

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

31 MARS 1953.

PROJET DE LOI

modifiant les lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet qui vous est soumis, a pour objet de mettre fin à deux catégories d'abus en matière de taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Article premier.

Dans l'état actuel de la législation, sont notamment exemptés de ladite taxe « les auto-ambulances et les véhicules utilisés comme moyens de locomotion personnelle par de grands invalides de la guerre ou par des infirmes ».

L'application de cette disposition a donné lieu à des difficultés, à cause de l'imprécision des notions « grands invalides » et « infirmes ».

Le texte proposé tend à mieux circonscrire le champ d'application de cette exemption fiscale :

a) il n'est rien changé quant à l'exemption des auto-ambulances;

b) en ce qui concerne les véhicules utilisés exclusivement comme moyens de locomotion personnelle par les grands invalides de la guerre, il est précisé que l'exonération sera dorénavant acquise aux grands invalides qui sont reconnus comme tels en vertu, soit de la loi du 13 mai 1929, soit de l'arrêté du Régent du 5 octobre 1948 sur les pensions de réparation; c'est la même notion qu'on retrouve à l'article 13, § 2, des lois coordonnées relatives aux impôts sur les revenus, tel qu'il a été modifié par la loi du 8 mars 1951;

c) l'exemption reste également prévue pour les véhicules exclusivement utilisés comme moyens de locomotion personnelle par d'autres personnes, telles que les invalides civils, les estropiés et mutilés, les invalides du travail, les invalides de la guerre non visés sub b), etc., pour autant que ces personnes soient effectivement atteintes d'une invalidité permanente rendant indispensable, pour leurs déplacements d'ordre privé ou professionnel, l'usage d'un véhicule automobile.

31 MAART 1953.

WETSONTWERP

houdende wijziging van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, samengeordend op 10 April 1951.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het ontwerp dat U onderworpen wordt strekt ertoe een einde te stellen aan twee categorieën van misbruiken in zake verkeersbelasting op de autovoertuigen.

Eerste artikel.

In de huidige stand van de wetgeving zijn o. m. van bedoelde belasting vrijgesteld, « de ziekenauto's en de voertuigen als persoonlijk vervoermiddel gebezigd door de groot-invaliden van de oorlog of door gebrekkigen ».

De toepassing van deze beschikking heeft tot moeilijkheden aanleiding gegeven, wegens de onduidelijkheid van de begrippen « groot-invaliden » en « gebrekkigen ».

De voorgestelde tekst strekt er toe het toepassingsgebied van bewuste fiscale vrijstelling beter te omschrijven :

a) niets wordt gewijzigd wat betreft de vrijstelling van de ziekenauto's;

b) met betrekking tot de voertuigen uitsluitend gebezigd als persoonlijk voortbewegingsmiddel door de groot-oorlogsinvaliden, wordt gepreciseerd dat de vrijstelling voortaan zal verworven zijn door de groot-invaliden als dusdanig erkend, hetzij krachtens de wet van 13 Mei 1929, hetzij krachtens het besluit van de Regent dd. 5 October 1948, op de vergoedingspensioenen; hetzelfde begrip vindt men terug in artikel 13, § 2, der samengeordende wetten betreffende de inkomstenbelastingen, zoals dit artikel werd gewijzigd bij de wet van 8 Maart 1951;

c) de vrijstelling blijft eveneens voorzien voor de voertuigen uitsluitend als persoonlijk voortbewegingsmiddel gebezigd door andere personen, zoals de burgerlijke invaliden, de gebrekkigen en verminkten, de arbeidsinvaliden, de oorlogsinvaliden niet bedoeld in littera b), enz., voor zover die personen werkelijk getroffen zijn door een bestendige invaliditeit, welke het gebruik van een autovoertuig voor hun private of bedrijfsverplaatsingen onmisbaar maakt.

En ce qui concerne les personnes visées sub c), le projet prévoit, en outre :

1) qu'elles devront être les véritables débiteurs de la taxe, ce qui éliminera des abus constatés dans le passé;

2) que seront exclus les véhicules d'une puissance ou cylindrée supérieure respectivement à 11 CV ou 450 cm³, afin que l'exemption fiscale ne prenne pas le caractère d'une libéralité injustifiée de la part du Trésor.

Comme par le passé, l'exemption de la taxe pourra être demandée au directeur des contributions qui examinera, sur base des documents et attestations médicales produits par l'intéressé, si celui-ci se trouve dans les conditions légales d'exonération. Dans la négative, il invitera le contribuable à payer la taxe. Si ce dernier ne s'exécute pas, tout en faisant usage de son véhicule sur la voie publique, il s'expose à une contravention, suivie de taxation d'office.

Que la taxe soit payée d'initiative ou à la suite d'une mesure de contrainte, le contribuable peut introduire une réclamation dans les formes et délais prévus à l'article 61, § 3, des lois coordonnées relatives aux impôts sur les revenus, en vue d'obtenir l'exemption de la taxe.

A ce moment, la contestation prend naissance. L'article 1^{er} du projet prévoit que si celle-ci concerne l'invalidité prévue au 3^e, c), le directeur soumettra le cas au Service de santé administratif. Celui-ci appréciera souverainement et sans recours; son avis servira de base à la décision du directeur sur la réclamation.

Conformément à l'article 66 des lois coordonnées précitées, une telle décision peut être l'objet d'un recours devant la Cour d'appel compétente. En pareille hypothèse, l'avis du service de santé ne pourra cependant être contesté que pour contravention à la loi, erreur matérielle ou violation des formes substantielles. Si un tel grief est fondé, la Cour ordonnera un nouvel examen par le Service de Santé.

L'organisation des examens médicaux devant le Service de santé administratif sera réglée par arrêté royal. Ces examens se feront gratuitement. Seuls les frais de déplacement éventuels seront à charge des demandeurs.

Le mot « exclusivement », introduit aux b) et c) du projet, permettra d'éviter que l'exemption soit demandée, comme ce fut déjà le cas, soit pour des taxis, soit pour des véhicules à marchandises. Il implique également que le véhicule ne peut être utilisé que si l'invalidé ou l'infirme est présent, les autres personnes n'étant dans le véhicule que pour accompagner le bénéficiaire de l'exonération. Cette règle sera toutefois appliquée avec compréhension à l'égard des grands invalides de la guerre, visés au b) de l'article 1^{er} du projet, tels les grands mutilés, dans les cas où le véhicule sera occasionnellement utilisé à des déplacements effectués sans la présence de l'intéressé, mais à des fins en rapport avec la situation particulière de l'intéressé, notamment son état de santé.

Cette nouvelle réglementation entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1954 (article 3 du projet).

Art. 2.

Suivant la législation actuelle, lorsqu'un véhicule sert alternativement ou simultanément à des transports donnant

Wat de sub c) bedoelde personen betreft, voorziet het ontwerp bovendien :

1) dat zij de werkelijke schuldenaars van de belasting zullen moeten zijn, hetgeen in het verleden vastgestelde misbruiken zal uitschakelen;

2) dat zullen uitgesloten zijn, de voertuigen met een grotere kracht of cylinderinhoud, dan respectievelijk 11 p. k. of 450 cm³, opdat de fiscale vrijstelling niet het karakter zou krijgen van een ongerechtvaardigde vrijgevigheid vanwege de Schatkist.

De vrijstelling van de belasting zal, zoals voorheen, kunnen aangevraagd worden aan de directeur der belastingen die, op grond van de door belanghebbende bijgebrachte stukken en medische attesten, zal onderzoeken of deze de wettelijke voorwaarden voor vrijstelling vervult. In ontkenkend geval zal hij de belastingplichtige uitnodigen tot betaling der belasting. Indien deze laatste hieraan geen gevolg geeft, doch zijn voertuig op de openbare weg gebruikt, stelt hij zich bloot aan een overtreding, gevolgd door aanslag van ambtswege.

Of hij de belasting uit eigen initiatief of ingevolge een dwangmaatregel heeft betaald, de belastingplichtige kan bezwaar indienen in de vorm en binnen de termijnen voorzien bij artikel 61, § 3, der samengeordende wetten betreffende de inkomstenbelastingen, ten einde vrijstelling van de belasting te bekomen.

Op dat ogenblik ontstaat de betwisting. Artikel 1 van het ontwerp voorziet dat, indien deze laatste de onder 3^e, c), bedoelde invaliditeit betreft, de directeur het geval zal voorleggen aan de Administratieve Gezondheidsdienst. Deze zal souverein en zonder beroep oordelen; zijn advies zal door de directeur als grondslag worden genomen voor zijn beslissing omtrent het bezwaar.

Overeenkomstig artikel 66 der voormelde samengeordende wetten, kan een dergelijke beslissing het voorwerp uitmaken van een beroep bij het bevoegde Hof van beroep. In deze onderstelling zal het advies van de Gezondheidsdienst evenwel alleen kunnen betwist worden wegens overtreding van de wet, materiële vergissing of schending van de substantiële vormen. Indien een dergelijke klacht gegrond is zal het Hof van beroep bevel geven tot een nieuw onderzoek door de Gezondheidsdienst.

De inrichting der geneeskundige onderzoeken door de Administratieve Gezondheidsdienst zal bij koninklijk besluit worden geregeld. Deze onderzoeken zullen gratis zijn. Alleen de eventuele verplaatsingskosten zullen ten laste van de aanvragers vallen.

Het woord « uitsluitend », ingelast in b) en c) van het ontwerp, zal toelaten te vermijden dat de vrijstelling wordt aangevraagd, zoals het reeds het geval was, hetzij voor standplaatsauto's, hetzij voor voertuigen waarmede goederen worden vervoerd. Het impliceert eveneens dat het voertuig slechts mag gebruikt worden in tegenwoordigheid van de invalide of de gebrekkige, mits andere personen zich slechts in het voertuig bevinden om de genietter van de vrijstelling te vergezellen. Deze regel zal nochtans met begrip worden toegepast ten opzichte van de groot-oorlogsinvaliden, bedoeld onder b) van artikel 1 van het ontwerp, zoals de grote verminkten, in de gevallen waarin het voertuig toevallig zou gebruikt worden voor verplaatsingen in afwezigheid van belanghebbende, maar met een doel dat verband houdt met de bijzondere toestand — o. m. de gezondheidstoestand — van deze laatste.

Deze nieuwe reglementering zal in werking treden op 1 Januari 1954 (artikel 3 van het ontwerp).

Art. 2.

Naar luid van de huidige wetgeving, is, voor een voertuig dat beurtelings of gelijktijdig dient tot vervoer dat

lieu à des taxations différentes, le régime applicable est celui de l'usage principal du véhicule. Ainsi, une voiture automobile est soumise à la taxe prévue pour le transport non rémunéré de personnes si elle est affectée, en ordre principal, à cet usage et accessoirement au transport de marchandises ou d'objets quelconques.

Ce système de taxation fut introduit en 1935 pour mettre fin aux inconvénients que suscitait celui en vigueur auparavant, selon lequel l'impôt était exigible d'après l'usage donnant lieu à la taxe la plus élevée. Mais, à l'expérience, on a pu constater que le système actuel engendre, lui aussi, des difficultés tout aussi importantes et se prête, en outre, à une fraude facile. En effet, un assez grand nombre de détenteurs de conduites intérieures déclarent comme usage principal de leur voiture le transport de marchandises pour profiter d'un tarif devenu plus avantageux depuis 1950, et il est difficile, sinon impossible, de démontrer de manière irréfutable l'inexactitude de telles déclarations.

Pour remédier à cette situation, l'article 2 propose la référence à un nouveau critère pour le mode d'imposition des véhicules automobiles qui sont alternativement ou simultanément affectés à des transports de genres différents. En la matière, ce sera dorénavant la structure, c'est-à-dire le conditionnement et l'agencement du véhicule, qui sera déterminante. Il s'agit là d'un élément facilement reconnaissable et beaucoup moins sujet à discussions. C'est d'ailleurs celui qui est retenu pour l'application de la taxe de luxe en Belgique; il figure également dans la législation fiscale néerlandaise relative aux véhicules automobiles.

En ce qui concerne les véhicules présentant une structure mixte, tels les station-wagons, on exigera dorénavant la taxe la plus élevée.

Ces dispositions entreront en vigueur le 1^{er} janvier 1954, sauf qu'elles seront également applicables dès le jour de la publication de la présente loi pour les véhicules visés à l'article 2 qui seront mis en usage à partir dudit jour.

Le Ministre des Finances,

op verschillende wijze belast wordt, het toepasselijk regime datgene van het voornaamste gebruik van het voertuig. Aldus, wordt een autovoertuig belast tegen het tarief van het niet bezoldigd personenvervoer, indien het hoofdzakelijk tot dit gebruik en bijkomstig tot het vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen wordt aangewend.

Dit taxatiestelsel werd in 1935 ingevoerd om een einde te stellen aan de bezwaren welke het voorheen toepasselijk stelsel had doen oprijzen en volgens hetwelk de belasting verschuldigd was op grond van het gebruik dat tot de hoogste belasting aanleiding geeft. Maar door de ontvinding heeft men kunnen vaststellen dat het huidig stelsel ook even belangrijke moeilijkheden heeft teweeg gebracht en zich bovendien tot een gemakkelijke ontduiking leent. Immers, tamelijk veel bezitters van luxeauto's geven als hoofdzakelijk gebruik van hun rijtuig het vervoer van goederen aan, ten einde te genieten van een sedert 1950 voordeliger geworden tarief, en het is moeilijk, zoniet onmogelijk, de onjuistheid van dergelijke aangiften op onomstotelijke wijze aan te tonen.

Om deze toestand te verhelpen, stelt artikel 2 voor, naar een nieuwe maatstaf te verwijzen voor het belasten van de autovoertuigen die beurtelings of gelijktijdig gebruikt worden tot vervoer van verschillende aard. Ten deze, zal voortaan de bouw, de structuur, d.w.z. de conditionnering en de inrichting van het voertuig beslissend zijn. Het geldt hier een element dat gemakkelijker herkenbaar en minder het voorwerp van betwistingen zal zijn. Het is trouwens datgene welk in België in aanmerking genomen wordt voor de toepassing van de wielbelasting; het komt eveneens voor in de Nederlandse fiscale wetgeving betreffende de autovoertuigen.

Wat betreft de voertuigen die een gemengde bouw vertonen, zoals de station-wagens, zal voortaan de hoogste belasting gevorderd worden.

Deze bepalingen treden in werking van 1 Januari 1954 af, behoudens dat ze ook zullen toepasselijk zijn van de dag af van de bekendmaking van deze wet wat betreft de bij artikel 2 voorziene voertuigen die in gebruik zullen worden genomen met ingang van deze dag.

De Minister van Financiën,

A.-E. JANSSEN.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Finances, le 22 décembre 1952, d'une demande d'avis sur un projet de loi « modifiant les lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951 », a donné en sa séance du 4 février 1953 l'avis suivant :

Le Conseil d'Etat propose d'apporter au nouvel article 3, § 1^{er}, 3^e, c. des lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, des modifications de forme qui figurent dans le texte ci-après :

« 3^e a) ...

b) ...

c) les véhicules utilisés exclusivement comme moyens de locomotion personnelle par les personnes autres que celles visées au 3^e, b. et qui sont atteintes d'une invalidité permanente telle que l'usage d'un véhicule automobile leur est indispensable pour se déplacer, à condition que l'intéressé ait la propriété ou la possession personnelle du véhicule automobile ou en ait la disposition permanente ou habituelle par louage ou autre convention et que la puissance imposable à la taxe de circulation ne dépasse pas 11 C.V. s'il s'agit d'une voiture automobile, ou que la cylindrée ne dépasse pas 450 cm³ s'il s'agit d'un motocycle, d'une motocyclette avec ou sans side-car ou d'une bicyclette à moteur.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 22^e December 1952 door de Minister van Financiën verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende wijziging van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, samengeordend op 10 April 1951 », heeft ter zitting van 4 Februari 1953 het volgend advies gegeven :

De Raad van State stelt voor een aantal vormwijzigingen aan te brengen in het nieuw artikel 3, § 1, 3^e, c) van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen; zij zijn opgenomen in de onderstaande tekst :

« 3^e a) ...

b) ...

c) de voertuigen uitsluitend als persoonlijk voortbewegingsmiddel gebezigd door andere dan in 3^e, b. genoemde personen, die getroffen zijn door een zodanige blijvende invaliditeit dat het gebruik van een autovoertuig voor hen volstrekt noodzakelijk is om zich te verplaatsen. mits de belanghebbende persoonlijk eigenaar of bezitter van het voertuig is of door huur of door een andere overeenkomst voortdurend of gewoonlijk de beschikking daarover heeft en mits de in de verkeersbelasting belastbare kracht, wanneer het een autovoertuig betreft, ten hoogste 11 P.K. bedraagt of de cylinderinhoud, wanneer het een motorcycle, een motorrijwiel met of zonder zijspan of een fiets met motor betreft, ten hoogste 450 cm³ bedraagt.

Lorsque le directeur des contributions est saisi d'une réclamation conformément à l'article 61, § 3, des lois coordonnées relatives aux impôts sur les revenus et que la contestation concerne l'invalidité prévue au 3°, c, il soumet le cas au service de santé administratif qui apprécie souverainement et sans recours si l'intéressé est atteint d'une invalidité permanente telle que l'usage d'un véhicule lui est indispensable pour se déplacer.

Si un recours est introduit conformément à l'article 66 des lois précitées contre la décision du directeur des contributions, l'avis du service de santé administratif ne peut être contesté que pour contravention à la loi, erreur matérielle ou violation des formes substantielles; dans ces cas, la Cour d'appel ordonne un nouvel examen par le service de santé administratif.

Le Roi règle l'organisation des examens médicaux effectués par ce service.

L'exemption prévue au 3°, b et c, ne peut être accordée que pour un seul véhicule pour chaque intéressé. »

En outre, au nouvel article 9, il serait préférable d'écrire : « ... le régime est déterminé par la structure du véhicule. »

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Suetens, premier président du Conseil d'Etat, président,

M. Somerhausen et G. Van Bunnan, conseillers d'Etat,

P. Coart-Fresart et P. Ansiaux, assesseurs de la section de législation,

G. Piquet, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. Suetens.

Le Greffier,

(s.) G. PIQUET.

Le Président,

(s.) J. SUETENS.

Pour expédition délivrée à M. le Ministre des Finances.

Le 12 février 1953.

Le Greffier du Conseil d'Etat,
R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances est chargé de présenter en Notre Nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

L'article 3, § 1^{er}, 3°, des lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951, est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3° a) les auto-ambulances;

» b) les véhicules utilisés exclusivement comme moyens de locomotion personnelle par les grands invalides de la

Wanneer bij de directeur der belastingen overeenkomstig artikel 61, § 3, van de samengeordende wetten op de inkomstenbelastingen bezwaar is ingediend en de betwisting op de in 3°, c, bedoelde invaliditeit betrekking heeft, legt de directeur het geval voor aan de administratieve gezondheidsdienst, die souverain en zonder beroep oordeelt of de belanghebbende getroffen is door een zodanige blijvende invaliditeit, dat hij volstrekt noodzakelijk een autovoertuig moet gebruiken om zich te verplaatsen.

Wordt overeenkomstig artikel 66 van voornoemde wetten beroep ingesteld tegen de beslissing van de directeur der belastingen, dan kan het advies van de administratieve gezondheidsdienst niet worden betwist tenzij op grond van overtreding van de wet, materiële dwaling of schending van de substantiële vormen; in die gevallen beveelt het Hof van beroep een nieuw onderzoek door de administratieve gezondheidsdienst.

De Koning regelt de inrichting van de door die dienst gedane geneeskundige onderzoeken.

De vrijstelling bepaald in 3°, b en c, kan slechts voor een enkel voertuig voor iedere belanghebbende toegestaan worden. »

Bovendien ware het beter in het nieuw artikel 9 te lezen : « ... dan wordt het toepasselijk regime bepaald door dat van de structuur van het voertuig. »

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Suetens, eerste-voorzitter van de Raad van State, voorzitter,

M. Somerhausen en G. Van Bunnan, raadsheren van State,

P. Coart-Fresart en P. Ansiaux, bijzitters van de afdeling wetgeving,

G. Piquet, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. Suetens.

De Griffier,

(get.) G. PIQUET.

De Voorzitter,

(get.) J. SUETENS.

Voor uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Financiën.

De 12^e Februari 1953.

De Griffier van de Raad van State,
R. DECKMYN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Financiën is gelast in Onze Naam, bij de Wetgevende Kamers, het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Eerste artikel.

Artikel 3, § 1, 3°, der wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, samengeordend op 10 April 1951, wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« 3° a) de ziekenauto's,

» b) de voertuigen uitsluitend als persoonlijk voortbewegingsmiddel gebezigd door de groot-invaliden van de

guerre admis au bénéfice de la loi du 13 mai 1929 ou de l'article 13 des lois sur les pensions de réparation, coordonnées par l'arrêté du Régent du 5 octobre 1948;

» c) les véhicules utilisés exclusivement comme moyens de locomotion personnelle par les personnes autres que celles visées au 3°, b), et qui sont atteintes d'une invalidité permanente telle que l'usage d'un véhicule automobile leur est indispensable pour se déplacer, à condition que l'intéressé ait la propriété ou la possession personnelle du véhicule automobile ou en ait la disposition permanente ou habituelle par louage ou autre convention et que la puissance imposable à la taxe de circulation ne dépasse pas 11 CV s'il s'agit d'une voiture automobile, ou que la cylindrée ne dépasse par 450 cm³ s'il s'agit d'un motocycle, d'une motocyclette avec ou sans side-car ou d'une bicyclette à moteur.

» Lorsque le directeur des contributions est saisi d'une réclamation conformément à l'article 61, § 3, des lois coordonnées relatives aux impôts sur les revenus et que la contestation concerne l'invalidité prévue au 3°, c), il soumet le cas au service de santé administratif qui apprécie souverainement et sans recours si l'intéressé est atteint d'une invalidité permanente telle que l'usage d'un véhicule lui est indispensable pour se déplacer.

» Si un recours est introduit conformément à l'article 66 des lois précitées contre la décision du directeur des contributions, l'avis du service de santé administratif ne peut être contesté que pour contravention à la loi, erreur matérielle ou violation des formes substantielles; dans ces cas, la Cour d'appel ordonne un nouvel examen par le service de santé administratif.

» Le Roi règle l'organisation des examens médicaux effectués par ce service.

» L'exemption prévue au 3°, b) et c), ne peut être accordée que pour un seul véhicule pour chaque intéressé. »

Art. 2.

L'article 9 des mêmes lois coordonnées est remplacé par les dispositions suivantes :

« Lorsqu'un véhicule sert alternativement ou simultanément à des transports donnant lieu à des taxations différentes, le régime applicable est déterminé par la structure du véhicule.

» En cas de structure mixte, la taxe la plus élevée est due. »

Art. 3.

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 1954.

Toutefois, l'article 2 est également applicable dès le jour de la publication de la loi pour les véhicules mis en usage à partir de ce jour.

Donné à Bruxelles, le 27 mars 1953.

oorlog die de voordelen genieten van de wet van 13 Mei 1929 of van artikel 13 van de wetten op de vergoedingspensionen, samengeordend bij het besluit van de Regent van 5 October 1948;

» c) de voertuigen uitsluitend als persoonlijk voortbewegingsmiddel gebezigd door andere dan in 3°, b), genoemde personen, die getroffen zijn door een zodanige blijvende invaliditeit dat het gebruik van een autovoertuig voor hen volstrekt noodzakelijk is om zich te verplaatsen, mits de belanghebbende persoonlijk eigenaar of bezitter van het voertuig is of door huur of door een andere overeenkomst voortdurend of gewoonlijk de beschikking daarover heeft en mits de in de verkeersbelasting belastbare kracht, wanneer het een autovoertuig betreft, ten hoogste 11 P. K. bedraagt of de cylinderinhoud wanneer het een motorcycle, een motorrijwiel met of zonder zijspan of een fiets met motor betreft, ten hoogste 450 cm³ bedraagt.

» Wanneer bij de directeur der belastingen overeenkomstig artikel 61, § 3, van de samengeordende wetten op de inkomstenbelastingen bezwaar is ingediend en de betwisting op de in 3°, c), bedoelde invaliditeit betrekking heeft, legt de directeur het geval voor aan de administratieve gezondheidsdienst, die souverain en zonder beroep oordeelt of de belanghebbende getroffen is door een zodanige blijvende invaliditeit, dat hij volstrekt noodzakelijk een autovoertuig moet gebruiken om zich te verplaatsen.

» Wordt overeenkomstig artikel 66 van voornoemde wetten beroep ingesteld tegen de beslissing van de directeur der belastingen, dan kan het advies van de administratieve gezondheidsdienst niet worden betwist tenzij op grond van overtreding van de wet, materiële dwaling of schending van de substantiële vormen; in die gevallen beveelt het Hof van beroep een nieuw onderzoek door de administratieve gezondheidsdienst.

» De Koning regelt de inrichting van de door die dienst gedane geneeskundige onderzoeken.

» De vrijstelling bepaald in 3°, b) en c), kan slechts voor een enkel voertuig voor iedere belanghebbende toegestaan worden. »

Art. 2.

Artikel 9 van dezelfde samengeordende wetten wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« Dient een voertuig beurtelings of gelijktijdig tot vervoer dat op verschillende wijze belast is, dan wordt het toepasselijk regime bepaald door dat van de structuur van het voertuig.

» In geval van gemengde structuur, is de hoogste belasting verschuldigd. »

Art. 3.

Deze wet treedt in werking op 1 Januari 1954.

Nochtans, is artikel 2 ook toepasselijk van de dag af van de bekendmaking van deze wet voor de voertuigen in gebruik genomen met ingang van deze dag.

Gegeven te Brussel, de 27 Maart 1953.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Financiën,

A. E. JANSSEN.