

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1968-1969.

5 FEVRIER 1969.

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

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

MESSIEURS,

En sa séance du 29 janvier 1969, le Sénat a décidé le renvoi du projet en Commission.

Votre Commission s'est donc livrée à un nouvel examen au cours de sa séance du 5 février 1969.

**

Avant de rendre compte de ces débats, votre rapporteur voudrait redresser une erreur contenue dans son rapport du 15 janvier dernier.

Ce rapport compare (pages 5 et 6, sous la rubrique « Autre Transport ») la charge fiscale supportée par quatre « véhicules-types » après l'adoption du projet à celle qui pesait sur ces mêmes véhicules au 31 décembre 1968. Il s'agit, dans chaque cas, de véhicules exploités par un professionnel du transport de marchandises à l'intérieur de nos frontières.

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

MM. Adam, président; De Baeck, Dulac, Lagae, Leemans, Van Cauwenberghe, Vreven, Wiard et Maes, rapporteur.

R. A 7797

Voir :

Documents du Sénat :

127 (Session de 1968-1969) : Rapport;
141 (Session de 1968-1969) : Amendement.

Annales du Sénat :

29 janvier 1969.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1968-1969.

5 FEBRUARI 1969.

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

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

MIJNE HEREN,

Ter vergadering van 29 januari 1969 besloot de Senaat het ontwerp naar de Commissie terug te zenden.

Uw Commissie heeft het opnieuw onderzocht in haar vergadering van 5 februari 1969.

**

Alvorens de bespreking weer te geven, wenst uw verslaggever een vergissing recht te zetten in zijn verslag van 15 januari II.

Daar wordt (op blz. 5 en 6 onder de rubriek « Ander vervoer ») een vergelijking gemaakt tussen de fiscale last zoals die voor vier types van voertuigen zal gelden na de goedkeuring van het ontwerp en die welke op dezelfde voertuigen drukte op 31 december 1968. Het gaat dan telkens om voertuigen in dienst van een bedrijf voor goederenvervoer binnen onze grenzen.

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

De heren Adam, voorzitter; De Baeck, Dulac, Lagae, Leemans, Van Cauwenberghe, Vreven, Wiard en Maes, verslaggever.

R. A 7797

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

127 (Zitting 1968-1969) : Verslag;
141 (Zitting 1968-1969) : Amendement.

Handelingen van de Senaat :

29 januari 1969.

Le quatrième de ces exemples est celui d'un camion de 10 tonnes. Le rapport apporte les précisions suivantes :

majoration actuelle	$100 \times 290 \text{ francs} =$	29.000
réduction 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.

Cet exposé est incomplet.

En effet, ce camion de 10 tonnes, outre qu'il échappe à la majoration de taxe de circulation comme tous les autres véhicules utilisant du gas-oil, bénéficie encore de la disposition qui porte à 40 %, au lieu de 10 % actuellement, la réduction de taxe de circulation accordée « pour tous les véhicules dont le poids imposable, remorques comprises, est d'au moins 7.000 kilogrammes, qui servent au transport rémunéré de choses par route et pour lesquels l'autorisation générale de transport national... a été déléguée ».

Dès lors, à l'allègement de 26.100 francs résultant de la suppression de la majoration de la taxe et aboutissant à compenser le relèvement des droits d'accise et de la taxe de transmission, doit s'ajouter un véritable « dégrèvement », lequel s'élève à la somme de 10.380 francs (30 % de la « taxe de base » de 34.600 francs).

C'est dire que si un tel véhicule parcourt 65.413 km (cfr. rapport du 15 janvier 1969, p. 6), la charge fiscale ne sera *pas* « sensiblement égale à celle que les intéressés supportent actuellement », mais qu'en réalité, dans ce cas particulier, cette charge sera inférieure de 10.380 francs à la charge actuelle.



L'auteur de l'amendement (Doc. Sénat, session 1968-1969, n° 141) défend celui-ci. Il admet que le Gouvernement était tenu de mettre fin à la discrimination critiquée par la C.E.E. Mais il observe que le projet crée une nouvelle discrimination. En effet, la taxe due par le transporteur rémunéré de marchandises, utilisant au moins trois véhicules d'un poids imposable d'au moins 7.000 kilogrammes, est réduite de 40 %.

Or, la taxe due par le transporteur de marchandises pour compte propre, qui remplit les mêmes conditions, n'est réduite que de 10 %.

S'il est impossible de réduire les ressources du Trésor, il reste possible de respecter l'équité en portant la réduction à un taux se situant entre 10 %

Het vierde voorbeeld heeft betrekking op een vrachtwagen van 10 ton. Het verslag geeft de volgende toelichting :

huidige verhoging	$100 \times 290 \text{ frank} =$	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 op 39,90 frank per 100 km.

De nieuwe last bedraagt 26.100 frank na 65.413 km.

Deze toelichting is onvolledig.

Immers, die vrachtwagen van 10 ton ontsnapt niet alleen aan de verhoging van de verkeersbelasting, zoals alle andere voertuigen die rijden met zware olie, maar komt ook in aanmerking voor de vermindering van de verkeersbelasting « voor alle voertuigen waarvan het belastbaar gewicht, aanhangwagens inbegrepen, ten minste 7.000 kg bedraagt, die dienen tot het vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding en waarvoor de algemene vergunning voor nationaal vervoer, ... werd uitgereikt », welke vermindering op 40 % wordt gebracht, in plaats van de huidige 10 %.

Derhalve moet aan de verlaging met 26.100 frank, als gevolg van de afschaffing van de belastingverhoging, die een compensatie vormt voor de verhoging van de accijnsrechten en de overdrachtbelasting, een ware « ontlasting » worden toegevoegd, ten belope van 10.380 frank (30 % van de basisbelasting van 34.600 frank).

Met andere woorden, wanneer een dergelijk voertuig 65.413 km aflegt (zie verslag van 15 januari 1969, blz. 6), « zullen de betrokkenen *niet* vrijwel hetzelfde bedrag aan belasting betalen als nu », maar zal de last in werkelijkheid 10.380 frank lichter zijn dan nu.



Ter verdediging van zijn amendement (Gedr. St. Senaat, zitting 1968-1969, n° 141) voert de indiener aan dat de Regering verplicht was een einde te maken aan de door de E.E.G. gelaakte discriminatie maar dat het ontwerp een nieuwe discriminatie in het leven roept. Immers, de belasting voor een bezoldigde vervoerder van goederen, die ten minste drie voertuigen gebruikt met een belastbaar gewicht van ten minste 7.000 kg, wordt verminderd met 40 %.

Daartegenover wordt de belasting, verschuldigd door de vervoerder van goederen voor eigen rekening, die aan dezelfde voorwaarden voldoet, slechts met 10 % verminderd.

Is het niet mogelijk de inkomsten van de Schatkist te verminderen, het is wel mogelijk om, billijkheidshalve, de vermindering te bepalen op een percentage

et 10 % et qui serait le même pour les professionnels du transport que pour les « transporteurs pour compte propre ».

REPONSE DU MINISTRE.

A l'occasion de la discussion, en séance publique, du projet de loi concernant la taxe de circulation, et plus spécialement lors de l'examen de l'amendement relatif à l'article 1^{er}, 2^o, il a été dit que la réduction de taxe prévue par cette disposition constituait une mesure discriminatoire parce que seuls les transporteurs professionnels pourraient bénéficier de cette nouvelle réduction.

Qu'en est-il exactement ?

La proposition du Gouvernement consiste à accorder aux contribuables qui bénéficient déjà d'une réduction de 10 %, une réduction complémentaire de 30 % en subordonnant toutefois l'octroi de cet avantage à deux conditions qui doivent être réunies dans le chef du véhicule.

La première condition, c'est que le véhicule doit avoir un poids à vide d'au moins 7.000 kg. Tous les véhicules dont le poids est inférieur à ce chiffre, qu'ils soient affectés au transport rémunéré ou non, sont donc exclus.

La deuxième condition, c'est que le véhicule doit être affecté au transport de marchandises et que son usage doit être couvert par une autorisation de transport. De cette manière, sont exclus, d'une part, tous les véhicules affectés au transport de personnes, qu'il soit rémunéré ou non et, d'autre part, tous les véhicules affectés au transport non rémunéré de marchandises.

Ces conditions constituent-elles des mesures discriminatoires ?

Comme je le précisais au Sénat, le 29 janvier, il est exact que cette disposition du projet établit une certaine discrimination si l'on donne à ce mot son sens étymologique, c'est-à-dire, en l'occurrence, une distinction entre certains groupes de contribuables. Mais il importe de souligner qu'elle ne crée pas une discrimination répréhensible et partant, condamnable, puisqu'elle n'aboutit pas à traiter différemment des contribuables qui se trouvent dans les mêmes conditions.

Je m'explique.

Peut-on prétendre qu'il y a discrimination — au sens péjoratif du terme — lorsque, conformément à l'article 19 du Code, on réduit la taxe d'un véhicule à usage restreint, à une certaine quotité de son montant annuel alors que le bénéfice de ce régime est réservé au transport de marchandises, à l'exclusion donc du transport de personnes ?

Peut-on prétendre qu'il y a discrimination lorsque, en vertu de l'article 5, § 1^{er}, 2^o, du même Code, on exonère les véhicules couverts par une autorisation délivrée en vue de l'exploitation de services publics ou spéciaux d'autobus, alors que cette même exonération est refusée pour tous les autres véhicules ser-

tussen 10 en 40 %, dat hetzelfde zou zijn voor de beroepsvervoerders en voor de vervoerders voor eigen rekening.

ANTWOORD VAN DE MINISTER.

Bij de openbare bespreking van het ontwerp op de verkeersbelasting, en meer bepaaldelijk bij de behandeling van het amendement op artikel 1, 2^o, is gezegd dat de belastingvermindering waarin deze maatregel voorziet, tot discriminatie leidt, omdat alleen de beroepsvervoerders voor de nieuwe vermindering in aanmerking komen.

Hoe staan de zaken eigenlijk ?

De Regering stelt voor aan de belastingplichtigen die reeds 10 % vermindering genieten, een aanvullende vermindering van 30 % toe te kennen, met dien verstande dat het voertuig aan twee eisen moet voldoen.

De eerste eis is dat het gewicht van het ledige voertuig ten minste 7.000 kg moet bedragen. Alle voertuigen onder dat gewicht al of niet voor bezoldigd vervoer gebruikt blijven dus buiten aanmerking.

De tweede eis is dat het voertuig moet worden gebruikt voor goederenvervoer en over een vervoervergunning dient te beschikken. Uitgesloten worden dus, enerzijds, alle voertuigen gebruikt voor al dan niet bezoldigd personenvervoer en, anderzijds, alle voertuigen gebruikt voor onbezoldigd goederenvervoer.

Zijn dit discriminatoire maatregelen ?

Zoals ik op 29 januari in de Senaat verklaarde, leidt deze bepaling van het ontwerp inderdaad tot een zekere discriminatie, in de etymologische betekenis van het woord, d.w.z., in dit geval, tot een onderscheid tussen bepaalde groepen van belastingplichtigen. Dit is echter nog geen laakbare en dus verwerpelijke discriminatie, omdat zij niet tot gevolg heeft dat belastingplichtigen die zich in dezelfde toestand bevinden, verschillend worden behandeld.

Ik verklaar mij nader.

Kan iemand spreken van discriminatie — in pejoratieve zin — wanneer de belasting op een voertuig van beperkt gebruik, overeenkomstig artikel 19 van het Wetboek, verminderd wordt tot een deel van het jaarbedrag en deze regeling alleen geldt voor het goederenvervoer, dus met uitsluiting van het personenvervoer ?

Kan iemand spreken van discriminatie wanneer, krachtens artikel 5, paragraaf 1, 2^o van hetzelfde Wetboek, de voertuigen waarvoor een vergunning is uitgereikt met het oog op het exploiteren van openbare of bijzondere autobusdiensten, worden vrijgesteld, terwijl diezelfde vrijstelling geweigerd wordt voor alle

vant au transport en commun de personnes (transport gratuit d'employés ou d'ouvriers, services d'autocars) ?

Il ne s'agit pas de discriminations mais de distinctions qui ont été créées judicieusement par le législateur qui, voulant tenir compte des conditions particulières d'exploitation de certaines catégories de véhicules, a établi pour elles des régimes spéciaux d'imposition.

La mesure préconisée par le Gouvernement ne va pas au-delà. On ne peut prétendre, en effet, que les deux modes de transport sont exploités dans les mêmes conditions. Pour s'en convaincre, il suffit de constater, par exemple, que le transport pour compte propre n'est soumis à aucune autorisation alors que le transport pour compte d'autrui n'est autorisé, tant sur le plan national qu'international, qu'à des conditions très strictes.

Il n'est pas inutile de souligner que des mesures de l'espèce ont aussi été prises à l'étranger. C'est ainsi, par exemple, que la République fédérale d'Allemagne a instauré, à partir du 1^{er} janvier de cette année, une nouvelle taxe frappant le transport de marchandises par route. Le taux de cette taxe s'élève uniformément à 1 pfennig par tonne/kilomètre pour les transporteurs professionnels, alors qu'il varie de 3 à 5 pfennigs, suivant l'importance de la charge utile, pour les transporteurs pour compte propre. Dans ce pays également, on a donc jugé opportun d'établir une distinction entre ces deux modes de transport.

Je voudrais aussi apporter quelques éclaircissements au sujet de l'opportunité et du bien-fondé de la détaxation telle que celle-ci est proposée par le Gouvernement, car les interventions, lors de la séance du 29 janvier, montrent qu'il existe une certaine confusion à ce sujet.

Contrairement à ce qui a été dit à cette occasion, la réduction nouvelle n'est pas prévue pour compenser, même partiellement, la majoration des droits d'accise sur le gasoil intervenue le 1^{er} janvier 1969. Elle est proposée afin de neutraliser dans une large mesure la suppression de la réduction de 60 % accordée actuellement aux transporteurs internationaux de marchandises.

Cette dernière réduction, je le rappelle, doit disparaître en raison d'une décision du Conseil de la C.E.E. et elle profite quasi exclusivement aux transporteurs pour compte de tiers. Dans ces conditions, il est normal et logique que le Gouvernement se préoccupe avant tout du sort de ces transporteurs. L'augmentation de taxe qu'ils devraient supporter à défaut de mesure compensatoire les placeraient dans une position désavantageuse vis-à-vis de leurs concurrents des autres Etats membres de la communauté. C'est ce que la proposition du Gouvernement tend à éviter, tout en étendant le bénéfice de la réduction nouvelle aux véhicules de même type, utilisés dans les mêmes conditions, mais en trafic national, pour ne pas contrarier les vues de la C.E.E.

andere voertuigen welke dienen voor gemeenschappelijk personenvervoer (kosteloos vervoer van bedienden of arbeiders, autocardiendiensten) ?

Het gaat hier niet om een discriminatie, maar wel om een onderscheid dat terecht door de wetgever wordt gemaakt wanneer hij, rekening houdend met de bijzondere exploitatievoorwaarden van bepaalde categorieën van voertuigen, daarvoor bijzondere belastingregelingen heeft vastgesteld.

Verder gaat de voorgestelde maatregel niet. Niemand kan immers beweren dat die vervoermiddelen onder dezelfde omstandigheden geëxploiteerd worden. Daar kan men zich gemakkelijk van overtuigen wanneer men bijvoorbeeld ziet dat het vervoer voor eigen rekening aan geen enkele vergunning onderworpen is, terwijl het vervoer voor rekening van derden, zowel op nationaal als op internationaal vlak, slechts onder welbepaalde voorwaarden veroorloofd is.

Het is niet ondienstig erop te wijzen dat ook in het buitenland dergelijke maatregelen zijn genomen. Zo heeft de Bondsrepubliek Duitsland, met ingang van 1 januari van dit jaar, een nieuwe belasting ingevoerd op het goederenvervoer over de weg. Deze belasting bedraagt eenvormig 1 Pfennig per ton/km voor de beroepsvervoerders, terwijl zij, al naar gelang van het laadvermogen 3 tot 5 Pfennig belooft ten laste van vervoerders voor eigen rekening. Ook daar heeft men het dus wenselijk geacht een onderscheid te maken tussen deze beide wijzen van vervoer.

Ik moge ook enige opheldering verstrekken over de wenselijkheid en de gegrondheid van de belastingvermindering, zoals deze door de Regering wordt voorgesteld. Uit de opmerkingen, tijdens de vergadering van 29 januari gemaakt, blijkt immers dat ter zake enige verwarring heerst.

In tegenstelling met hetgeen bij die gelegenheid is gezegd, is de nieuwe vermindering niet bedoeld om de verhoging van de accijsrechten op de zware olie, ingegaan op 1 januari 1969 — zelfs niet gedeeltelijk — te compenseren. Zij wordt voorgesteld om de gevolgen van de afschaffing van de vermindering met 60 % die aan de internationale vervoerders van goederen is toegekend, grotendeels te neutraliseren.

Ik herinner eraan dat deze laatste vermindering moet verdwijnen ingevolge een beslissing van de Raad van de E.E.G. en bijna uitsluitend ten goede komt aan de vervoerders voor rekening van derden. Het is dan ook normaal en logisch dat de Regering zich in de eerste plaats het lot van deze vervoerders aantrekt. Indien er geen compenserende maatregelen werden genomen zou de belastingverhoging hen in een nadelige positie plaatsen ten opzichte van hun concurrenten in de andere E.E.G.-landen. Het voorstel van de Regering wil dit voorkomen; om de plannen van de E.E.G. niet te dwarsbomen, wordt het voordeel van de nieuwe vermindering tevens uitgebreid tot de voertuigen van hetzelfde type die onder dezelfde omstandigheden, maar dan in het nationaal verkeer, worden gebruikt.

Certes, le Gouvernement aurait pu aller plus loin et ne pas faire de distinction entre transport rémunéré ou non rémunéré de marchandises, mais l'octroi d'un tel avantage, outre qu'il ne pourrait être justifié en invoquant la décision du Conseil de la C.E.E., entraînerait une perte budgétaire de plus de 100 millions.

Si on entrait dans cette voie, on pourrait aussi discuter la condition de poids — 7.000 kg — qui deviendrait une limite arbitraire et, dans ces conditions, le déchet budgétaire prendrait de plus amples proportions encore.

Le Gouvernement ne peut accepter de telles conséquences et, partant, il ne peut se rallier à l'amendement qui a été déposé.

**

Plusieurs membres demandent des précisions quant au nombre de camions d'un poids de 7.000 kilogrammes au moins qui sont exploités par chacune des deux catégories d'intéressés et qui font partie d'un parc de trois véhicules ou plus.

Le Ministre répond que, suivant les statistiques les plus récentes, celles qui reproduisent la situation telle qu'elle se présentait le 31 décembre 1966, les transporteurs pour compte propre exploitaient 19.000 camions et les transporteurs professionnels un peu moins de 12.000.

Il rappelle encore que, si le projet porte la réduction de taxe à 40 % au profit des professionnels du transport, c'est afin de replacer les transporteurs internationaux dans la même situation qu'auparavant. Si la réduction devait être ramenée à 20 % au lieu de 40 %, ces transporteurs internationaux paieraient 5.741 francs de plus qu'au 31 décembre 1968, pour un camion de 12 tonnes.

Un membre critique l'amendement qu'il déclare injustifié.

Il estime qu'une différence de traitement entre, d'une part, le transporteur professionnel et, d'autre part, le transporteur pour compte propre est parfaitement fondée. En effet, dit-il, ce n'est qu'à titre accessoire qu'un commerçant, ou un industriel, se livre au transport de marchandises pour compte propre. Pour le transporteur professionnel, au contraire, cette activité est l'activité principale, sinon exclusive. D'autre part, ajoute-t-il, il est contre-indiqué de soumettre à une charge fiscale supérieure à celle qu'ils subissaient en 1968, les transporteurs professionnels de nationalité belge qui pratiquent le transport international. Ces transporteurs doivent déjà faire face à une concurrence très intense de la part des entreprises étrangères.

Un membre ayant fait observer que certains transporteurs pour compte propre, effectuant des transports à l'étranger bénéficiaient jusqu'ici de la réduction de 60 % accordée aux transporteurs professionnels « internationaux », remarque que ces redevables sont désavantagés par le projet. La réduction de 60 % dont ils jouissaient sera ramenée à 40 %.

De Regering had natuurlijk nog verder kunnen gaan en geen onderscheid maken tussen bezoldigd en kosteloos goederenvervoer, maar de toekenning van een dergelijk voordeel zou niet alleen niet verantwoord kunnen worden met een beroep op de beslissing van de Raad van de E.E.G., maar zou ook een begrotingsverlies van meer dan 100 miljoen na zich hebben gesleept.

Indien wij deze weg opgingen, zou men ook kunnen discussiëren over de gewichtsvoorwaarde — 7.000 kg — die een willekeurige grens zou worden wat het begrotingsverlies nog groter zou doen worden.

Daar de Regering dergelijke gevolgen niet kan aanvaarden, kan zij zich ook niet verenigen met het ingediende amendement.

**

Verscheidene leden vragen nadere gegevens over het aantal vrachtwagens van ten minste 7.000 kg, die door elk van beide categorieën van belanghebbenden wordt gebruikt en die deel uitmaken van een park van drie voertuigen of meer.

De Minister antwoordt dat volgens de jongste statistische gegevens, d.w.z. over de toestand op 31 december 1966, de vervoerders voor eigen rekening 19.000 vrachtwagens en de beroepsvervoerders iets minder dan 12.000 in bedrijf hadden.

Hij brengt ook in herinnering dat het ontwerp de belastingvermindering ten voordele van de beroepsvervoerders op 40 % brengt ten einde de internationale vervoerders terug te plaatsen in de toestand waarin zij vroeger verkeerden. Indien de vermindering tot 20 % in plaats van tot 40 % werd teruggebracht, zouden deze internationale vervoerders voor een vrachtwagen van 12 ton 5.741 frank meer betalen dan op 31 december 1968.

Een lid oefent critiek op het amendement, dat hij onverantwoord acht.

Hij vindt een verschil van behandeling tussen de beroepsvervoerder en de vervoerder voor eigen rekening volkomen gegrond. Immers, voor een handelaar of een industrieel is het vervoer van goederen voor eigen rekening bijzaak, zegt hij. Voor de beroepsvervoerder daarentegen is het de voornaamste, zo niet de enige activiteit. Daarbij, voegt hij eraan toe, is het niet geraden aan de beroepsvervoerders van Belgische nationaliteit die internationaal vervoer verrichten, een hogere belasting op te leggen dan in 1968. Deze vervoerders hebben nu al het hoofd te bieden aan een scherpe concurrentie van de zijde van de buitenlandse ondernemingen.

Een commissielid merkt op dat bepaalde vervoerders voor eigen rekening, die ook aan internationaal vervoer doen, tot dusver in aanmerking kwamen voor de vermindering met 60 % zoals de « internationale » beroepsvervoerders, en dat die belastingplichtigen door het ontwerp worden benadeeld. De vermindering met 60 % zal worden teruggebracht tot 40 %.

Le Ministre des Finances ne conteste pas le bien-fondé de cette observation, mais remarque qu'il s'agit là de situations vraiment exceptionnelles.

Un membre expose qu'il existe trois catégories de redevables.

D'une part, les transporteurs professionnels internationaux. Pour ceux-ci, l'opération (augmentation du droit d'accise et de la taxe de transmission, allègement de la taxe de circulation) est neutre.

D'autre part, il y a les professionnels du transport pour compte de tiers qui exercent cette activité à l'intérieur de nos frontières. Ceux-ci sont avantagés (ce qu'expose plus haut le présent rapport).

Enfin, il y a les transporteurs pour compte propre. Ceux-ci voient leur situation aggravée.

Il y a donc une « distorsion » au détriment des transporteurs de la dernière catégorie.

Ainsi, pour un camion de 32 tonnes, le transporteur professionnel pratiquant le « trafic intérieur » paiera-t-il une taxe de 24.912 francs et le transporteur pour compte propre une taxe de 37.368 francs, soit 12.456 francs de plus (contre 68.688 francs en 1968 pour l'un comme pour l'autre).

Cette différence de 12.456 francs est très importante.

Ce même membre croit savoir que la charge fiscale supplémentaire à l'hectolitre de gas-oil sera de 116 francs et non pas de 114 francs, comme le pense le Ministre. De là que le Trésor bénéficierait d'une rentrée supplémentaire annuelle de 16 millions de francs. Si l'on tient compte, à la fois de la somme de 85 millions de francs que le projet répartit entre les seuls transporteurs professionnels et de cette recette supplémentaire de 16 millions de francs, on obtient une somme d'environ 100 millions de francs qui devrait, à l'estime de l'intervenant, être répartie de manière égale entre tous les transporteurs. Ceux-ci pourraient tous bénéficier d'une réduction de taxe de circulation de 25 % (au lieu d'une réduction de 40 % pour les uns et de 10 % seulement pour les autres).

Le Ministre des Finances déclare que le problème qui est débattu par la Commission doit être vu en fonction de la concurrence internationale. La compétition entre les entreprises de transport international des différents pays du Marché Commun est très vive. Chaque intéressé s'efforce de conquérir la plus grande part de ce transport international qui est un secteur en expansion rapide. De là que le législateur avait avantagé les entreprises belges en leur accordant la réduction de taxe de circulation de 60 %, réduction que la C.E.E. a jugé contraire au Traité de Rome.

C'est dans cet esprit que le Gouvernement a bâti un système nouveau qui est, certes, assez complexe, mais qui, tout en respectant les injonctions de la C.E.E., garantit la compétitivité de nos entreprises nationales.

De Minister van Financiën betwist de gegrondheid van deze opmerking niet, maar stipt aan dat het hier werkelijk uitzonderlijke toestanden betreft.

Een commissielid betoogt dat er drie categorieën van belastingplichtigen bestaan.

Allereerst de internationale beroepsvervoerders. Voor hen heeft de nieuwe maatregel (verhoging van het accijnsrecht en van de overdrachtbelasting, verplichting van de verkeersbelasting) geen nadelige gevolgen.

Vervolgens zijn er de beroepsvervoerders voor rekening van derden die hun bedrijf binnen onze grenzen uitoefenen. Zij worden bevoordeeld (zoals hierboven uiteengezet).

Ten slotte zijn er de vervoerders voor eigen rekening. Voor hen wordt de belastingdruk zwaarder.

Er is dus een « verstoring » ten nadele van de laatstgenoemden.

Voor een vrachtwagen van 32 ton zal een beroepsvervoerder, die « binnenlands vervoer » verricht 24.912 frank aan belasting betalen, maar de vervoerder voor eigen rekening 37.368 frank, d.i. 12.456 frank meer (tegen 68.688 frank in 1968 voor beiden).

12.456 frank is een groot verschil.

Hetzelfde commissielid meent te weten dat de bijkomende last per hectoliter zware olie 116 frank zal zijn en niet 114 frank, zoals de Minister denkt. De Schatkist zal derhalve jaarlijks 16 miljoen frank meer ontvangen. Indien men rekening houdt met het bedrag van 85 miljoen frank dat het ontwerp omslaat over de beroepsvervoerders alleen en met de bijkomende ontvangst van 16 miljoen frank, komt men tot een bedrag van ongeveer 100 miljoen frank, dat naar zijn oordeel gelijkelijk onder de vervoerders zou moeten worden verdeeld. Zij zouden allen in aanmerking kunnen komen voor een vermindering van de verkeersbelasting met 25 % (in plaats van 40 % voor de enen en slechts 10 % voor de anderen).

De Minister van Financiën verklaart dat het behandelde probleem moet worden gezien in het licht van de internationale concurrentie. Tussen de ondernemingen voor internationaal vervoer van de verschillende landen van de Gemeenschappelijke Markt heerst een zeer scherpe mededinging. Ieder tracht het grootst mogelijke deel van dit internationaal transport — een sector in snelle expansie — te veroveren. Vandaar dat de wetgever de Belgische ondernemingen bevoordeeld had door de vermindering van verkeersbelasting met 60 %, die de E.E.G. strijdig heeft geoordeeld met het verdrag van Rome.

Daarom heeft de Regering een nieuw systeem opgebouwd, dat weliswaar vrij ingewikkeld is, maar dat tegelijk de aanmaningen van de E.E.G. in acht neemt en de concurrentiekracht van onze nationale ondernemingen waarborgt.

Le Ministre des Finances rappelle enfin que l'administration réexamine l'ensemble du problème du transport routier et promet de faire, à ce sujet, une déclaration en séance publique.

Les deux signataires de l'amendement, ayant assisté aux délibérations de la Commission, déclarent finalement qu'à la suite de cette dernière déclaration du Ministre des Finances, ils retirent cet amendement.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
J. MAES.

Le Président,
E. ADAM.

De Minister van Financiën deelt ten slotte mede dat de administratie het probleem van het wegvervoer in zijn geheel opnieuw onderzoekt en belooft hieromtrent een verklaring in openbare vergadering te zullen afleggen.

De twee ondertekenaars van het amendement die deelnamen aan de beraadslagingen van de Commissie, verklaarden dat zij als gevolg van die mededeling van de Minister van Financiën hun amendement introkken.

Dit verslag is goedgekeurd met algemene stemmen.

De Verslaggever,
J. MAES.

De Voorzitter,
E. ADAM.