

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

13 NOVEMBRE 1951.

PROJET DE LOI

modifiant les lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les modifications apportées à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles par deux lois du 10 août 1950 ont posé certains problèmes qu'il n'est pas possible de résoudre par la voie de l'interprétation administrative des textes légaux.

Le but du projet de loi ci-joint est de résoudre ces problèmes par la voie légale.

Article premier.

L'article 2, § 6, de l'arrêté royal n° 72 du 24 janvier 1935 disposait que la taxe de circulation était doublée pour tous les véhicules, sans distinction, dont le moteur était alimenté à l'huile lourde, même partiellement ou temporairement.

D'autre part, l'article 5, 2°, de la loi du 28 mars 1923 a été remplacé par l'article 2 de la loi du 17 août 1948, qui est ainsi conçu :

« (Sont exempts de la taxe.)

»

» 2° Les véhicules employés exclusivement pour les transports en commun de personnes en vertu :

» a) D'une autorisation délivrée en vue de l'exploitation de services publics d'autobus ou de services spéciaux d'autobus, en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles;

» b) D'une autorisation délivrée en exécution de la loi du 29 août 1931 permettant à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux et aux concessionnaires de lignes de

13 NOVEMBER 1951.

WETSONTWERP

tot wijziging van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, geordend 10 April 1951.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De bij de twee wetten van 10 Augustus 1950 aan de verkeersbelasting op de autovoertuigen gebrachte wijzigingen doen sommige problemen rijzen, waaraan bij wijze van administratieve interpretatie der wettelijke teksten geen oplossing kan gebracht worden.

Bijgaand ontwerp van wet heeft tot doel deze problemen langs wettelijke weg op te lossen.

Eerste artikel.

Bij artikel 2, § 6, van het koninklijk besluit n° 72 van 24 Januari 1935 werd bepaald dat de belasting verdubbeld werd voor al de voertuigen zonder onderscheid, waarvan de motor zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, met zware olie wordt gevoed.

Anderzijds werd artikel 5, 2°, der wet van 28 Maart 1923 vervangen door artikel 2 der wet van 17 Augustus 1948, dat luidt als volgt :

« (Zijn van de belasting vrijgesteld.)

»

» 2° De voertuigen uitsluitend gebruikt tot gemeenschappelijk vervoer van personen krachtens :

» a) Een machtiging afgeleverd met het oog op het exploiteren van openbare autobusdiensten of van bijzondere autobusdiensten, ter voldoening aan de besluitwet van 30 December 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van autovoertuigen;

» b) Een machtiging afgeleverd ter voldoening aan de wet van 29 Augustus 1931 waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de concessiehouders van

tramways d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de leurs lignes ferrées;

» c) D'une concession des pouvoirs publics.

» Toutefois, les véhicules visés au présent 2° et dont le moteur est alimenté à l'huile lourde, même partiellement ou temporairement, restent assujettis à la taxe, mais la taxe n'est pas doublée conformément au § 6 de l'article 2 de l'arrêté royal du 24 janvier 1935. »

Les termes du dernier alinéa de cette disposition légale, tout en réalisant en fait l'intention du législateur, n'exprimaient pas véritablement cette intention, car le doublement de la taxe pour les véhicules à huile lourde avait pour but de compenser, du moins dans une certaine mesure, la différence entre les droits d'entrée qui frappaient la benzine, d'une part, et l'huile lourde, d'autre part.

L'intention était de faire en sorte que les véhicules dont il s'agit fussent exempts de la taxe de circulation relative aux véhicules à essence, mais que l'augmentation de 100 % résultant de l'emploi de l'huile lourde leur fût applicable.

A l'époque, la façon simple dont on s'est exprimé permettait de réaliser *en pratique* cette intention, puisque, l'augmentation étant de 100 % et dès lors égale à la taxe elle-même, on pouvait tout aussi bien renoncer à l'augmentation (huile lourde), quitte à exiger la taxe simple (essence). C'est ce qu'on avait fait.

Cette circonstance de fait, qui avait permis d'exiger la taxe simple (essence) en lieu et place de l'augmentation de 100 % due en cas d'emploi d'huile lourde, a disparu depuis que l'article 3 de la loi du 10 août 1950 a ramené cette augmentation à 40 %.

Cette loi n'a toutefois pas modifié la disposition relative aux véhicules à huile lourde servant au transport en commun des personnes, en sorte que l'article 3, 2°, alinéa dernier, des lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951, dispose que les véhicules à huile lourde dont il s'agit restent assujettis à la taxe, mais que celle-ci n'est pas augmentée de 40 %.

Ce texte a, toutefois, pour effet de majorer fortement la taxe dans les cas de l'espèce.

Ainsi, un autobus à huile lourde de 40 CV affecté à des services autorisés était taxé comme suit en 1949 :

10 CV à 120 francs	fr. 1,200
8 CV à 240 francs	1,920
22 CV à 480 francs	10,560
Total	fr. 13,680

Ce montant correspondait à la moitié de la taxe doublée pour usage d'huile lourde.

Par contre, en vertu des textes modifiés visés ci-dessus, la taxe pour 1950 est de 40 CV × 549 francs = 21,960 francs, soit 8,280 francs, ou environ 60 % de plus que pour 1949.

Or, il résulte de la justification relative à l'amendement à l'article 4 repris au document 102 de la Chambre des Représentants, session de 1949-1950, que l'intention fut de maintenir à peu près au même montant qu'en 1949 la taxe de circulation relative aux véhicules à huile lourde.

tramweglijnen toelating krijgen om autobusdiensten tot stand te brengen, met het doel de exploitatievoorwaarden van hun spoorlijnen te verbeteren;

» c) Een concessie van de openbare machten.

» De in onderhavig 2° bedoelde en, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, met zware olie gevoede voertuigen blijven echter onderhevig aan de belasting, doch de belasting wordt niet verdubbeld overeenkomstig § 6 van artikel 2 van het koninklijk besluit van 24 Januari 1935. »

Alhoewel er in feite het inzicht van de wetgever door verwezenlijkt wordt, drukken de termen van de laatste alinea van deze wetsbepaling, dit inzicht niet werkelijk uit, want de verdubbeling van de belasting voor de met zware olie gevoede voertuigen, had ten doel, ten minste in een zekere mate, het verschil te compenseren tussen de invoerrechten op de benzine, enerzijds, en op de zware olie, anderzijds.

Het inzicht was derwijze te handelen dat bewuste voertuigen zouden vrijgesteld worden van de verkeersbelasting betreffende de met benzine gedreven voertuigen, doch dat de uit het gebruik van zware olie voortvloeiende verhoging met 100 % er toepasselijk op zou zijn.

De eenvoudige wijze waarop men zich had uitgedrukt liet destijds toe dit inzicht *in de praktijk* te verwezenlijken, daar men ten overstaan van het feit dat de verhoging 100 % beliep en derhalve gelijk was aan de belasting zelf, even goed van de verhoging (zware olie) kon afzien mits de enkelvoudige belasting (benzine) te eisen. Zulks werd gedaan.

Deze feitelijke omstandigheid, waarbij het mogelijk werd gemaakt de enkelvoudige belasting (benzine) te eisen ter vervanging van de bij gebruik van zware olie verschuldigde verhoging met 100 % valt weg, sedert dat artikel 3 der wet van 10 Augustus 1950 deze verhoging op 40 % heeft teruggebracht.

Bedoelde wet heeft echter de bepaling niet gewijzigd betreffende de voertuigen gevoed met zware olie en dienend tot gemeenschappelijk vervoer van personen, zodat artikel 3, 2°, laatste lid, der wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, samengeordend op 10 April 1951, beschikt dat de met zware olie gevoede voertuigen, waarover het gaat, onderworpen blijven aan de belasting, doch dat de belasting niet wordt verhoogd met 40 %.

Deze tekst heeft echter tot gevolg de belasting in dergelijke gevallen sterk op te voeren.

Aldus was een met zware olie gedreven autobus met 40 PK, aangewend tot gemachtigde diensten, in 1949 belast als volgt :

10 PK tegen 120 frank	fr. 1,200
8 PK tegen 240 frank	1,920
22 PK tegen 480 frank	10,560
Totaal	fr. 13,680

Dit bedrag stemde overeen met de helft der voor gebruik van zware olie verdubbelde belasting.

Krachtens hogerbedoelde gewijzigde teksten beloopt de belasting voor 1950 daarentegen 40 PK × 549 frank = 21,960 frank, zegge 8,280 frank, of circa 60 % meer dan voor 1949.

Welnu, uit de verantwoording betreffende het amendement op artikel 4, opgenomen in het bescheid 102 van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, zitting 1949-1950, blijkt dat men het inzicht had de verkeersbelasting betreffende de met zware olie gedreven voertuigen ongeveer op hetzelfde bedrag te handhaven als in 1949.

C'est pour réaliser cette intention que l'article premier du projet de loi ci-joint dispose que la taxe augmentée de 40 % est réduite de moitié.

Ainsi, pour un autobus de 40 CV, la majoration ne s'élèverait plus qu'à 1.692 francs, savoir :

40 CV à 549 francs	fr.	21,960
Augmentation de 40 % pour usage d'huile lourde		8,784
Total	fr.	30,744
 Réduction de 50 % proposée dans le projet de loi	 fr.	 15,372
Taxe de 1949		13,680
Différence	fr.	1,692

Art. 2.

Des receveurs des contributions ont indûment accordé à des transporteurs routiers professionnels (internationaux ou autres), pour 1949 et les années antérieures, la réduction au quart de la taxe de circulation qui, sur la base des discussions parlementaires, avait été consentie depuis nombre d'années, par l'administration des contributions, en ce qui concerne certains véhicules très lourds (pesant plus de 3.000 kg.), à marche fort lente (30 km. à l'heure au maximum), qui, à raison de leur destination ou de leur affectation spéciale, étaient utilisés à intervalles très espacés, pendant moins de 90 jours par an, pour transporter des marchandises, du matériel agricole ou industriel, des matières premières, des produits fabriqués, etc. à l'exclusion des personnes (véhicules des forains, des agriculteurs, des entrepreneurs de battage, des cordiers, etc.).

Ces receveurs n'avaient pas vérifié d'une manière suffisamment approfondie si toutes les conditions étaient réellement remplies.

Mais d'autres transporteurs internationaux ont dû payer la taxe entière pour 1949, parce que les receveurs des contributions du domicile des intéressés avaient refusé, à juste titre, d'accorder la réduction au quart dont il s'agit.

A l'effet de placer sur le même pied les contribuables intéressés, il est proposé de rendre légale pour 1949 la réduction au quart déjà accordée en l'espèce par certains receveurs des contributions, et de permettre le dégrèvement correspondant en faveur des transporteurs à charge desquels la taxe intégrale a été exigée, sauf à limiter le bénéfice de la disposition aux transporteurs internationaux.

Les transporteurs routiers professionnels dont les véhicules ne quittent pas la Belgique ou y sont utilisés d'une manière prédominante ne peuvent en effet pas faire valoir que leurs véhicules ont été soumis à plusieurs impositions (en Belgique et à l'étranger), seule raison qui permet de justifier la réduction proposée.

Les cas litigieux sont peu nombreux pour les années antérieures à 1949.

Art. 3.

A l'effet de mettre en concordance la taxe quotidienne sur les véhicules automobiles qui sont utilisés en Belgique par des étrangers, avec les nouveaux montants de la taxe de circulation établis par la loi du 10 août 1950 et aussi en vue d'obtenir une certaine équivalence avec le régime qui

Om dit inzicht te verwezenlijken bepaalt het eerste artikel van bijgaand ontwerp van wet dat de met 40 % verhoogde belasting met de helft wordt verminderd.

Voor een autobus met 40 PK zou aldus de verhoging nog slechts 1,692 frank bedragen, zegge :

40 PK tegen 549 frank	fr.	21,960
Verhoging met 40 % voor gebruik van zware olie		8,784
Totaal	fr.	30,744
 Vermindering met 50 % voorgesteld in het ontwerp van wet	 fr.	 15,372
Belasting voor 1949		13,680
Verschil	fr.	1,692

Art. 2.

Sommige ontvangers der belastingen hebben voor 1949 en vorige jaren ten onrechte aan beroepswegvervoerders (internationale of andere) de vermindering tot één vierde van de verkeersbelasting verleend welke, op grondslag van de parlementaire besprekingen, sedert talrijke jaren door de administratie der belastingen toegestaan werd voor sommige zeer zware en zeer langzaam rijdende voertuigen (meer dan 3.000 kg. gewicht en maximum 30 km. per uur), die, om reden van hun bestemming of hun speciale aanwending, met zeer grote tussenpozen, gedurende minder dan 90 dagen per jaar werden gebruikt voor het vervoer van goederen, landbouw- of industriemateriaal, grondstoffen, afgewerkte producten, enz., met uitzondering van personen (voertuigen van foorkramers, landbouwers, aannemers van dorswerk, touwslagers, enz.).

Bedoelde ontvangers hadden niet grondig genoeg onderzocht of al de voorwaarden werkelijk vervuld waren.

Andere internationale wegvervoerders hebben echter de volledige belasting over 1949 moeten betalen, daar de ontvangers der belastingen van het domicilie der betrokkenen terecht geweigerd hadden bewuste vermindering tot een vierde te verlenen.

Ten einde de betrokken belastingplichtigen op dezelfde voet te stellen, wordt er voorgesteld voor 1949 de terzake door de ontvangers der belastingen reeds verleende vermindering tot een vierde wettig te verklaren en de overeenstemmende belastingonthefving toe te laten ten gunste van de vervoerders waarvan de integrale belasting werd geëist, behoudens het genot de beschikking te beperken tot de internationale vervoerders.

De beroepswegvervoerders wier voertuigen België niet verlaten of er op overwegende wijze gebruikt worden, kunnen inderdaad niet doen gelden dat hun voertuigen (in België en in 't buitenland), aan verschillende aanslagen werden onderworpen, enige reden die de voorgestelde vermindering kan billijken.

De betwiste gevallen zijn weinig talrijk, wat de jaren vóór 1949 betreft.

Art. 3.

Ten einde de dagelijkse belasting op de autovoertuigen die in België door vreemdelingen worden gebruikt in overeenstemming te brengen met de nieuwe bedragen van de verkeersbelasting, ingevoerd bij de wet van 10 Augustus 1950, en anderdeels een zekere gelijkschakeling te bekomen

est applicable dans certains pays étrangers, l'article 4 de la loi susvisée a majoré d'une manière importante les taux de la dite taxe quotidienne.

En vertu de l'article 7 de la loi précitée, les dispositions de celle-ci et notamment celles de l'article 4, sont applicables à partir du 1^{er} janvier 1950, en sorte que les détenteurs étrangers de véhicules automobiles sont redevables d'un supplément de taxe quotidienne pour chacun des séjours qu'ils ont faits en Belgique depuis cette date.

Plusieurs associations professionnelles étrangères ont fait valoir que le paiement de ces suppléments pourrait avoir des suites très défavorables pour les entreprises de transport intéressées, étant donné que les tarifs de transport ont été fixés compte tenu des taxes qui existaient auparavant et qu'il n'est plus actuellement possible de récupérer, à charge de la clientèle, les suppléments exigibles.

L'application de la majoration de la taxe quotidienne à partir du 1^{er} janvier 1950 n'aurait pu donner lieu à des critiques fondées si le projet de loi n° 73, présenté le 13 décembre 1949 à la Chambre des Représentants, avait reçu rapidement force de loi. Mais à cause des événements politiques, la loi ne fut sanctionnée que le 10 août 1950 et publiée au *Moniteur* des 21-22 du même mois, en sorte que le montant du supplément de taxe à percevoir est devenu dans certains cas très important.

Il peut être admis que les arguments invoqués contre le caractère rétroactif de la majoration de la taxe quotidienne sont fondés dans une large mesure.

Par la voie administrative et à titre de mesure provisoire, les services d'exécution ont été invités à ne pas insister, jusqu'à nouvel ordre, pour le paiement des suppléments de taxe quotidienne dus pour le passé en vertu des articles 4 et 7 de la loi.

Dans l'article 3 du projet de loi ci-joint, il est proposé de ne pas exiger la majoration de taxe quotidienne pour la période du 1^{er} janvier 1950 au 29 septembre 1950 inclus; c'est à partir du lendemain que les dits services d'exécution ont été en possession des instructions administratives *ad hoc* et ont commencé à percevoir la taxe quotidienne, aux taux nouveaux.

Ainsi serait supprimée la déduction rétroactive du supplément de taxe quotidienne.

Art. 4.

L'article 4 du projet de loi ci-joint tend à rendre l'article premier applicable à partir du 1^{er} janvier 1950.

L'application rétroactive au 1^{er} janvier 1950 de la loi du 10 août 1950 a pour effet que les détenteurs d'autobus à huile lourde devraient payer un supplément de taxe important pour 1950.

Vu les considérations développées ci-devant en ce qui concerne l'article premier, il s'indique d'appliquer celui-ci dès 1950.

Art. 5.

L'article 5 du projet de loi a pour but de permettre aux intéressés de faire valoir leurs droits dans les trois mois suivant la publication de la loi.

Le Ministre des Finances,

met het regime dat toepasselijk is in sommige vreemde landen, heeft artikel 4 van gezegde wet de aanslagvoeten van de bedoelde dagelijkse belasting in merkelijke mate verhoogd.

Krachtens artikel 7 der voormelde wet zijn de beschikkingen derzelve en namelijk die van artikel 4, toepasselijk van 1 Januari 1950 af, zodat de betrokken buitenlandse houders van autovoertuigen een bijbelasting verschuldigd zijn voor elk der verblijven die zij sedert deze datum in België hebben gedaan.

Meerdere buitenlandse beroepsverenigingen hebben doen gelden dat het betalen van deze bijbelasting voor de belanghebbende transportbedrijven zeer nadelige gevolgen zou kunnen hebben, daar de vervoertarieven werden vastgesteld met inachtneming van de voorheen bestaande taxes en het thans niet meer mogelijk is de geëiste supplementen ten laste van de cliënteel te verhalen.

Het toepasselijk maken van de verhoging dezer belasting met ingang van 1 Januari 1950 had geen aanleiding kunnen geven tot gegronde kritiek indien het op 13 December 1949 ter Kamer neergelegd wetsontwerp spoedig kracht van wet had verkregen. Maar ingevolge de politieke gebeurtenissen werd de wet slechts bekrachtigd op 10 Augustus 1950 en bekendgemaakt in het *Staatsblad* van 21-22 dito, zodat het bedrag der te vorderen bijbelasting in sommige gevallen zeer aanzienlijk is geworden.

Er mag worden aangenomen dat de argumenten die tegen het terugwerkend karakter van de verhoging der dagelijkse belasting worden aangevoerd, in grote mate gegronnd zijn.

Langs administratieve, weg en bij wijze van voorlopige maatregel werd aan de uitvoeringsdiensten opdracht gegeven tot nader bevel niet aan te dringen op het betalen van de krachtens artikelen 4 en 7 der wet voor het verleden verschuldigde supplementen van dagelijkse taxe.

In artikel 3 van bijgaand ontwerp van wet wordt voorgesteld de verhoging der dagelijkse belasting niet te eisen voor de periode van 1 Januari 1950 tot en met 29 September 1950; vanaf de volgende dag waren bedoelde uitvoeringsdiensten in het bezit van de administratieve onderrichtingen *ad hoc* en begonnen zij met de dagelijkse belasting tegen de nieuwe aanslagvoeten, te innen.

Aldus zou de retroactieve verschuldigdheid van het supplement der dagelijkse belasting ingetrokken worden.

Art. 4.

Artikel 4 van bijgaand ontwerp van wet strekt er toe het eerste artikel toepasselijk te maken met ingang van 1 Januari 1950.

De retroactieve toepassing op 1 Januari 1950 van de wet van 10 Augustus 1950 heeft tot gevolg dat de houders van met zware olie gevoede autobussen een belangrijke bijbelasting voor 1950 zouden moeten betalen.

Gelet op de hiervoren uiteengezette beschouwingen in verband met het eerste artikel, ligt het voor de hand bewust artikel van 1950 af toe te passen.

Art. 5.

Artikel 5 van het ontwerp van wet heeft tot doel het de betrokkenen mogelijk te maken hun rechten te doen gelden binnen drie maand, na de bekendmaking van de wet.

De Minister van Financiën,

J. VAN HOUTTE.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Finances, le 7 juin 1951, d'une demande d'avis sur un projet de loi « modifiant la taxe de circulation sur les véhicules automobiles », a donné en sa séance du 18 juin 1951 l'avis suivant :

Le projet modifie de manière expresse le texte des lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles. Le Conseil d'Etat propose, dès lors, l'intitulé suivant :

« PROJET DE LOI

modifiant les lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951. »

..

A l'article 2, les mots : « toutes justifications jugées nécessaires » semblent dépasser l'intention du Gouvernement.

Celui-ci n'entend sans doute pas attribuer à l'administration un pouvoir souverain d'appréciation en ce qui concerne les preuves à fournir, et interdire au pouvoir judiciaire saisi d'une contestation de vérifier si les justifications produites sont suffisantes pour établir le droit à la réduction de la taxe.

Le Conseil d'Etat propose, dès lors, de modifier ce texte comme suit :

« Art. 2. — En ce qui concerne l'exercice 1949, la taxe de circulation est réduite au quart du montant dû pour l'année entière, pour les véhicules dont le poids imposable, remorques comprises, est d'au moins 7,000 kilogrammes, qui au cours de l'année 1949 ont été affectés, exclusivement ou principalement, à des transports internationaux de marchandises ou d'objets quelconques et qui, à raison de leur affectation spéciale, ont été utilisés en Belgique pendant nonante jours au plus au cours de cette année.

» Le Ministre des Finances peut exiger les justifications nécessaires. »

..

A l'article 3, le projet envisage une période « du 1^{er} janvier 1950 au 30 septembre 1950 exclusivement ». L'intention du Gouvernement est d'exclure le dernier jour de la période, mais d'y inclure le jour initial.

Le Conseil d'Etat propose, en conséquence, la rédaction suivante : « ... pour la période du 1^{er} janvier 1950 au 29 septembre 1950 inclus. »

Bien que le texte néerlandais exprime correctement la même idée, il semble préférable, par souci de concordance, d'écrire : « ... voor de periode van 1 Januari 1950 tot en met 29 September 1950. »

..

L'article 5 du projet soumis à l'avis du Conseil d'Etat dispose :

« En vue de permettre aux intéressés de faire valoir les droits qui résultent de la présente loi, il est établi un nouveau délai de réclamation de trois mois prenant cours du jour de sa publication.

» Si la taxe dont la revision est sollicitée a déjà donné lieu à une décision judiciaire passée en force de chose jugée, la réclamation sera instruite par le directeur des contributions, qui la transmettra ensuite avec ses considérations et avis à la cour d'appel compétente, pour nouvelle décision. »

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il ne s'agit pas en l'espèce d'une « réclamation » contre une taxation irrégulièrement établie, ni d'une « revision » justifiée par des éléments nouveaux, mais d'une demande de dégrèvement ayant son fondement dans des dispositions légales nouvelles.

Rien ne s'oppose à ce que le directeur des contributions reçoive compétence pour accorder ces dégrèvements, même au cas où serait intervenue une décision judiciaire. L'autorité de la chose jugée n'est pas en cause, puisque la décision judiciaire a fait application de dispositions légales antérieures au projet. Obliger la cour d'appel à statuer alors même qu'il n'y aurait pas de contestation entre l'administration et le particulier, constitue une complication inutile.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 7^e Juni 1951 door de Minister van Financiën verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende wijziging van de verkeersbelasting op de autovoertuigen », heeft ter zitting van 18 Juni 1951 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp wijzigt uitdrukkelijk de tekst van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen. De Raad van State stelt derhalve de volgende titel voor :

« ONTWERP VAN WET

tot wijziging van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, geordend 10 April 1951. »

..

In artikel 2 schijnen de woorden « alle nodig geachte verantwoording » verder te reiken dan de bedoeling van de Regering.

Haar voornemen is het ongetwijfeld niet, ten aanzien van de voor te leggen bewijzen, een volstreekte macht van beoordeling aan het bestuur te verlenen en evenmin te verbieden dat de rechterlijke macht, bij wie een betwisting aanhangig is, zou nagaan of de verstrekte rechtvaardiging voldoende is om het recht op vermindering van belasting te bewijzen.

Derhalve stelt de Raad van State voor, die tekst als volgt te wijzigen :

« Art. 2. — Wat het dienstjaar 1949 betreft, wordt de verkeersbelasting op een vierde van het verschuldigde bedrag over het hele jaar gebracht voor de voertuigen waarvan het belastbaar gewicht, aanhangswagens inbegrepen, ten minste 7,000 kilogram bedraagt, mits zij in de loop van het jaar 1949, uitsluitend of hoofdzakelijk, voor internationaal vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen werden aangewend, en, wegens hun speciale aanwending, in de loop van dat jaar gedurende ten hoogste negentig dagen in België zijn gebruikt.

» De Minister van Financiën kan de nodige verantwoording vorderen. »

..

In artikel 3, Franse tekst, heeft het ontwerp een periode op het oog « du 1^{er} janvier 1950 au 30 septembre 1950 exclusivement ». De bedoeling van de Regering is, de laatste dag van de periode uit te sluiten, maar de eerste er in te begrijpen.

De Raad van State stelt derhalve de volgende redactie voor « ... pour la période du 1^{er} janvier 1950 au 29 septembre 1950 inclus. »

Ofschoon de Nederlandse tekst correct is in dat opzicht, lijkt het met het oog op de overeenstemming beter te schrijven : « ... voor de periode van 1 Januari 1950 tot en met 29 September 1950. »

..

Artikel 5 van het ontwerp waarover het advies van de Raad van State is gevraagd, bepaalt :

« Om het de belanghebbenden mogelijk te maken de uit onderhavige wet voortvloeiende rechten te doen gelden, wordt een nieuwe reclamatietermijn van drie maanden vastgesteld, die ingaat op de dag van haar bekendmaking.

» Indien de belasting, waarvan de herziening wordt aangevraagd, reeds aanleiding heeft gegeven tot een in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing, zal het bezwaarschrift onderzocht worden door de directeur der belastingen, die het daarna met zijn overwegingen en advies zal toezenden aan het bevoegde hof van beroep, voor nieuwe beslissing. »

De Raad van State is van advies dat het niet gaat om een « bezwaarschrift » tegen een onregelmatig geheven belasting, noch om een « herziening » op grond van nieuwe gegevens, maar om een aanvraag tot ontheffing steunend op nieuwe wetsbepalingen.

Niets belet dat de directeur van belastingen bevoegdheid krijgt om zodanige ontheffingen toe te staan, zelfs in geval van rechterlijke beslissing. Over het gezag van het gewijsde gaat het hier niet, vermits de rechterlijke beslissing wetsbepalingen toepast die vóór dit ontwerp golden. Een nodeloze verwickeling is het, het hof van beroep te verplichten uitspraak te doen, zelfs in de onderstelling dat tussen het bestuur en de particulier geen betwisting bestaat.

Le Conseil d'Etat propose, dès lors, le texte suivant :

« Art. 5. — Les demandes de dégrèvement fondées sur la présente loi doivent être adressées, dans les trois mois suivant la publication de celle-ci, au directeur de la province ou de la région dans le ressort de laquelle la taxe a été établie. L'article 61, §§ 3, 5 et 6, complété par l'article 2 de la loi du 30 mai 1949, et les articles 65 à 69 des lois coordonnées relatives aux impôts sur les revenus sont applicables à ces demandes. »

La chambre était composée de :

MM. :

J. SUETENS, *premier président du Conseil d'Etat, président*;
M. SOMERHAUSEN, *conseiller d'Etat*;
G. VAN BUNNEN, *conseiller d'Etat*;
L. FREDERICQ, *assesseur de la section de législation*;
G. DOR, *assesseur de la section de législation*;
G. PIQUET, *greffier adjoint, greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de

M. SUETENS.

Le Greffier,
(signé) G. PIQUET.

Le Président,
(signé) J. SUETENS.

Pour expédition délivrée à M. le Ministre des Finances.

Le 5 juillet 1951.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

K. MEES.

De Raad van State stelt derhalve de onderstaande tekst voor :

« Art. 5. — De aanvragen tot ontheffing gesteund op de tegenwoordige wet moeten binnen drie maanden na dezer bekendmaking gericht worden aan de directeur van de provincie of van het gewest, in het gebied waarvan de belasting is geheven. Op deze aanvragen zijn toepasselijk artikel 61, §§ 3, 5 en 6, aangevuld bij artikel 2 van de wet van 30 Mei 1949, en de artikelen 65 tot 69 van de samengeordende wetten op de inkomstenbelastingen. »

De kamer was samengesteld uit :

De HH. :

J. SUETENS, *eerste-voorzitter van de Raad van State, voorzitter*;
M. SOMERHAUSEN, *raadsheer van State*;
G. VAN BUNNEN, *raadsheer van State*;
L. FREDERICQ, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
G. DOR, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
G. PIQUET, *adjunct-griffier, griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van

de H. SUETENS.

De Griffier,
(get.) G. PIQUET.

De Voorzitter,
(get.) J. SUETENS.

Voor uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Financiën.

De 5^e Juli 1951.

De Griffier van de Raad van State,

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article premier.

L'article 3, § 1, 2^e, alinéa dernier, des lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951, est remplacé par la disposition suivante :

« Toutefois, les véhicules visés au présent 2^e et dont le moteur est alimenté à l'huile lourde, même partiellement ou temporairement, restent assujettis à la taxe, mais la taxe augmentée de 40 %, conformément à l'article 16, est réduite de moitié. »

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Eerste artikel.

Artikel 3, § 1, 2^e, laatste lid, der wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, samengeordend op 10 April 1951, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« De in onderhavig 2^e bedoelde en, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, met zware olie gevoede voertuigen blijven echter onderhevig aan de belasting, doch de belasting verhoogd met 40 % overeenkomstig artikel 16, wordt met de helft vermindert. »

Art. 2.

En ce qui concerne l'exercice 1949, la taxe de circulation est réduite au quart de son montant relatif à l'année entière, pour les véhicules dont le poids imposable, remorques comprises, est d'au moins 7.000 kg., qui au cours de l'année 1949 ont été affectés exclusivement ou principalement à des transports internationaux de marchandises ou d'objets quelconques, et qui, à raison de leur affectation spéciale, ont été utilisés en Belgique pendant au plus 90 jours au cours de la dite année 1949.

Le Ministre des Finances peut exiger les justifications nécessaires.

Art. 3.

Par dérogation à l'article 7 de la loi du 10 août 1950, les suppléments de taxe quotidienne résultant de l'article 4 de la dite loi ne sont pas dus pour la période du 1^{er} janvier 1950 au 29 septembre 1950 inclus.

Art. 4.

L'article 1^{er} est applicable à partir de l'exercice 1950.

Art. 5.

Les demandes de dégrèvement fondées sur la présente loi doivent être adressées, dans les trois mois suivant la publication de celle-ci, au directeur de la province ou de la région dans le ressort de laquelle la taxe a été établie. L'article 61, §§ 3, 5 et 6, complété par l'article 2 de la loi du 30 mai 1949, et les articles 65 à 69 des lois coordonnées relatives aux impôts sur les revenus sont applicables à ces demandes.

Donné à Bruxelles, le 13 août 1951.

Art. 2.

Wat het dienstjaar 1949 betreft, wordt de verkeersbelasting op één vierde van haar bedrag voor het hele jaar gebracht voor de voertuigen waarvan het belastbaar gewicht, aanhangwagens inbegrepen, ten minste 7.000 kg. bedraagt, mits zij in de loop van het jaar 1949, uitsluitend of hoofdzakelijk voor internationaal vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen werden aangewend, en, wegens hun speciale aanwending, in de loop van dat jaar gedurende ten hoogste 90 dagen in België zijn gebruikt.

De Minister van Financiën kan de nodige verantwoording vorderen.

Art. 3.

In afwijking van artikel 7 der wet van 10 Augustus 1950 zijn de uit artikel 4 van bewuste wet voortvloeiende supplementen van dagelijkse belasting niet verschuldigd voor de periode van 1 Januari 1950 tot en met 29 September 1950.

Art. 4.

Het eerste artikel is van toepassing met ingang van het dienstjaar 1950.

Art. 5.

De aanvragen tot ontheffing gesteund op de tegenwoordige wet moeten binnen drie maanden na dezer bekendmaking gericht worden aan de directeur van de provincie of van het gewest, in het gebied waarvan de belasting is geheven. Op deze aanvragen zijn toepasselijk artikel 61, §§ 3, 5 en 6, aangevuld bij artikel 2 van de wet van 30 Mei 1949, en de artikelen 65 tot 69 van de samengeordende wetten op de inkomstenbelastingen.

Gegeven te Brussel, de 13 Augustus 1951.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :
Le Ministre des Finances.

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Financiën.

J. VAN HOUTTE.