

Chambre des Représentants

SESSION 1959-1960.

29 DÉCEMBRE 1959.

PROJET DE LOI

modifiant la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Ce projet de loi tend essentiellement à adapter la taxe de circulation aux modifications intervenues et envisagées en matière de droits d'accises sur les carburants.

La taxe de circulation est actuellement augmentée :

- de 70 % pour les véhicules fonctionnant à l'huile lourde (gasoil);
- de 100 % pour les véhicules fonctionnant aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole (butane, propane, etc.).

Ces augmentations ont pour but de compenser dans une certaine mesure l'avantage fiscal qui résulte de l'utilisation des carburants susvisés, ceux-ci n'étant pas soumis au même droit d'accise que l'essence.

Les pourcentages d'augmentation ci-avant ont été fixés par la loi du 9 mai 1959, compte tenu du régime d'accise existant à l'époque :

- essence : F 3,70 par litre,
- gasoil : F 0,30 par litre,
- gaz : néant.

Les mesures faisant l'objet de l'arrêté royal du 26 novembre 1959, ont eu pour effet de modifier ce régime comme suit :

- essence : F 4,45 par litre,
- gasoil : F 0,40 par litre.

Par ailleurs, le Gouvernement a décidé de soumettre les hydrocarbures gazeux utilisés comme carburant pour la traction automobile, au même droit d'accise que le gasoil, soit donc F 0,40 par litre.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1959-1960.

29 DECEMBER 1959.

WETSONTWERP

tot wijziging van de verkeersbelasting op de autovoertuigen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsontwerp strekt er hoofdzakelijk toe de verkeersbelasting aan te passen aan de ingetreden en in overweging genomen wijzigingen inzake accijsrechten op de motorbrandstoffen.

De verkeersbelasting wordt thans verhoogd :

- met 70 % voor de voertuigen gedreven met zware olie (gasoil);
- met 100 % voor de voertuigen gedreven met uit petroleum afgeleide hydrocarbidgeassen (butaan, propaan, enz.).

Deze verhogingen hebben tot doel in zekere mate het fiscaal voordeel te compenseren, dat voortvloeit uit het gebruik van voormelde brandstoffen welke niet onderworpen zijn aan hetzelfde accijsrecht als de benzine.

De hiervoor vermelde verhogingspercenten werden door de wet van 9 mei 1959 bepaald, rekening gehouden met het destijds bestaande accijsregime :

- benzine : F 3,70 per liter,
- zware olie : F 0,30 per liter,
- gas : nihil.

De maatregelen getroffen door het koninklijk besluit van 26 november 1959, hebben tot gevolg gehad dat dit regime als volgt werd gewijzigd :

- benzine : F 4,45 per liter,
- zware olie : F 0,40 per liter.

Anderdeels heeft de Regering beslist de hydrocarbidgeassen, gebruikt als motorbrandstof voor autovoertuigen, aan hetzelfde accijsrecht te onderwerpen als de zware olie, dit is F 0,40 per liter.

La différence entre le droit d'accise au litre, perçu sur l'essence, d'une part, et sur le gasoil ou le gaz, d'autre part, atteint ainsi F 4,05 (4,45 — 0,40) alors qu'elle était auparavant de F 3,40 pour le gasoil (3,70 — 0,30) et de F 3,70 pour le gaz.

Ces modifications en matière de droits d'accises entraînent la nécessité d'adapter une nouvelle fois les pourcentages d'augmentation de la taxe de circulation actuellement appliqués aux véhicules fonctionnant au gasoil (70 %) ou au gaz (100 %).

Ainsi, pour les véhicules au gasoil, l'adaptation par simple règle proportionnelle aboutirait à fixer cette augmentation

$$\text{à } 70 \times \frac{4,05}{3,40} = 83,83 \% \text{ (arrondi à } 85 \% \text{)}.$$

Toutefois, il est manifeste que, jusqu'à présent, les pourcentages d'augmentation qui ont été successivement prévus en cette matière ont toujours été, dans l'ensemble, nettement insuffisants pour compenser l'avantage fiscal résultant de l'absence ou du montant peu élevé des droits frappant les carburants autres que l'essence, de sorte qu'une nouvelle péréquation opérée suivant une simple règle proportionnelle accentuerait encore le déséquilibre.

Les exemples suivants montrent l'insuffisance de la majoration de la taxe spécialement pour les véhicules légers.

Exemples :

1° Voitures servant au transport non rémunéré de personnes, autobus et autocars.

Ces véhicules sont taxés sur la base de la puissance fiscale du moteur, suivant un taux par cheval-vapeur qui est de 180 francs pour les petites voitures et augmente progressivement pour atteindre 549 francs par cheval-vapeur (taux maximum applicable aux véhicules de 37 C.V. et plus);

Taxe pour une voiture de 10 C.V. : 1 830 francs.

A raison de 85 %, la majoration pour usage de gasoil serait de 1 555 francs.

Or, comme il est dit ci-avant, dans la comparaison essence et gasoil, la différence des droits d'accises est de F 4,05 par litre, à porter à F 4,50 en chiffres ronds, compte tenu de l'incidence de la taxe de transmission de 12 %.

La majoration de 1 555 francs ne compenserait donc que l'avantage correspondant à une consommation annuelle de moins de 350 litres $\left(\frac{1\,555}{4,5}\right)$, c'est-à-dire une quantité qui permet à peine de parcourir 4 000 km environ par an.

2° Véhicules servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques.

La taxe est établie sur la base du poids du véhicule (tare) suivant un taux par tranche de 100 kg qui est de 150 francs jusqu'à 1 000 kg et augmente progressivement pour atteindre 381 francs par 100 kg (taux minimum applicable aux véhicules de 4 300 kg et plus).

Taxe pour une camionnette de 1 500 kg : 2 275 francs.

La majoration de 85 % serait ici de 2 358 francs, montant ne compensant que l'avantage fiscal correspondant à une consommation annuelle d'environ 525 litres $\left(\frac{2\,358}{4,5}\right)$.

Het verschil tussen het per liter geheven accijsrecht, eensdeels, op de benzine en, anderdeels, op de zware olie of het gas, beloopt hierdoor F 4,05 (4,45 — 0,40), terwijl het vroeger F 3,40 was voor de zware olie (3,70 — 0,30) en F 3,70 voor het gas.

Deze wijzigingen inzake accijsrechten brengen mede dat nogmaals een aanpassing noodzakelijk wordt van de percentages van verhoging der verkeersbelasting welke thans toegepast worden op de voertuigen gedreven met zware olie (70 %) of met gas (100 %).

Zo zou voor de voertuigen met zware olie de eenvoudige aanpassing naar evenredigheid er toe leiden deze verhoging

$$\text{te stellen op } 70 \times \frac{4,05}{3,40} = 83,83 \% \text{ (afgerond op } 85 \% \text{)}.$$

Het ligt nochtans voor de hand dat, in het geheel genomen, de opeenvolgende ingetreden verhogingen steeds verre van toereikend waren om het fiscaal voordeel te compenseren voortvloeiend uit het gebrek aan of het laag bedrag van de rechten op de brandstoffen andere dan benzine, zodat een nieuwe péréquatie naar eenvoudige evenredigheid de wanverhouding nog zou versterken.

Onderstaande voorbeelden tonen dat ontoereikend karakter aan van de verhoging, bijzonderlijk voor de lichte voertuigen.

Voorbeelden :

1° Personenwagens dienend tot niet bezoldigd personenvervoer, autobussen en autocars.

Deze voertuigen worden belast op basis van de fiskale kracht van de motor, volgens een belastingvoet per paardkracht welke 180 frank bedraagt voor de kleine personenwagens en progressief verhoogt tot 549 frank per paardkracht (maximaanslagvoet toepasselijk op de voertuigen van 37 HP en meer).

Belasting voor een personenwagen van 10 HP : 1 830 frank.

Gesteld op 85 %, zou de verhoging wegens gebruik van zware olie 1 555 frank bedragen.

Welnu, zoals hiervoor gezegd, bedraagt in de vergelijking benzine en zware olie, het verschil der accijsrechten F 4,05 per liter, hetwelk in ronde cijfers op F 4,50 moet gebracht worden, rekening gehouden met de weerslag van de overdrachtsbelasting van 12 %.

De verhoging van 1 555 frank zou dus maar slecht het voordeel compenseren overeenstemmend met een jaarlijks verbruik van minder dan 350 liter $\left(\frac{1\,555}{4,5}\right)$, dit wil zeggen een hoeveelheid welke nauwelijks mogelijkheid biedt om ongeveer 4 000 km per jaar af te leggen.

2° Voertuigen dienend tot het vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen.

De belasting wordt gevestigd op basis van het gewicht van het voertuig (tarra), volgens een belastingvoet per schijf van 100 kg, welke 150 frank bedraagt tot 1 000 kg en progressief verhoogt tot 381 frank per 100 kg (maximaanslagvoet toepasselijk op de voertuigen van 4 300 kg en meer).

Belasting voor een vrachtwagentje van 1 500 kg : 2 275 frank.

De verhoging tegen 85 % zou hier 2 358 frank belopen, bedrag dat maar het fiscaal voordeel compenseert overeenstemmend met een jaarlijks verbruik van ongeveer 525 liter $\left(\frac{2\,358}{4,5}\right)$.

Par contre, pour les véhicules lourds taxés soit à la puissance, soit au poids, l'avantage fiscal dont il est ici question est moins important que pour les véhicules légers, en raison du fait que le tarif de la taxe est progressif en fonction de la puissance ou du poids imposable.

Ces exemples, qui valent *mutatis mutandis* pour les véhicules fonctionnant au gaz, justifient amplement la nécessité de revoir la formule en vigueur.

Afin de régler les différents aspects du problème, le Gouvernement vous propose de remplacer la formule actuelle d'augmentation proportionnelle au montant de la taxe, par une formule nouvelle d'augmentation proportionnelle à la puissance fiscale (voitures, autobus et autocars) ou au poids (camionnettes, camions, tracteurs, etc.), tout en tenant compte de la nécessité de ne pas augmenter la taxation globale pour les véhicules lourds à usage commercial dont la plupart sont équipés au gasoil.

Ces propositions se concrétisent comme suit :

1° Voitures servant au transport non rémunéré de personnes, autobus, autocars.

Le taux maximum actuel de 549 francs par cheval-vapeur (applicable aux véhicules de 37 C.V. et plus) est ramené à 504 francs par cheval-vapeur (applicable aux véhicules de 34 C.V. et plus).

En cas d'utilisation de gasoil ou de gaz, l'augmentation de la taxe est fixée uniformément à 425 francs par cheval-vapeur, quelle que soit la puissance du véhicule. Ce montant de 425 francs représente environ 85 % du nouveau taux

$$\text{maximum de 504 francs } (504 \times \frac{85}{100} = 428 \text{ francs}).$$

2° Taxis.

Le tarif actuel (80 % du tarif sub 1°) n'est pas modifié.

En cas d'utilisation de gasoil ou de gaz, la majoration de 425 francs par cheval-vapeur prévue ci-avant est applicable.

3° Bateaux à moteur (transport de personnes).

Le tarif actuel n'est pas modifié (taux fixes par cheval-vapeur de 360 francs pour le transport non rémunéré de personnes et de 225 francs pour le transport rémunéré de personnes).

En cas d'utilisation de gasoil ou de gaz, la majoration est fixée à :

a) 300 francs par cheval-vapeur pour les bateaux et canots de plaisance;

b) 160 francs par cheval-vapeur pour les bateaux et canots servant au transport rémunéré de personnes.

4° Véhicules servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques.

Le taux maximum actuel de 381 francs par tranche de 100 kg (applicable aux véhicules de 4 300 kg et plus) est ramené à 346 francs par tranche de 100 kg (applicable aux véhicules de 3 800 kg et plus).

En cas d'utilisation de gasoil ou de gaz, l'augmentation de la taxe est fixée uniformément à 290 francs par tranche de 100 kg, quel que soit le poids imposable du véhicule. Ce chiffre de 290 francs représente environ 85 % du nou-

$$\text{veau taux maximum } (346 \times \frac{85}{100} = 294 \text{ francs}).$$

Het huidige fiscaal voordeel voor de zware voertuigen belast hetzij op de kracht, hetzij op het gewicht, is nochtans minder belangrijk dan voor de lichte voertuigen, wegens het feit dat het belastingtarief progressief stijgt in functie van de belastbare kracht of van het belastbaar gewicht.

Deze voorbeelden, die *mutatis mutandis* gelden voor de voertuigen gedreven met gas, verantwoorden voldoende de noodzakelijkheid de in voege zijnde formule te herzien.

Om de verschillende aspecten van het probleem te regelen, stelt de Regering U voor de huidige formule van verhoging in evenredigheid met het bedrag van de belasting, te vervangen door een nieuwe formule van verhoging in evenredigheid met de fiscale kracht (personenwagens, autobussen en autocars) of met het gewicht (lichte vrachtwagens, vrachtwagens, tractoren, enz.) hierbij rekening houdend met de noodzakelijkheid de globale belasting niet te verhogen voor de tot handelsgebruik dienende zware voertuigen waarvan de meeste met zware olie worden gedreven.

Deze voorstellen behelzen het volgende :

1° Voertuigen dienende tot niet bezoldigd personenvervoer, autobussen, autocars.

De huidige maximaanslagvoet van 549 frank per paardekraft (toepasselijk op de voertuigen met 37 HP en meer) wordt teruggebracht op 504 frank per paardekraft (toepasselijk op de voertuigen met 34 HP en meer).

Bij gebruik van zware olie of gas wordt de belastingverhoging, welke ook de kracht van het voertuig zij, éénvoudig vastgesteld op 425 frank per paardekraft. Dit cijfer van 425 frank vertegenwoordigt ongeveer 85 % van de nieuwe

$$\text{maximaanslagvoet van 504 frank } (504 \times \frac{85}{100} = 428 \text{ frank}).$$

2° Taxi's.

Het huidige tarief (80 % van het tarief sub 1°) wordt niet gewijzigd.

Bij gebruik van zware olie of gas is de hierboven voorziene verhoging van 425 frank per paardekraft van toepassing.

3° Motorboten (personenvervoer).

Het huidige tarief wordt niet gewijzigd, (aanslagvoeten vastgesteld op 360 frank per paardekraft voor het niet bezoldigd personenvervoer en op 225 frank per paardekraft voor het bezoldigd personenvervoer).

Bij gebruik van zware olie of gas wordt de verhoging vastgesteld op :

a) 300 frank per paardekraft voor de pleziervaartui- gen en plezierbootjes;

b) 160 frank per paardekraft voor de vaartuigen en bootjes voor betaald personenvervoer.

4° Voertuigen dienende tot vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen.

De huidige maximale aanslagvoet van 381 frank per schijf van 100 kg (toepasselijk op de voertuigen van 4 300 kg en meer) wordt teruggebracht op 346 frank per schijf van 100 kg (toepasselijk op de voertuigen van 3 800 kg en meer).

Bij gebruik van zware olie of gas wordt de belastingverhoging, welk ook het belastbaar gewicht van het voertuig zij, éénvormig vastgesteld op 290 frank per schijf van 100 kg. Dit cijfer van 290 frank vertegenwoordigt ongeveer 85 % van de nieuwe maximale aanslagvoet

$$(346 \times \frac{85}{100} = 294 \text{ frank}).$$

5° Régime transitoire.

Les mesures prévues ci-avant doivent entrer en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1960. Mais, pour les véhicules qui, avant le 1^{er} janvier 1960, étaient en usage et déclarés à la taxe comme étant pourvus d'un moteur alimenté au gasoil ou au gaz, il est prévu, dans un but d'équité, que, pendant une période de cinq ans, le montant de la majoration nouvelle, ne peut pas être supérieur à 100 % du montant de la taxe de base.

Les exemples repris aux tableaux ci-annexés permettent de faire la comparaison entre le régime actuel et celui qui résulte des nouvelles dispositions.

Les articles 1, 2, 3-2°, 7 et 14 du projet de loi modifient les dispositions légales actuelles dans le sens de ce qui précède.

Les articles 4 et 6 ne modifient pas le régime actuel; ils contiennent, quant aux modalités de calcul de la taxe, des précisions rendues nécessaires par le fait que les augmentations pour usage de gasoil et de gaz ne sont plus exprimées en pourcentage du montant de la taxe.

Les articles 11 et 12 ont pour but d'adapter aux modifications apportées au tarif de la taxe de circulation, la taxe quotidienne qui frappe les camions étrangers circulant en Belgique et non exonérés en vertu de conventions internationales.

**

Dans un but de simplification, le présent projet de loi contient aussi certaines modifications du régime applicable aux bicyclettes à moteur, scooters, motocyclettes et véhicules analogues.

Les cycles pourvus d'un moteur d'une cylindrée maximum de 50 cm³ sont assujettis aux taxes provinciales et communales sur les vélocipèdes.

Par contre, les véhicules de ce genre dont la cylindrée dépasse 50 cm³ sont assujettis à la taxe de circulation.

Cette taxe est perçue à raison de 135 francs par tranche ou fraction de tranche de 150 cm³ de cylindrée, lorsque ces véhicules servent au transport de personnes et de 150 francs par 100 kg, lorsqu'ils servent au transport de marchandises.

D'après la statistique établie en 1956, il y avait à l'époque, 239 695 cycles à moteur de plus de 50 cm³ assujettis à la taxe de circulation, dont 130 676 d'une cylindrée de 150 cm³ et moins, généralement soumis à une taxe d'un montant annuel de 135 francs.

Or, toutes les particularités propres à la perception de la taxe de circulation s'appliquent à ces véhicules. C'est ainsi que les utilisateurs de ceux-ci bénéficient de la réduction de 25 % lorsque le moteur a plus de cinq ans d'usage, qu'ils peuvent acquitter la taxe en deux versements égaux ou pour des périodes de trois ou de six mois, que la taxe est fractionnée par trimestre d'utilisation en cas de mise en usage ou de cessation d'usage dans le courant de l'année.

Toutes ces complications nécessitent dans les bureaux des contributions un important travail, nettement disproportionné au montant minime de la taxe à percevoir.

Au surplus, et surtout par suite de la réduction pour ancienneté et du fractionnement, cette taxe est, dans bien des cas, inférieure aux taxes provinciales et communales qui frappent les cycles à moteur de 50 cm³ et moins.

5° Overgangsregime.

De hierboven voorziene maatregelen moeten in werking treden van 1 januari 1960 af. Doch voor de voertuigen die, vóór 1 januari 1960, in gebruik gesteld en aangegeven waren als zijnde voorzien van een motor met zware olie of gas, wordt billijkheidshalve voorzien dat, gedurende een periode van vijf jaar, het bedrag van de nieuwe verhoging niet hoger mag zijn dan 100 % van het bedrag van de basisbelasting.

De in bijgaande tabellen opgenomen voorbeelden laten een vergelijking toe tussen het huidig regime en datgene dat voortvloeit uit de nieuwe bepalingen.

De artikelen 1, 2, 3-2°, 7 en 14 van het ontwerp, wijzigen de huidige wettelijke bepalingen in de zin van wat voorafgaat.

De artikelen 4 en 6 wijzigen het huidige regime niet; ze behelzen, in verband met de berekeningsmodaliteiten van de belasting, nader omschreven schikkingen welke noodzakelijk geworden zijn doordat de verhogingen wegens het gebruik van zware olie of gas niet meer in percentages van het bedrag van de belasting worden uitgedrukt.

De artikelen 11 en 12 hebben tot doel de dagelijkse belasting, toepasselijk op de vreemde vrachtwagens die in België rijden en die niet vrijgesteld zijn krachtens internationale overeenkomsten, aan te passen aan de aan het tarief van de verkeersbelasting gebrachte wijzigingen.

**

Met het oog op vereenvoudiging behelst het voorgelegd wetsontwerp ook enige wijziging van het regime dat van toepassing is op de fietsen met hulpmotors, op de scooters, op de motorrijwielen en op de gelijkaardige voertuigen.

De fietsen met een motor met een maximumcilinderinhoud van 50 cm³ zijn onderworpen aan de provinciale- en gemeentelijke belastingen op de rijwielen.

Dergelijke voertuigen met een cilinderinhoud van meer dan 50 cm³ zijn daarentegen aan de verkeersbelasting onderworpen.

Deze belasting beloopt 135 frank per schijf of gedeelte van schijf van 150 cm³ cilinderinhoud wanneer deze voertuigen dienen tot personenvervoer en 150 frank per 100 kg wanneer ze dienen tot vervoer van goederen.

Volgens de statistiek, opgemaakt in 1956, bestonden er destijds 239 695 motorrijwielen met een motor van meer dan 50 cm³, welke aan de verkeersbelasting onderworpen waren; hiervan waren er 130 676 met een cilinderinhoud van 150 cm³ en minder, waarvoor meestal een jaarlijkse belasting van 135 frank verschuldigd was.

Welnu, al de bijzonderheden eigen aan de heffing van de verkeersbelasting zijn op deze voertuigen toepasselijk. Hieruit volgt o.m. dat de gebruikers ervan de vermindering van 25 % genieten wanneer de motor meer dan vijf jaren in gebruik is, dat de belasting in twee gelijke stortingen of voor periodes van drie of zes maanden mag betaald worden, en dat de belasting per trimester van gebruik gesplitst wordt ingeval van ingebruik- of buitengebruikstelling in de loop van het jaar.

Al deze verwickelingen veroorzaken in de ontvangkantoren der belastingen een massa werk dat bepaald in wanverhouding staat tot het miniem bedrag van de te innen belasting.

In vele gevallen, voornamelijk ten gevolge van de vermindering wegens ouderdom en van de splitsing, is deze taxe bovendien lager dan de provincie- en gemeentetaxes betreffende de bromfietsen met 50 cm³ cilinderinhoud en minder.

Les articles 3, 1° et 3°, 5, 8, 9, 10 et 13 du projet qui vous est soumis réalisent en cette matière une grande simplification : les véhicules ici visés, qui servent au transport de marchandises, sont assujettis au même tarif que ceux qui transportent des personnes; la réduction de 25 % pour ancienneté du moteur et la faculté de payer la taxe en deux versements égaux ou par périodes de trois ou de six mois sont supprimées; en cas de mise en usage ou cessation d'usage dans le courant de l'année, la réduction ou la restitution de la taxe pour les trimestres de non-utilisation ne peut aboutir à la perception d'un montant inférieur à 135 francs.

Etant donné que les travaux de perception de la taxe pour l'année 1960 sont déjà en cours, il est prévu que ces dernières mesures n'entreront en vigueur qu'à partir du 1^{er} janvier 1961.

Le Ministre des Finances,

J. VAN HOUTTE.

De artikelen 3, 1° en 3°, 5, 8, 9, 10 en 13 van het U voorgelegde ontwerp verwezenlijken op dit gebied een aanzienlijke vereenvoudiging : de hier bedoelde voertuigen welke dienen tot vervoer van goederen, worden aan hetzelfde tarief onderworpen als deze aangewend tot personenvervoer; de vermindering van 25 % wegens ouderdom van de motor en de mogelijkheid om de taxe te betalen in twee gelijke stortingen of voor periodes van drie of zes maanden, worden afgeschaft; ingeval van ingebruik- of buitengebruikstelling in de loop van het jaar, mag de vermindering of de teruggave van de belasting voor de kwartalen van niet-gebruik, niet leiden tot de inning van een lager bedrag dan 135 frank.

Aangezien de verrichtingen betreffende de inning van de belasting voor het jaar 1960 reeds aan de gang zijn, wordt er voorzien dat deze maatregelen slechts met ingang van 1 januari 1961 zullen in werking treden.

De Minister van Financiën,

TABLEAUX COMPARATIFS.

VERGELIJKENDE TABELLEN.

Voitures, autobus, autocars (transport de personnes).

Personenwagens, autobussen, autocars (personenvervoer).

Puissance — Kracht	Véhicules dont le moteur est alimenté à l'essence <i>Voertuigen waarvan de motor gedreven wordt met benzine</i>				Véhicules dont le moteur est alimenté à l'huile lourde <i>Voertuigen waarvan de motor gedreven wordt met zware olie</i>		
	Taux actuel	Taux nouveau	Taxe actuelle	Taxe nouvelle	Taxe actuelle (col. 4 + 70 %)	Taxe nouvelle (col. 5 + 425 franc par C.V.)	Régime transitoire = maximum ne pouvant dépasser col. 5 + 100 %
	—	—	—	—	—	—	—
	<i>Huidige belastingvoet</i>	<i>Nieuwe belastingvoet</i>	<i>Huidige belasting</i>	<i>Nieuwe belasting</i>	<i>Huidige belasting (kol. 4 + 70 %)</i>	<i>Nieuwe belasting (kol. 5 + 425 frank per P.K.)</i>	<i>Overgangsregime = maximum niet hoger dan kol. 5 + 100 %</i>
1	2	3	4	5	6	7	8
10 C.V.	183	183	1 830	1 830	3 111	6 080	3 660
15 C.V.	240	240	3 600	3 600	6 120	9 975	7 200
20 C.V.	305	305	6 100	6 100	10 370	14 600	12 200
25 C.V.	374	374	9 350	9 350	15 895	19 975	18 700
28 C.V.	416	416	11 648	11 648	19 802	23 548	23 296
29 C.V.	430	430	12 470	12 470	21 199	24 795	Voir col. 7 — Zie kol. 7
31 C.V.	459	459	14 779	14 229	24 189	27 404	id.
34 C.V.	504	504	17 136	17 136	29 131	31 586	id.
35 C.V.	519	504	18 165	17 640	30 880	32 515	id.
37 C.V.	549	504	20 313	18 648	34 532	34 373	id.
38 C.V.	549	504	20 862	19 152	35 465	35 302	id.
40 C.V.	549	504	21 960	20 160	37 332	37 160	id.
50 C.V.	549	504	27 450	25 200	46 665	46 450	id.

Camionnettes, camions, tracteurs
(transport de marchandises).Lichte en zware vrachtwagens, tractors
(goederenvervoer).

Poids imposable — Belastbaar gewicht	Véhicules dont le moteur est alimenté à l'essence <i>Voertuigen waarvan de motor gedreven wordt met benzine</i>				Véhicules dont le moteur est alimenté à l'huile lourde <i>Voertuigen waarvan de motor gedreven wordt met zware olie</i>		
	Taux actuel	Taux nouveau	Taxe actuelle	Taxe nouvelle	Taxe actuelle (col. 4 + 70 %)	Taxe nouvelle (col. 5 + 290 francs par 100 kg)	Régime transitoire = maximum ne pouvant dépasser col. 5 + 100 %
	—	—	—	—	—	—	—
	<i>Huidige belastingvoet</i>	<i>Nieuwe belastingvoet</i>	<i>Huidige belasting</i>	<i>Nieuwe belasting</i>	<i>Huidige belasting (kol. 4 + 70 %)</i>	<i>Nieuwe belasting (kol. 5 + 290 frank per 100 kg)</i>	<i>Overgangsregime = maximum niet hoger dan kol. 5 + 100 %</i>
1	2	3	4	5	6	7	8
1 000 kg	150	150	1 500	1 500	2 500	4 400	3 000
1 500 kg	185	185	2 775	2 775	4 718	7 125	5 550
2 000 kg	220	220	4 400	4 400	7 480	10 200	8 800
2 500 kg	255	255	6 375	6 375	10 838	13 625	12 750
3 000 kg	290	290	8 700	8 700	14 790	17 400	17 400
3 800 kg	346	346	13 148	13 148	22 352	24 168	Voir col. 7 — Zie kol. 7
3 900 kg	353	346	13 767	13 494	23 404	24 804	id.
4 300 kg	381	346	16 383	14 878	27 851	27 348	id.
5 000 kg	381	346	19 050	17 300	32 385	31 800	id.
6 000 kg	381	346	22 860	20 760	38 862	38 160	id.
7 000 kg	381	346	26 670	24 220	45 339	44 520	id.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 23 décembre 1946 portant création d'un Conseil d'Etat, notamment l'article 2, deuxième alinéa;

Vu l'urgence;

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 :

CHAPITRE PREMIER.

Modifications
aux lois coordonnées relatives à la taxe de circulation.

Article premier.

A l'article 3, § 1, 2°, deuxième alinéa, des lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951, modifiées par les lois des 22 juillet 1952, 24 décembre 1957 et 9 mai 1959, les mots : « selon le cas de 70 % ou de 100 % », sont supprimés.

Art. 2.

A l'article 7, littera A, dernier alinéa, des mêmes lois coordonnées, les mots : « 549 francs », sont remplacés par les mots : « 504 francs ».

Art. 3.

L'article 8 des mêmes lois coordonnées est modifié comme suit :

1° Au premier alinéa, le mot : « motocyclettes », est supprimé;

2° Au deuxième alinéa, les mots : « 381 francs », sont remplacés par les mots : « 346 francs »;

3° Il est ajouté un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« Toutefois, la taxe est fixée conformément à l'article 7, littera D, pour les véhicules visés à cette disposition et servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques. »

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gelet op de wet van 23 december 1946 houdende instelling van een Raad van State, inzonderheid op artikel 2, tweede lid;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

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 wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

EERSTE HOOFDSTUK.

Wijzigingen aan de samengeordende wetten
betreffende de verkeersbelasting.

Eerste artikel.

In artikel 3, § 1, 2°, tweede lid, van de op 10 april 1951 samengeordende wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, gewijzigd bij de wetten van 22 juli 1952, 24 december 1957 en 9 mei 1959, worden de woorden : « naar gelang van het geval met 70 % of met 100 % » geschrapt.

Art. 2.

In artikel 7, littera A, laatste lid, van dezelfde samengeordende wetten, worden de woorden : « 549 frank », vervangen door de woorden : « 504 frank ».

Art. 3.

Artikel 8 van dezelfde samengeordende wetten wordt als volgt gewijzigd :

1° In het eerste lid, wordt het woord : « motorrijwielen », geschrapt;

2° In het tweede lid, worden de woorden : « 381 frank », vervangen door de woorden : « 346 frank »;

3° Er wordt een nieuw lid toegevoegd, luidend als volgt :

« Nochtans wordt de belasting vastgesteld overeenkomstig artikel 7, littera D, voor de in deze bepaling bedoelde voertuigen welke dienen tot vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen. »

Art. 4.

L'article 9, deuxième alinéa, des mêmes lois coordonnées, est remplacé par la disposition suivante :

« Les véhicules de structure mixte sont assujettis à la taxe la plus élevée, compte tenu des réductions et majorations prévues aux articles 10 à 16. »

Art. 5.

L'article 10 des mêmes lois coordonnées est complété par la disposition suivante :

« La disposition qui précède n'est pas applicable aux véhicules visés aux articles 7, lettre D et 8, troisième alinéa. »

Art. 6.

Il est inséré dans les mêmes lois coordonnées, un article 14bis, libellé comme suit :

« Les réductions prévues aux articles 10 à 14 se calculent sur la taxe préalablement majorée conformément aux articles 15 et 16. »

Art. 7.

L'article 16 des mêmes lois coordonnées, modifié par les lois des 24 décembre 1957 et 9 mai 1959, est remplacé par la disposition suivante :

« Lorsque le moteur du véhicule est alimenté, même partiellement ou temporairement, à l'huile lourde ou aux hydrocarbures dérivés du pétrole et gazeux à la température et à la pression ordinaires, la taxe est augmentée :

» 1° de 425 francs par cheval-vapeur pour les véhicules visés à l'article 7, lettre A, B et C;

» 2° de 300 francs ou de 160 francs par cheval-vapeur pour les véhicules visés respectivement à l'article 7, premier alinéa et deuxième alinéa;

» 3° de 290 francs par tranche de 100 kg pour les véhicules visés à l'article 8. »

Art. 8.

L'article 17 des mêmes lois coordonnées est complété par la disposition suivante :

« Toutefois, en ce qui concerne les véhicules visés aux articles 7, lettre D et 8, troisième alinéa, la taxe ainsi réduite ne peut être inférieure à 135 francs. »

Art. 9.

L'article 18 des mêmes lois coordonnées est complété par la disposition suivante :

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux véhicules visés aux articles 7, lettre D et 8, troisième alinéa. »

Art. 10.

L'article 19 des mêmes lois coordonnées est complété par la disposition suivante :

« En ce qui concerne les véhicules visés aux articles 7, lettre D et 8, troisième alinéa, la taxe n'est restituée qu'à concurrence de la partie dépassant 135 francs. »

Art. 4.

Artikel 9, tweede lid, van dezelfde samengeordende wetten wordt door de volgende bepaling vervangen :

« De voertuigen met gemengde structuur zijn onderworpen aan de hoogste belasting, rekening gehouden met de verminderingen en verhogingen voorzien in de artikelen 10 tot 16. »

Art. 5.

Artikel 10 van dezelfde samengeordende wetten wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« De voorgaande bepaling is niet toepasselijk op de voertuigen bedoeld in de artikelen 7, lettera D, en 8, derde lid. »

Art. 6.

In dezelfde samengeordende wetten wordt een artikel 14bis ingevoegd, luidend als volgt :

« De in de artikelen 10 tot 14 voorziene verminderingen worden berekend op de belasting vooraf verhoogd overeenkomstig de artikelen 15 en 16. »

Art. 7.

Artikel 16 van dezelfde samengeordende wetten, gewijzigd bij de wetten van 24 december 1957 en 9 mei 1959, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Wanneer de motor van het voertuig zelfs gedeeltelijk of tijdelijk gedreven wordt met zware olie of met uit petroleum afgeleid hydrocarbide, dat onder normale temperatuur en druk de vorm van gas heeft, wordt de belasting verhoogd :

» 1° met 425 frank per paardekracht voor de voertuigen bedoeld in artikel 7, lettera's A, B en C;

» 2° met 300 frank of met 160 frank per paardekracht voor de voertuigen respectievelijk bedoeld in artikel 7, eerste lid en tweede lid;

» 3° met 290 frank per schijf van 100 kg voor de voertuigen bedoeld in artikel 8. »

Art. 8.

Artikel 17 van dezelfde samengeordende wetten wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« Wat de voertuigen betreft bedoeld in de artikelen 7, lettera D, en 8, derde lid, mag de aldus verminderde belasting nochtans niet minder bedragen dan 135 frank. »

Art. 9.

Artikel 18 van dezelfde samengeordende wetten wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« De bepalingen van dit artikel zijn niet toepasselijk op de voertuigen bedoeld in de artikelen 7, lettera D, en 8, derde lid. »

Art. 10.

Artikel 19 van dezelfde samengeordende wetten wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« Wat de voertuigen betreft bedoeld in de artikelen 7, lettera D, en 8, derde lid, wordt de belasting slechts terugbetaald ten belope van het gedeelte dat 135 frank te boven gaat. »

Art. 11.

A l'article 20, 1°, des mêmes lois coordonnées, les mots : « 180 francs » et « 370 francs », sont remplacés respectivement par les mots : « 160 francs » et « 330 francs ».

Art. 12.

L'article 22 des mêmes lois coordonnées, modifié par les lois des 24 décembre 1957 et 9 mai 1959, est remplacé par la disposition suivante :

« Lorsque le moteur du véhicule est alimenté, même partiellement ou temporairement à l'huile lourde ou aux hydrocarbures dérivés du pétrole et gazeux à la température et à la pression ordinaires, la taxe quotidienne est augmentée de 100 francs, de 150 francs ou de 300 francs pour les véhicules visés respectivement à l'article 20, 1°, littera a, b ou c, et de 25 francs pour les véhicules visés à l'article 20, 2°. »

Art. 13.

L'article 26 des mêmes lois coordonnées est complété par la disposition suivante :

« La disposition qui précède n'est pas applicable aux véhicules visés aux articles 7, littera D et 8, troisième alinéa. »

CHAPITRE II.

Dispositions transitoires.

Art. 14.

Pendant la période du 1^{er} janvier 1960 au 31 décembre 1964, l'augmentation de la taxe prévue à l'article 16, des mêmes lois coordonnées, remplacé par l'article 7 de la présente loi, ne peut être supérieure à 100 % de cette taxe pour les véhicules qui, avant le 1^{er} janvier 1960, étaient en usage et déclarés à la taxe comme étant pourvus d'un moteur alimenté à l'huile lourde ou aux hydrocarbures dérivés du pétrole et gazeux à la température et à la pression ordinaires.

CHAPITRE III.

Dispositions finales.

Art. 15.

La présente loi entre en vigueur :

1° Le 1^{er} janvier 1960 en ce qui concerne les articles 1, 2, 3-2°, 4, 6, 7 et 14;

2° Le 1^{er} janvier 1961 en ce qui concerne les articles 3, 1° et 3°, 5, 8, 9, 10 et 13;

3° A partir du seizième jour qui suit sa publication au *Moniteur Belge* en ce qui concerne les articles 11 et 12.

Art. 11.

In artikel 20, 1°, van dezelfde samengeordende wetten worden de woorden : « 180 frank » en « 370 frank », respectievelijk vervangen door de woorden : « 160 frank » en « 330 frank ».

Art. 12.

Artikel 22 van dezelfde samengeordende wetten, gewijzigd bij de wetten van 24 december 1957 en 9 mei 1959, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Wanneer de motor van het voertuig, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, gedreven wordt met zware olie of met uit petroleum afgeleid hydrocarbide dat onder normale temperatuur en druk de vorm van gas heeft, wordt de dagelijkse belasting verhoogd met 100 frank, met 150 frank of met 300 frank, voor de voertuigen bedoeld respectievelijk bij artikel 20, 1°, littera a, b of c, en met 25 frank voor de voertuigen bedoeld bij artikel 20, 2°. »

Art. 13.

Artikel 26 van dezelfde samengeordende wetten wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« De voorgaande bepaling is niet toepasselijk op de voertuigen bedoeld in de artikelen 7, littera D, en 8, derde lid. »

HOOFDSTUK II.

Overgangsbepalingen.

Art. 14.

Gedurende het tijdperk gaande van 1 januari 1960 tot 31 december 1964 mag de verhoging van de belasting, welke voorzien is in artikel 16 van dezelfde samengeordende wetten, vervangen door artikel 7 van deze wet, niet meer bedragen dan 100 % van deze belasting voor de voertuigen die, vóór 1 januari 1960, in gebruik gesteld en aan de belasting aangegeven waren als zijnde voorzien van een motor gedreven met zware olie of met uit petroleum afgeleid hydrocarbide dat onder normale temperatuur en druk de vorm van gas heeft.

HOOFDSTUK III.

Slotbepalingen.

Art. 15.

Deze wet treedt in werking :

1° Op 1 januari 1960 wat betreft de artikelen 1, 2, 3-2°, 4, 6, 7 en 14;

2° Op 1 januari 1961 wat betreft de artikelen 3, 1° en 3°, 5, 8, 9, 10 en 13;

3° Van de zestiende dag af volgend op hare bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* wat betreft de artikelen 11 en 12.

Art. 16.

Les suppléments de taxe dus pour l'année 1960, en vertu de la présente loi, sont payables dans les deux mois qui suivent sa publication au *Moniteur Belge*.

Donné à Elisabethville, le 24 décembre 1959.

Art. 16.

De krachtens deze wet voor het jaar 1960 verschuldigde belastingssupplementen zijn te betalen binnen twee maanden volgend op hare bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Gegeven te Elisabethstad, de 24 december 1959.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Financiën,

J. VAN HOUTTE.
