

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1951-1952.

SÉANCE DU 27 MARS 1952.

**Projet de loi instituant
un fonds spécial et temporaire des routes.**

AMENDEMENT PROPOSE
PAR M. VAN HOOVELD ET CONSORTS.

ART. 5.

Remplacer le 2^o de cet article par le texte suivant :

« 2^o le cinquième du produit des droits intérieurs sur tous produits nécessaires à l'automobile (taxes sur essence, huile, pneus, etc. . .).

L. VAN HOOVELD.
J. CHOT.
E. COULONVAUX.
J. MASSONNET.
M. MEUNIER.
LEON-ELI TROCLET.

Justification.

Nous estimons que les taxes, directes et indirectes, sur les automobiles ont atteint, et largement, leur maximum.

Ce sont aussi, sans aucun doute, les seuls contribuables qui payent le plus régulièrement et le plus rapidement leurs taxes, faute de quoi ils ne pourraient circuler.

Dans les pays voisins, en France et en Hollande, les montants des taxes sur automobiles servent à l'amélioration constante des routes et, en Hollande notamment, de la signalisation.

En Belgique, ces taxes alimentent le budget général à concurrence de 6 à 7 milliards par an pour les dernières années.

Voir :

Documents du Sénat :

91 (Session de 1951-1952) : Projet de loi.
172 (Session de 1951-1952) : Rapport.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1951-1952.

VERGADERING VAN 27 MAART 1952.

**Wetsontwerp tot instelling
van een speciaal en tijdelijk wegenfonds.**

AMENDEMENT VOORGESTELD
DOOR DE H. VAN HOOVELD C.S.

ART. 5.

De bepaling onder 2^o van dat artikel te vervangen als volgt :

« 2^o Een vijfde van de opbrengst der binnenlandse belastingen op al de voor de automobielen benodigde producten (belasting op de benzine, de olie, de banden, enz.) ».

Verantwoording.

Wij zijn van mening dat de directe en indirecte belastingen op de automobielen ruim het maximum bereiken hebben.

De automobilisten zijn ongetwijfeld ook de enige belastingplichtigen die het geregeldst en het vlugst betalen omdat zij anders niet kunnen rijden.

In de buurlanden, Frankrijk en Nederland, wordt de opbrengst der automobielbelasting aangewend ter voortdurende verbetering van de wegen en, in Nederland, vooral van de signalisatie.

In België kwamen die belastingen in de jongste jaren, op de algemene begroting ten belope van 6 à 7 milliard per jaar.

Zie :

Gedr. Stukken van de Senaat :

91 (Zitting 1951-1952) : Wetsontwerp;
172 (Zitting 1951-1952) : Verslag.

Mais nos routes restaient dans un état lamentable au point que les automobiles en Belgique, étaient plus rapidement hors d'usage que chez nos voisins.

Aujourd'hui qu'on les améliore, et c'est tant mieux et nécessaire, on voudrait encore les faire payer par ceux que l'on a toujours négligés : il y a là quelque chose d'illogique.

D'autre part, s'il y a quelque six cent mille autos dans notre pays, bien peu nombreux sont ceux dits d'agrément, le plus grand nombre servant à des fins professionnelles : médecins, ingénieurs, représentants de commerce, architectes, inspecteurs de services divers. Il y a également un grand nombre de camions de transports et de commerce.

Convenons que les classes moyennes y sont largement, très largement représentées.

Il ne nous paraît donc pas souhaitable de voir taxer davantage encore, ces engins de travail et du commerce.

L. VAN HOOVELD.

Maar onze wegen bleven in een erbarmelijke staat, zodat de automobielen in België veel vlugger buiten gebruik geraakten dan bij onze bureu.

Nu zij verbeterd worden — het is des te beter en noodzakelijk — zou men ze nog willen doen betalen door hen die steeds verwaarloosd werden : dat is onlogisch.

Hoewel er ongeveer 600.000 auto's in ons land rijden, zijn de wagens die voor het genoeg gehouden worden, weinig talrijk, aangezien het grootste aantal voor beroepsdoeleinden wordt gebruikt : geneesheren, ingenieurs, handelsvertegenwoordigers, architecten, inspecteurs van allerlei diensten. Men heeft ook een groot aantal transport- en handelsvrachtwagens.

Wij moeten toegeven dat de middenstand daarbij ruim, zeer ruim vertegenwoordigd is.

Het lijkt derhalve niet wenselijk dat die werk- en handelstuigen nog zwaarder belast worden.