normale est représentée par le prix pouvant être obtenu pour le bien à l'intérieur du pays au moment où la taxe est due, dans des conditions de pleine concurrence entre un fournisseur et un preneur indépendants.

Le Roi peut fixer une base minimale d'imposition à la taxe pour ceux de ces biens qu'il désigne. ».

Art. 3

A l'article 7 du même Code, modifié par l'arrêté royal du 17 octobre 1980, dont le texte actuel formera le § 1^{er}, il est ajouté un § 2 rédigé comme suit :

« § 2. Par dérogation au § 1^{er}, lorsque la taxe sur la valeur ajoutée a été payée lors de la livraison ou de l'importation d'un véhicule visé à l'article 5, § 1^{er}, l'exemption n'est applicable, pour l'immatriculation consécutive à cette livraison ou importation, qu'à concurrence du montant qui a servi de base d'imposition à la taxe sur la valeur ajoutée pour la livraison ou l'importation du véhicule. ».

Art. 4

L'article 12 du même Code est complété par l'alinéa suivant :

« Lorsque dans la situation prévue à l'article 7, § 2, l'exemption n'est que partielle, le Roi peut, en dérogeant à l'article 10, prévoir des modalités particulières pour la perception et le paiement de la taxe due. ».

Art. 5

Pour les immatriculations visées à l'article 5, § 1^{er}, du Code des taxes assimilées au timbre, opérées entre le 10 avril 1984 et la date de la publication au *Moniteur belge* de la présente loi, le Roi peut imputer les sommes versées indûment, pendant ladite période, au titre de la taxe sur la valeur ajoutée, sur les montants dus au titre de la taxe à l'immatriculation.

Wordt geacht, tot bewijs van het tegendeel, betrekking te hebben op een nieuwe personenauto of een nieuwe auto voor dubbel gebruik, de eerste inschrijving van zo'n voertuig in het repertorium van de dienst die met de inschrijving van de voertuigen belast is.

De Koning stelt de toepassingsmodaliteiten van deze bepaling vast; Hij preciseert inzonderheid de begrippen «nieuwe personenauto», «nieuwe auto voor dubbel gebruik» en «gebruiker»; Hij bepaalt de modaliteiten van bekendmaking en mededeling van de catalogusprijs en Hij kan het inschrijven van deze prijs op de facturen en op andere documenten met betrekking tot de verkrijging, de invoer en de inschrijving van het voertuig voorschrijven.

§ 2. Ten aanzien van de overige goederen, bedoeld in de artikelen 2 en 3, wordt de taks geheven over de normale waarde van het goed op het tijdstip waarop de belasting verschuldigd wordt.

Onder normale waarde wordt verstaan de prijs die hier te lande, op het tijdstip waarop de belasting verschuldigd wordt, voor het goed kan worden verkregen onder vrije mededinging tussen twee van elkaar onafhankelijke partijen.

De Koning kan een minimummaatstaf van heffing van de taks bepalen voor door Hem aan te wijzen goederen. ».

Art. 3

In artikel 7 van hetzelfde Wetboek, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 oktober 1980, waarvan de tegenwoordige tekst § 1 zal vormen, wordt een § 2 ingevoegd, luidend als volgt :

« § 2. In afwijking van § 1 is, indien de belasting over de toegevoegde waarde werd betaald bij de levering of de invoer van een voertuig beoogd in artikel 5, § 1, de vrijstelling, voor de inschrijving van het voertuig volgend op deze levering of invoer, slechts van toepassing tot beloop van het bedrag dat gediend heeft als maatstaf van heffing voor de belasting over de toegevoegde waarde bij de levering of de invoer van dat voertuig. ».

Art. 4

Artikel 12 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met het volgende lid :

« Wanneer in het geval voorzien in artikel 7, § 2, de vrijstelling slechts gedeeltelijk is, kan de Koning, in afwijking van artikel 10, bijzondere modaliteiten voorschrijven voor de heffing en de betaling van de verschuldigde taks. ».

Art. 5

Ten aanzien van de inschrijvingen bedoeld in artikel 5, § 1, van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen, die worden verricht tussen 10 april 1984 en de datum van bekendmaking van onderhavige wet in het *Belgisch Staatsblad*, kan de Koning de bedragen die in de bedoelde periode ten onrechte als belasting over de toegevoegde waarde zijn gestort, in mindering brengen van de als inschrijvingstaks verschuldigde bedragen.

Art. 6

La présente loi produit ses effets le 10 avril 1984.

Donné à Bruxelles, le 18 juin 1984.

BAUDOUIN

PAR LE ROI :

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Finances*

W. DE CLERCQ

Art. 6

Deze wet heeft uitwerking met ingang van 10 april 1984.

Gegeven te Brussel, 18 juni 1984.

BOUDEWIJN

VAN KONINGSWEGE :

*De Vice-Eerste Minister
en Minister van Financiën*

W. DE CLERCQ