

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1951-1952.

VERGADERING VAN 18 JUNI 1952.

Verslag van de Commissie van Financiën belast met het onderzoek van het wetsontwerp tot wijziging van het fiscaal regime van de minerale oliën.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1951-1952.

SÉANCE DU 18 JUIN 1952.

Rapport de la Commission des Finances chargée d'examiner le projet de loi modifiant le régime fiscal des huiles minérales.

Aanwezig : de hh. VAN OVERBERGH, voorzitter; ADAM, ALLEWAERT, CLYNMANS, Baron DE DORLODOT, DESMET (L.), DE SMET (P.), DOUTREPONT, HARMEGNIES, KNOPS, LACROIX, MULLIE, SCHOT, VAN LAEYS, VAN LOENHOUT, VERMEYLEN, VREVEN en RONSE, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Commissie van Financiën van de Kamer heeft een omstandig onderzoek gewijd aan het onderhavig wetsontwerp. Volksvertegenwoordiger Oblin heeft, uit naam dezer Commissie, verslag uitgebracht en de aandacht gevestigd op volgende drie kwesties :

- a) de wettelijkheid van de door de Regering genomen maatregelen;
- b) de noodzakelijkheid der aangevraagde verhoging;
- c) de invloed er van in economisch opzicht.

Wij verwijzen naar dit zeer volledig verslag.

De wettelijkheid van de maatregelen getroffen bij het koninklijk besluit van 9 April 1952, dat de verhoging van de accijns op de minerale oliën heeft ingevoerd, is betwist geworden. Nochtans schijnt het wel, na de uitleg verstrekt zowel door de verslaggever als door de Minister, tijdens de openbare bespreking, dat deze wettelijkheid niet kan in twijfel getrokken worden.

Zie :

Gedr. Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

- 386 (Zitting 1951-1952) : Wetsontwerp;
394 (Zitting 1951-1952) : Amendement;
395 (Zitting 1951-1952) : Verslag.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

15 en 20 Mei 1952.

Gedr. Stuk van de Senaat :

- 310 (Zitting 1951-1952) : Ontwerp overgemaakt door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi a fait l'objet d'un examen détaillé devant la Commission des Finances de la Chambre. M. le Député Oblin a fait rapport au nom de cette Commission et a appelé l'attention de celle-ci sur trois ordres d'idées :

- a) la légalité des mesures prises par le Gouvernement;
- b) la nécessité de la majoration demandée;
- c) l'incidence de celle-ci au point de vue économique.

Nous renvoyons à ce rapport très complet.

La légalité des mesures prises par l'arrêté royal du 9 avril 1952 qui a mis en vigueur la majoration du droit d'accises sur les huiles minérales a été contestée. Il semble cependant, après les explications qui furent données, tant par le rapporteur que par le Ministre, au cours de la discussion publique, que celle-ci ne puisse être mise en doute.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

- 386 (Session de 1951-1952) : Projet de loi;
394 (Session de 1951-1952) : Amendement;
395 (Session de 1951-1952) : Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :

15 et 20 mai 1952.

Document du Sénat :

- 310 (Session de 1951-1952) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

De grondslag zelf van het besluit is artikel 39 der wet van 19 Maart 1951, luidend als volgt :

« Met het oog op de vervroegde toepassing van de wijzigingen welke bij hoogdringendheid in de accijnzen moeten worden aangebracht, kan de Koning bij in Ministerraad overlegd besluit, alle maatregelen voorschrijven, met inbegrip van de voorlopige storting van de accijnzen welke door de wet zullen worden vastgesteld.

» De Koning zal bij de Wetgevende Kamers dadelijk, zo zij vergaderd zijn, zoniet bij de opening van de eerstvolgende zittingstijd, een ontwerp van wet indienen strekkende tot het aanbrengen in de accijnzen van de wijzigingen, met het oog waarop bij toepassing van het eerste lid maatregelen zijn genomen. »

Voegen wij er aan toe dat, vóór de bepalingen van de wet van 19 Maart 1951, de wet van 10 April 1933 (artikel 26, eerste lid), dit recht reeds verleend had, doch niet aan de Ministerraad maar uitsluitend aan de Minister van Financiën.

Indien men steunt op de teksten die we hier hebben aangehaald, lijdt het geen twijfel dat, na het verschijnen van het besluit van 9 April 1952, de Regering het Parlement dringend diende op de hoogte te stellen van de voorlopig bij bedoeld besluit vastgestelde wijzigingen.

Het is duidelijk, dat men op voornoemde wijze moest te werk gaan zo men het aanleggen van benzinevoorraden, die aan de verhoging zouden zijn ontsnapt, wilde vermijden.

De vraag is ook gesteld of de overeenkomst tot eenmaking van de accijnzen, te 's Gravenhage ondertekend op 18 Februari 1950, niet in strijd was met de nieuwe bepalingen. Dit argument is niet steekhoudend, daar artikel 22 van de overeenkomst bepaalt dat de nieuwe beschikkingen slechts van toepassing zullen worden op de data in gemeen overleg vastgesteld door de Benelux-regeringen.

In feite is de Regering overeengekomen met de Luxemburgse en de Nederlandse Regeringen om het accijnsrecht op de benzine te kunnen verhogen. Dit is trouwens vanzelfsprekend, vermits de Ministers van Financiën der Benelux-landen overeengekomen zijn het geünificeerd recht pas met ingang van 1 Januari 1953 toe te passen. Welnu, de bepalingen van het ontwerp zijn slechts van kracht tot 31 December 1952.

De Minister van Financiën, die de vergadering van de Commissie bijwoonde, heeft de nadruk gelegd op het feit dat de Regering slechts haar toevlucht heeft genomen tot de verhoging van het recht op de benzine om het hoofd te kunnen bieden aan de internationale verplichtingen aangegaan ter verdediging van het Westen. Hij heeft de cijfers van de militaire uitgaven van België aangehaald : 6 milliard in 1949; 8 milliard 400 miljoen in 1950; 12 milliard 700 miljoen in 1951 en ongeveer 20 milliard in 1952. Het is voorzeker onaangenaam belastingverhogingen te moeten opleggen, maar de aangehaalde redenen zijn buitengewoon ernstig. Voorts heeft de Commissie akte genomen van de verbintenissen

La base même de l'arrêté est l'article 39 de la loi du 19 mars 1951 libellé comme suit :

« En vue de l'application anticipée des changements qui doivent être apportés d'urgence aux droits d'accises, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prescrire toutes mesures, y compris le versement provisoire des droits qui seront établis par la loi.

» Le Roi saisira les Chambres législatives immédiatement si elles sont réunies, sinon dès l'ouverture de leur plus prochaine session, tendant à apporter aux droits d'accises les changements en vue desquels des mesures ont été prescrites par application de l'alinéa 1^{er}. »

Ajoutons que, avant les dispositions de la loi du 19 mars 1951, la loi du 10 avril 1933 (article 26, alinéa 1^{er}) avait déjà donné cette faculté, cette fois-ci non au Conseil des Ministres mais au seul Ministre des Finances.

En s'appuyant sur les textes qui viennent d'être rappelés, il ne peut être mis en doute qu'après la parution de l'arrêté du 9 avril 1952, il appartenait au Gouvernement de saisir le Parlement d'urgence des modifications établies provisoirement par l'arrêté en question.

Il s'indique qu'on devait agir de la sorte si on voulait éviter la constitution de stocks ou de réserves d'essence qui auraient échappé à la majoration.

On s'est demandé également si la convention d'unification des droits d'accises signée à La Haye le 18 février 1950, ne s'opposait aux nouvelles dispositions. Cette argumentation ne porte pas parce que l'article 22 de la Convention prévoit que les nouvelles dispositions ne seront appliquées qu'aux dates arrêtées de commun accord par les Gouvernements Benelux.

En fait, le Gouvernement s'est mis d'accord avec les Gouvernements luxembourgeois et des Pays-Bas pour pouvoir majorer le droit sur l'essence. Ceci est d'ailleurs évident puisque les Ministres des Finances des pays de Benelux ont convenu que le droit unifié ne sera appliqué que le 1^{er} janvier 1953. Or, les dispositions du projet n'ont de portée que jusqu'au 31 décembre 1952.

Le Ministre des Finances, qui assistait à la réunion de la Commission, a insisté sur les considérations que, si le Gouvernement a recours à l'augmentation du droit sur l'essence, c'est en raison de la nécessité de faire face aux engagements internationaux pour la défense de l'Occident. Il a rappelé les chiffres des dépenses militaires de la Belgique : 6 milliards en 1949, 8 milliards 400 millions en 1950; 12 milliards 700 millions en 1951 et environ 20 milliards en 1952. Certes, il est désagréable de devoir établir des augmentations d'impôt, mais les motifs invoqués sont particulièrement sérieux. D'autre part, il a été pris acte par la Commission de l'engagement pris par le Gouvernement de réaliser des économies

door de Regering aangegaan belangrijke bezuinigingen in de begrotingen te verwezenlijken, met bijzondere aandacht de militaire uitgaven na te gaan en tevens de inning van de achterstallige belastingen te bespoedigen.

Verscheidene commissielieden hebben uitleg gevraagd in verband met de economische weerslag van de verhoging der rechten.

In dit opzicht heeft de Minister kennis gegeven van het onderzoek door het Ministerie van Economische Zaken en Middenstand gedaan. Men heeft de weerslag van de benzineprijs op de vervoerkosten berekend. De verhoging van de kostprijs per kilometer wordt op 2,2 t. h. geschat voor de bestelauto's, op 3,6 t. h. voor de vrachtwagens van 1/4 ton; boven dit gewicht geschiedt het vervoer met vrachtauto's van 5 tot 6 ton, die doorgaans gasolie als brandstof gebruiken.

Wat de weerslag van de benzineprijs op de verkoopprijs aan verbruiker betreft, vertegenwoordigen de vervoerkosten dus slechts een gering percentage.

Rekening houdende met het feit dat de kosten van vervoer over de weg slechts 1 tot 2 t. h. van de kleinverkoopprijs der waren vertegenwoordigen en dat de verhoging der vervoerkosten over de weg, veroorzaakt door de stijging van de benzineprijs, gemiddeld 3 t. h. bedraagt, blijft de verhoging van de detailverkoopprijs tot 0,03-0,06 t. h. beperkt.

Er dient aan toegevoegd, dat het nieuw recht ten opzichte van het in November 1939 geheven recht slechts met 1,58 is vermenigvuldigd. Deze coëfficiënt staat dus lager dan die van de koopkrachtvermindering van de frank. Vergelijkt men de prijs van de benzine en de in verscheidene andere landen geheven belastingen, dan stelt men vast dat men in België een recht van fr. 3,90 betaalt op een prijs van fr. 6,60 voor één liter benzine, in Frankrijk fr. 4,80 op fr. 7,90, in Engeland fr. 3,85 op fr. 7,50, in Zwitserland fr. 3,80 op fr. 7,25, in Duitsland fr. 3,10 op fr. 7,50. Slechts in Nederland betaalt men fr. 2,50 op fr. 4,95.

Vermeldenswaard is dat de verkeersbelasting in 1951 *grosso modo* 1 milliard 500 miljoen heeft opgebracht, terwijl de rechten op de benzine gedurende hetzelfde tijdperk ongeveer 2 milliard hebben opgeleverd.

Het Bestuur heeft eveneens verklaard, dat sedert 16 April 1952 niet was vastgesteld dat de verkoop van benzine zou verminderd zijn.

Verscheidene commissielieden hebben in overweging gegeven bepaalde zeer interessante personen, zoals invaliden, ambachtslieden en kleine handelaars, vrij te stellen van de verhoging van het recht. Het toepassen van dergelijke onderscheiding blijkt te ingewikkeld om in overweging te kunnen genomen worden.

Het wetsontwerp werd met 10 tegen 6 stemmen goedgekeurd. Dit verslag werd eenparig bijgetreden.

De Verslaggever,
E. RONSE.

De Voorzitter,
CYR. VAN OVERBERGH.

importantes dans les budgets et de porter un soin attentif aux dépenses militaires, de même que de s'efforcer d'accélérer la rentrée des impôts arriérés.

Plusieurs membres de la Commission ont demandé des explications au sujet de l'incidence économique de l'augmentation des droits.

A cet égard, le Ministre a fait part des travaux du Ministère des Affaires Economiques et des Classes Moyennes. On a calculé l'incidence du prix de l'essence sur les frais de transport. L'augmentation du prix de revient par kilomètre est évaluée à 2,2 p. c. pour les camionnettes, à 3,6 p. c. pour les camions de un quart de tonnes; au delà de ce poids, les transports sont faits par camions de 5 à 6 tonnes qui utilisent généralement le gasoil comme carburant.

Ainsi donc, en ce qui concerne la répercussion du prix de l'essence sur le prix de vente aux consommateurs, les frais de transport ne représentent qu'un pourcentage minime.

Si l'on se rend compte que le transport par route ne représente, comme frais, que 1 à 2 p. c. du prix de détail des marchandises et que l'augmentation des frais de transport par route due à la hausse du prix de l'essence est en moyenne de 3 p. c., la majoration du prix de vente au détail s'établit à 0,03-0,06 p. c.

Ajoutons que le nouveau droit n'est qu'au coefficient 1,58 par rapport au droit perçu en novembre 1939. Ce coefficient est donc inférieur à celui de la dépréciation du pouvoir d'achat du franc. Si l'on compare le prix de l'essence et les impôts perçus dans les divers pays, on constate qu'en Belgique, on paie fr. 3,90 de droit sur un prix de fr. 6,60 pour un litre d'essence, en France fr. 4,80 de droit sur fr. 7,90, en Angleterre fr. 3,85 sur fr. 7,50, en Suisse fr. 3,80 sur fr. 7,25, en Allemagne fr. 3,10 sur fr. 7,50. Ce n'est qu'aux Pays-Bas qu'on paie fr. 2,50 sur fr. 4,95.

Il est intéressant de signaler que la taxe de circulation a rapporté en 1951 *grosso modo* 1 milliard 500 millions et que les droits sur la benzine ont rapporté pendant la même période environ 2 milliards.

L'Administration a également déclaré que, depuis le 16 avril 1952, il n'a pas été constaté que la vente de l'essence eût diminué.

Différents membres de la Commission ont fait des suggestions tendant à voir échapper certaines personnes particulièrement intéressantes à l'augmentation du droit, telles les invalides, des artisans et les petits commerçants. La discrimination à réaliser de cette façon s'avère trop compliquée, pour pouvoir être prise en considération.

Le projet de loi a été admis par 10 voix contre 6; le présent rapport a été admis à l'unanimité.

Le Rapporteur,
E. RONSE.

Le Président,
CYR. VAN OVERBERGH.