

BELGISCHE SENAAT**SENAT DE BELGIQUE****ZITTING 1982-1983****SESSION DE 1982-1983**

26 JANUARI 1983

26 JANVIER 1983

Voorstel van wet tot wijziging van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde ten behoeve van de automobielsector**Proposition de loi modifiant le Code de la taxe sur la valeur ajoutée en faveur du secteur de l'automobile**

(Ingediend door de heer de Clippele)

(Déposée par M. de Clippele)

TOELICHTING**DEVELOPPEMENTS**

Artikel 45 van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde, zoals laatstelijk gewijzigd door de wet van 22 juni 1972, bevat een bepaling volgens welke de belastingplichtigen, voor alle uitgaven in verband met automobielen van een model dat bij aankoop onderworpen is aan een BTW-heffing van 25 pct., in geen geval meer dan 50 pct. van de betaalde belasting mogen aftrekken.

Die bepaling, waarschijnlijk alleen om budgettaire redenen ingevoerd, is stuitend in meer dan één opzicht :

1° Zij is onlogisch in zover de aftrekbaarheid van de BTW die de belastingplichtigen in de vorige schakels hebben gedragen, in beginsel gebonden is aan het bedrijfsmatige karakter van de gedane uitgaven, d.w.z. aan de verhouding tussen de uitgaven en het bedrijf dat de hoedanigheid van belastingplichtige bepaalt.

Nu is het zo dat inzake directe belastingen de belastingdiensten zeer zorgvuldig nagaan voor welk percentage de belastingplichtige zijn wagen voor bedrijfsdoeleinden gebruikt en voor welk percentage hij die voor andere doeleinden (hoofdzakelijk privé-doeleinden) gebruikt.

Zeer vaak is het Bestuur van de directe belastingen van oordeel dat de belastingplichtige zijn auto voor meer dan 50 pct. (in de meeste gevallen tussen 70 en 95 pct.) ten behoeve van zijn bedrijf bezigt.

Dans sa rédaction actuelle, qui provient de la loi du 22 juin 1972, l'article 45 du Code de la TVA contient une disposition qui plafonne à 50 p.c. de la taxe la possibilité de déductibilité pour les assujettis, pour toutes les dépenses relatives aux voitures d'un modèle soumis, à l'achat, au taux de 25 p.c. de TVA.

Cette disposition, dont l'origine est vraisemblablement strictement budgétaire, heurte à plusieurs égards :

1° Elle est illogique, dans la mesure où la déductibilité de la TVA supportée en amont par les assujettis est liée, en principe, à la nature professionnelle des dépenses exposées, c'est-à-dire au lien entre les dépenses et l'activité qui donne la qualité d'assujetti.

Or, en matière de contributions directes, l'Administration fiscale examine avec une grande précision quel est le pourcentage d'affectation, par un assujetti, d'une voiture à son activité professionnelle, et d'autre part quel est le pourcentage que le même assujetti affecte à d'autres fins (essentiellement, à sa vie privée).

Il est très fréquent que l'administration des contributions directes estime qu'une voiture reçoit, de la part de l'assujetti, une affectation professionnelle supérieure à 50 p.c. (entre 70 p.c. et 95 p.c. dans une majorité de cas).

Inzake BTW-afrekbaarheid voor hetzelfde voertuig bestaat er dus een wanverhouding zonder enige logische grond.

2° De bepaling is schadelijk voor de werkgelegenheid, niet alleen voor bedrijven die handelen in nieuwe wagens, maar voor alle bedrijven die min of meer rechtstreeks van de automobielsector leven.

Wie een auto wil kopen, berekent immers de kosten van zijn investering door de netto-kostprijs van het voertuig te vermeerderen met het BTW-gedeelte dat niet in aanmerking komt voor aftrek. Deze wetsbepaling werkt dus remmend op de investeringen, en is schadelijk voor de werkgelegenheid.

3° Zij is niet consequent met de wet van 8 augustus 1980, die onder meer het BTW-Wetboek heeft gewijzigd in die zin dat de grens van de afrekbaarheid van de belasting op alle investeringen wegvalt (art. 100 BTW-Wetboek).

Het is immers niet consequent om de ene begrenzing van de afrekbaarheid op te heffen (art. 100), en de andere te laten bestaan (art. 45).

Wat de mogelijke invloed van dit voorstel op de begroting betreft, het schijnt nogal voor de hand te liggen dat de Schatkist de ontvangstderving als gevolg van de hogere aftrek zou compenseren door :

1° een stijging van andere belastingontvangsten door een opleving in de sector : accijnsrechten, verkeersbelasting ...

2° de instandhouding van de werkgelegenheid in deze sector.

In verband met de voertuigen van handelsvennootschappen, sluit dit voorstel aan bij de nieuwe regeling voor de voordelen van alle aard, ingevoerd door de wet van 8 augustus 1980 en het uitvoeringsbesluit van 17 december 1980 (art. 9^{quater} van het koninklijk besluit tot uitvoering van het Wetboek van de inkomstenbelastingen).

**

VOORSTEL VAN WET

ENIG ARTIKEL

In artikel 45, § 2, eerste lid, van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde worden de woorden « mag de aftrek in geen geval hoger zijn dan 50 pct. van de betaalde belasting » vervangen als volgt : « mag de aftrek, in procenten van de betaalde belastingen, in geen geval hoger zijn dan het quotum dat het Bestuur van de directe belastingen voor de wagen in aanmerking neemt, als door de belastingplichtige besteed aan het bedrijf dat hem die hoedanigheid doet verkrijgen.

En matière de déductibilité de la TVA pour le même véhicule, il existe donc une distorsion sans aucun fondement logique.

2° Elle est nocive en matière d'emploi, non seulement pour les entreprises qui font le négoce de voitures neuves, mais aussi pour toutes les entreprises qui, de manière plus ou moins directe, vivent du secteur de l'automobile.

En effet, lorsqu'il songe à l'acquisition d'une voiture, l'assujetti estime le coût de son investissement en additionnant le prix hors taxe du véhicule plus la partie de la TVA qu'il ne pourra déduire. La disposition légale ici évoquée est donc dissuasive en matière d'investissement et nocive au plan de l'emploi.

3° Elle représente une incohérence vis-à-vis de la loi du 8 août 1980 qui, entre autres, a modifié le Code de la TVA en supprimant la limite de déductibilité de la taxe sur tous les investissements (art. 100 dudit Code).

Il est en effet incohérent de mettre fin à une limite de déductibilité (art. 100) et d'en laisser concomitamment subsister une autre (art. 45).

Quant à l'impact budgétaire que pourrait avoir la présente proposition, il semble fort évident que le Trésor compenserait la perte de recettes découlant de l'augmentation de la déductibilité par :

1° une augmentation d'autres recettes fiscales dues à la stimulation du secteur : droits d'accises, taxe de circulation ...

2° un maintien de l'emploi dans le secteur.

On notera également que pour les véhicules appartenant à des sociétés commerciales, la présente proposition s'intègre au nouveau régime des avantages de toute nature créé par la loi du 8 août 1980 et l'arrêté royal d'exécution du 17 décembre 1980 (art. 9^{quater} de l'arrêté royal d'exécution du Code des impôts sur les revenus).

J.-P. de CLIPPELE.

**

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE UNIQUE

Dans l'article 45, § 2, premier alinéa, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée, les mots « la déduction ne peut dépasser en aucun cas 50 p.c. des taxes qui ont été acquittées » sont remplacés par les mots : « la déduction ne peut en aucun cas dépasser, en pourcentage des taxes qui ont été acquittées, la quotité retenue, pour la voiture, comme affectée par l'assujetti à l'activité qui lui donne cette qualité, par l'Administration des contributions directes.

Voor de wagens die toebehoren aan belastingplichtige handelsvennootschappen en wanneer bepaalde personen, uit welken hoofde ook, het recht hebben de wagen te gebruiken voor andere doeleinden dan in dienst van de vennootschap, wordt het quotum dat voor het bepalen van de belastingaftrek in aanmerking komt, overeenkomstig artikel 9^{quater} van het koninklijk besluit tot uitvoering van dit Wetboek, berekend op de grondslag van een breuk met als teller het aantal kilometers afgelegd in dienst van de vennootschap en als noemer het totale aantal kilometers afgelegd door de wagen; de berekening geschiedt jaarlijks en de uitkomst wordt naar boven afgerond tot een procent. »

Pour les voitures appartenant à des sociétés commerciales assujetties, et lorsque certaines personnes ont, à quelque titre que ce soit, le droit d'utiliser la voiture à des fins autres que le service de la société, la quotité à retenir pour déterminer le droit à déduction de la taxe est calculée conformément à l'article 9^{quater} de l'arrêté royal d'exécution du présent Code, par une fraction retenant comme numérateur le nombre de kilomètres parcouru pour le service de la société, et comme dénominateur le nombre de kilomètres total parcouru par la voiture, le calcul étant annuel et le résultat arrondi au pourcent supérieur ».

J.-P. de CLIPPELE.