

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1951-1952.

SÉANCE DU 9 JUILLET 1952.

Rapport de la Commission des Finances chargée d'examiner le projet de loi modifiant les lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951.

BELGISCHSE SENAAT

ZITTING 1951-1952.

VERGADERING VAN 9 JULI 1952.

Verslag van de Commissie van Financiën belast met het onderzoek van het wetsontwerp tot wijziging van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, geordend op 10 April 1951.

Présents : MM. VAN OVERBERGH, président; ADAM, ALLEWAERT, CLYNMANS, DELMOTTE, DESMET (L.), DE SMET (P.), DOUTREPONT, HARMEGNIES, KNOPS, LACROIX, SCHOT, SERVAIS (L.), VAN LOENHOUT, VERMEYLEN et VAN LAEYS, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

L'article 3, § 1^{er}, 2^o des lois coordonnées relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles (publiées au *Moniteur Belge* le 12 mai 1951) exempte de cette taxe certains véhicules employés exclusivement pour les transports en commun de personnes. Toutefois les véhicules restent assujettis à la taxe si le moteur en est alimenté à l'huile lourde même partiellement ou temporairement, mais l'augmentation de 40 p. c. prévue pour les autres véhicules alimentés à l'huile lourde ne leur est pas appliquée. Cette augmentation actuelle de 40 p. c. était antérieurement de 100 p. c. (voir arrêté royal du 24 janvier 1935 et loi du 17 août 1948). L'intention du législateur avait été d'exempter de la taxe de circulation les véhicules qui nous concernent, mais de leur appliquer l'augmentation au cas où ils étaient alimentés à l'huile lourde. Comme cette augmentation correspondait à la taxe (100 p. c.), on avait trouvé plus simple de leur appliquer la taxe sans l'augmentation ce qui revenait au même.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

- 10 (Session de 1951-1952) : Projet de loi;
202 (Session de 1951-1952) : Amendements;
318 (Session de 1951-1952) : Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :

8 et 9 avril 1952.

Document du Sénat :

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

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Bij artikel 3, § 1, 2^o, der samengevatte wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen (opgenomen in het *Staatsblad* van 12 Mei 1951), worden sommige voertuigen, die uitsluitend dienen voor gemeenschappelijk personenvervoer, van die belasting vrijgesteld. De belasting blijft evenwel verschuldigd, indien de motor, zij het gedeeltelijk of tijdelijk, met zware olie wordt gevoed, doch zonder de vermeerdering met 40 t. h., die toegepast wordt voor de andere met zware olie rijdende voertuigen. Deze verhoging met 40 t. h. bedroeg vroeger 100 t. h. (koninklijk besluit van 24 Januari 1935 en wet van 17 Augustus 1948). Het was de bedoeling van de wetgever de bewuste voertuigen vrij te stellen van de verkeersbelasting, maar de verhoging toe te passen, wanneer ze met zware olie reden. Aangezien die verhoging overeenstemde met de belasting (100 t. h.), werd het eenvoudiger geacht de belasting toe te passen zonder verhoging, wat op hetzelfde neerkwam.

Zie :

Gedr. Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

- 10 (Zitting 1951-1952) : Wetsontwerp;
202 (Zitting 1951-1952) : Amendementen;
318 (Zitting 1951-1952) : Verslag.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

en 9 April 1952.

Gedr. Stuk van de Senaat :

262 (Zitting 1951-1952) : Ontwerp door de Kamer der Volksvertegenwoordigers opgesteld.

Seulement la loi du 10 août 1950 a ramené cette augmentation de 100 p. c. à 40 p. c. ce qui a eu pour résultat que l'intention primitive du législateur de n'appliquer aux véhicules visés par le projet de loi en discussion, que la taxe complémentaire, en appliquant la taxe simple était faussée, la taxe simple ne correspondant plus à l'augmentation.

Le projet de loi actuel vise à remédier partiellement à cet état de choses mais ne part plus du principe antérieur de n'appliquer que le surplus, mais de réduire la taxe de 50 p. c. comparativement à la taxe appliquée aux autres véhicules alimentés à l'huile lourde qui ne profitent d'aucun avantage. Il en résulte donc que la taxe, si le projet est voté, sera la taxe simple, soit 100 p. c., plus l'augmentation de l'article 16 des lois coordonnées pour les véhicules alimentés à l'huile lourde, qui est de 40 p. c., soit au total $(100 + 40) = 140$ p. c. diminué de $1/2 = 70$ p. c. de la taxe simple, taxe qui correspond approximativement à celle de 1949, l'intention du législateur étant de ne pas dépasser cette taxe pour les véhicules alimentés uniquement ou partiellement à l'huile lourde.

Quant à l'article 2, cet article vise à appliquer le même régime aux véhicules utilisés en vertu d'autorisations délivrées à la société nationale des chemins de fer.

En effet comme jusqu'ici ces véhicules ne payaient aucune taxe il en résultait une inégalité choquante entre ces véhicules d'une part et les véhicules visés à l'article premier de notre projet d'autre part. Les frais généraux de l'exploitation étant différents cette inégalité avait sa répercussion sur le prix de transport des voyageurs.

C'est ce qu'on veut éviter.

L'article 3 réduit au quart, mais seulement pour l'exercice 1949 la taxe de circulation due sur des véhicules très lourds (au moins 7.000 kg.) servant aux transports internationaux et n'ayant pas été utilisés au delà de 90 jours en Belgique. Certains receveurs s'étant trompés dans l'application de la réduction que la loi accordait, cet article vise pour quelques cas peu nombreux à placer sur le même pied tous les transporteurs internationaux. Pour les années qui suivent, le cas de ces véhicules est réglé par l'article 12 des lois coordonnées qui réduit la taxe au tiers. La différence entre les transporteurs nationaux et internationaux se justifie par le fait que les véhicules de ces derniers sont aussi soumis à des taxes à l'étranger.

Article 4. Sans cet article les transporteurs étrangers devraient payer un supplément de taxe quotidienne pour le délai couru entre le 1^{er} janvier et le 29 septembre 1950, par suite de la rétroactivité au 1^{er} janvier, de la loi du 10 août 1950, publiée au *Moniteur* du 21-22 août 1950 et n'ayant été appliquée par l'administration qu'au partir du 30 septembre suivant. Ce serait une injustice à leur égard, leurs prix de transport ayant été calculés en fonction de la taxe existante.

De wet van 10 Augustus 1950 bracht die verhoging evenwel van 100 t. h. terug op 40 t. h.; diensgevolge is de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever om slechts de aanvullende belasting op de bij dit wetsontwerp bedoelde voertuigen toe te passen, door alleen de eenvoudige belasting te heffen, verloren gegaan aangezien de eenvoudige belasting niet meer met de verhoging overeenstemt.

Dit wetsontwerp strekt tot gedeeltelijke verhelping van die toestand, niet meer naar het vroegere beginsel volgens hetwelk alleen de verhoging werd toegepast, maar door vermindering van de belasting met 50 t. h. vergeleken bij die welke geheven wordt van de andere met zware olie rijdende voertuigen die geen voordeel genieten. Hieruit volgt dat bij goedstemming van het ontwerp, de belasting evengroot zal zijn als de eenvoudige belasting, d. w. z. 100 t. h., vermeerderd met 40 t. h. als in artikel 16 der samengevatte wetten voor de met zware olie rijdende voertuigen is bepaald, of in totaal $(100 + 40) = 140$ t. h., verminderd met $1/2 = 70$ t. h. van de eenvoudige belasting, wat ongeveer overeenstemt met die van 1949, welke de wetgever niet wenst te overschrijden voor de uitsluitend of gedeeltelijk met zware olie rijdende voertuigen.

Artikel 2 strekt tot toepassing van hetzelfde stelsel op de voertuigen die krachtens aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen uitgereikte machtingen gebruikt worden.

Aangezien die voertuigen inderdaad tot nogtoe geen belasting betaalden, vloeide daaruit een storende ongelijkheid tussen die voertuigen en de in artikel 1 van ons ontwerp bedoelde voertuigen voort. Waar de algemene bedrijfskosten verschilden, had dit zijn weerslag op de vervoerprijs der reizigers.

En dit wil men juist verhelpen.

Bij artikel 3 wordt de verkeersbelasting op zware (tenminste 7.000 kg.) voor internationaal vervoer aangewende voertuigen die in België niet meer dan 90 dagen gebruikt zijn, tot een vierde verminderd, maar alleen voor het dienstjaar 1949. Aangezien sommige ontvangers zich bij de toepassing van de bij de wet verleende vermindering vergist hadden, strekt dit artikel er toe in enige gevallen al de internationale vervoerders op een voet van gelijkheid te plaatsen. Voor de volgende jaren, geldt ten aanzien van die voertuigen artikel 12 der samengevatte wetten, waar bij de belasting tot een derde wordt verminderd. Het onderscheid tussen de vervoerders in nationaal en internationaal verband is gegrond op het feit dat voor de voertuigen van deze laatste ook in het buitenland belastingen verschuldigd zijn.

Artikel 4. Zonder dit artikel zouden de vreemde vervoerders een toeslag op de dagelijkse belasting moeten betalen voor het tijdvak van 1 Januari tot 29 September 1950, ingevolge de terugwerkende kracht tot 1 Januari van de wet van 10 Augustus 1950, bekendgemaakt in het *Staatsblad* van 21-22 Augustus 1950, die de administratie echter eerst sedert 30 September 1950 toepast. Zulks ware een onrechtvaardigheid te hunnen opzichte, aangezien hun vervoerprijs berekend werd op grond van de bestaande belasting.

L'article 5 introduit les dates logiques d'entrée en vigueur des articles 1 et 2.

En effet, l'article premier doit logiquement trouver son application à partir de l'augmentation de la taxe tandis que la rétroactivité est à éviter pour l'application de l'article 2, pour la raison développée ci-dessus relative aux transporteurs internationaux.

L'article 6 de la loi règle la procédure applicable aux demandes de dégrèvements et n'a donné lieu à aucune observation de votre Commission.

Le présent projet de loi ainsi que le rapport ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,
L. VAN LAEYS.

Le Président,
Cyr. VAN OVERBERGH.

Artikel 5 bepaalt logische inwerkingtredingsdata voor de artikelen 1 en 2.

Immers, artikel 1 moet logischerwijze toegepast worden vanaf de verhoging der belasting, terwijl de terugwerkende kracht moet worden vermeden voor de toepassing van artikel 2, om reden die hiervoren ten aanzien van de vervoerders in internationaal verband is opgegeven.

Artikel 6 van de wet regelt de procedure voor de ontheffingsaanvragen; uw Commissie heeft hieromtrent geen opmerkingen gemaakt.

Dit wetsontwerp en het verslag werden eenstemmig aangenomen.

De Verslaggever,
L. VAN LAEYS.

De Voorzitter,
Cyr. VAN OVERBERGH.