

(1)
(N° 199)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 MARS 1923.

Projet de loi modifiant la législation relative à la taxe sur les automobiles et autres véhicules à vapeur ou à moteur ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DES FINANCES, DES BUDGETS ET DES ÉCONOMIES, PAR M. DAVID ⁽²⁾.

MESSIEURS,

Quoique le système des impôts directs ait subi, après la guerre, une transformation complète, aucun changement n'a été apporté jusqu'ici à la législation relative à la taxe sur les automobiles et autres véhicules à moteur, laquelle date de 1913. Cependant, le trafic automobile, celui des camions lourds surtout, a pris une extension extraordinaire et inflige à nos routes des dommages importants qui grèvent le budget dans une proportion beaucoup plus élevée qu'autrefois.

Il paraît donc opportun de faire contribuer plus spécialement aux dépenses de la voirie ceux qui imposent à la collectivité la part principale de ces charges d'entretien et de réparation.

C'est dans cet ordre d'idées qu'est conçu le projet déposé par le Gouvernement. Signalons à ce propos l'article 3 du projet et les commentaires qu'en donne l'exposé des motifs.

Signalons également l'avant-dernier alinéa de l'article 12, qui attribue aux

(1) Projet de loi, n° 136.

Rapport d'ensemble sur les projets de loi créant de nouvelles ressources fiscales, n° 181.

(2) Composition de la Commission permanente : MM. MECHELYNCK, président, HOUTART, HALLET, vice-président, CARLIER, DAVID, secrétaires, BOLOGNE, COUSOT, DE BRUYNE (Augustin), DONNAY, OZERAY, PUSSEMIER, SAP, SOUDAN, STRAUSS, VAN GLABBEKE et WYUWERMANS.

provinces 10 %, et aux communes 15 % de la taxe pour être réparties entre elles proportionnellement aux sommes qu'elles consacrent à la construction, l'amélioration et l'entretien de leurs routes.

ARTICLE PREMIER.

L'énumération n'est pas limitative. Remarquez que les remorques des véhicules automobiles sont soumises à l'impôt : bien que ne comportant pas de moteur, ces remorques détériorent les routes au moins autant que les tracteurs.

Reste à savoir comment ces véhicules seront taxés. S'ils pèsent 2,000 kilogrammes, on peut soutenir, en vertu de l'article 3, § 3, qu'ils paieront 25 francs aux 100 kilogrammes. Mais rien ne paraît prévu s'ils n'atteignent pas le poids de 2,000 kilogrammes.

Une autre remarque doit être faite en ce qui concerne les voitures de déménagement non pourvues de moteur, et visées expressément par l'article 3, § 3. Ces voitures paient l'impôt si elles sont tirées mécaniquement. Elles ne le paient pas si elles sont traînées par des chevaux. Comment distinguer les unes des autres, lorsqu'elles sont dans une remise ?

Un membre de la Commission a signalé que les véhicules à traction animale détruisent également la voirie et qu'il conviendrait de les astreindre aussi à la taxe. Des impositions de l'espèce existent déjà dans plusieurs provinces et dans de nombreuses localités. Le Département des Finances étudie, de concert avec celui de l'Intérieur et de l'Hygiène, la question de l'unification de ces taxes. On ne peut qu'attendre les propositions du Gouvernement à ce sujet.

ART. 2.

Ce qui donne ouverture à la taxe, c'est l'emploi sur la voie publique, et pas la possession. Une automobile qui, pour une raison quelconque, ne circulerait que dans un jardin privé, ou bien resterait au garage pendant toute une année, ne serait donc pas imposable.

ART. 3.

Cet article détermine les bases et taux de la taxe.

La taxe est proportionnelle à la puissance du moteur.

Il peut y avoir une aggravation calculée en raison de la valeur, et une autre calculée en raison du poids du véhicule.

Au § 2 de cet article, il y aurait lieu de supprimer l'adjectif « marchande ».

Il y a là, en effet, une véritable évaluation arbitraire ordonnée par la loi uniquement dans le but de fixer l'assiette d'un impôt.

Quelles que soient les fluctuations du marché, la valeur s'établira en partant du prix du véhicule à l'état neuf, tel qu'il figure au catalogue du fabricant au moment de mise en vente. Par exemple, si deux automobiles neuves d'un même type sont mises en vente au prix l'une de 60,000 francs en 1923 et l'autre

de 50,000 francs en 1925, la valeur de 60,000 francs du premier véhicule servira de base à l'imposition de 1923 si l'achat a eu lieu en cette année, et elle sera réduite respectivement à 54,000 francs et à 48,000 francs pour les années 1924 et 1925, un dixième de la valeur initiale étant déduit à titre d'amortissement. Quant au second véhicule, il sera taxable en 1925 en raison de son prix de vente à cette époque, abstraction faite du prix supérieur ou inférieur exigé antérieurement des mêmes voitures.

En cas de vente de voitures d'occasion, on devra, pour éviter la fraude, s'en rapporter à la valeur, au moment du rachat, d'un véhicule identique à l'état neuf, sauf déduction éventuelle de l'amortissement prévu.

En ce qui concerne les camions automobiles, ce n'est pas seulement leur poids ni leurs bandages, qui importe. Leur largeur est parfois telle qu'ils encombrant les routes. Évidemment, il n'est pas question de prescrire dans une loi d'impôt des limites à leur empattement, pas plus qu'à leur volume; ce serait plutôt affaire de police. Cependant la Commission a tenu à signaler la difficulté qu'il y a parfois pour un autre véhicule à croiser certains de ces camions et plus encore à les dépasser.

Le projet ne prévoit plus de taxe fixe pour les motocyclettes de faible puissance, les véhicules de cette espèce, non munis de side-cars, bénéficiant tous d'une réduction de moitié (art. 4, § 1^{er}, 2^o, litt. b).

ART. 4.

La Commission propose de n'accorder qu'une réduction de moitié au lieu des trois quarts pour les bateaux ou canots à vapeur ou à moteur et de la limiter aux bateaux ou canots servant au transport en commun des personnes. Les embarcations affectées aux transports individuels doivent être considérées, en effet, comme des véhicules d'agrément; il y a lieu de considérer aussi que les bateaux et canots occasionnent des détériorations aux berges des cours d'eau.

En outre, il a paru utile de remplacer les mots « voitures de livraison » au § 1^{er}, 1^o, par les mots « véhicules servant exclusivement au transport de marchandises ». La Commission a ainsi spécialement en vue de refuser la réduction qui fait l'objet de cette disposition, aux véhicules à carrosseries interchangeables, affectés tantôt au transport de marchandises tantôt à des déplacements d'agrément.

ART. 5.

Au 2^o de l'article 5, la Commission propose, pour plus de clarté, d'indiquer sous les lettres *a*, *b* et *c* les trois modes de transport en commun visés.

L'article 5 relatif aux exemptions a donné lieu à une légère modification, la Commission proposant de restreindre l'exemption prévue au 5^o, aux bateaux à moteur ou à vapeur qui servent exclusivement à la pêche *maritime*. Sans cette réserve, les redevables pourraient aisément éluder l'impôt pour des embarcations affectées plutôt à des excursions d'agrément qu'à la pêche.

De même que sous le régime actuel, la taxe ne sera pas due pour les moteurs

agricoles ou industriels, tels : les batteuses, charrues, herse, broyeurs ou grues mécaniques, rouleaux compresseurs, qui, même munis de leurs accessoires, seraient dirigés par route d'un lieu sur un autre. Il n'y a pas là un transport de marchandises dans le sens de l'article 1^{er} de la loi.

ART. 6.

Cet article, qui détermine notamment le quantum de taxe exigible lorsque l'usage commence après le premier trimestre, n'a donné lieu à aucune observation spéciale.

ART. 7.

L'article 7 relatif au régime applicable aux étrangers, n'a subi qu'une modification de rédaction. Les mots « taxe ordinaire (supplément éventuellement compris) » ont été remplacés par les mots « taxe fixée par l'article 3 », lesquels paraissent plus précis.

ART. 8.

La Commission ne peut que se rallier aux dispositions proposées par le Gouvernement pour simplifier les modes de déclaration et de paiement ainsi que pour faciliter le contrôle.

En outre, la taxe perdant le caractère d'un impôt personnel frappant les signes extérieurs de la richesse, les intéressés pourront, à leur gré, céder ou non leur quittance d'impôt en même temps que leur véhicule.

Quelqu'un vend son automobile et en rachète une autre, plus forte. Il peut garder sa quittance et payer un supplément d'impôt. Il peut aussi céder sa quittance. Dans ce cas, il paie l'impôt pour sa nouvelle voiture comme s'il n'en avait pas eu d'autre auparavant. Mais l'acheteur ne paie plus d'impôt cette année.

Quelqu'un possède une voiture Ford. Il a payé l'impôt. Un accident en fait de la vieille ferraille. Il achète une nouvelle Ford. Aucun impôt n'est dû pour le restant de l'année.

ART. 9.

Cet article prévoit qu'un arrêté royal déterminera les règles à suivre :

- a) Pour l'établissement, la constatation et le contrôle des bases d'imposition ;
- b) Pour l'apposition des signes distinctifs.

Il n'a donné lieu à aucune observation spéciale.

ART. 10.

Afin d'éviter toute équivoque, il serait désirable de remplacer les mots « elle est payable immédiatement », par les mots « la taxe établie d'office est payable immédiatement ».

Les réclamations et recours se font devant le Directeur provincial des contributions directes, la Cour d'appel et la Cour de cassation, conformément aux articles 5 et suivants de la loi du 6 septembre 1895 relative aux impôts directs.

Art. 11.

L'amende, en cas de contravention, variera de 50 à 1,000 francs comme dans la législation actuelle et dans la législation en matière d'impôts sur les revenus. Cette pénalité est indépendante de la récupération de la taxe éludée qui est portée au triple si elle dépasse le dixième de la taxe primitive (voir art. 10).

Afin de parer aux récriminations contre des visites intempestives dans les garages, il a été jugé utile d'intercaler dans le deuxième paragraphe les mots « en cas de suspicion de fraude » qui figurent d'ailleurs dans la loi de 1913.

Art. 12.

Dans un but de précision, la Commission propose de modifier la rédaction de l'article 12 réglant la répartition de la taxe entre l'État, les provinces et les communes. Cependant, quelques précisions supplémentaires pourraient encore être données.

50 % de la taxe, dit l'article, seront attribués aux provinces et aux communes.

Or, de ces 50 %, une moitié, soit 25 %, sera répartie d'une façon, et le reste d'une autre façon.

D'abord, pour chaque commune, les receveurs des contributions pourront calculer une première répartition de 25 %. Ils en donneront 15 % à la commune où la taxe a été perçue et 10 % à la province dans laquelle cette commune est située.

La deuxième répartition de 25 % ne pourra se faire qu'à Bruxelles, par l'administration centrale.

Il faudra, en effet, faire le total des sommes dépensées pour la construction, l'amélioration et l'entretien des routes :

- 1° Par les 9 provinces ;
- 2° Par les 2,684 communes.

Et ensuite répartir proportionnellement à ces dépenses :

- 1° Les 10 % revenant aux 9 provinces ;
- 2° Les 15 % revenant aux 2,684 communes.

Ce ne sera pas un petit travail.

Art. 13.

L'article 13 énumère les articles des lois coordonnées du 29 octobre 1919 et du 3 août 1920, qui sont rendus applicables à la taxe : il n'a soulevé aucune remarque.

ART. 14.

Une taxe supplémentaire sur la valeur étant prévue à l'article 3, il est rationnel de stipuler que les automobiles cesseront d'être comprises dans le mobilier imposable en vertu de la loi du 28 août 1921 : tel est le but de l'article 14.

ART. 15 et 16.

Mentionnons simplement ces articles qui respectivement abrogent la loi du 2 septembre 1913 et stipulent que la loi nouvelle sera exécutoire à partir du 1^{er} janvier 1923. L'article 16 prévoit en outre les mesures transitoires indispensables.

*
* *

Il a paru utile de joindre au présent rapport un tableau (annexe A) indiquant, par catégorie, les véhicules soumis à la taxe pour 1922. Ce tableau a permis d'établir à nouveau le produit présumé de la taxe révisée (annexe B) : on pourra constater ainsi que ce produit atteindra celui qui a été estimé à 20 millions sur la base des mêmes renseignements fournis pour 1921 (annexes A et C du projet). On sait que la moitié de cet impôt revient à l'État, soit une augmentation de 6 millions environ sur le rendement actuel.

*
* *

Le projet tel qu'il nous est soumis a été approuvé par 6 voix contre 1 et 2 abstentions.

Le Rapporteur,
DAVID.

Le Président,
A. MECHELYNCK.

ANNEXES

ANNEXE A.

TAXE SUR LES AUTOMOBILES ET AUTRES

PROVINCES.	NOMBRE D'AUTOMOBILES TAXÉS POUR TOUT OU PARTIE DE 1922														
	de 10 HP et au-dessous					de 11 à 20 HP					de 21 à 30 HP				
	(1)														
	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Anvers	167	59	61	28	21	544	138	258	354	328	668	145	214	105	581
Brabant	350	258	205	260	199	860	575	773	638	780	1,184	696	629	432	1,405
Flandre occidentale	81	36	43	11	18	335	139	190	75	179	324	162	127	51	280
Flandre orientale	45	81	18	8	18	128	300	74	134	191	127	268	29	103	368
Hainaut	153	134	97	12	60	417	338	315	127	454	559	455	249	128	849
Liège	351	120	198	10	75	468	265	387	92	411	521	184	295	115	628
Limbourg	24	19	14	1	5	66	62	31	13	49	56	52	33	10	72
Luxembourg	14	96	10	14	18	32	142	25	49	87	39	86	21	45	113
Namur	66	79	34	11	26	117	153	93	64	123	163	162	66	60	270
ROYAUME	1231	882	680	355	438	2,967	2,112	2,166	1,546	2,602	3,641	2,195	1,663	1,052	4,266

(1) On indique dans les colonnes 2 à 21 :

Sous le litt. a, les automobiles taxés au taux plein	8,515
Sous le litt. b, les automobiles taxés au taux réduit de moitié (usage professionnel)	5,424
Sous le litt. c, les automobiles taxés au taux réduit de moitié (chassis de plus de cinq ans)	3,076
Sous le litt. d, les automobiles taxés au taux réduit au quart (automobiles de place, autobus, automobiles d'hôtels, automobiles donnés en location par course ou voyage)	3,210
Sous le litt. e, les automobiles servant exclusivement au transport de marchandises	9,482

TOTAL 31,707

EXERCICE 1921.

VÉHICULES A MOTEUR — STATISTIQUE.

					Nombre de motocycles, motocyclettes et motos-side-car taxés pour tout ou partie de 1922				NOMBRE de bateaux et canots taxés pour tout ou partie de 1922.	MONTANT TOTAL de l'impôt (additionnels compris, 1922) pour tous les véhicules figurant dans les colonnes 2 à 26.
de plus de 30 HP					de 3 1/2 HP et au-dessous.	de plus de 3 1/2 HP à 5 HP	de 6 à 10 HP.	de plus de 10 HP.		
a	b	c	d	e						
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
184	16	94	20	281	1.561	237	210	»	36	1,236,610 64
270	129	212	129	502	2,690	495	68	»	36	2,539,723 91
70	9	48	9	151	1,045	154	81	»	93	671 100 69
11	16	9	30	232	1,458	181	81	»	80	437,404 21
52	19	69	27	326	2,270	218	111	»	2	1,842,989 19
62	33	105	21	510	3,340	405	222	1	5	1,225,581 68
5	5	7	3	27	569	50	15	»	32	143,619 02
6	5	4	10	48	589	54	8	»	»	151,327 60
16	3	19	8	99	1,234	99	24	»	3	372,520 08
676	235	567	257	2,176	14,756	1,893	820	1	287	8,640,877 02
					17,470					

Nombre des automobiles par catégorie :

1° Voitures ouvertes (torpédos, runabouts, phaëtons, etc.)	15,298
2° Voitures fermées (limousines, coupés, landaulets, conduites intérieures, etc.)	6,541
3° Camions légers, camionnettes (transport de marchandises)	4,735
4° Camions lourds (transport de marchandises)	5,133

TOTAL. 31,707

ANNEXE B.

NOTICE EXPLICATIVE.

TAXES SUR LES AUTOMOBILES ET AUTRES VÉHICULES A MOTEUR.

Produit présumé de la taxe de 1922 révisée suivant les dispositions
du projet de loi modifiant la législation actuelle.

Automobiles imposées au taux plein. 30 francs par HP ⁽¹⁾ :

10 HP et au-dessous . . .	2,371 véhicules : fr.	497,910	
11 à 20 HP.	5,950 id.	2,677,500	
21 à 30 HP.	6,472 id.	4,854,000	
Plus de 30 HP.	1,194 id.	1,253,700	
			9,283,110 »

*Automobiles imposées à la taxe réduite
de moitié. 15 francs par HP ⁽²⁾ :*

10 HP et au-dessous . . .	502 véhicules : fr.	52,710	
11 à 20 HP.	1,695 id.	381,375	
21 à 30 HP.	1,551 id.	581,625	
Plus de 30 HP.	400 id.	210,000	
			1,225,710 »

*Automobiles imposées à la taxe réduite d'un
quart. Fr. 22.50 par HP ⁽³⁾ :*

10 HP et au-dessous . . .	713 véhicules : fr.	112,297	
11 à 20 HP.	3,648 id.	1,231,200	
21 à 30 HP.	4,818 id.	2,710,125	
Plus de 30 HP.	720 id.	94,500	
			4,148,122 »

A REPORTER. . . fr. 14,656,942 »

(1) Véhicules repris sous le litt. a du tableau statistique de 1922, neuf dixièmes du nombre de véhicules repris sous le litt. b ainsi que la moitié du nombre des véhicules repris sous le litt c.

Pour les automobiles de 10 HP et au-dessous, de 11 à 20 HP, de 21 à 30 HP et de plus de 30 HP, on a tablé sur une puissance moyenne respectivement de 7, 15, 25, et 35 HP.

(2) Moitié du nombre des véhicules repris sous le litt. c plus un dixième des véhicules repris sous les litt. b, d et e qu'on présume comprendre cette proportion de véhicules taxables au taux réduit de moitié.

(3) Neuf dixièmes du nombre de véhicules repris sous les litt. d et e. Pour les automobiles de plus de 30 HP, il faut défalquer les autobus et les camions lourds (voir renvoi 2 de la page 11).

REPORT fr. 14,656,942 »

Motocyclettes (1) :

4 HP et au-dessous . . .	14,756 véhicules : fr.	664,020	
5 à 7 HP	1,893 id.	170,370	
8 à 10 HP	820 id.	98,400	
Plus de 10 HP.	1 id.	180	
			932,970 »

Taxe supplémentaire sur la valeur :

2,800 voitures (valeur : fr. 25,000 à 40,000) à fr.	250	
1,400 id. id. 40,000 à 60,000) id.	400	
700 id. id. 60,000 à 80,000) id.	600	
150 id. id. 80,000 à 100,000) id.	800	
40 id. id. 100,000 et plus . . .	1,000	
		1,840,000 »

*Camions ou autobus dont le poids excède**2,000 kgr. : 25 francs par 100 kgr. (2) :*

2,300 véhicules d'un poids moyen de 4,500 kgr. .	2,587,500	
Augmentation de taxe du chef de bandages pleins ou métalliques	50,000	
		2,637,500 »

Bateaux et canots : fr. 7.50 par HP :

287 d'une puissance moyenne de 15 HP	32,287 50	
--	-----------	--

TOTAL. . . fr. 20,099,699 50

(1) Pour les motos de 4 HP et au-dessous, de 5 à 7 HP, de 8 à 10 HP, on a tablé sur une puissance moyenne respectivement de 3, 6, 8 et 12 HP, les éléments du calcul de la puissance imposable étant supposés augmentés.

(2) On estime que ceux de ces véhicules dont la puissance atteint 30 HP seront soumis à la taxe minimum d'après le poids.

(12)

(Nr 199)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 7 MAART 1923.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wetgeving betreffende de belasting op de automobielen en andere stoom- en motorvoertuigen ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE BESTENDIGE COMMISSIE VOOR DE FINANCIËN, DE BEGROOTINGEN EN DE BEZUINIGINGEN ⁽²⁾, UITGEBRACHT DOOR DEN HEER **DAVID**.

MIJNE HEEREN,

Ofschoon het stelsel der rechtstreeksche belastingen, na den oorlog, eene volledige omwerking heeft ondergaan, werd er tot dusverre geene enkele wijziging gebracht in de belastingwet op de automobielen en andere motorvoertuigen, dagteekenend van 1913. Het verkeer van automobielen en vooral van zware vrachtwagens heeft, nochtans, eene buitengewone uitbreiding genomen en beschadigt op ernstige wijze onze wegen, wat op de Begrooting een veel zwaarder last legt dan eertijds.

Het schijnt dus gepast degenen, die het grootste deel van de onderhouds- en herstellkosten der wegen aan de gemeenschap opleggen, een ruimer aandeel in deze kosten te doen betalen.

In dien zin werd het ontwerp door de Regeering ingediend opgevat. Wijzen wij daarbij op artikel 3 van het ontwerp en de verklaringen uitcegezet in de Memorie van toelichting.

Wijzen wij eveneens op het voorlaatste lid van artikel 12, dat aan de provinciën 10 t. h. en aan de gemeenten 15 t. h. toekent van die belasting, welke daarna onder deze wordt verdeeld naar evenredigheid van de sommen die zij besteden voor het aanleggen, verbeteren en onderhouden van hunne wegen.

⁽¹⁾ Wetsontwerp, n^os 136.

Algemeen verslag over de wetsontwerpen tot heffing van nieuwe belastingen, n^o 181.

⁽²⁾ Samenstelling van de *Bestendige Commissie*: de heeren MECHelynck, voorzitter, HOUTART, HALLET, ondervoorzitters, CARLIER, DAVID, secretarissen, BOLOGNE, COUSOT, DE BRUYNE (Aug.), DONNAY, OZERAY, PUSSENIER, SAP, SOUDAN, STRAUS, VAN GLABBEKE en WAUWERMANS.

EERSTE ARTIKEL.

De opsomming is niet beperkend. Merkt op, dat de aanhangwagens der auto-voertuigen aan de belasting onderhevig zijn; al hebben zij geen motor, beschadigen deze aanhangwagens de wegen ten minste zoo erg als de tractors.

Er valt nog te zien hoe deze voertuigen zullen belast worden. Wegen zij 2,000 kilogram, dan mag men zeggen dat zij, krachtens artikel 3, § 3, 25 frank de 100 kilogram zullen betalen. Er schijnt echter niets voorzien, wanneer zij niet 2,000 kilogram wegen.

Eene andere opmerking dient gedaan voor de verhuishagens zonder motor, en uitdrukkelijk bedoeld in artikel 3, § 3. Deze wagens betalen de belasting wanneer zij mechanisch getrokken worden, en niet wanneer zij door paarden getrokken worden. Hoe maakt men het onderscheid, wanneer zij in eene bergplaats zijn?

Een lid deed opmerken, dat de voertuigen, door dieren getrokken, eveneens de wegen vernielen en dat men daarop ook de belasting zou moeten toepassen. Dergelijke belastingen bestaan reeds in vele provinciën en talrijke gemeenten. Het Departement van Financiën bestudeert, in samenwerking met dat van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid, het vraagstuk van de éénmaking dezer heffingen. Wij kunnen enkel wachten op de voorstellen in dien zin van Regeeringszijde.

ART. 2.

Het is het gebruik op den openbaren weg, dat aan de belasting onderhevig is, en niet het bezit. Een automobiel, die om eender welke reden alleen zou rijden in een privaten tuin, of een heel jaar lang in de garage zou blijven, zou dus niet belastbaar zijn.

ART. 3.

Dit artikel bepaalt de grondslagen en het beloop van de belasting.

De belasting is geëvenredigd aan de kracht van den motor.

Er kan eene verzwaring komen, berekend op de waarde en eene andere, berekend op het gewicht van het voertuig.

In § 2 van dit artikel zou het woord « waarde » in de plaats van « koopmanswaarde » moeten komen.

Er ligt daar inderdaad eene echte willekeurige schatting door de wet opgelegd enkel met het doel den omslag eener belasting vast te stellen.

Wat ook de schommelingen van de markt wezen, de waarde kan vastgesteld worden met als grondslag den prijs van het voertuig als het nieuw is, zooals die prijs staat in den catalogus van den fabrikant bij het te koop stellen. Bij voorbeeld, wanneer twee nieuwe autos van 't zelfde model te koop worden gesteld aan den prijs, de eene van 60,000 frank, in 1923, en de andere van 50,000 frank, in 1925, zal de waarde van 60,000 frank van den eerste als grondslag dienen voor de belasting van 1923, wanneer de verkoop in dit jaar geschiedde, en zal die waarde verminderd worden, onderscheidenlijk op 54,000 frank en op 48,000 frank voor de jaren 1924

en 1925, daar een tiende van de aanvankelijke waarde afgetrokken wordt ten titel van afschrijving. Het tweede voertuig zal, in 1925, belastbaar zijn op grond van zijn verkoopprijs in dit jaar, zonder rekening te houden met den hooger en of lageren prijs die vroeger werd geïnd van dezelfde voertuigen.

Voor uit de tweedehand verkochte voertuigen zal men zich, om bedrog te vermijden, moeten houden aan de waarde, op het oogenblik van dien aankoop, van een gelijksoortig voertuig in nieuwen staat, behoudens eventueele aftrekking der voorziene afschrijving.

Voor autocamions komen niet alleen het gewicht en de banden in aanmerking. Zij zijn soms zoo breed, dat zij den weg belemmeren. In eene belastingwet kan men natuurlijk niet voorschrijven hoe groot de aswijdte mag zijn; dit is eer eene regeling van politie. De Commissie wil er evenwel op wijzen, hoe moeilijk een ander rijtuig die vrachtwagens kruist of, erger nog, voorbijrijdt.

Het ontwerp voorziet geene vaste heffing meer voor de motorfietsen met geringe kracht, daar de voertuigen van denzelfden aard, zonder side-car, alle 50 t. h. vermindering krijgen (art. 4, § 1, 2^o, litt. b).

ART. 4.

De Commissie stelt voor, slechts eene vermindering van de helft in plaats van de drie vierden toe te staan voor de motor of stoomvaartuigen of -booten, en die te beperken tot de booten of vaartuigen welke dienen voor het gemeenschappelijk vervoer van personen. De vaartuigen bestemd voor het individueel vervoer moeten inderdaad beschouwd worden als pleziervoertuigen; men moet er ook rekening mee houden dat de booten en vaartuigen schade veroorzaken aan de oeverhellingen der waterlooopen.

Het werd bovendien nuttig geoordeeld, het woord « bestel-automobielen » in § 1, 1^o, te vervangen door de woorden « voertuigen uitsluitend gebruikt voor het warenvervoer ». De Commissie bedoelt daarmee dat de vermindering, waarvan sprake in dit artikel, moet geweigerd worden aan de rijtuigen met verwisselbaar wagenwerk, die nu eens gebruikt worden voor warenvervoer, dan voor pleziertochtsjes.

ART. 5.

In 2^o van artikel 5, stelt de Commissie duidelijkheidshalve voor, onder de litterae a, b, en c, de drie wijzen van gemeenschappelijk vervoer aan te duiden.

In artikel 5, aangaande de vrijstellingen, komt eene kleine wijziging. De Commissie stelt namelijk voor, de vrijstelling voorzien in 5^o te beperken tot de motor- of stoomvaartuigen die uitsluitend dienen voor de zee-visscherij. Zonder dit voorbehoud, zouden de belastingsschuldigen gemakkelijk de belasting kunnen ontduiken voor de vaartuigen eerder bestemd voor pleziertochten dan voor de visscherij.

Evenals onder het tegenwoordig stelsel, zal de belasting niet verplicht zijn voor de landbouw- of nijverheidsmotoren, zooals : dorschmachines, ploegen, eggen, mechanische braakmachines of kranen, walsrollen, welke zelfs voorzien van

hun toebehooren, langs den weg van de eene plaats naar de andere gebracht zouden worden. Dit is geen goederenvervoer in den zin van artikel 1 der wet.

ART. 6.

Dit artikel bepaalt namelijk het quantum der eischbare belasting wanneer het gebruik aanvangt na het eerste trimester. Geene noemenswaardige aanmerking.

ART. 7.

Artikel 7 betreft het stelsel toepasselijk op de vreemdelingen. Geene wijziging werd in den tekst aangebracht. De woorden « gewone taxe (aanvullende taxe desgevallende inbegrepen) » werden vervangen door de woorden « taxe bepaald in artikel 3 », wat ons meer nauwkeurig voorkomt.

ART. 8.

De Commissie kan niet anders dan zich akkoord verklaren met de bepalingen door de Regeering voorgesteld, ten einde de wijzen van aangifte en van betaling, alsmede het nazicht te vergemakkelijken.

Daarenboven, dewijl de heffing het karakter verliest van een persoonlijke belasting die de uiterlijke teekens van den rijkdom treft, kunnen de belanghebbenden, naar zij het verkiezen, hun belastingkwitantie terzelfder tijd als hun voertuig afstaan.

Iemand verkoopt zijn automobiël en koopt er een sterkeren in de plaats. Hij mag zijn kwitantie behouden en een bijbelasting betalen. Hij mag ook zijn kwitantie afstaan. In dit geval, betaalt hij de belasting voor zijn nieuw rijtuig alsof hij te voren er geen had gehad. Doch de kooper betaalt, dat jaar, geene belasting meer.

Iemand bezit een Ford. Hij heeft de belasting betaald. Door een ongeval wordt zijn rijtuig tot oud ijzer hervormd. Hij koopt een nieuwen Ford. Hij is, voor het overige van het jaar, geen belasting meer schuldig.

ART. 9.

Dit artikel voorziet dat een Koninklijk besluit de te volgen regelen zal vaststellen :

- a) voor de bepaling, de opneming en de contrôle van de belastinggrondslagen ;
- b) voor de plaatsing der kenteekens.

Daaromtrent werden geen bijzondere aanmerkingen in 't midden gebracht.

ART. 10.

Ten einde ieder misverstand te vermijden, ware het wenschelijk de woorden « zij moet dadelijk betaald worden » te vervangen door de woorden : « de van ambtswege geheven belasting moet dadelijk betaald worden. »

Elk bezwaar en elk beroep moet gebracht worden voor den provincialen Bestuurder der rechtstreeksche belastingen, het Hof van beroep en het Hof van cassassie, naar luid van de artikelen 5 en volgende der wet van 6 September 1895 betreffende de rechtstreeksche belastingen.

ART. 11.

In geval van overtreding, zal de geldboete schommelen tusschen 50 en 1,000 frank zooals in de huidige wetgeving en in de wetgeving in zake belastingen op de inkomsten. Deze straf is onafhankelijk van de invordering der ontdoken belasting, welke verdriedubbeld wordt, indien zij het tiende van de oorspronkelijke belasting overtreft. (Zie art. 10.)

Ten einde de klachten tegen ontijdige bezoeken in de stelplaatsen te vermijden, werd het nuttig bevonden in de tweede paragraaf de woorden te lasseren « ingeval er verdenking van bedrog bestaat », welke, overigens, in de wet van 1913 voorkomen.

ART. 12.

Nauwkeurigheidshalve, stelt de Commissie voor den tekst van artikel 12 te wijzigen, waarbij de verdeling der belasting tusschen den Staat, de provinciën en de gemeenten geregeld worden. Nochtans zouden nog enkele nadere inlichtingen kunnen nuttig zijn.

50 t. h. der belasting, zegt het artikel, zal toegekend worden aan de provinciën en aan de gemeenten.

Welnu, van deze 50 t. h., zal eene helft, of 25 t. h., op de eene wijze, en het overschot, op de andere wijze worden verdeeld.

Vooreerst, zullen, voor iedere gemeente, de ontvangers der belastingen een eerste verdeling van 25 t. h. kunnen berekenen. Zij geven 15 t. h. aan de gemeente waar de belasting geheven wordt, en 10 t. h. aan de provincie waarin deze gemeente is gelegen.

De tweede verdeling van 25 t. h. kan slechts geschieden, te Brussel, door het Hoofdbestuur.

Men zal, inderdaad, het totaal moeten opmaken van de sommen die uitgegeven zijn voor het bouwen, het verbeteren en het onderhouden der wegen :

1° Door de 9 provinciën;

2° Door de 2,684 gemeenten.

En, nadien, naar verhouding van deze uitgaven verdeelen :

1° De 10 t. h. bestemd voor de 9 provinciën;

2° De 15 t. h. bestemd voor de 2,684 gemeenten.

Dit zal geen klein werk zijn!

ART. 13.

Artikel 13 geeft de opsomming van de artikelen der samengeordende wetten van 29 October 1919 en van 3 Augustus 1920, welke van toepassing zijn op de belasting. Geene opmerking werd dienaangaande gemaakt.

Art. 14.

Daar bij artikel 3 een bijkomende belasting op de waarde is voorzien, is het redematig te bepalen, dat de automobielen zullen ophouden begrepen te worden onder mobilair, belastbaar krachtens de wet van 28 Augustus 1921. Dit is het doel van artikel 14.

Art. 15 en 16.

Wij willen enkel deze artikelen aanhalen, waarbij onderscheidenlijk de wet van 2 September 1913 wordt ingetrokken en bepaald dat de nieuwe wet uitvoerbaar is van af 1 Januari 1923.

Daarenboven, voorziet artikel 16 noodzakelijke overgangsmaatregelen.

Het scheen noodig te zijn, bij dit verslag eene tabel (bijlage A) te voegen waar, reeksgewijze, de aan de belasting voor 1922 onderhevige voertuigen zijn aangegeven. Deze tabel liet toe opnieuw de geraamde opbrengst der herziene belasting vast te stellen (bijlage B); alzoo zal men bemerken, dat deze opbrengst gelijk zal zijn aan die welke op 20 miljoen werd geraamd op grond van dezelfde inlichtingen voor 1921 verstrekt (bijlagen A en C van het ontwerp). Men weet dat de helft van deze belasting bestemd is voor den Staat, hetgeen een vermeerdering maakt van ongeveer 6 miljoen van de huidige opbrengst.

Zooals het ontwerp ons wordt aangeboden, werd het goedgekeurd met 6 stemmen voor, 1 tegen en 2 onthoudingen.

De Verslaggever,
DAVID.

De Voorzitter,
A. MECHELYNCK.

BIJLAGEN.

BIJLAGE A.

TAXE OP DE AUTOMOBIELEN EN ANDERE

PROVINCIES.	AANTAL AUTOMOBIELEN OVER GANSCH OF EEN GEDEELTE														
	met 10 HP en minder					met 11 tot 20 HP					met 21 tot 30 HP				
	(1)														
	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e	a	b	c	d	e
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Antwerpen . . .	167	59	61	28	21	544	138	258	354	328	668	145	214	105	581
Brabant	350	258	205	260	199	860	575	773	638	780	1,184	696	629	432	1,105
West-Vlaanderen . .	81	36	43	11	18	335	139	190	75	179	324	162	127	54	280
Oost-Vlaanderen . .	45	81	18	8	18	128	300	74	134	191	127	268	29	103	368
Henegouw	153	134	97	12	60	417	338	315	127	454	559	435	249	128	849
Luik	351	120	198	10	75	468	265	387	92	411	521	184	295	115	628
Limburg	24	19	14	1	5	66	62	51	13	49	56	52	33	10	72
Luxemburg	14	96	10	14	18	32	142	25	49	87	39	86	21	45	113
Namen	66	79	34	11	26	117	153	93	64	123	163	162	66	60	270
HET RIJK	1,231	882	680	355	438	2,967	2,112	2,166	1,546	2,602	3,644	2,193	1,663	1,052	4,266

(1) In de kolommen 2 tot 21 vermeldt men :

Onder litt. a, de automobielen belast tegen het vol aanslagcijfer	8,515
Onder litt. b, de automobielen belast tegen het met de helft verminderde aanslagcijfer (bedrijfsgebruik)	5,424
Onder litt. c, de automobielen belast tegen het met de helft verminderde aanslagcijfer (onderstellen van meer dan vijf jaar)	3,076
Onder litt. d, de automobielen belast tegen het tot het vierde verminderde aanslagcijfer (huurautomobielen, autobussen, hotel-automobielen, per rit of reis in huur gegeven automobielen)	3,210
Onder litt. e, automobielen uitsluitend aangewend tot goederenvervoer	9,482

TOTAAL 31,707

DIENSTJAAR 1921.

MOTORVOERTUIGEN. — STATISTIEK.

VAN 1921 BELAST						Aantal motorcycles, motor-tweewielen en motos-zijspanwagens belast over gansch of een gedeelte van 1921				AANTAL vaartuigen en booten belast over gansch of een gedeelte van 1922.	TOTAAL BEDRAG van de belasting, (opcentiemen inbegrepen, 1922) voor al de voertuigen voorkomende in de kolommen 2 tot 26.
met meer dan 30 HP					met 3 ½ HP en minder.	met meer dan 3½ HP tot 5 HP.	met 6 tot 10 HP.	met meer dan 10 HP.			
a	b	c	d	e							
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
184	16	94	20	281	1,561	237	210	»	36	1,286,610 64	
270	129	212	129	502	2,690	495	68	»	36	2,539,723 91	
70	9	48	9	151	1,045	154	81	»	93	671,100 69	
11	16	9	30	232	1,458	181	81	»	80	437,404 21	
52	19	69	27	326	2,270	218	111	»	2	1,842,989 19	
62	33	105	21	510	3,340	405	222	1	5	1,225,581 68	
5	5	7	3	27	569	50	15	»	32	143,619 02	
6	5	4	10	48	539	54	8	»	»	151,327 60	
16	3	19	8	99	1,234	99	24	»	3	372,520 08	
676	235	567	257	2,176	14,756	1,893	820	1	287	8,640,877 02	
						17,470					

Aantal automobielen per categorie :

1° Open rijtuigen (torpedos, runabouts, phaëtons, enz.)	15,298
2° Gesloten rijtuigen (limousines, coupés, landaulets, rijtuigen geleid van binnen, enz.)	6,541
3° Lichte vrachtwagens, vrachtwagentjes (goederenvervoer)	4,735
4° Zware vrachtwagens (goederenvervoer)	5,133

TOTAAL. 31,707

BIJLAGE B.

VERKLARENDE NOTA.

BELASTING OP DE AUTOMOBIELEN EN ANDERE
MOTORVOERTUIGEN.

Vermoede opbrengst van de taxe herzien volgens de bepalingen
van het wetsontwerp tot wijziging der huidige wetgeving.

*Automobielen belast tegen het vol aanslagcijfer,
30 frank per HP ⁽¹⁾ :*

10 HP en minder . . .	2,371 voertuigen : fr.	497,910	
11 tot 20 HP . . .	5,950 id.	2,677,500	
21 tot 30 HP . . .	6,472 id.	4,854,000	
Meer dan 30 HP . . .	1,194 id.	1,253,700	
			9,283,110 »

*Automobielen belast tegen het met 0,50 verminderd
aanslagcijfer, 15 frank per HP. ⁽²⁾ :*

10 HP en minder . . .	502 voertuigen : fr.	52,710	
11 tot 20 HP . . .	1,695 id.	381,375	
21 tot 30 HP . . .	1,551 id.	581,625	
Meer dan 30 HP . . .	400 id.	210,000	
			1,225,710 »

*Automobielen belast met het op 0,75 verminderd
aanslagcijfer, fr. 22.50 per HP. ⁽³⁾ :*

10 HP en minder . . .	713 voertuigen : fr.	112,297	
11 tot 20 HP . . .	3,648 id.	1,231,200	
21 tot 30 HP . . .	4,818 id.	2,710,125	
Meer dan 30 HP . . .	720 id.	94,500	4,148,122 »
			4,148,122 »

OVER TE DRAGEN. . . fr. 14,656,942 »

(1) Voertuigen vermeld onder litt. a van de statistische tabel 1922 : negen tiende van het aantal voertuigen vermeld onder litt. b alsmede de helft van het aantal voertuigen onder litt. c.

Voor de automobielen 10 HP en minder, van 11 tot 20 HP, van 21 tot 30 HP en van meer dan 30 HP, heeft men gerekend op eene gemiddelde kracht van onderscheidenlijk 7, 15, 25 en 35 HP.

(2) De helft van het aantal voertuigen onder litt. c, daarbij een tiende der voertuigen vermeld onder litt. b, d en e welke men vermoed deze verhouding te omvatten van belastbare voertuigen tegen het met de helft verminderd aanslagcijfer.

(3) Negen tiende van het aantal voertuigen vermeld onder de litt. d en e. Voor de automobielen van meer dan 30 HP, moet men aftrekken de autobussen en de zware vrachtwagens (zie verzending 2 van blz. 11).

OVERDRACHT. . . . fr. 14,656,942 »

Motocycletten ⁽¹⁾ :

4 HP en minder . . .	14,756 voertuigen : fr.	664,020	
5 tot 7 HP . . .	1,893 id.	170,370	
8 tot 10 HP . . .	820 id.	98,400	
Meer dan 10 HP . . .	1 id.	180	
			932,970 »

Aanvullende belasting op de waarde :

2,800 rijtuigen (waarde : fr. 25,000 tot 40,000) tot fr.	250	
1,400 id. id. 40,000 tot 60,000) id.	400	
700 id. id. 60,000 tot 80,000) id.	600	
150 id. id. 80,000 tot 100,000) id.	800	
40 id. id. 100,000 en meer. . . .	1,000	
		1,840,000 »

*Vrachtwagens en autobussen waarvan het
gewicht meer bedraagt dan 2,000 kgr. :
25 frank per 100 kgr. :*

2,300 voertuigen met een gemiddeld gewicht van 4,500 kgr.	2,587,500	
Verhooging der belasting wegens volle banden of metaalbanden	50,000	
		2,637,500 »

Vaartuigen en booten : fr. 7.50 per HP :

287 met een gemiddelde kracht van 15 HP.	32,287 50	
TOTAAL. . . . fr.		20,099,699 50

(1) Voor de motorwagens 4 HP en minder, van 5 tot 7 HP, van 8 tot 10 HP, heeft men berekend op een gemiddelde kracht van onderscheidenlijk 3, 6, 8 en 12 HP; de gegevens voor de berekening der belastbare kracht worden verondersteld vermeerderd te zijn.

(2) Men denkt dat die voertuigen, waarvan de kracht 30 HP bereikt, wegens het gewicht, met de minimum-belasting zullen aangeslagen worden.

(12)

(4)

ANNEXE AU N° 199.

Rapport sur le projet de loi modifiant la législation relative à la taxe sur les automobiles et autres véhicules à vapeur ou à moteur, n° 136.

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LA COMMISSION.

ART. 3.

Au § 2, alinéas 1 et 2, supprimer le mot : marchande.

ART. 4.

1. — Au n° 1° du § 1^{er}, remplacer les mots : « voitures de livraison » par les mots : « véhicules servant exclusivement au transport de marchandises ».

2. — Ajouter au n° 2° le littéra suivant :

c) Pour les bateaux et canots.

Supprimer en conséquence le n° 3°.

ART. 5.

1. — N° 2°, à lire comme suit :

2° Les véhicules employés exclusivement pour les transports en commun :

- a) Par les chemins de fer concédés;*
- b) Par les chemins de fer vicinaux;*
- c) Par les entreprises faisant l'objet d'une concession des pouvoirs publics.*

BIJLAGE VAN N° 199.

Verslag over het ontwerp van wet tot wijziging van de wetgeving betreffende de belasting op de automobielen en andere stoom- of motorvoertuigen, n° 136.

AMENDEMENTEN VOORGESTELD DOOR DE COMMISSIE.

ART. 3.

In § 2, lid 1 en lid 2, het woord : « koopmanswaarde » te vervangen door : « waarde ».

ART. 4.

1. — In n° 1° van § 1 het woord : « bestelautomobielen » te vervangen door de woorden : « voertuigen uitsluitend gebruikt voor het goederenvervoer ».

2. — Aan n° 2° toe te voegen :

c) Voor de vaartuigen en booten.

Bijgevolg n° 3° te doen wegvallen.

ART. 5.

1. — N° 2° te lezen als volgt :

2° De voertuigen uitsluitend gebruikt voor gemeenschappelijk vervoer :

- a) Door de in concessie gegeven spoorwegen;*
- b) Door de buurtspoorwegen;*
- c) Door de ondernemingen welke het voorwerp uitmaken eener concessie door de openbare machten.*

2. — **Au n° 5° ajouter le mot :**
« maritime. »

ART. 7.

1. — **Modifier comme suit la fin de l'alinéa premier :**

« ... au douzième de la taxe fixée par l'article 3. »

2. — **Supprimer au 2° alinéa le mot : « ordinaire » après le mot : « taxé ».**

ART. 10.

Remplacer les mots : « elle est payable immédiatement » **par :** « la taxe établie d'office est payable immédiatement. »

ART. 11.

Insérer au § 2 avant les mots : « à visiter », **les mots suivants :** « en cas de suspicion de fraude. »

ART. 12.

Modifier l'article comme suit :

La moitié du produit de la taxe sur les automobiles et autres véhicules à vapeur ou à moteur est répartie entre les provinces et les communes dans les conditions suivantes :

Deux vingtièmes et trois vingtièmes de ladite taxe sont attribués respectivement à la province et à la commune du domicile ou de la résidence des redevables.

2. — **In n° 5°, het woord :**
« visscherij » **te vervangen door :**
« zeevisscherij ».

ART. 7.

1. — **Het slot van lid 1 te doen luiden :**

« ... op het twaalfde van de taxe bepaald bij artikel 3. »

2. — **In lid 2, het woord :**
« gewone » **vóór het woord : « taxe » te doen wegvallen.**

ART. 10.

De woorden : « zij moet dadelijk betaald worden » **te vervangen door :** « De taxe, van ambtswege vastgesteld, moet dadelijk betaald worden. »

ART. 11.

In § 2, na de woorden : « te onderzoeken » **in te lasschen de volgende woorden :** indien er vermoeden van bedrog is ».

ART. 12.

Dit artikel te wijzigen als volgt :

De helft van de opbrengst der taxe op de automobielen en andere stoom- of motorvoertuigen wordt onder de provinciën en de gemeenten verdeeld op de volgende wijzen :

Twée twintigsten en drie twintigsten van gezegde taxe worden onderscheidenlijk aan de provincie en aan de gemeente der woonplaats of der verblijfplaats van de belastingplichtigen toegekend.

Deux vingtièmes et trois vingtièmes sont attribués respectivement aux provinces et aux communes au prorata de leurs dépenses de construction, d'amélioration ou d'entretien des routes pendant l'année antérieure.

Il ne peut être établi des additionnels audit impôt, ni des taxes similaires.

Twée twintigsten en drie twintigsten worden onderscheidenlijk aan de provinciën en aan de gemeenten toegekend naar verhouding van hunne uitgaven voor aanleg, verbetering of onderhoud der wegen gedurende het vorig jaar.

Op gemelde belasting mogen noch opcentiemen, noch gelijkaardige taxes gevestigd worden.
