

(N° 136)

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 1^{er} FÉVRIER 1923.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La taxe sur les automobiles et autres véhicules à vapeur ou à moteur est encore actuellement perçue d'après la base et le taux fixés par la loi du 2 septembre 1913, c'est-à-dire à raison de 12 francs par cheval-vapeur, soit 24 francs y compris les 75 et 25 centimes additionnels que les provinces et les communes ont la faculté d'établir.

Les charges accrues de l'État obligent le Gouvernement à vous proposer de demander à cet impôt des ressources plus considérables.

On constate d'ailleurs que la circulation automobile, spécialement celle des camions lourds, a pris depuis la guerre une extension croissante préjudiciable aux recettes des chemins de fer et qui occasionne une augmentation notable des dépenses d'entretien des routes.

Les dommages que les camions lourds infligent à nos routes sont évidents; ils sont réels aussi, quoique moins importants, pour les automobiles de voyageurs et spécialement pour celles qui roulent à de grandes vitesses. D'après des estimations faites au cours de ces dernières années, les frais d'entretien de notre réseau routier ont plus que quadruplé et l'on peut craindre qu'ils ne s'arrêteront pas là. Une augmentation de taxe s'impose donc à titre de compensation.

Est-il besoin de signaler aussi qu'à raison de la diminution du pouvoir d'achat de la monnaie, le produit de la taxe actuelle ne contribue plus, dans la même mesure qu'autrefois, à l'alimentation du Budget?

D'autre part, la loi de 1913 prévoit des exemptions et des réductions de moitié ou des trois quarts de la taxe tellement nombreuses que vingt pour cent seulement des véhicules en circulation sont imposés au taux plein (voir annexe A).

Cette situation est vraiment abusive et il importe d'y mettre un terme.

C'est inspiré par ces considérations, que le Gouvernement a l'honneur, Messieurs, de soumettre le présent projet à vos délibérations.

ARTICLE PREMIER.

Cet article qui reproduit presque textuellement l'article premier de la loi du 2 septembre 1913, définit les véhicules soumis à la taxe et en désigne les principales espèces. Les remorques, qui détériorent les routes au moins autant que les voitures motrices, ont été ajoutées à cette nomenclature qui n'est d'ailleurs qu'exemplative.

ART. 2.

C'est aussi dans les termes de la législation actuelle que l'article 2 du projet désigne comme redevables de la taxe ceux qui, à un titre quelconque, font usage des véhicules imposables.

ART. 3.

L'article 3 règle les bases et le taux de la taxe.

Les véhicules à moteur ou à vapeur font subir aux routes une détérioration qui est proportionnelle à la puissance et au poids de ces véhicules. Pour les voitures servant au transport des personnes, de même que pour les camions légers, ces deux facteurs de détérioration sont généralement dans un rapport à peu près constant. Il n'y a donc aucun inconvénient, en ce qui les concerne, à conserver la base actuelle d'imposition, c'est-à-dire la puissance du moteur, pour la détermination de laquelle on possède une formule dont l'application n'a présenté aucune difficulté.

Toutefois, on estime que le taux de la taxe peut être porté de 24 francs à 30 francs (y compris les additionnels ou parts des provinces et des communes).

En outre, afin que les voitures à carrosserie ordinaire ne soient pas taxées comme celles de luxe ayant la même puissance en chevaux-vapeur, le projet prévoit un supplément de taxe pour les voitures dont la valeur marchande atteint au moins 25,000 francs. Cinq classes sont établies de manière que le supplément varie de 250 à 1,000 francs.

La valeur marchande est le prix de vente, dans le pays, du véhicule à l'état neuf, carrosserie, équipement et tous accessoires compris, mais la valeur normale initiale sera diminuée d'un dixième pour chaque année écoulée depuis la mise en usage du véhicule; toutefois, cet amortissement ne pourra réduire de plus de moitié la valeur initiale.

En Hollande, la valeur des véhicules à moteur sert aussi de base à leur taxation.

Pour les camions, autobus, tracteurs, voitures de déménagement et autres véhicules, remorqués ou non, dont le poids excède 2,000 kilogrammes, la taxe de 30 francs par cheval-vapeur ne pourra être inférieure à 25 francs par 100 kilogrammes. C'est le poids du véhicule en ordre de marche, c'est-à-dire avec carrosserie, équipement, accessoires et plein d'essence ou d'autres carburants, d'eau et de graisse compris, qui servira de base à la taxe.

On a constaté que les bandages pleins et surtout les bandages métalliques exercent des effets désastreux sur l'état des routes. Il n'est que juste, dès lors, que les véhicules lourds dont il s'agit, munis de pareils bandages, soient soumis à une imposition plus élevée; la taxe sera donc augmentée de moitié lorsque les roues des véhicules sont pourvues, en tout ou en partie, de bandages en caoutchouc pleins et elle sera doublée si les bandages sont de nature métallique.

ART. 42

Cet article indique les réductions de taxe applicables.

Aucun dégrèvement n'est plus prévu pour les véhicules servant au transport des personnes et affectés à des déplacements professionnels.

La taxe devenant, en ordre principal, un impôt de compensation pour les frais de construction et d'entretien des routes, il n'existe plus de raison pour maintenir la réduction de taxe que la législation actuelle prévoit pour lesdits véhicules. Cette faveur donnait lieu d'ailleurs à des contestations fréquentes et prêtait à des abus qu'il importe d'éviter.

Malgré la suppression de la réduction dont il s'agit, les voiturettes utilisées à des déplacements professionnels par les médecins, les vétérinaires, les entrepreneurs de travaux, les agents commerciaux, etc., ne supporteront pas une taxe excessive, car la valeur de ces véhicules étant généralement inférieure à 25,000 francs, aucun supplément ne sera dû dans l'espèce.

Les raisons exposées ci-dessus tendraient également à faire supprimer la réduction de moitié actuellement accordée en ce qui concerne les automobiles de place, les autres véhicules donnés en location par course ou voyage, ainsi que les voitures de livraison. Cependant, ces véhicules à destination professionnelle étant compris dans le capital investi, les revenus de celui-ci subiront la taxe mobilière. Dans ces conditions, il paraît équitable de réduire la taxe, mais d'un quart seulement, pour lesdits véhicules; ils seront donc imposés à raison de fr. 22.50 au lieu de 12 francs par HP.

Sous le régime actuel, la taxe est réduite de moitié lorsque le châssis des véhicules taxés au taux plein, a plus de cinq années de fabrication. Cette faveur a été accordée par le Législateur en vue de stimuler l'industrie des automobiles.

Or, depuis quelques années, on n'a plus guère apporté de perfectionnements importants dans ce domaine. Cependant, il n'est pas douteux qu'une auto de dix ans ne peut plus rendre les mêmes services qu'une auto neuve.

Il semble donc que la réduction de moitié pourrait n'être maintenue que pour les véhicules dont le moteur a plus de *dix années* d'usage au moment de la débiton de l'impôt.

Pour déterminer l'ancienneté du véhicule, on se basera, non pas sur la date de fabrication du châssis, mais sur la date de la mise en usage du moteur, le contrôle de cet élément étant plus aisé.

Si aucune atténuation de taxe n'était prévue pour les motocyclettes, celles-ci seraient toutes imposées à raison de 30 francs par HP; or, la plupart ne paient maintenant que 18 francs pour 3 HP, de sorte que l'impôt passerait de 18 à $30 \times 3 = 90$ francs, soit une augmentation de 72 francs.

Une réduction de moitié s'impose donc pour les motocyclettes sans side-car, ainsi que pour les motocycles et les bicyclettes pourvues d'un moteur. La taxe pour une moto de 3 HP s'élèvera ainsi à $\frac{30 \times 3}{2} = 45$ francs au lieu de 18 francs, ce qui ne semble pas excessif si l'on considère qu'une bicyclette ordinaire valant dix fois moins paie 10 à 15 francs de taxe provinciale ou communale.

Le projet fixe l'impôt au quart, soit à fr. 7.50 par HP, pour les bateaux et

canots à vapeur ou à moteur. Ceux-ci ne payaient antérieurement que 3 francs par HP, les additionnels n'étant pas applicables en l'espèce. La taxe doit être modérée pour ces embarcations, car elles ne sont utilisées généralement que pendant une minime partie de l'année.

ART. 5.

Cet article ajoute aux véhicules actuellement exemptés de la taxe, ceux qui sont utilisés comme moyens de locomotion personnelle par de grands invalides de la guerre ou par des infirmes. La modification se justifie d'elle-même.

ART. 6.

Cette disposition, qui s'inspire aussi de la législation actuelle, précise la période d'exigibilité de l'impôt qui dépend de la date de la mise en usage du véhicule dans le courant de l'année.

ART. 7.

La loi de 1913 stipule que, pour les véhicules employés en Belgique par des personnes n'ayant ni domicile, ni résidence, ni établissement fixe dans le pays, la taxe n'est due que si le séjour ou les séjours réunis dépassent *trois mois* par an.

En fait, peu d'automobilistes étrangers acquittent cette taxe.

Chez nos voisins, on exige des étrangers un impôt fixe ou proportionnel à la durée du séjour.

En France, le laissez-passer délivré sur timbre coûte 3 francs, si le séjour ne dépasse pas quarante-huit heures (dimanches et fêtes non compris) et, dans le cas contraire, 25 ou 50 francs *par mois* selon que les autos sont à deux places ou à plus de deux places. Après deux mois, le régime ordinaire est applicable et le permis de circulation est exigible.

Notre pays a tout à gagner à pratiquer largement l'hospitalité : les automobilistes étrangers apportent un sérieux appoint à nos hôtels, ils paient la taxe de luxe et contribuent à l'amélioration de notre change. Mais l'exonération devrait être limitée à un mois de séjour.

D'ailleurs, ceux qui viennent dans une villa ou une maison de campagne devront payer un douzième de la taxe par mois de séjour.

D'autre part, en ce qui concerne les étrangers qui font *régulièrement* des voyages en Belgique pour visiter leur clientèle, transporter des marchandises, etc., la taxe ordinaire sera réduite de moitié ou même ne sera pas exigible si leur pays d'origine accorde aux Belges la même exonération partielle ou totale.

Telle est la portée de l'article 7 du projet.

ART. 8.

L'article 8 règle les modes de déclaration et de paiement de la taxe, qui restent identiques en principe à ceux qui sont appliqués actuellement.

Pour faciliter la surveillance, il sera remis au déclarant, outre une quittance servant de carte d'identification du véhicule, un signe distinctif dont celui-ci devra

être constamment pourvu. Il ne sera sans doute pas indispensable de renouveler ce signe chaque année, car, à défaut de notification contraire, la déclaration remise pour une année sera valable pour les années suivantes, et, aussi longtemps que le changement apporté dans la détention du véhicule n'aura pas été déclaré, l'ancien détenteur restera responsable de l'impôt qui sera encaissé d'office au domicile des intéressés. Ceux-ci ne devront donc plus se rendre, chaque année, au bureau du receveur.

Une disposition nouvelle est aussi introduite en ce qui concerne les ventes ou cessions de véhicules. La taxe n'ayant plus le caractère d'un impôt personnel frappant les signes extérieurs de la richesse, il a paru rationnel d'en permettre, moyennant certaines conditions, la transcription au nom du nouveau détenteur.

ART. 9.

Comme sous le régime actuel, 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.

Eu égard aux progrès réalisés dans la construction des moteurs, il y aura lieu de reviser notamment la formule déterminant la puissance imposable des motocyclettes.

ART. 10.

Ainsi qu'il est déjà prévu dans la législation en vigueur, l'article 10 permet la taxation d'office en cas d'absence ou d'insuffisance de la déclaration. Pour prévenir les abus, la taxe éludée sera portée au triple et non plus au double ⁽¹⁾, lorsqu'elle dépassera le dixième de la taxe primitive. Une disposition analogue sera proposée en ce qui concerne les impôts sur les revenus.

ART. 11.

Indépendamment de la sanction prévue à l'article 10, l'amende encourue en cas de contravention variera, comme actuellement, de 50 à 1,000 francs.

Outre qu'il leur sera permis de visiter, sans aucune assistance, les garages ou lieux de dépôt, les agents de la surveillance seront autorisés à se faire produire la carte d'identification des véhicules imposables. Ce contrôle est indispensable pour éviter toute fraude.

ART. 12.

Tenant compte des droits acquis par les provinces qui toutes avaient établi des taxes sur les automobiles, la loi de 1913 leur a permis d'établir 75 centimes additionnels au nouvel impôt d'État et a autorisé les communes à percevoir en outre 25 centimes additionnels.

En fait, toutes les provinces et la plupart des communes ont établi ces additionnels. On estime qu'il serait beaucoup plus simple de fixer le taux de la taxe

(1) Articles 57 et 79 des lois coordonnées du 29 octobre 1919 et du 3 août 1920.

en y comprenant les additionnels et d'abandonner la moitié de l'impôt aux provinces et aux communes, mais d'interdire à celles-ci d'établir des additionnels.

D'autre part, étant donnée la détresse des communes, il semble opportun de répartir la moitié de l'impôt, dans la proportion de 2 à 3 ⁽¹⁾, entre les provinces et les communes, quitte à sauvegarder les situations acquises. Actuellement, les additionnels à la taxe sur les automobiles, etc., sont perçus par les provinces et les communes au domicile des détenteurs de ces véhicules. Ce système avantage certaines provinces et en lèse d'autres. Il est incontestable que les automobilistes profitent généralement de toutes les routes du pays.

La constitution d'un fonds commun, alimenté par la part d'impôt attribuée aux provinces et aux communes, semble donc justifiée en l'occurrence.

Toutefois, pour ne pas léser les droits acquis, le projet prévoit qu'un quart du produit de la taxe sur les automobiles et autres véhicules à vapeur ou à moteur sera attribué, dans la proportion de deux à trois, aux provinces et aux communes du domicile ou de la résidence des redevables.

Le second quart de la dite taxe sera réparti, dans la même proportion ⁽²⁾, entre les provinces et les communes, au prorata de leurs dépenses de construction, d'amélioration ou d'entretien des routes pendant l'année antérieure.

On s'est demandé si cette répartition ne devrait pas être faite, comme en France, au prorata de la longueur kilométrique des routes, qui est une constante, les dépenses susvisées étant des indéterminées. Cette idée a été abandonnée, parce que le Limbourg n'a pas de routes provinciales et que la province de Liège n'en a que 48 kilomètres. Garantir aux provinces leurs ressources actuelles et répartir le restant par kilomètre de routes, c'eût été enlever aux deux provinces précitées toute perspective d'accroissement de recettes. Or, elles font des sacrifices pour la voirie vicinale.

D'ailleurs, serait-il juste d'accorder à une province qui a de nombreuses routes *mal entretenues* une large part de l'impôt et de laisser à la portion congrue d'autres provinces qui ont des routes moins étendues mais *bien entretenues*?

Le Gouvernement doit pousser à l'amélioration de la voirie. Les routes sont d'intérêt national, d'abord pour la défense du pays, ensuite au point de vue industriel, commercial et agricole et enfin pour la facilité des déplacements et la visite de nos sites.

C'est à raison de ces considérations que la répartition du second quart attribué aux provinces et aux communes sera faite eu égard à leurs dépenses de voirie (voir annexe B).

Le Département de l'Intérieur et de l'Hygiène et celui de l'Agriculture et des Travaux publics pourront exercer un contrôle à ce sujet. En fait, la répartition

⁽¹⁾ C'est-à-dire que, sur 5 francs de part, les provinces en auront 2 et les communes 3.

⁽²⁾ Sur chaque quart, les provinces auront donc un dixième $\left(2 \times \frac{2,5}{5}\right)$ et les communes un dixième et demi $\left(3 \times \frac{2,5}{5}\right)$ soit en totalité respectivement deux et trois dixièmes de la taxe.

se fera automatiquement et ne présentera aucune difficulté. Pour la répartition du nouveau fonds des communes, on se base aussi sur les dépenses d'enseignement professionnel.

ART. 13.

Dans le but d'unifier les règles de recouvrement, l'article 13 rend applicables à la taxe, sous réserve des correctifs nécessaires, certaines dispositions légales relatives aux impôts sur les revenus (lieux d'imposition, formation de rôles pour les taxes non payées, immunités diplomatiques, intérêts de retard, poursuites, réclamations et recours, privilèges et droits d'hypothèque du Trésor, délais de prescription, remise sur le montant des revenus provinciaux et communaux dont la perception est effectuée par les receveurs des contributions, secret professionnel, peines pour faux et usage de faux).

Il en est déjà ainsi en vertu de l'article 79 des lois coordonnées des 29 octobre 1919 et 3 août 1920.

ART. 14.

Pour fixer le montant du supplément de taxe sur la valeur, prévu à l'article 3, il a été tenu compte de l'impôt sur le mobilier (7 1/2 pour mille) que les automobiles ne devront plus supporter; à cette fin, l'article 14 stipule qu'elles cesseront d'être considérées comme mobilier imposable sous le régime de la loi du 28 août 1921.

ART. 15.

Cet article se borne à abroger la loi du 2 septembre 1913, sauf en ce qui concerne les taxes non payées pour les années 1919 à 1922.

ART. 16.

En mettant la nouvelle loi en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1923, l'article 16 indique les régularisations à opérer quant aux perceptions déjà faites pour cette année.

* * *

L'annexe C indique les résultats probables des modifications proposées.

Le Premier Ministre,
Ministre des Finances,
G. THEUNIS.

ANNEXE A.

TAXE SUR LES AUTOMOBILES ET AUTRES

PROVINCES.	NOMBRE D'AUTOMOBILES TAXÉS POUR TOUT OU PARTIE DE 1921														
	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	123	33	57	29	27	317	103	186	310	138	389	66	155	111	233
Brabant	244	162	164	97	89	562	353	636	548	518	647	306	526	291	708
Flandre occidentale	20	80	7	9	11	59	207	30	113	86	53	118	20	90	134
Flandre orientale	59	39	35	5	16	190	120	137	62	119	218	73	106	31	112
Hainaut	50	130	80	8	46	210	276	296	79	325	289	243	200	71	405
Liège	118	174	148	5	36	179	269	418	86	321	209	230	253	108	351
Limbourg	12	49	17	1	2	24	58	51	13	38	23	35	34	14	38
Luxembourg	10	77	11	18	8	24	98	25	39	31	19	56	15	15	55
Namur	35	69	25	9	18	64	111	76	58	86	94	102	58	37	127
ROYAUME.	671	783	547	181	253	1,629	1,597	1,855	1,308	1,662	1,941	1,229	1,367	768	2,163

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

Sous le litt. a, les automobiles taxés au taux plein	4,732
Sous le litt. b, les automobiles taxés au taux réduit de moitié (usage professionnel)	3,764
Sous le litt. c, les automobiles taxés au taux réduit de moitié (chassis de plus de cinq ans)	4,345
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)	2,411
Sous le litt. e, les automobiles servant exclusivement au transport de marchandises	5,404

TOTAL. 20,656

EXERCICE 1921.

VÉHICULES A MOTEUR — STATISTIQUE.

					Nombre de motocycles, motocyclettes et motos-side-car taxés pour tout ou partie de 1921				NOMBRE de bateaux et canots taxés pour tout ou partie de 1921.	MONTANT TOTAL de l'impôt (additionnels compris, 1921) 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
133	8	77	11	136	1 192	178	125	»	9	765,268 53
210	65	243	65	354	2,180	438	53	3	1	1,667,946 24
9	9	5	26	130	1,019	117	51	»	13	236 626 06
34	9	40	6	83	874	131	53	1	111	415,999 15
40	24	59	15	232	1,528	182	49	1	1	682,725 48
37	27	124	19	253	2,580	275	123	2	2	735,547 85
8	3	8	3	20	378	32	7	»	65	95,035 81
6	4	3	»	40	397	34	12	»	»	97,642 14
14	6	17	9	78	866	90	24	»	3	245,655 04
491	155	576	154	1,326	11,014	1,477	497	7	205	4,942,446 30
					12,995					

Nombre des automobiles par catégorie :

1° Voitures ouvertes (torpédos, runabouts, phaétons, etc.)	10,938
2° Voitures fermées (limousines, coupés, landaulets, conduites intérieures, etc.)	4,061
3° Camions légers, camionnettes (transport de marchandises)	2,257
4° Camions lourds (transport de marchandises)	3,390
5° Camions lourds (sans carrosserie)	10

TOTAL 20,656

ANNEXE B.

TAXE SUR LES AUTOMOBILES ET AUTRES VÉHICULES A MOTEUR.

Parts des provinces et des communes.

PROVINCES.	Régime actuel.	Régime prévu dans le projet de loi. (Produit global présumé de la taxe : 20 millions.)			Différence en plus entre les sommes figurant dans les colonnes 2 et 5.	Dépenses supportées en 1924 par les provinces en ce qui concerne les routes provinciales et <i>subsidés</i> aux communes pour la voirie vicinale.	Longueur kilométrique des routes provinciales.
	75 centimes addition- nels à la taxe d'Etat dont le montant s'est élevé en 1922 à 4 millions.	Un dixième de la taxe, soit 2 millions, aux provinces du domicile ou de la résidence des redevables.	Un dixième de la taxe, soit 2 millions, au prorata des dépenses figurant dans la colonne 7.	TOTAL.			
1	2	3	4	5	6	7	8
Anvers	460,000 »	306,000 »	222,000 »	528,000 »	68,000 »	1,300,000 »	205
Brabant	950,000 »	634,000 »	359,000 »	993,000 »	43,000 »	2,100,000 »	355
Flandre occidentale.	180,000 »	120,000 »	120,000 »	240,000 »	60,000 »	700,000 »	189
Flandre orientale.	255,000 »	170,000 »	222,000 »	392,000 »	137,000 »	1,300,000 »	216
Hainaut	440,000 »	293,000 »	512,000 »	805,000 »	365,000 »	3,000,000 »	314
Liège	450,000 »	300,000 »	154,000 »	454,000 »	4,000 »	900,000 »	48
Limbourg	57,000 »	38,000 »	120,000 »	158,000 »	101,000 »	700,000 »	»
Luxembourg	63,000 »	42,000 »	188,000 »	230,000 »	167,000 »	1,100,000 »	149
Namur	145,000 »	97,000 »	103,000 »	200,000 »	55,000 »	600,000 »	79
TOTAL . fr.	3,000,000 »	2,000,000 »	2,000,000 »	4,000,000 »	1,000,000 »	11,700,000 »	1,555
COMMUNES.	Régime actuel.	Régime prévu dans le projet de loi.			Différence en plus entre les sommes figurant dans les colonnes 2 et 5.		
	25 centimes addition- nels à la taxe d'Etat dont le montant s'est élevé en 1922 à 4 millions.	Trois vingtièmes de la taxe, soit 3 millions, aux communes du domicile ou de la résidence des redevables.	Trois vingtièmes de la taxe, soit 3 millions, au prorata des dépenses de construction, d'amélioration ou d'entretien des routes.	TOTAL.			
	1,000,000 »	3,000,000 »	3,000,000 »	6,000,000 »	5,000,000 »		

ANNEXE C.

TAXE SUR LES AUTOMOBILES.

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

Produit de la taxe en 1924 : 2,600,000 francs (part de l'État). L'application, sur les bases de cette année, de la nouvelle législation, aurait pour conséquence d'augmenter le dit produit dans les proportions ci-après :

1° Véhicules taxés au taux plein. — Modification du taux (15 au lieu de 12)	fr.	281,500 »
2° Suppression de la réduction pour usage professionnel (15 au lieu de 6)		585,000 »
3° Ancienneté du châssis :		
a) Suppression de la réduction pour les moteurs de plus de 5 ans (15 au lieu de 6)	500,000	} 542,000 »
b) Modification du taux pour les moteurs de plus de 10 ans, la réduction de moitié étant conservée (7,50 au lieu de 6)	42,000	
4° Automobiles de place. — Réduction d'un quart au lieu des trois quarts (11,25 — 3)		373,000 »
5° Véhicules servant au transport de marchandises. — Réduction d'un quart au lieu des trois quarts (11,25 — 3)		1,027,000 »
6° Motocyclettes. — Suppression de la taxe fixe pour les motos de moins de 3 1/2 H. P.		150,000 »
7° Taxe supplémentaire sur la valeur :		
2,000 voitures (valeur de 25,000 à 40,000 francs exclusivement) à	fr.	250 »
1,000 voitures (valeur de 40,000 à 60,000 francs exclusivement) à		400 »
500 voitures (valeur de 60,000 à 80,000 francs exclusivement) à		600 »
100 voitures (valeur de 80,000 à 100,000 francs exclusivement) à		800 »
25 voitures (valeur de 100,000 francs et plus) à		1,000 »
		1,305,000 »
A REPORTER	fr.	4,263,500 »

	REPORT . . fr.	4,263,500 »
8° Camions dont le poids excède 2,000 kilogrammes		300,000 »
	Augmentation . . fr.	4,563,500 »
Montant de 1921 . . .		2,600,000 »
		<u>7,163,500 »</u>
Rapport entre le produit de la taxe en 1921 et le produit en 1922 (4,200,000)		× 1,6
	PRODUIT PRÉSUMÉ . . . fr.	<u>11,461,600 »</u>

(Nr 136)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 1 FEBRUARI 1923.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wetgeving betreffende de taxe
op de automobielen en andere stoom- of motorvoertuigen.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

De taxe op de automobielen en andere stoom- of motorvoertuigen wordt thans nog geheven naar den grondslag en het aanslagcijfer bepaald bij de wet van 2 September 1913, het is te zeggen op grond van 12 frank per paardkracht, hetzij 24 frank met inbegrip van de 75 en de 25 opcentiemen welke door de provincies en de gemeenten mogen gevestigd worden.

De zwaardere lasten die op den Staat drukken nopen de Regeering U voor te stellen van die belasting aanzienlijkere inkomsten te vorderen.

Overigens stelt men vast dat het automobielerkeer, inzonderheid dat van de zware vrachtwagens, sedert den oorlog aanzienlijk toenam, hetgeen nadeelig is voor de ontvangsten der spoorwegen en, bovendien, eene aanmerkelijke verhooging medebrengt van de uitgaven voor onderhoud der wegen.

De schade, door de zware vrachtwagens aan onze wegen berokkend is onloochenbaar; zij is eveneens werkelijk, alhoewel in mindere mate, wat betreft de reizigersautomobielen en, inzonderheid, die welke met groote snelheid rijden. Volgens de gedurende de laatste jaren gedane ramingen zijn de onderhoudskosten van onze wegen meer dan verviervubbeld en men mag de vrees koesteren dat zij nog zullen stijgen. Eene verhooging der taxe dringt zich derhalve op ten titel van vergelding.

Is het noodig eveneens aan te stippen dat, op grond van de vermindering der koopkracht van het geld, de opbrengst der huidige taxe niet meer, in dezelfde mate als voorheen, tot het stijven der begrooting bijdraagt?

Anderdeels voorziet de wet van 1913 zulke talrijke vrijstellingen en verminderingen tot de helft of tot één vierde der taxe, dat slechts twintig ten honderd van de rijdende voertuigen tegen het vol aanslagcijfer zijn belast (zie bijlage A).

Die toestand is niet vrij te pleiten van misbruik en er moet dus paal en perk aan gesteld worden.

Op grond van die beschouwingen heeft de Regeering de eer, Mijne Heeren, dit ontwerp aan uwe beraadslagingen te onderwerpen.

EERSTE ARTIKEL.

Dit artikel dat schier woordelijk artikel 1 der wet van 2 September 1913 herhaalt, geeft de bepaling van de aan de taxe onderworpen voertuigen en duidt de voornaamste soorten daarvan aan. De gesleepte voertuigen, die de wegen ten minste zoozeer beschadigen als de voortslepende rijtuigen, werden toegevoegd aan die opsomming, dewelke overigens slechts als voorbeeld geldt.

ART. 2.

Het is ook met de bewoording van de huidige wetgeving dat artikel 2 van het ontwerp als taxeplichtigen aanwijst diegenen welke, te eenigerlei titel, belastbare voertuigen bezigen.

ART. 3.

Artikel 3 regelt de grondslagen en de aanslagcijfers der taxe.

De stoom- of motorvoertuigen veroorzaken aan de wegen eene beschadiging die evenredig is met de kracht en het gewicht van die voertuigen. Voor de tot personenvervoer gebezigde rijtuigen alsmede voor de lichte vrachtwagens blijven die twee beschadigingsfactoren over 't algemeen in eene schier onveranderlijke verhouding. Wat dezelve betreft verzet zich dus niets ertegen de huidige belastinggrondslag te handhaven, het is te zeggen de kracht van den motor, tot het vaststellen derwelke men eene formule bezit waarvan de toepassing geen moeilijkheden medebracht.

Echter meent men dat het bedrag der taxe mag verhoogd worden van 24 frank tot 30 frank (met inbegrip van de opcentiemen of aandeelen der provincies en der gemeenten).

Daarenboven, opdat de rijtuigen met gewone koets niet zouden belast zijn zooals de prachtrijtuigen welke eenzelfde aantal paardekracht bezitten, voorziet het ontwerp eene aanvullende taxe voor de rijtuigen waarvan de koopmanswaarde ten minste 25,000 frank bereikt. Vijf klassen worden voorzien, derwijze dat de aanvullende taxe van 250 tot 1,000 frank verschilt.

De koopmanswaarde is de verkoopprijs, in het land, van het rijtuig in nieuwen staat, met inbegrip van de koets, de toerusting en alle toebehooren, maar de aanvankelijke normale waarde zal verminderd worden met één tiende voor elk jaar verstreken sedert het in gebruik stellen van het voertuig; echter, mag die afschrijving de aanvankelijke waarde niet met meer dan de helft verminderen.

In Nederland geldt de waarde der motorvoertuigen insgelijks als grondslag voor hunne belasting.

Voor de vrachtwagens, autobussen, tractors, verhuishagens en andere voertuigen, al dan niet gesleept, waarvan het gewicht 2,000 kilogram te boven gaat, mag de taxe van 30 frank per paardekracht niet minder dan 25 frank per 100 kilogram zijn. Het is het gewicht van het gangvaardig voertuig, het is te zeggen, met de koets, de toerusting met inbegrip van de toebehooren en vollen voorraad essence of andere carburants, water en smeersel, dat tot grondslag aan taxe moet strekken.

Men heeft bevonden dat de volle banden en voornamelijk de metalieke banden een zeer nadeeligen invloed uitoefenen op den staat der wegen. Derhalve is het slechts billijk dat bedoelde zware voertuigen, voorzien van dergelijke banden, aan een hooger en aanslag onderworpen worden; de taxe zal dus met de helft worden verhoogd wanneer de wielen der voertuigen gansch of gedeeltelijk voorzien zijn van volle caoutchoucbanden en zij zal verdubbeld worden wanneer die banden van metalieken aard zijn.

Art. 4.

Dit artikel wijst de toepasselijke taxeverminderingen aan.

Geen ontlasting wordt meer voorzien voor de voertuigen bestemd tot personenvervoer en aangewend tot bedrijfsverplaatsingen.

Daar de taxe, hoofdzakelijk, eene belasting wordt tot vergelding der aanleg- en onderhoudskosten van de wegen, is er geen reden meer om de taxevermindering, door de huidige wetgeving voor gemelde voertuigen voorzien, te handhaven. Die gunst deed overigens vaak betwistingen ontstaan en gaf aanleiding tot misbruiken welke dienen voorkomen te worden.

Onlangs de afschaffing van bedoelde vermindering, zal van de kleine rijtuigen, tot bedrijfsverplaatsingen aangewend door de geneesheeren, de veeartsen, de ondernemers van werken, de handelsagenten, enz., geen overdreven taxe geheven worden, daar de waarde van die voertuigen over 't algemeen minder dan 25,000 frank bedraagt en, derhalve, ter zake geen aanvullende taxe zal verschuldigd zijn.

De hooger uiteengezette beweegredens zouden insgelijks strekken tot het afschaffen der vermindering van de helft, thans verleend wat betreft de huurautomobielen, de andere per rit of reis in huur gegeven voertuigen, alsmede de bestelrijtuigen. Nochtans, daar die voertuigen met bedrijfsbestemming opgenomen worden in het aangewend kapitaal, zal op de inkomsten van dit laatste de belasting op roerende zaken betaald worden. In die voorwaarden blijkt het billijk voor gemelde voertuigen de taxe te verminderen, maar slechts met één vierde; zij zullen dus belast worden op grond van fr. 22.50 in stede van 12 frank per HP.

Onder het huidig stelsel wordt de taxe met de helft verminderd wanneer het onderstel der in de volle taxe aangeslagen voertuigen sedert meer dan vijf jaar is gemaakt. Die gunst werd door den wetgever verleend tot aanmoediging der automobielnijverheid.

Nu, sedert enkele jaren, werd schier geen verbetering meer tot stand gebracht

op dat gebied. Nochtans, is het niet te betwijfelen dat een automobiervoertuig van tien jaar niet meer dezelfde diensten kan bewijzen als een nieuw.

Het schijnt dus dat de vermindering tot de helft slechts gehandhaafd zou moeten worden voor de voertuigen waarvan de motor meer dan *10 jaar* in gebruik is op het oogenblik van het verschuldigd-zijn der belasting.

Om vast te stellen hoe lang het voertuig wordt gebezigd, zal men niet steunen op den datum van fabricage van het onderstel, maar wel op den datum van ingebruikstelling van den motor, het nazien van dit laatste feit gemakkelijker zijnde.

Ware er geen tempering van de taxe voorzien voor de motortweewielen, dan zouden deze laatsten allen belast worden op grond van 30 frank per HP; nu, het meerendeel betalen thans slechts 18 frank voor 3 HP, zoodat de belasting van 18 tot $30 \times 3 = 90$ frank zou stijgen, hetzij eene verhooging van 72 frank.

Eene vermindering tot de helft dringt zich dus op voor de motortweewielen zonder zijspanwagen, alsmede voor de motorcycles en de van eenen motor voorziene rijwielen. De taxe zal aldus voor eene moto van 3 HP $\frac{30 \times 3}{2} = 45$ frank

bereiken, in plaats van 18 frank, hetgeen niet overdreven blijkt zoo men in aanmerking neemt dat een gewoon rijwiel, eener tienmaal mindere waarde, 10 tot 15 frank provincie- of gemeentetaxe betaalt.

Het ontwerp bepaalt de belasting op één vierde, hetzij op fr. 7,50 per HP, voor de stoom- of motorvaartuigen en -booten. Deze laatsten betaalden voorheen slechts 3 frank per HP, geen opcentiemen ter zake toepasselijk zijnde. De taxe moet gematigd zijn voor die vaartuigen daar zij over 't algemeen slechts gedurende een kortstondig gedeelte van het jaar worden gebezigd.

ART. 5.

Dit artikel voegt aan de thans van de taxe vrijgestelde voertuigen, diegene toe welke gebezigd worden als persoonlijk voortbewegingsmiddel door grootinvaliden van den oorlog of door gebrekkigen. De wijziging behoeft geen verantwoording.

ART. 6.

Dit voorschrift, eveneens door de huidige wetgeving ingegeven bepaalt nader het tijdstip waarop de belasting verschuldigd is, tijdstip dat verband houdt met den datum van ingebruikstelling van het voertuig in den loop des jaars.

ART. 7.

De wet van 1913 bedingt dat, voor de voertuigen, in België gebezigd door personen die in het rijk noch woon- noch verblijfplaats, noch vaste nederzetting hebben, de taxe slechts verschuldigd is wanneer het verblijf of de herhaalde verblijven, samengenomen, *drie maanden* per jaar overtreffen.

Feitelijk betalen weinige vreemde automobilisten die taxe.

Bij onze burens vordert men van de vreemdelingen eene vaste of eene met den duur van het verblijf evenredige belasting.

In Frankrijk kost het op zegel verstrekte doorgangsverlof 3 frank, indien het verblijf niet acht en veertig uren overschrijdt (Zon- en feestdagen niet inbegrepen) en, in het tegenovergesteld geval, 25 of 50 frank *per maand* naar gelang de autos twee plaatsen of meer dan twee plaatsen hebben. Na twee maanden is het gewoon regime toepasselijk en is het verkeerverlof vereischt.

Ons land heeft er alle belang bij zeer gastvrij op te treden : de vreemde automobilisten zijn eene goede cliënteel voor onze gasthoven, zij betalen de weeldebelasting en dragen bij tot de verbetering van onzen wisselkoers. Maar de vrijstelling zou moeten beperkt worden tot ééne maand verblijf.

Overigens zij die eene villa of een landhuis komen betrekken moeten een twaalfde der taxe per maand verblijf betalen.

Anderdeels, wat betreft de vreemdelingen die *regelmatig* reizen doen naar België om hunne cliënteel te bezoeken, goederen te vervoeren, enz., zal de gewone taxe verminderd worden met de helft of zelfs niet invorderbaar zijn indien hun land van herkomst aan de Belgen dezelfde geheele of gedeeltelijke vrijstelling verleent.

Dit is hetgeen bij artikel 7 van het ontwerp wordt bepaald.

ART. 8.

Artikel 8 regelt de wijzen van aangifte en van betaling der taxe, dewelke, in beginsel, dezelfde blijven als die welke thans van kracht zijn.

Ter vergemakkelijking van het toezicht zal aan den aangever, behalve een kwijtschrift dat tot identificatiekaart van het voertuig dient, een kenteeken verstrekt worden waarvan dit laatste steeds zal moeten voorzien zijn. Het zal ongetwijfeld niet vereischt zijn dit kenteeken ieder jaar te vernieuwen, want, bij gebreke van tegenstrijdige beteekening, zal de over een jaar voorgelegde aangifte geldig zijn over de volgende jaren en zoo lang de verandering, in het houden van het voertuig voorgekomen, niet zal aangegeven zijn, zal de voormalige houder aansprakelijk blijven voor de belasting welke van ambtswege ten woonhuize der belanghebbenden zal geïnd worden. Deze laatsten zullen zich dus niet meer ieder jaar ten kantore van den ontvanger hoeven te begeven.

Eene nieuwe schikking is insgelijks voorzien wat betreft verkoop of afstand van voertuigen. Daar de taxe niet meer het kenmerk heeft eener persoonlijke belasting welke de uiterlijke teekens van rijkdom treft, bleek het redematig, mits zekere voorwaarden, overschrijving daarvan ten name van den nieuwen houder te veroorloven.

ART. 9.

Zooals onder het huidig regime zal een koninklijk besluit de regelen vaststellen tot a) de bepaling, de opnemings- en de controle van de belastinggrondslagen b) de plaatsing der kenteekens.

Gezien de vorderingen gemaakt in het bouwen der motoren, zal er aanleiding

zijn tot herziening namelijk van de formule tot vaststelling van de belastbare kracht der motortweewielen.

Art. 10.

Zooals in de van kracht zijnde wetgeving reeds is voorzien, laat artikel 10 aanslag van ambtswege toe bij gebreke van aangifte of in geval van ontoereikendheid der aangifte. Om de misbruiken te voorkomen, zal de ontdoken taxe op het driedubbel en niet op het dubbel ¹⁾ gebracht worden, wanneer zij één tiende der oorspronkelijke taxe zal overschrijden. Eene soortgelijke bepaling wordt voorgedragen wat betreft de belastingen op de inkomsten.

Art. 11.

Onverminderd de in artikel 10 voorziene strafbepaling zal de in geval van overtreding verbeurde boete zooals thans 50 tot 4,000 frank kunnen belooopen.

Behalve dat het hun toegelaten zal zijn, zonder eenigen bijstand, de stel- of bergplaatsen te onderzoeken, zullen de agenten van het toezicht gemachtigd wezen om zich de identificatiekaart der belastbare voertuigen te doen voorleggen. Die controle is onontbeerlijk om elk bedrog te vermijden.

Art. 12.

Rekening houdende met de rechten verworven door de provincies welke allen taxes op de automobielen hadden gevestigd, heeft de wet van 1913 hun toegelaten 75 opcentiemen op de nieuwe Staatsbelasting te stellen en de gemeenten gemachtigd om daarenboven 25 opcentiemen te heffen.

In feite hebben al de provincies en het meerendeel der gemeenten die opcentiemen gevestigd. Men is van gevoelen dat het veel eenvoudiger ware de taxe te heffen met inbegrip der opcentiemen en de helft van de belasting aan de provincies en aan de gemeenten af te staan, maar aan dezelve te verbieden opcentiemen te stellen.

Gezien den nood der gemeenten komt het anderdeels voegzaam voor de helft der belasting, naar de verhouding 2 tot 3 ⁽²⁾ te verdeelen onder de provincies en de gemeenten, behoudens de verworven toestanden te vrijwaren. Thans worden de opcentiemen op de taxe op de automobielen, enz, door de provincies en de gemeenten geheven ter woonplaats van de houders dier voertuigen. Dit stelsel bevoordeelt enkele provincies en benadeelt andere. Het is onbetwistbaar dat de automobilisten over 't algemeen al de wegen des rijks benuttigen.

De instelling van een gemeenschappelijk fonds, te stijven door het aan de provincies en de gemeenten toegekende belastingaandeel, blijkt ter zake dus gewettigd.

Echter, voorziet het ontwerp, om de verworven rechten niet te schaden, dat

(1) Artikelen 57 en 79 der geordende wetten van 29 October 1919 en 3 Augustus 1920.

(2) Het is te zeggen dat op 5 frank aandeelen de provinciën 2 frank en de gemeenten 3 frank zullen ontvangen.

één vierde van de opbrengst der taxe op de automobielen en andere stoom — of motorvoertuigen naar de verhouding 2 tot 3 zal toegekend worden aan de provincies en aan de gemeenten der woon- of verblijfplaats van de schatplichtigen.

Het tweede vierde van gemelde taxe zal insgelijks naar dezelfde verhouding ⁽¹⁾ verdeeld worden onder de provincies en de gemeenten, evenredig met hunne uitgaven voor aanleg, voor verbetering of voor onderhoud der wegen tijdens het vorig jaar.

Men heeft zich afgevraagd of die verdeeling niet, zooals in Frankrijk, zou hoeven gedaan te worden evenredig met de lengte in kilometer der wegen, welke eene standvastige grootheid is, de hoogerbedoelde uitgaven onbepaalde cijfers zijnde. Van dit gedacht werd afgezien omdat de provincie Limburg geen provinciale wegen heeft en omdat de provincie Luik er slechts 48 kilometer bezit. Aan de provincies hunne huidige inkomsten waarborgen en het overige omdeelen per kilometer weg, ware aan beide gemelde provincies elk vooruitzicht op ontvangstenverhooging ontnemen. Nu, zij getroosten zich offers voor de buurtwegen.

Overigens, ware het billijk aan eene provincie die talrijke *slecht onderhouden* wegen bezit een ruim aandeel in de belasting toe te kennen en aan andere provincies welke minder lange, maar *wel onderhouden* wegen hebben, een karig bedrag toe te meten?

De Regeering moet de verbetering van het wegennet aanmoedigen. Een nationaal belang is aan de wegen verbonden, ten eerste voor de verdediging des rijks, ten tweede van het standpunt uit van nijverheid, handel en landbouw, ten slotte ter vergemakkelijking van de verplaatsingen en van het bezoek onzer landschappen.

Het is op grond van die beschouwingen dat de verdeeling van het tweede aan de provincies én de gemeenten toegekende vierde zal geschieden met inachtneming van hunne uitgaven voor het wegennet (zie bijlage B).

Het Departement van Binnenlandsche Zaken en dat van Landbouw en Openbare Werken zullen daaromtrent toezicht kunnen uitoefenen. Feitelijk zal de verdeling automatisch geschieden en zal zij geen moeilijkheden medebrengen. Voor de verdeling van het nieuw fonds der gemeenten neemt men insgelijks de uitgaven voor beroepsonderwijs tot grondslag.

ART. 13.

Met het doel eenheid te brengen in de inningsregelen, bepaalt artikel 13 dat op de taxe van toepassing zijn, onder voorbehoud van de noodige wijzigingen, sommige wettelijke bepalingen betreffende de belastingen op de inkomsten (plaatsen van aanslag, opmaken van kohieren voor de niet betaalde taxes, diplo-

(1) Van ieder vierde zullen de provincies dus één tiende $\left(2 \times \frac{2.5}{5}\right)$ en de gemeenten één tiende en half $\left(3 \times \frac{2.5}{5}\right)$ ontvangen, hetzij te zamen onderscheidenlijk 2 en 3 tienden van de taxe.

matische vrijdommen, interesten wegens verwijl, vervolgingen, bezwaren en verhalen in beroep, voorrechten en hypotheekrechten der Schatkist, verjaringstermijnen, inningsloon op het bedrag der provincie- en gemeentefinkomsten waarvan de inning door de ontvangers der belastingen geschiedt, beroepsgeheim, straffen wegens valsheid en gebruik van valsheid).

Zulks geldt thans reeds krachtens artikel 79 der geordende wetten van 29 October 1919 en 3 Augustus 1920.

ART. 14.

Om het bedrag vast te stellen van de aanvullende taxe op de waarde, voorzien bij artikel 3, werd rekening gehouden met de belasting op het mobilair (7 $\frac{1}{2}$ per duizend) welke de automobielen niet meer zullen moeten ondergaan; te dien einde bedingt artikel 14 dat zij zullen ophouden te worden beschouwd als mobilair belastbaar onder het regime der wet van 28 Augustus 1921.

ART. 15.

Dit artikel bepaalt zich ertoe de wet van 2 September 1913 af te schaffen behoudens wat de over de jaren 1919 tot 1922 niet betaalde taxes betreft.

ART. 16.

Door de nieuwe wet te doen in werking treden van 1 Januari 1923 af, wijst artikel 16 de regelingen aan welke ten aanzien der reeds over dit jaar gedane inningen hoeven te geschieden.

* * *

Bijlage C duidt de vermoedelijke uitslagen aan van de voorgestelde veranderingen.

*De Eerste Minister,
Minister van Financiën,
G. THEUNIS.*

(9)

BIJLAGEN

BIJLAGE A.

TAXE OP DE AUTOMOBIELEN EN ANDERE

PROVINCIES.	AANTAL AUTOMOBIELEN OVER GANSCH OF EEN GEDEELTE														
	met 40 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
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Antwerpen . . .	123	33	51	29	27	317	103	186	310	138	389	66	155	141	233
Brabant	244	162	164	97	89	562	355	636	548	518	647	306	526	291	708
West-Vlaanderen . .	20	80	7	9	11	59	207	30	113	86	53	118	20	90	134
Oost-Vlaanderen . .	39	39	35	5	16	190	120	137	62	119	218	73	106	31	112
Henegouw	50	130	80	8	46	210	276	296	79	325	289	243	200	71	405
Luik	118	174	148	5	36	179	269	418	86	321	209	230	253	108	351
Limburg	12	19	17	1	2	24	58	51	13	38	23	35	34	14	38
Luxemburg	10	77	11	18	8	24	98	25	39	31	19	56	15	15	55
Namen	35	69	28	9	18	64	111	76	58	86	94	102	58	37	127
KONINKRIJK . . .	671	783	547	181	253	1,629	1,597	1,855	1,308	1,662	1,941	1,229	1,367	768	2,163

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

Onder litt. a, de automobielen belast tegen het vol aanslagcijfer	4,732
Onder litt. b, de automobielen belast tegen het met de helft verminderde aanslagcijfer (bedrijfsgebruik)	3,764
Onder litt. c, de automobielen belast tegen het met de helft verminderde aanslagcijfer (onderstellen van meer dan vijf jaar)	4,345
Onder litt. d, de automobielen belast tegen het tot het vierde verminderde aanslagcijfer (huur-automobielen, autobussen, gasthofautomobielen, per rit of reis in huur gegeven automobielen)	2,411
Onder litt. e, automobielen uitsluitend aangewend tot goederenvervoer	5,404

TOTAAL. 20,656

DIENSTJAAR 1921.

MOTORVOERTUIGEN. — STATISTIEK.

VAN 1921 BELAST					Aantal motorcycles, motortweewielen en motos zijspanwagens belast over gansch of een gedeelte van 1921				AANTAL vaartuigen en booten belast over gansch of een gedeelte van 1921.	TOTAAL BEDRAG van de belasting, (opcentiemen inbegrepen, 1921) 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
133	8	77	11	136	1,192	178	125	»	9	765,68 53
210	65	243	65	354	2 180	438	53	3	1	1 667,946 24
9	9	5	26	130	1,019	117	51	»	13	236,626 06
34	9	40	6	83	874	131	53	1	111	415,999 15
40	24	59	15	232	1,528	182	49	1	1	682,725 48
37	27	124	19	253	2,580	275	123	2	2	735,547 85
8	3	8	3	20	378	32	7	»	65	95,035 81
6	4	3	»	40	397	34	12	»	»	97,642,14
14	6	17	9	78	866	90	24	»	3	245,655 04
491	155	576	154	1,326	11.014	1.477	497	7	205	4.942,446 30
					12,995					

Aantal automobielen per categorie :

1 ^o Open rijtuigen (torpedos, runabouts, phaëtons, enz.)	10 938
2 ^o Gesloten rijtuigen (limousines, coupés, landaulets, rijtuigen geleid van binnen, enz.)	4,061
3 ^o Lichte vrachtwagens, vrachtwagentjes (goederenvervoer)	2,257
4 ^o Zware vrachtwagens (goederenvervoer)	3,390
5 ^o Zware vrachtwagens (zonder koets).	10

TOTAAL. 20,656

BILLAG E B.
TAXE OP DE AUTOMOBIELEN EN ANDERE MOTORVOERTUIGEN

Aandeelen der provincis en der gemeenten.

PROVINCIES.	Huidig regime — 75 opcentiemen op de Staatstaxe waarvan het bedrag in 1922 4 miljoen bereikte.	Regime voorzien in het wetsontwerp (totale vermoede opbrengst van de taxe : 20 miljoen)			Verschil in meer tusschen de sommen opgenomen in de kolommen 2 en 5.	Uitgaven in 1921 gedaan door de provincies wat betreft de provinciale wegen en toelagen aan de gemeenten voor de buurtwegen.	Lengte in kilometer der provinciale wegen.
		een tiende der taxe, hetzij 2 miljoen, aan de provincies der woon- of verblijfplaats van de schatplichtigen.	een tiende der taxe, hetzij 2 miljoen, evenredig met de uitgaven voorkomende in kol. 7	TOTAAL.			
1	2	3	4	5	6	7	8
Antwerpen . . .	460,000 »	306,000 »	222,000 »	528 000 »	68,000 »	1 300 000 »	205
Brabant	950 000 »	634,000 »	359 000 »	993,000 »	43,000 »	2 100,000 »	335
West-Vaanderen .	180,000 »	120,000 »	120 000 »	240,000 »	60,000 »	700,000 »	189
Oost-Vlaanderen .	255,000 »	170,000 »	222,000 »	392 000 »	137,000 »	1 300,000 »	216
Henegouw . . .	440,000 »	293,000 »	512,000 »	805,000 »	365,000 »	3 000,000 »	314
Luik	450,000 »	300 000 »	154 000 »	454,000 »	4,000 »	900,000 »	48
Limburg	57 000 »	38,000 »	120,000 »	158,000 »	101,000 »	700,000 »	»
Luxemburg . . .	63 000 »	42,000 »	188,000 »	230,000 »	167,000 »	1,100,000 »	149
Namen	145,000 »	97 000 »	103,000 »	200,000 »	55,000 »	600 000 »	79
TOTAAL . fr.	3,000,000 »	2,000,000 »	2,000,000 »	4 000,000 »	1,000,000 »	11,700,000 »	1,555
GEMEENTEN.	Huidig regime. — 25 opcentiemen op de staatstaxe waarvan het bedrag in 1922 4 miljoen bereikte.	Regime voorzien in het wetsontwerp :			Verschil in meer tusschen de sommen opgenomen in de kolommen 2 en 5.		
		drie twintigsten van de taxe, hetzij 2,5 miljoen, aan de gemeenten der woon- of verblijf- plaats van de schatplichtigen.	drie twintigsten van de taxe, hetzij 2,5 miljoen, evenredig met de uitgaven voor aanleg, verbetering of onderhoud der wegen.	TOTAAL.			
	1,000,000 »	3,000,000 »	3,000,000 »	6,000,000 »	5,000,000 »		

[N° 136]

(12)

BIJLAGE C.

TAXE OP DE AUTOMOBIELEN.

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

Opbrengst der taxe in 1921 : 2,600,000 frank (aandeel van den Staat). De toepassing, naar de grondslagen van dat jaar, van de nieuwe wetgeving, zou voor gevolg hebben gemelde opbrengst te doen stijgen naar de volgende verhoudingen :

1 ^o Voertuigen belast tegen het vol aanslagcijfer. — Wijziging van het aanslagcijfer (15 in stede van 12)	fr.	281,500 »
2 ^o Afschaffing van de vermindering wegens bedrijfsgebruik (15 in stede van 6)		585,000 »
3 ^o Oudheid van het onderstel :		
a) Afschaffing van de vermindering voor de motoren van van meer dan 5 jaar (15 in stede van 6).	500,000	} 542,000 »
b) Wijziging van het aanslagcijfer voor de motoren van meer dan 10 jaar, de vermindering tot de helft gehandhaafd blijvende (7.50 in stede van 6)	42,000	
4 ^o Huurautomobielen. — Vermindering van één vierde in stede van de drie vierden (11.25 — 3)		373,000 »
5 ^o Voertuigen aangewend tot goederenvervoer. — Vermindering van één vierde in stede van de drie vierden (11.25 — 3)		1,027,000 »
6 ^o Motortweewielen. — Afschaffing van de vaste taxe voor de motos met minder dan 3 1/2 H. P.		150,000 »
7 ^o Aanvullende taxe op de waarde :		
2,000 rijtuigen (waarde van 25,000 tot en zonder 40,000 frank) tegen	fr.	250 »
1,000 rijtuigen (waarde van 40,000 tot en zonder 60,000 frank) tegen		400 »
500 rijtuigen (waarde van 60,000 tot en zonder 80,000 frank) tegen		600 »
100 rijtuigen (waarde van 80,000 tot en zonder 100,000 frank) tegen		800 »
25 rijtuigen (waarde van 100,000 frank en meer) tegen		1,000 »
		1,305,000 »
OVER TE DRAGEN.	fr.	4,263,500 »

	OVERDRACHT.	. . . fr.	4,263,500 »
8° <i>Vrachtwagens waarvan het gewicht 2,000 kilogram overschrijdt.</i>		. fr.	300,000 »
	Vermeearding	. . .	4,563,500 »
	Bedrag van 1921.	. . .	2,600,000 »
			<u>7,163,500 »</u>
Verhouding tusschen de opbrengst der taxe in 1921 en de opbrengst in 1922 (4,200,000 frank)		×	1,6
	VERMOEDE OPBRENGST.	. . . fr.	<u>11,461,600 »</u>

ANNEXE AU N° 136.

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

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Premier Ministre, Ministre des Finances, et de l'avis de Notre Conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE PREMIER.

Il est établi une taxe annuelle sur les véhicules à vapeur ou à moteur, servant soit au transport des personnes, soit au transport sur route de marchandises ou d'objets quelconques.

Sont compris sous cette dénomination notamment les voitures, camionnettes et camions automobiles, les cycle-cars, les motocyclettes avec ou sans side-car, les motocycles, les bicyclettes pourvues d'un moteur, les bateaux et canots à vapeur ou à moteur et en général tous instruments de locomotion à vapeur ou à moteur ainsi que leurs remorques.

BIJLAGE VAN N° 136.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wetgeving betreffende de taxe op de automobielen en andere stoom- of motorvoertuigen.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op de voordracht van Onzen Eersten Minister, Minister van Financiën, en volgens advies van Onzen Ministerraad,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Eerste Minister, Minister van Financiën, wordt belast, in Onzen naam, bij de Wetgevende Kamers, het ontwerp van wet, waarvan de inhoud volgt, in te dienen :

EERSTE ARTIKEL.

Eene jaarlijksche taxe wordt gevestigd op de stoom- of motorvoertuigen dienende, hetzij tot het vervoer van personen, hetzij tot het vervoer van goederen of van om 't even welke voorwerpen langs de wegen.

Onder die benaming worden begrepen namelijk de automobielrijtuigen, -vrachtwagentjes en -vrachtwagens, de cyclecars, de motortweewielen met of zonder zijspanwagen, de motorcycles, de rijwielen voorzien van eenen motor, de stoom- of motorvaartuigen en -booten en, in 't algemeen, alle stoom- of motorwerktuigen tot voortbeweging alsmede de door hengesleepte voertuigen.

ART. 2.

Est redevable de la taxe quiconque emploie pour son propre usage ou exploite un ou plusieurs véhicules désignés dans l'article 1^{er}, soit qu'il en ait la propriété ou la possession personnelle, soit qu'il en ait la disposition permanente ou habituelle par louage ou autre convention.

ART. 3.

§ 1^{er}. La taxe est due en raison de la puissance du moteur. Le taux est de 30 francs par cheval-vapeur; les fractions de cheval-vapeur sont forcées ou négligées selon qu'elles dépassent ou non la moitié.

§ 2. En ce qui concerne les voitures automobiles affectées principalement ou accessoirement au transport des personnes et dont la valeur marchande atteint au moins 25,000 francs au moment de la déduction de l'impôt, un supplément est exigible comme suit :

	Montant du supplément.
a) Valeur de 25,000 à 40,000 francs exclusivement fr.	250 »
b) Valeur de 40,000 à 60,000 francs exclusivement	400 »
c) Valeur de 60,000 à 80,000 francs exclusivement	600 »
d) Valeur de 80,000 à 100,000 francs exclusivement	800 »
e) Valeur de 100,000 francs et plus	1,000 »

ART. 2.

Is de de taxen verschuldigd al wie één of meer onder het eerste artikel vermelde voertuigen bezigt tot eigen gebruik of exploiteert, hetzij hij er den eigendom of het persoonlijk bezit van heeft, hetzij hij, door huur of andere overeenkomst, bestendig of gewoonlijk daarover beschikt.

ART. 3.

§ 1. De taxen is verschuldigd naar evenredigheid van de kracht van den motor. Zij bedraagt 30 frank per eenheid paardekracht; de gedeelten van één eenheid paardekracht worden voor een eenheid gerekend of verwaarloosd naargelang zij al dan niet de helft overschrijden.

§ 2. Wat betreft de automobielrijtuigen welke hoofdzakelijk of op ondergeschikte wijze tot vervoer van personen worden gebezigt en waarvan de koopmanswaarde, op het oogenblik van het verschuldigd-zijn der belasting, ten minste 25,000 frank bereikt, is eene aanvullende taxen invorderbaar als volgt :

	Bedrag der aanvullende taxen.
a) Waarde van 25,000 tot en zonder 40,000 frank . fr.	250 »
b) Waarde van 40,000 tot en zonder 60,000 frank . .	400 »
c) Waarde van 60,000 tot en zonder 80,000 frank . .	600 »
d) Waarde van 80,000 tot en zonder 100,000 frank . .	800 »
e) Waarde van 100 duizend frank en meer . . .	1,000 »

La valeur marchande d'une voiture automobile s'entend de son prix de vente dans le pays, à l'état neuf, carrosserie, équipement et tous accessoires compris, sauf déduction, à titre d'amortissement, d'un dixième du dit prix pour chaque année écoulée depuis la mise en usage du véhicule. Cette déduction ne peut excéder la moitié de la valeur initiale.

§ 3. Pour les camions, autobus, tracteurs, voitures de déménagement et autres véhicules, remorqués ou non, dont le poids excède 2,000 kilogrammes, la taxe ne peut être inférieure à 25 francs par 100 kilogrammes, le poids du véhicule étant constaté en ordre de marche, c'est-à-dire avec carrosserie, équipement, accessoires et plein d'essences ou d'autres carburants, d'eau et de graisse compris, à l'exclusion des marchandises transportées. Les fractions de centaine sont forcées ou négligées selon qu'elles dépassent ou non 50 kilogrammes.

La taxe pour les véhicules visés au présent paragraphe est augmentée de moitié lorsque les roues sont pourvues, en tout ou en partie, de bandages en caoutchouc pleins; elle est doublée si les bandages sont de nature métallique.

ART. 4.

§ 1^{er}. La taxe fixée par l'article 3, § 1^{er}, est réduite :

1° D'un quart pour les automobiles de place ou les autres véhicules donnés

Door koopmanswaarde van een automobielrijtuig wordt verstaan zijn verkoopprijs in het land, in nieuwen staat, met inbegrip van de koets, de toerusting en alle toebehooren, behoudens aftrekking, ten titel van afschrijving, van één tiende van gemelden prijs voor elk jaar verlopen sedert het in gebruik stellen van het voertuig. Die aftrekking mag niet de helft overschrijden van de aanvankelijke waarde.

§ 3. Voor de vrachtwagens, autobussen, tractors, verhuiswagens en andere voertuigen, al dan niet gesleept, waarvan het gewicht 2,000 kilogram overtreft, mag de taxe niet minder zijn dan 25 frank per 100 kilogram, het gewicht van het voertuig wordende vastgesteld gangvaardig, het is te zeggen met de koets, de toerusting met inbegrip van de toebehooren en vollen voorraad essence of andere carburants, water en smeersel, met uitsluiting van de vervoerde goederen. De breuken van honderdtal worden voor één honderdtal gerekend of verwaarloosd, naargelang zij al dan niet 50 kilogram overschrijden.

De taxe voor de in deze paragraaf bedoelde voertuigen wordt met de helft verhoogd wanneer de wielen gansch of gedeeltelijk voorzien zijn van volle caoutchoucbanden; zij wordt verdubbeld wanneer de banden van metalieken aard zijn.

ART. 4.

§ 1. De taxe bepaald in artikel 3, § 1, word verminderd :

1° Met een vierde voor de huurautomobielen of de per rit of reis in huur

en location par course ou voyage, ainsi que pour les voitures de livraison.

2° De moitié :

a) Pour tout véhicule dont le moteur a plus de dix années d'usage au moment de la déduction de l'impôt;

b) Pour les motocyclettes sans side-car, les motocycles et les bicyclettes pourvues d'un moteur;

3° Des trois quarts pour les bateaux et canots.

§ 2. — Les réductions prévues par le § 1^{er} ne peuvent être cumulées.

ART. 5.

Sont exempts de la taxe :

1° Les véhicules affectés exclusivement à un service public de l'État, des provinces ou des communes;

2° Les véhicules employés exclusivement pour les transports en commun par les chemins de fer concédés, les chemins de fer vicinaux et les entreprises faisant l'objet d'une concession des pouvoirs publics;

3° Les autos-ambulances et les véhicules utilisés comme moyens de locomotion personnelle par de grands invalides de la guerre ou par des infirmes;

4° Les véhicules utilisés exclusivement à l'essai par les fabricants ou marchands ou par leurs employés;

5° Les bateaux à moteur ou à vapeur servant exclusivement à la pêche.

gegeven andere voertuigen, alsmede voor de bestelautomobielen.

2° Met de helft :

a) Voor elk voertuig waarvan de motor meer dan tien jaar in gebruik is op het oogenblik van het verschuldigd zijn der belasting;

b) Voor de motortweewielen zonder zijspanwagen, de motorcycles en de van een motor voorziene rijwielen;

3° Met de drie vierden voor de vaartuigen en booten.

§ 2. — De bij § 1 voorziene verminderingen mogen niet samengevoegd worden.

ART. 5.

Zijn van de taxe vrijgesteld :

1° De voertuigen uitsluitend aangewend tot een openbaren dienst van den Staat, van de provinciën of van de gemeenten;

2° De voertuigen uitsluitend gebezigd tot gemeenschappelijk vervoer door de in concessie gegeven spoorwegen, de buurtspoorwegen en de ondernemingen welke het voorwerp uitmaken eener concessie door de openbare machten;

3° De automobielen-ziekenwagens en de voertuigen als persoonlijk voortbewegingsmiddel gebezigd door groot-invaliden van den oorlog of door gebrekkigen;

4° De voertuigen uitsluitend op de proef gebruikt door de fabrikanten of handelaars of door hunne bedienden;

5° De motor- of stoomvaartuigen uitsluitend dienende tot de visscherij.

ART. 6.

La taxe, quelles qu'en soient les modalités, est due pour l'année entière si le véhicule est utilisé dans le courant du premier trimestre; il n'en est dû que les trois quarts, la moitié ou le quart, selon que l'usage commence dans le courant du deuxième, du troisième ou du quatrième trimestre.

Aucune taxe n'est exigible quand l'usage commence après le 15 décembre.

ART. 7.

Lorsque les véhicules sont employés par des personnes n'ayant ni domicile, ni résidence, ni établissement fixe dans le pays, la taxe n'est due que si leur séjour en Belgique, en une ou plusieurs fois, dépasse un mois par an. Dans ce cas, la taxe est fixée par mois de séjour, au douzième de la taxe ordinaire (supplément éventuellement compris).

En ce qui concerne les étrangers qui se rendent régulièrement en Belgique pour visiter leur clientèle, pour y transporter des marchandises ou pour toute autre cause, la taxe ordinaire est réduite de moitié ou n'est pas exigible si leur pays d'origine accorde aux Belges la même exonération partielle ou totale.

ART. 8.

§ 1^{er}. La taxe ou le supplément de taxe est payable au bureau du receveur des contributions du ressort, avant le 1^{er} janvier si le véhicule est employé à cette date, et, dans le cas contraire, préalablement à tout usage. La déclaration du redevable doit contenir tous

ART. 6.

De taxe, welke ook hare modaliteiten wezen, is over het gansche jaar verschuldigd wanneer het voertuig wordt gebezigd in den loop van het eerste trimester; de drie vierden, de helft of het vierde ervan zijn slechts verschuldigd, naargelang het gebruik in den loop van het tweede, het derde, of het vierde trimester begint.

Geen taxe is verschuldigd wanneer het gebruik na 15 December begint.

ART. 7.

Wanneer de voertuigen gebezigd worden door personen die noch woon-, noch verblijfplaats, noch vaste nederzetting in het rijk hebben, is de taxe slechts verschuldigd wanneer hun verblijf in België, in eenmaal of in verscheidene malen, ééne maand per jaar overtreft. In dit geval wordt de taxe, per maand verblijf, op het twaalfde van de gewone taxe gesteld (aanvullende taxe desgevallende inbegrepen).

Wat betreft de vreemdelingen die zich regelmatig naar België begeven om hunne clienteele te bezoeken, om daarheen goederen te vervoeren of om eenig andere reden, wordt de gewone taxe verminderd tot de helft of is zij niet verschuldigd indien hun land van herkomst aan de Belgen dezelfde gedeeltelijke of geheele vrijstelling verleent.

ART. 8.

§ 1. De taxe of de aanvullende taxe is te betalen ten kantore van den ontvanger der belastingen van het gebied, vóór 1 Januari indien het voertuig op dien datum in gebruik is en, in het tegenovergesteld geval, vóór elk gebruik. De aangifte van den schatplichtige moet

les éléments nécessaires au calcul de l'impôt et à la surveillance.

La quittance délivrée sert de carte d'identification du véhicule et doit être produite à toute réquisition des agents compétents.

Il est, en outre, remis au déclarant un signe distinctif dont le véhicule doit être constamment pourvu. Au besoin, ce signe distinctif est renouvelé chaque année.

§ 2. En cas de remplacement du véhicule avant le 16 décembre, le redevable est tenu d'en faire la déclaration immédiatement et d'acquitter en même temps le taxe ou le supplément de taxe.

§ 3. Celui qui vend ou cède un véhicule imposable doit en faire la déclaration dans la huitaine; la taxe payée pour l'année courante peut être transcrite au nom du nouveau détenteur, si celui-ci le demande dans les quinze jours en reproduisant la quittance et le signe distinctif délivrés au cédant.

§ 4. A défaut de notification contraire, la déclaration remise pour une année est valable pour les années suivantes. Les taxes et suppléments dus sont encaissés d'office au domicile des intéressés dans les quinze premiers jours de janvier. En cas de non paiement, les sommes exigibles sont recouvrées selon les règles usitées en matière d'impôts directs.

§ 5. Aussi longtemps que le changement apporté dans la détention du véhicule n'a pas été déclaré, l'ancien détenteur est responsable de l'impôt, sauf son recours contre l'acquéreur.

al de gegevens behelzen die noodig zijn tot het berekenen van de belasting en tot het toezicht.

Het verstrekte kwijtschrift geldt als identificatiekaart van het voertuig en moet op elk aanzoek der bevoegde agenten overgelegd worden.

Daarenboven wordt aan den aangever een kenteeken verstrekt waarvan het voertuig gestadig moet voorzien zijn. Zoo noodig wordt dit kenteeken elk jaar vernieuwd.

§ 2. Ingeval van vervanging van het voertuig vóór 16 December, is de schatplichtige gehouden daarvan dadelijk aangifte te doen en terzelfdertijd de taxe of de aanvullende taxe te betalen.

§ 3. Degene die een belastbaar voertuig verkoopt of overlaat, is gehouden daarvan aangifte te doen binnen de acht dagen; de over het loopende jaar betaalde taxe mag op naam van den nieuwen houder overgeschreven worden, indien deze zulks aanvraagt binnen de vijftien dagen, onder overlegging van het kwijtschrift en van het kenteeken aan den overlater verstrekt.

§ 4. Bij gebreke van tegenstrijdige betekening, is de over één jaar voorgelegde aangifte geldig over de volgende jaren. De verschuldigde taxes en aanvullende taxes worden van ambtswege geïnd ten woonhuize der belanghebbers binnen de eerste vijftien dagen van Januari. Ingeval van niet-betaling worden de invorderbare sommen geïnd volgens de in zake rechtstreeksche belastingen geldende regelen.

§ 5. Zoolang de in het houden van het voertuig voorgekomen verandering niet wordt aangegeven, is de vroegere houder aansprakelijk voor de belasting, behoudens zijn verhaal tegen den verkrijger.

ART. 9.

Un arrêté royal détermine les règles à suivre :

a) Pour l'établissement, la constatation et le contrôle de la puissance des moteurs ainsi que de la valeur et du poids des véhicules;

b) Pour l'apposition des signes distinctifs.

ART. 10.

A défaut de déclaration dans le délai prescrit ou en cas d'insuffisance de la déclaration, le redevable peut être taxé d'office par le contrôleur des contributions, sauf le droit de réclamation et de recours.

La taxe éludée est portée au triple si elle dépasse le dixième de la taxe primitive; elle est payable immédiatement.

ART. 11.

§ 1^{er}. Il est encouru une amende de 50 à 1,000 francs pour chaque contravention aux dispositions de la présente loi ou aux mesures prises pour son exécution.

§ 2. Les agents de la surveillance, munis de leur commission, sont autorisés à contrôler la carte d'identification des véhicules imposables circulant sur la voie publique et à visiter, sans aucune assistance, les garages ou lieux de dépôt. Tout refus opposé à leur vérification est passible de l'amende visée au paragraphe premier du présent article.

ART. 12.

Un quart du produit de la taxe sur

ART. 9.

Een koninklijk besluit stelt de regelen vast, in acht te nemen :

a) Voor de bepaling, de opneming en de controle van de kracht der motoren, alsmede van de waarde en van het gewicht der voertuigen;

b) Voor het plaatsen van de kentekens.

ART. 10.

Bij gebreke van aangifte binnen den voorgeschreven termijn of in geval van ontoereikendheid der aangifte kan de schatplichtige door den toezienaar der belastingen van ambtswege in de belasting aangeslagen worden, behoudens het recht van beklag en van beroep.

De ontdoken taxe wordt verdriedubbeld indien zij één tiende van de oorspronkelijke taxe overtreft; zij moet dadelijk betaald worden.

ART. 11.

§ 1. Elke overtreding van het bepaalde in deze wet of van de maatregelen getroffen tot hare uitvoering, wordt gestraft met eene boete van 50 tot 1,000 frank.

§ 2. De agenten van toezicht, voorzien van hunnen aanstellingsbrief, zijn gemachtigd om de identificatiekaart na te zien van de belastbare voertuigen die op den openbaren weg verkeer en om, zonder eenigen bijstand, de stel- of bergplaatsen te onderzoeken. Alle weigering van het onderzoek door deze agenten is strafbaar met de bij § 1 van dit artikel voorziene boete.

ART. 12.

Een vierde van de opbrengst der taxe

les automobiles et autres véhicules à vapeur ou à moteur est attribué, dans la proportion de 2 à 3, aux provinces et aux communes du domicile ou de la résidence des redevables.

Un second quart de ladite taxe est réparti, dans la même proportion, entre les provinces et les 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.

ART. 13.

Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par les dispositions qui précèdent, les articles 49, 51, 59 à 61, 65 à 69, 71 à 77 des lois coordonnées du 29 octobre 1919 et du 3 août 1920, établissant des impôts cédulaires sur les revenus et un impôt complémentaire sur le revenu global, sont applicables à la taxe ou au supplément de taxe établis par la présente loi.

ART. 14.

A partir de la mise en vigueur de la présente loi, les véhicules y visés cesseront d'être compris dans le mobilier imposable en vertu de la loi du 28 août 1921.

ART. 15.

Est abrogée la loi du 2 septembre 1913 sauf en ce qui concerne les taxes non payées pour les exercices 1919 à 1922.

op de automobielen en andere stoom- of motorvoertuigen wordt, naar de verhouding van 2 tot 3, toegekend aan de provincies en aan de gemeenten van de woon- of van de verblijfplaats der schatplichtigen.

Een tweede vierde van gemelde taxe wordt, naar dezelfde verhouding, verdeeld tusschen de provincies en de gemeenten, evenredig met hare uitgaven voor aanleg, voor verbetering of voor onderhoud der wegen tijdens het vorig jaar.

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

ART. 13.

Voor zoover daarvan bij de bovenstaande bepalingen niet wordt afgeweken, zijn de artikelen 49, 51, 59 tot 61, 65 tot 69, 71 tot 77 der geordende wetten van 29 October 1919 en van 3 Augustus 1920, waarbij cedulaire belastingen op de inkomsten en eene bijkomende belasting op het globaal inkomen worden gevestigd, van toepassing op de bij deze wet gevestigde taxe en aanvullende taxe.

ART. 14.

Van het in werking treden dezer wet af, houden de daarin bedoelde voertuigen op begrepen te worden onder het mobilair, belastbaar krachtens de wet van 28 Augustus 1921.

ART. 15.

De wet van 2 September 1913 wordt ingetrokken behoudens wat betreft de over de dienstjaren 1919 tot 1922 niet betaalde taxes.

ART. 16.

La présente loi est exécutoire à partir du 1^{er} janvier 1923. Les taxes déjà payées pour cette année seront éventuellement déduites de la taxe ou du supplément exigibles en vertu des dispositions qui précèdent.

Donné à Bruxelles, le 23 janvier 1923.

ART. 16.

Deze wet is uitvoerbaar van 1 Januari 1923 af. De over dat jaar reeds betaalde taxes worden desgevallende afgetrokken van de krachtens bovenstaande bepalingen invorderbare taxe en aanvullende taxe.

Gegeven te Brussel, den 23^e Januari 1923.

ALBERT.

PAR LE ROI :

*Le Premier Ministre,
Ministre des Finances,*

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Eerste Minister,
Minister van Financiën,*

G. THEUNIS.
