

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1968-1969.

15 JANVIER 1969.

Projet de loi modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES (1)
PAR M. **MAES**.

MESSIEURS,

La matière de la taxe de circulation étant assez technique, votre rapporteur a cru bon de rappeler brièvement les règles actuellement en vigueur.

Le titre II du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus établit une taxe annuelle sur les véhicules automobiles.

Cette taxe est majorée lorsque le moteur du véhicule est alimenté à l'huile lourde ou aux hydrocarbures dérivés du pétrole et gazeux à la température et à la pression ordinaire.

Cette majoration de la taxe de circulation a pour but de compenser la différence entre, d'une part, le faible droit d'accise qui frappe ces produits (respectivement 115 francs et 90 francs par hectolitre) et, d'autre part, le droit beaucoup plus élevé qui est perçu sur la benzine (535 francs par hectolitre).

Certains véhicules sont exemptés de la taxe de circulation. Il en est, notamment, ainsi des véhicules

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Adam, président; Ansiaux, Claes, De Groof, Demarneffe, Dulac, Franck, Henckaerts, Lacroix, Lagae, Leemans, Snyers d'Attenhoven, Stalpaert, Stroobants, Van Bulck, Van Cauwenberghe, Vroven, Wiard et Maes, rapporteur.

R. A 7797

Voir :

Document de la Chambre des Représentants :

208 (Session de 1968-1969) :

- 1 : Projet de loi;
- 2 : Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :

18 et 19 décembre 1968.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1968-1969.

15 JANUARI 1969.

Ontwerp van wet tot wijziging van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
FINANCIEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **MAES**.

MIJNE HEREN,

De techniek van de verkeersbelasting is zeer ingewikkeld; uw verslaggever heeft het dan ook goed geacht de desbetreffende regeling in het kort toe te lichten.

Titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen legt een jaarlijkse belasting op de motorrijtuigen.

Deze belasting wordt verhoogd wanneer de motor van het voertuig loopt op zware olie of uit petroleum gewonnen hydrocarbide dat onder normale temperatuur en druk gasvormig is.

Deze verhoging van de verkeersbelasting is bedoeld als een compensatie voor het verschil tussen het laag accijnsrecht op die produkten (respectievelijk 115 fr. en 90 frank per hectoliter) en het veel hogere recht op de benzine (535 frank per hectoliter).

Sommige motorrijtuigen zijn vrijgesteld van verkeersbelasting, zoals bijvoorbeeld die voor de exploi-

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Adam, voorzitter; Ansiaux, Claes, De Groof, Demarneffe, Dulac, Franck, Henckaerts, Lacroix, Lagae, Leemans, Snyers d'Attenhoven, Stalpaert, Stroobants, Van Bulck, Van Cauwenberghe, Vroven, Wiard en Maes, verslaggever.

R. A 7797

Zie :

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

208 (Zitting 1968-1969) :

- 1 : Ontwerp van wet;
- 2 : Verslag.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

18 en 19 december 1968.

affectés à l'exploitation de services publics d'autobus, ou à l'exploitation d'un service de taxi, ou à l'exploitation d'une entreprise de location avec chauffeur.

Ces véhicules exemptés de la taxe de circulation « ordinaire », sont, cependant, soumis à la majoration, s'ils sont alimentés à l'huile lourde, ou aux hydrocarbures dérivés du pétrole et gazeux à la température et à la pression ordinaire.

Deux dispositions particulières doivent encore retenir notre attention :

I. — Suivant l'article 16 du Code « la taxe est réduite de 10 p.c. lorsqu'elle résulte d'une déclaration régulièrement souscrite par un redevable qui, au 1^{er} janvier de l'année d'imposition et ce, jusqu'au 30 juin au moins, déclare trois véhicules à moteurs ou plus, investis dans une exploitation commerciale, industrielle ou agricole ».

II. — Suivant l'article 17, « la taxe due par les personnes physiques ou morales qui ont leur domicile, leur résidence, leur siège social ou leur principal établissement en Belgique, est réduite à 40 p.c. de son montant relatif à l'année entière pour les véhicules affectés exclusivement ou principalement à des transports internationaux de marchandises ou d'objets quelconques, dont le poids imposable, remorques comprises, est d'au moins 7.000 kilogrammes ».

C'est cette dernière disposition, jugée discriminatoire par la C.E.E., que la Belgique est tenue de modifier.

La réduction de la taxe de circulation « à 40 p.c. », en d'autres termes, la réduction de 60 p.c., prévue au profit des transporteurs internationaux belges de marchandises ou d'objets quelconque, doit être supprimée.

Tel est le but poursuivi par le projet.

Cette suppression :

1. a pour effet de majorer de 150 p.c. la taxe qui sera supportée à l'avenir par les intéressés (la taxe passant de 40 p.c. à 100 p.c.);

2. crée une double imposition. Celle précisément, que la réduction de 60 p.c., prévue par l'article 17, avait pour but d'éviter.

En effet, le transporteur international belge supporterait l'intégralité de la majoration de taxe comme s'il utilisait du carburant belge — soumis à un droit d'accise très bas, comme nous l'avons relevé plus haut — alors qu'il achète surtout du Gasoil *hors du pays*. Il serait donc taxé à deux reprises, à savoir, une fois à l'étranger, en y payant les droits d'accise incorporés dans le prix de vente à la pompe et, une autre fois, en Belgique, en acquittant la majoration de la taxe de circulation.

Pour remédier à cette situation qui risque de placer les intéressés dans une situation désavantageuse vis-à-vis de leurs concurrents des autres Etats membres, le projet de loi prévoit les mesures suivantes :

tatie van openbare autobusdiensten, van taxidiensten of van ondernemingen voor verhuring van auto's met bestuurder.

Deze vrijgestelde rijtuigen zijn echter wel onderworpen aan de verhoging indien zij lopen op zware olie of uit petroleum gewonnen hydrocarbide, dat onder normale temperatuur en druk gasvormig is.

Er zijn nog twee andere bijzondere bepalingen :

1. Krachtens artikel 16 van het Wetboek wordt « de belasting met 10 % verminderd wanneer zij verschuldigd is krachtens een regelmatige aangifte ingediend door een belastingschuldige die, op 1 januari van het belastingsjaar, en dit tot minstens 30 juni, drie of meer motorvoertuigen aangeeft welke geïnvesteerd zijn in een handels-, nijverheids- of landbouwbedrijf ».

2. Krachtens artikel 17 wordt « de belasting verschuldigd door natuurlijke of rechtspersonen die hun woonplaats, hun verblijfplaats, hun maatschappelijke zetel of hun voornaamste inrichting hebben in België, *herleid tot 40 %* van haar bedrag voor het hele jaar, voor de voertuigen die uitsluitend of in hoofdzaak aangewend worden voor het *internationaal vervoer* van goederen of enigerlei voorwerpen, waarvan het belastbaar gewicht, aanhangwagens inbegrepen, ten minste 7.000 kilogram bedraagt ».

Het is de laatstgenoemde bepaling die de E.E.G. discriminerend acht en die België moet wijzigen.

De vermindering van de verkeersbelasting « *tot 40 %* », d.w.z. de vermindering *met 60 %* ten behoeve van de Belgische internationale transporteurs van « goederen of enigerlei voorwerpen » moet worden opgeheven.

Dit is de bedoeling van het ontwerp.

Het gevolg hiervan is :

1. dat de belasting die de betrokkenen voortaan zullen moeten betalen, met 150 % wordt verhoogd (zij stijgt van 40 % tot 100 %);

2. dat een dubbele belasting ontstaat, namelijk die welke de in artikel 17 bepaalde vermindering met 60 % diende te verhinderen.

De Belgische internationale transporteur draagt immers de gehele verhoogde belasting alsof hij Belgische brandstof tankte — waarvan, zoals hiervoren gezegd, een zeer laag accijnsrecht wordt geheven — hoewel hij zijn gasoil hoofdzakelijk *in het buitenland* koopt. Hij zou dus tweemaal worden belast, eenmaal in het buitenland waar hij het accijnsrecht betaalt dat in de verkoopprijs af station is begrepen en eenmaal in België waar hij de verhoogde verkeersbelasting betaalt.

Door deze toestand dreigen de betrokkenen in een nadelige positie te komen ten opzichte van hun concurrenten van de andere lid-staten, en om zulks te verhelpen, voorziet het ontwerp in de volgende maatregelen :

1. suppression de la majoration de la taxe de circulation pour les véhicules de tous genres.

La perte qui en résultera pour le Trésor sera récupérée par une augmentation du droit d'accise qui frappe les produits en cause (augmentation de 100 francs par hectolitre pour le gasoil et de 80 francs par hectolitre pour le gaz — plus la taxe de transmission de 14 p.c., ou 14 francs par hectolitre pour le gasoil).

2. relèvement de 10 p.c. à 40 p.c. de la réduction de taxe accordée aux détenteurs d'au moins trois véhicules à moteur au 1^{er} janvier de l'année d'imposition. Comme cela est prévu actuellement pour la réduction de 60 p.c. dont bénéficient les transporteurs internationaux, cette mesure ne serait applicable qu'aux véhicules ou à l'ensemble des véhicules dont la tare est d'au moins 7.000 kilogrammes, mais elle serait accordée à tous les transporteurs professionnels de marchandises, aussi bien nationaux, qu'internationaux, puisque toute discrimination à ce sujet est interdite par la C.E.E.

Suivant l'Exposé des Motifs, les transporteurs internationaux ne seront tenus au paiement en Belgique, indépendamment de la taxe de circulation, que du droit d'accise et de la taxe de transmission — droit et taxe qui seront augmentés ainsi que nous l'avons indiqué plus haut — sur le carburant *effectivement acheté dans le pays*; cette charge paraît ne pas devoir dépasser celle qu'ils supportent à présent, au titre de majoration de taxe de circulation.

Il est à remarquer que, par la suppression de la majoration de la taxe pour usage d'huile lourde ou de gaz, les véhicules donnés en location, les taxis et les autobus ne seront plus soumis à la taxe de circulation. Mais tel ne sera pas le cas des autocars.

**

M. le Ministre des Finances introduisit la discussion par un bref exposé.

Nous reproduisons ici les questions posées au Ministre ainsi que les réponses de celui-ci.

QUESTION 1.

Quels sont les droits d'accise et taxes connexes exigibles actuellement dans les pays de la C.E.E. ?

REPONSE.

Belgique : 173,1 FB par Hl.
 Allemagne : 462 FB par Hl.
 France : 445 FB par Hl.
 Italie : 404 FB par Hl.
 Luxembourg : 134 FB par Hl.
 Pays-Bas : 85 FB par Hl.

QUESTION 2.

Le projet ne va-t-il pas désavantager plus encore le transporteur belge par rapport au transporteur hollandais qui :

1. opheffing van de verhoging van verkeersbelasting voor alle soorten van voertuigen.

Het daaruit volgend schatkistverlies zal echter worden verhaald door een verhoging van de accijns op de produkten in kwestie (met 100 frank per hectoliter zware olie en met 80 frank per hectoliter hydrocarbidgegas — plus een overdrachtbelasting van 14 % of 14 fr. per hectoliter voor de zware olie) ;

2. opvoering van 10 % tot 40 % van de huidige vermindering ten voordele van de houders van ten minste drie motorrijtuigen op 1 januari van het aanslagjaar. Evenals in het huidige stelsel van 60 % vermindering ten gunste van de internationale transporteurs zou ook deze maatregel slechts toepasselijk zijn op de voertuigen of op de gezamenlijke vervoerelementen met een tarra van ten minste 7.000 kg, maar *alle* beroepsvervoerders van goederen zouden in aanmerking komen, zowel de nationale als de internationale, daar ter zake geen discriminatie wordt geduld door de E.E.G.

Volgens de Memorie van Toelichting zullen de internationale vervoerders, buiten de verkeersbelasting, in België slechts de accijnsrechten en de overdrachtbelasting — die zullen worden verhoogd zoals hiervoren gezegd — moeten betalen op de brandstof die in het land zelf wordt aangeschaft; deze last schijnt niet zwaarder te zullen uitvallen dan de verhoogde verkeersbelasting die zij nu moeten betalen.

Er zij opgemerkt dat, door de afschaffing van de verhoging van de belasting voor het gebruik van zware olie of gas, de verhuurde voertuigen, de taxis en de autobussen niet meer aan de verkeersbelasting onderworpen zullen zijn. Dit geldt echter niet voor autocars.

**

De Minister van Financiën leidde de bespreking in met een korte uiteenzetting.

Wij geven hierna de vragen die aan de Minister zijn gesteld, telkens met het antwoord.

VRAAG 1.

Hoeveel bedragen de accijnsrechten en de aanverwante belastingen die thans in de E.E.G.-landen geheven worden ?

ANTWOORD.

België : 173,1 BF. per Hl.
 Duitsland : 462 BF. per Hl.
 Frankrijk : 445 BF. per Hl.
 Italië : 404 BF. per Hl.
 Luxemburg : 134 BF. per Hl.
 Nederland : 85 BF. per Hl.

VRAAG 2.

Zal het ontwerp de Belgische vervoerder niet nog meer benadelen ten opzichte van de Nederlandse vervoerder, die :

— bénéficie d'un régime libéral en matière d'amortissement du véhicule;

— dispose d'un nombre de licences de transport vers l'étranger notablement plus élevé;

— subit un droit d'accise moins élevé sur le carburant.

REPONSE.

Le problème des licences sort du cadre de la fiscalité et est de la compétence particulière du département des Communications.

Le régime des amortissements applicables en Belgique donne généralement satisfaction (amortissement en 4 ou 5 ans).

Quant à la différence en matière de droits d'accises, il ne peut échapper qu'aux Pays-Bas, tout comme en Belgique actuellement, la taxe de circulation est également augmentée en cas d'utilisation de mazout. Cette augmentation est égale à 225 p.c. de la taxe de base.

En matière de charge fiscale, le régime hollandais n'est, en général, pas plus favorable que celui qui est appliqué en Belgique.

D'ailleurs, ce régime devra être adapté dans le cadre de l'harmonisation des structures des taxes sur les carburants entreprise par le Marché Commun.

QUESTION 3.

Quel est le rendement actuel des droits d'accise sur le gasoil ?

REPONSE.

Le gasoil consommé par les véhicules utilisant ce produit comme carburant est de 8.363.610 hectolitres pour l'année 1967 et de 6.370.556 hectolitres pour les neuf premiers mois de 1968.

On peut estimer que la quantité qui sera utilisée en 1969 sera d'au moins 8.400.000 hectolitres.

Pour la même année, la consommation de gaz est de 360.000 hectolitres.

Ainsi, pour l'année 1969, et compte tenu des taxes connexes — taxes assimilées au timbre —, le rendement supplémentaire en la matière sera de 1 milliard de francs et compensera ainsi à due concurrence la perte résultant de la suppression de la majoration de la taxe de circulation.

QUESTION 4.

Le gasoil utilisé pour les besoins ménagers, industriels, ou pour les véhicules agricoles et les bateaux est-il frappé du droit d'accise supplémentaire ?

REPONSE.

Non. Le droit frappant ce produit ne subit aucune modification.

— het gemakkelijker heeft voor de afschrijving van zijn voertuig;

— over veel meer transportvergunningen voor het buitenland beschikt;

— een minder hoog accijnsrecht moet betalen op de motorbrandstof.

ANTWOORD.

Het probleem van de vergunningen heeft niets te maken met de belastingregeling en behoort tot de bijzondere bevoegdheid van het departement van Verkeerswezen.

De regeling voor de afschrijving in België is in het algemeen bevredigend (afschrijving in vier of vijf jaar).

Wat het verschil in accijnsrechten betreft, zij erop gewezen dat de verkeersbelasting in Nederland, evenals in België, wordt verhoogd bij gebruik van zware olie. Deze verhoging bereikt 225 % van de basisbelasting.

Inzake belastingdruk is de Nederlandse regeling in het algemeen niet gunstiger dan de Belgische.

Die regeling zal trouwens moeten worden aangepast in het kader van de harmonisering der structuren van de belastingen op de motorbrandstoffen, waarmee de Gemeenschappelijke Markt begonnen is.

VRAAG 3.

Hoeveel brengen de accijnsrechten op zware olie thans op ?

ANTWOORD.

De hoeveelheid zware olie, verbruikt als motorbrandstof, bedroeg 8.363.610 hectoliter in 1967 en 6.370.556 hectoliter in de negen eerste maanden van 1968.

Men mag aannemen dat in 1969 ten minste 8.400.000 hectoliter zal worden verbruikt.

Voor hetzelfde jaar bedraagt het gasverbruik 360.000 hectoliter.

Zo zal in het jaar 1969, met inbegrip van de aanverwante belastingen, — met het zegel gelijkgestelde belastingen — het rendement in dezen 1 miljard frank extra belopen en dus volledig het verlies goedmaken dat voortvloeit uit de opheffing van de verhoging van de verkeersbelasting.

VRAAG 4.

Wordt de bijkomende accijns ook geheven van zware olie voor huisbrand, voor industriële doeleinden, of voor landbouwvoertuigen en schepen ?

ANTWOORD.

Neen. Het accijnsrecht blijft op dit punt ongewijzigd.

QUESTION 5.

Quelle sera la situation pour les principaux types de véhicules qui utilisent le gasoil comme carburant ?

REPONSE.

I. *Transport international.*

Dans le cas d'un véhicule de 32 tonnes de poids total en charge (12 tonnes de tare + 20 tonnes de charge utile) dont le moteur est alimenté au gasoil, c'est-à-dire pour le véhicule le plus utilisé en trafic international, la taxe nouvelle s'établirait comme suit :

— taxe au taux plein	F	41.520
— réduction de 40 % (détenteurs de 3 véhicules ou plus)		16.608
— Taxe due	F	24.912

(au lieu de 27.475 francs), indépendamment bien entendu des droits d'accise complémentaires dont l'importance variera d'un cas à l'autre en raison de la consommation réelle de carburant belge.

II. *Autre transport.*

Pour les véhicules autres que ceux qui servent au transport de marchandises en trafic international, le remplacement de la majoration de taxe de circulation par un droit d'accise supplémentaire de un franc par litre pour le gasoil ne peut avoir de conséquences préjudiciables importantes. En effet, pour payer à ce titre un montant égal à celui de la majoration actuelle :

— une voiture Diesel de 11 Ch. doit parcourir annuellement plus de 40.000 km

soit,

majoration actuelle : 11 × 425 francs = F	4.675
réduction pour trois véhicules au moins (10 %)	— 467
réduction de taxe découlant du projet : F	4.208

Charge fiscale nouvelle :

9 litres à 1,14 francs (1 franc d'accise en plus au litre plus 14 % de taxe de transmission sur un franc) ou 10,26 francs aux 100 km.

Cette charge fiscale nouvelle atteint la somme de 4.208 francs après qu'une distance de 41.013 km a été parcourue.

— un autocar de 43 Ch. doit parcourir annuellement plus de 48.000 km,

soit,

majoration actuelle : 43 × 425 francs = F	18.275
réduction pour trois véhicules au moins (10 %)	— 1.827
réduction découlant du projet	F 16.448

VRAAG 5.

Hoe zal de toestand zijn voor de voornaamste types van voertuigen die zware olie als motorbrandstof gebruiken ?

ANTWOORD.

I. *Internationaal vervoer.*

Voor een voertuig van 32 ton totaal gewicht, (12 ton eigen gewicht + 20 ton laadvermogen), dat op zware olie rijdt, d.w.z. het voertuig dat het meeste wordt gebruikt in het internationaal verkeer, zal de nieuwe belasting bedragen :

— belasting tegen het volle tarief	F	41.520
— vermindering met 40 % (bezitters van 3 voertuigen of meer)		16.608
— Verschuldigde belasting	F	24.912

(in plaats van 27.475 F), natuurlijk afgezien van de bijkomende accijsrechten waarvan de hoogte van geval tot geval zal verschillen, al naar het werkelijke verbruik van Belgische motorbrandstof.

II. *Ander vervoer.*

Voor de andere voertuigen dan die welke dienen voor internationaal goederenvervoer kan de vervanging van de verhoging van de verkeersbelasting door een bijkomend accijsrecht van 1 frank per liter zware olie geen grote nadelen medebrengen. Want, om aan een even hoog bedrag te komen als de huidige verhoging van de verkeersbelasting :

— moet een Dieselwagen van 11 P.K. jaarlijks meer dan 40.000 km rijden :

huidige verhoging : 11 × 425 frank = F	4.675
vermindering voor ten minste drie voertuigen (10 %)	— 467
belastingvermindering op basis van het ontwerp	F 4.208

Nieuwe last :

9 liter tegen 1,14 frank (1 frank accijs meer per liter plus 14 % overdrachtbelasting op één frank) of 10,26 frank per 100 km.

De nieuwe last bedraagt 4.208 frank na 41.013 km.

— moet een autocar van 43 P.K. jaarlijks meer dan 48.000 km rijden :

huidige verhoging : 43 × 425 frank = F	18.275
vermindering voor ten minste drie voertuigen (10 %)	— 1.827
belastingvermindering op basis van het ontwerp	F 16.448

Charge fiscale nouvelle :

30 litres à 1,14 franc ou 34,20 francs aux 100 km.

Cette charge fiscale nouvelle atteint la somme de 16.448 francs après qu'une distance de 48.090 km a été parcourue.

— un camion de 5 tonnes de poids imposable doit parcourir annuellement plus de 57.000 km,

soit,

majoration actuelle : 50×290 francs = F 14.500réduction pour trois véhicules au moins
(10 %) — 1.450

réduction de taxe découlant du projet . F 13.050

Charge fiscale nouvelle :

20 litres à 1,14 franc ou 22,80 francs aux 100 km.

Cette charge fiscale nouvelle atteint la somme de 13.050 francs après qu'une distance de 57.240 km a été parcourue.

— un camion de 10 tonnes doit parcourir annuellement plus de 65.000 km,

soit,

majoration actuelle : 100×290 francs = F 29.000réduction pour trois véhicules au moins
(10 %) — 2.900

réduction de taxe découlant du projet . F 26.100

Charge fiscale nouvelle :

35 litres à 1,14 franc ou 39,90 francs aux 100 km.

Cette charge fiscale nouvelle atteint la somme de 26.100 francs après qu'une distance de 65.413 km a été parcourue.

On peut ainsi raisonnablement conclure que la charge fiscale nouvelle sera sensiblement égale à celle que les intéressés supportent actuellement.

*
**

Le projet et le rapport ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,
J. MAES.

Le Président,
E. ADAM.

Nieuwe last :

30 liter tegen 1,14 frank of 34,20 frank per 100 km.

De nieuwe last bedraagt 16.448 frank na 48.090 km.

— moet een vrachtwagen van 5 ton belastbaar gewicht jaarlijks meer dan 57.000 km rijden :

huidige verhoging : 50×290 frank = F 14.500

vermindering voor ten minste drie voertuigen (10 %) — 1.450

belastingvermindering op basis van het ontwerp F 13.050

Nieuwe last :

20 liter tegen 1,14 frank of 22,80 frank per 100 km.

De nieuwe last bedraagt 13.050 frank na 57.240 km.

— moet een vrachtwagen van 100 ton jaarlijks meer dan 65.000 km rijden :

huidige verhoging : 100×290 frank = F 29.000

vermindering voor ten minste drie voertuigen (10 %) — 2.900

belastingvermindering op basis van het ontwerp F 26.100

Nieuwe last :

35 liter tegen 1,14 frank of 39,90 frank per 100 km.

De nieuwe last bedraagt 26.100 frank na 65.413 km.

Men mag dus redelijkerwijze aannemen dat de betrokkenen vrijwel hetzelfde bedrag aan belasting zullen betalen als nu.

*
**

Het ontwerp en dit verslag zijn met algemene stemmen aanvaard.

De Verslaggever,
J. MAES.

De Voorzitter,
E. ADAM.