

BELGISCHE SENAAAT

 ZITTING 1959-1960.

 VERGADERING VAN 25 MEI 1960.

Ontwerp van wet tot wijziging van de verkeersbelasting op de autovoertuigen.

VERSLAG
 NAMENS DE COMMISSIE
 VOOR DE FINANCIEN (1) UITGEBRACHT
 DOOR DE H. van LOENHOUT.

DAMES EN HEREN,

Het onderhavig ontwerp werd van regeringswege ingediend op 29 december 1959 en in zitting van 28 april jl. in de Kamer van Volksvertegenwoordigers goedgekeurd met 106 stemmen voor, en 69 tegen.

De jaarlijkse fiscale last welke op de autovoertuigen slaat, is vertegenwoordigd door de verkeersbelasting en door het accijsrecht op de gebruikte brandstof.

Daar het accijsrecht gevoelig verschilt volgens de aard van de brandstof, wordt het fiscaal voordeel dat daardoor voor de gebruiker ontstaat in een zekere mate verhaald door toepassing van een verhoging op de verkeersbelasting.

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

De heren Pierre De Smet, voorzitter; Adam, De Baeck, Baron de Dorlodot, Louis Desmet, Doutrepoint, Godin, Harmegnies, Hougardy, Janssen, Lacroix, Ligot, Molter, Van Bulck, Van Laeys, Vermeylen, Vreven, Wiard en van Loenhout, verslaggever.

R. A 5901.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

290 (Zitting 1959-1960) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE

 SESSION DE 1959-1960.

 SÉANCE DU 25 MAI 1960.

Projet de loi modifiant la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

RAPPORT
 FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
 DES FINANCES (1)
 PAR M. van LOENHOUT.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi, que le Gouvernement avait déposé le 29 décembre 1959, a été voté par la Chambre des Représentants en sa séance du 28 avril dernier, par 106 voix contre 69.

La charge fiscale annuelle supportée par les véhicules automobiles comprend la taxe de circulation et le droit d'accise sur le carburant utilisé.

Le droit d'accise varie sensiblement d'après la nature du carburant, mais l'avantage fiscal qui en résulte pour le consommateur se trouve compensé dans une certaine mesure par une augmentation de la taxe de circulation.

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

MM. Pierre De Smet, président; Adam, De Baeck, le baron de Dorlodot, Louis Desmet, Doutrepoint, Godin, Harmegnies, Hougardy, Janssen, Lacroix, Ligot, Molter, Van Bulck, Van Laeys, Vermeylen, Vreven, Wiard et van Loenhout, rapporteur.

R. A 5901.

Voir :

Document du Sénat :

290 (Session de 1959-1960) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

Onderstaande tabel geeft de evolutie weer van het accijnsrecht en de verhoging op de verkeersbelasting.

Le tableau ci-dessous donne l'évolution du droit d'accise et de l'augmentation de la taxe de circulation.

Jaar — Année	Accijnsrecht op — <i>Droit d'accise sur</i>			Verhoging verkeersbelasting — <i>Augmentation de la taxe de circulation</i>		Opmerkingen — <i>Observations</i>
	benzine — <i>l'essence</i>	mazout — <i>le mazout</i>	gas — <i>le gaz</i>	mazout — <i>mazout</i>	gas — <i>gaz</i>	
Vóór <i>Avant</i> 1950	3,12 F per liter <i>par litre</i>	0,20 F per kg. <i>par kg.</i>	geen <i>néant</i>	100 %	geen <i>néant</i>	(1) Vermindering ingevolge — <i>Réduction par suite</i> a) verlaging op het accijnsrecht op benzine — a) <i>de la</i> <i>diminution du droit d'accise sur l'essence;</i>
1950	2,19	geen <i>néant</i>	geen <i>néant</i>	40% (1)	—	b) verhoging van het tarief der verkeersbelasting — b) <i>de l'augmentation du tarif de la taxe de circulation</i>
1952	3,20	geen <i>néant</i>	geen <i>néant</i>	40%	—	
1958	3,20	geen <i>néant</i>	geen <i>néant</i>	60% (2)	60%	(2) Verhoging ingevolge de stijging van het accijnsrecht in 1952 — <i>Augmentation due à la majoration du droit</i> <i>d'accise en 1952</i>
1959	3,70	0,30 F per liter <i>par litre</i>	geen <i>néant</i>	70%	100%	

Daar einde 1959 het accijnsrecht werd gebracht op F 4,45 per liter voor de benzine en op F 0,40 per liter voor mazout en gas, drong een nieuwe aanpassing zich op van de verhoging van de verkeersbelasting voor de voertuigen waarvan de motor gedreven wordt met mazout of gas.

Dit is in hoofdzaak het doel van het ontwerp van wet.

Alhoewel, volgens de proportionele regel, welke voorheen ook werd toegepast, deze verhoging op 85 % zou moeten bepaald worden, heeft de Regering nochtans geoordeeld deze berekeningswijze niet te kunnen behouden daar zij niet rationeel is en tevens niet voldoende beantwoordt aan het gestelde doel.

Er valt inderdaad eerst en vooral op te merken dat bedoelde verhoging berekend wordt in functie van de basisbelasting, die progressief is, zodat het bedrag der verhoging de progressiviteit van de belastingvoet volgt. Daar, zoals gezegd, de verhoging tot doel heeft het fiscaal voordeel te compenseren dat voortvloeit uit het gebruik van mazout en gas, zou ze moeten gesteund zijn op de hoeveelheid verbruikte brandstof, waarvan alleen de kracht van de motor of het gewicht van het voertuig een aanwijzing geeft. Anderdeels staat het vast dat een verhoging van 85 % slechts in geringe mate de vereiste compensatie geeft, zoals zulks trouwens voldoende blijkt uit de voorbeelden welke opgenomen zijn in het verslag terzake uitgebracht door de Kamercommissie voor Financiën.

Comme, à la fin de 1959, le droit d'accise a été porté à F 4,45 par litre pour l'essence et à F 0,40 par litre pour le mazout et le gaz, il s'imposait d'adapter une nouvelle fois l'augmentation de la taxe de circulation sur les véhicules dont le moteur est alimenté au mazout ou au gaz.

Tel est le but essentiel du projet de loi qui est soumis à vos délibérations.

D'après la règle proportionnelle, appliquée précédemment, l'augmentation aurait dû être fixée à 85 %, mais le Gouvernement a estimé ne pas pouvoir maintenir ce mode de calcul qui n'est pas rationnel et qui, en outre, ne répond pas suffisamment à l'objectif visé.

En effet, il convient de remarquer tout d'abord que l'augmentation est calculée en fonction de la taxe de base, qui est progressive, de sorte que le montant de la majoration suit la progressivité du taux de taxation. L'augmentation ayant pour but, comme il a été dit ci-dessus, de compenser l'avantage fiscal résultant de l'emploi du mazout et du gaz, elle devrait être basée sur la quantité de carburant consommée, dont seuls la puissance du moteur ou le poids du véhicule donnent une indication. D'autre part, il est manifeste qu'une augmentation de 85 % ne réalise la compensation requise que dans une mesure très restreinte, ainsi qu'il résulte d'ailleurs à suffisance des exemples figurant dans le rapport fait au nom de la Commission des Finances de la Chambre.

Om economische redenen is het anderdeels gepast gebleken de verkeersbelasting welke slaat op de hoogst belaste voertuigen, n.l. de zware vrachtwagens, de autobussen en autocars, binnen redelijke perken te houden door de progressiviteit van de belastingvoet te remmen.

Op grond van vorenstaande beschouwingen voorziet het ontwerp van wet volgende wijzigingen :

— het maximum van de basisbelasting (benzine) wordt voor de personenwagens verlaagd van 549 frank per HP op 504 frank per HP en voor de goederenvoertuigen van 381 frank per 100 K gewicht op 346 frank.

— de verhoging wegens gebruik van mazout of gas wordt bepaald op 425 frank per HP voor de personenvoertuigen en op 290 frank per 100 K gewicht voor de goederenvoertuigen.

— de basisbelasting voor de vaartuigen en bootjes wordt behouden op 360 frank per HP voor niet bezoldigd personenvervoer en 225 frank voor bezoldigd personenvervoer, doch de verhoging voor gebruik van mazout of gas wordt respectievelijk vastgesteld op 300 frank en 160 frank per HP.

— de dagelijkse verkeersbelasting, welke verschuldigd is door buitenlanders die in België een autovoertuig gebruiken, zal voortaan als volgt bepaald worden :

— goederenvervoer :

a) voertuigen waarvan het belastbaar gewicht 5.000 k. niet bereikt : 120 frank per dag (ongewijzigd).

b) waarvan het gewicht 5.000 k. en meer bedraagt zonder 10.000 k. te bereiken : 160 frank per dag (in plaats van 180 frank).

c) waarvan het gewicht 10.000 k. en meer bedraagt : 330 frank per dag (in plaats van 370 frank)

— bezoldigd personenvervoer : 30 frank per dag (ongewijzigd).

De op deze belasting verschuldigde verhoging wegens gebruik van mazout of gas wordt respectievelijk vastgesteld op 100 frank, 150 frank, 300 frank en 25 frank.

Het ontwerp van wet voorziet ook een ommekeer in het taxatieregime der taxi's. Deze voertuigen zijn thans onderworpen aan het gemeen recht, behoudens dat de belasting slechts op 80 % van het gemeen tarief wordt bepaald. De Regering heeft geoordeeld dat de taxi-ondernemingen op gelijke voet dienen gesteld met de ondernemingen voor gemeenschappelijk vervoer van personen krachtens een machtiging of een concessie. Derhalve zullen de taxi's, zoals trouwens de voertuigen bestemd voor bedoeld gemeenschappelijk vervoer, vrijgesteld worden van verkeersbelasting wanneer de motor aangedreven wordt met benzine en zal slechts de hiervoren voorziene verhoging van 425 frank per HP verschuldigd zijn zo het voertuig met mazout of gas wordt gedreven.

D'autre part, il est apparu opportun, pour des raisons économiques, de maintenir dans des limites raisonnables la taxe de circulation sur les véhicules le plus fortement taxés, c'est-à-dire les camions lourds, les autobus et les autocars, et dès lors d'atténuer la progressivité du taux de taxation.

Eu égard aux considérations qui précèdent, le projet de loi prévoit les modifications suivantes :

— le maximum de la taxe de base (essence) est ramené de 549 francs à 504 francs par CV pour les voitures servant au transport de personnes et de 381 francs à 346 francs par tranche de 100 kg. pour les véhicules servant au transport de marchandises.

— l'augmentation pour emploi du mazout ou du gaz est fixée à 425 francs par CV pour les voitures servant au transport de personnes et à 290 francs par tranche de 100 kg. pour les véhicules servant au transport de marchandises ;

— en ce qui concerne les bateaux et canots, la taxe de base est maintenue à 360 francs par CV pour le transport non rémunéré de personnes et à 225 francs pour le transport rémunéré de personnes, mais la majoration pour emploi du mazout ou du gaz est fixée respectivement à 300 francs et à 160 francs par CV.

— la taxe de circulation quotidienne due par les étrangers utilisant un véhicule automobile en Belgique sera désormais fixée comme suit :

— transport de marchandises :

a) véhicules dont le poids imposable n'atteint pas 5.000 kg. : 120 francs par jour (inchangé) ;

b) dont le poids est de 5.000 kg. et plus, sans atteindre 10.000 kg. : 160 francs par jour (au lieu de 180 francs) ;

c) dont le poids est de 10.000 kg. et plus : 330 fr. par jour (au lieu de 370 francs) ;

— transport rémunéré de personnes : 30 francs par jour (inchangé).

L'augmentation de cette taxe pour emploi du mazout ou du gaz est fixée respectivement à 100 fr., 150 francs, 300 francs et 25 francs.

Le projet de loi prévoit, d'autre part, une modification du régime fiscal applicable aux taxis. Ces véhicules sont actuellement régis par le droit commun, sauf que la taxe n'atteint que les 80 % du tarif commun. Le Gouvernement a estimé que les entreprises de taxis devaient être mises sur pied d'égalité avec les entreprises de transport en commun de personnes en vertu d'une autorisation ou d'une concession. C'est pourquoi les taxis, comme d'ailleurs les véhicules destinés au dit transport en commun, seront exonérés de la taxe de circulation si le moteur est alimenté à l'essence et la majoration précitée de 425 francs par CV ne sera due que si le véhicule fonctionne au mazout ou au gaz.

Het voorgelegd wetsontwerp verwezenlijkt ten slotte een aanzienlijke vereenvoudiging van het taxatieregime van de motorrijwielen, scooters, enz. Deze voertuigen zijn thans onderworpen aan al de regelen welke gelden voor de autovoertuigen, zodat zij onder meer kunnen genieten van de vermindering van 1/4^e wegens ouderdom, de betaling in twee gelijke stortingen of voor binnenjaarlijkse periodes van 3 of 6 maanden kan gebeuren en de belasting per trimester van gebruik kan gesplitst worden ingeval van ingebruik- of buitengebruikstelling in de loop van het jaar.

Al deze verwickelingen, welke een massa werk veroorzaken dat buiten verhouding staat tot het minimum bedrag van de verschuldigde belasting, worden door het ontwerp uit de weg geruimd door te bepalen dat de vermindering wegens ouderdom wordt ingetrokken en de belasting steeds het minimum van 135 frank per jaar zal bedragen.

Het wetsontwerp heeft uitwerking op de belasting verschuldigd van 1 januari 1960 af wat de autovoertuigen betreft en van 1 januari 1961 af wat de motorrijwielen aangaat.

Het ontwerp voorziet nochtans een overgangsregime dat bijzondere aandacht verdient. Alhoewel, zelfs na het invoeren van het nieuwe regime, het fiscaal voordeel dat zal voortspruiten uit gebruik van mazout of gas nog belangrijk zal zijn, staat het niet te min vast, dat de nieuwe belastingverhoging, bijzonderlijk voor personenwagens, merkelijk hoger zal zijn van diegene welke thans wordt toegepast.

Om aan de gebruikers van deze wagens gedreven met mazout of gas en tevens aan de voortbrengers van deze wagens de mogelijkheid te geven zich aan de nieuwe toestand aan te passen, bepaalt artikel 14 dat gedurende een tijdperk van 5 jaar (1 januari 1960 tot 31 december 1964) de belastingverhoging niet hoger mag oplopen dan 100 % van de basisbelasting, terwijl, wat betreft de met mazout of gas gedreven taxi's en de autobussen voor gemeenschappelijk vervoer krachtens een machtiging of concessie, de verschuldigde belasting niet hoger zal mogen zijn dan de globale belasting welke eisbaar was voor het invoeren van de wijzigingen die het voorwerp zijn van onderhavig wetsontwerp.

Bij de bespreking zegt een lid dat hij gehoopt had dat het ontwerp een vereenvoudiging zou bevatten. Hij stelt daarentegen vast dat rechtstreekse belastingen worden gemengd met onrechtstreekse belastingen, wat niet kan worden toegejuicht, wel integendeel. Er bestaan accijsrechten op de brandstoffen, waarom niet bij deze taxatie-manier blijven? Hij kan niet akkoord zijn met het wetsontwerp. De fiscale wetgeving is reeds ingewikkeld genoeg.

Een ander lid meent dat men beter hadde gedaan een forfaitaire taxatie in te voeren.

De Heer Minister antwoordt hierop dat de taxatie wordt berekend per paard voor de personenwagens en per gewicht voor de goederenwagens.

Enfin, le projet de loi en discussion réalise une simplification considérable du régime de taxation des motocyclettes, scooters, etc. Actuellement, ces véhicules sont soumis à toutes les règles applicables aux véhicules automobiles: ainsi, les utilisateurs bénéficient notamment de la réduction d'un quart pour ancienneté du moteur et de la faculté de payer la taxe en deux versements égaux ou par périodes de trois ou de six mois au cours d'une même année et la taxe peut être fractionnée par trimestre d'utilisation en cas de mise en usage ou de cessation d'usage dans le courant de l'année.

Toutes ces complications entraînent un surcroît de travail disproportionné au montant minime de la taxe à percevoir; le projet de loi remédie à cette situation en supprimant la réduction pour ancienneté et en disposant que la taxe ne peut être inférieure à 135 francs par an.

Le projet de loi est applicable à partir du 1^{er} janvier 1960 à la taxe due pour les véhicules automobiles et à partir du 1^{er} janvier 1961 à celle due pour les motocyclettes.

Il prévoit toutefois un régime transitoire, qui mérite une attention particulière. Si, après la mise en application du nouveau régime, l'avantage fiscal résultant de l'emploi du mazout ou du gaz restera toujours important, il n'en est pas moins certain que la nouvelle augmentation de la taxe, notamment en ce qui concerne les voitures servant au transport de personnes, sera sensiblement supérieure à celle qui est appliquée actuellement.

Afin de permettre aux utilisateurs de voitures de l'espèce dont le moteur est alimenté au mazout ou au gaz — et en même temps aux fabricants de celles-ci — de s'adapter à la situation nouvelle, l'article 14 stipule que, pendant une période de cinq ans, s'étendant du 1^{er} janvier 1960 au 31 décembre 1964, l'augmentation de la taxe ne pourra être supérieure à 100 % de la taxe de base et que la taxe due pour les taxis fonctionnant au mazout ou au gaz ainsi que pour les autobus employés pour les transports en commun en vertu d'une autorisation d'une concession, ne pourra être supérieure à la taxe globale qui était applicable avant la mise en vigueur des modifications faisant l'objet du présent projet de loi.

Au cours de la discussion, un membre déclare qu'il avait espéré que le projet réaliserait une simplification. Il constate, au contraire, que celui-ci mêle des impôts directs à des impôts indirects, ce que l'on ne saurait aucunement approuver, au contraire. Puisqu'il existe des droits d'accise sur les carburants, pourquoi ne pas s'en tenir à ce mode de taxation? L'intervenant déclare qu'il lui est impossible de marquer son accord sur le projet. La législation fiscale actuelle est déjà suffisamment compliquée.

Un autre commissaire estime qu'il eût été plus indiqué d'établir une taxation forfaitaire.

Le Ministre répond que la taxation est établie à la puissance pour les voitures servant au transport de personnes et au poids pour les véhicules employés pour le transport de marchandises.

Een ander commissielid is akkoord dat het ontwerp wel degelijk een vereenvoudiging daarstelt. Wat de verhoging betreft is hij akkoord omdat het onweerlegbaar waar is dat de dieselmotoren veel langer bruikbaar blijven. Het is ten andere om reden, niet alleen van de minderkosten van de brandstof maar vooral om de langere duurtijd dat deze motoren worden aangekocht. Er is wel nog een ander aspect van deze kwestie dat onder ogen zou dienen genomen te worden nl. dat het toerisme met auto-cars een zeer grote uitbreiding kent. Het past dat wij met omliggende landen zouden kunnen concureren betreffende confort en gemakkelikheden die aan de auto-cars reizigers kunnen geboden worden. Hierin schijnt de taxatie per plaats meer aangewezen, dan de taxering op de kracht zoals nu het geval is. Een zwaardere motor kan zeker toelaten dat confort en ruimte meer uitgebreid kunnen worden.

De Heer Minister belooft deze kwestie te onderzoeken.

Een ander commissielid stelt de vraag wat er gebeurt met de landbouw-traktors. Hem werd geantwoord dat deze vervoermiddelen vrij blijven bij zoverre zij gebruikt worden ingevolge de geldende voorschriften.

Door een lid wordt de opmerking gemaakt dat er een degelijke controle zou dienen te zijn op de motoren. De zware, zwarte en verstikkende rook die verspreid wordt door slecht geregelde dieselmotoren bezoedelt de atmosfeer en is uiterst nadelig. Daarom is hij van oordeel dat men de fiscale voordelen niet te erg moet uitbreiden voor een brandstof die zo schadelijke rook verspreidt. Dit probleem van de luchtverontreiniging dient onder ogen genomen te worden.

Nog werd er gevraagd door een lid hoe men tewerk gaat voor de motoren die op twee brandstoffen zijn ingericht. Het antwoord luidt dat men niet mag vergeten dat bij de aangifte van het voertuig moet aangeduid worden welke de brandstof is. Bij motoren met mogelijke aanpassing aan twee soorten brandstof, wordt steeds op de hoogst-belastbare brandstof getaxeerd.

De artikelsgewijze behandeling lokt geen besprekingen uit.

Het ontwerp werd goedgekeurd met 10 stemmen voor, 2 tegen en 6 onthoudingen.

Het onderhavig verslag werd eenstemmig goedgekeurd.

De Verslaggever,
F.J.M. VAN LOENHOUT.

De Voorzitter,
P. DE SMET.

Un autre commissaire admet que le projet constitue effectivement une simplification. Il se déclare partisan de l'augmentation, car il est incontestable que les moteurs diesel sont beaucoup plus solides. D'ailleurs, si on acquiert ces moteurs, ce n'est pas seulement en raison du fait que le coût du carburant qu'ils utilisent est moins élevé, mais surtout parce que leur usure est moindre. Il est vrai que la question présente encore un autre aspect dont il conviendrait de tenir compte, c'est l'extension considérable que prend le tourisme par autocars. Nous devons être à même de soutenir la concurrence des pays voisins au point de vue du confort et des facilités offertes aux voyageurs utilisant les autocars. Dans ce secteur, la taxation par place semble plus indiquée que celle à la puissance, qui est appliquée actuellement. Un moteur plus lourd permet, il est vrai, d'augmenter le confort et l'espace disponible.

Le Ministre promet d'étudier la question.

Un autre commissaire demande quel est le régime applicable aux tracteurs agricoles. Il lui a été répondu que ces moyens de transport continuent à être exempts de la taxe pour autant qu'ils soient utilisés conformément aux dispositions en vigueur.

Un membre fait observer qu'il conviendrait d'organiser un contrôle sérieux des moteurs. La fumée épaisse, noire et asphyxiante, répandue par les moteurs diesel mal réglés, vicia l'atmosphère et provoque des effets extrêmement néfastes. Aussi, ce commissaire est-il d'avis que l'on ne doit pas trop étendre les avantages fiscaux en faveur d'un carburant qui produit des fumées aussi nocives. Il importe de tenir compte du problème de la pollution de l'air.

Un autre membre demande encore quel sera le sort des moteurs qui peuvent s'adapter aux deux sortes de carburants. Le Ministre répond qu'on ne doit pas oublier qu'au moment de la déclaration du véhicule, l'indication du carburant employé est obligatoire. Les moteurs qui peuvent s'adapter aux deux sortes de carburant, sont toujours taxés d'après celui pour lequel la taxe est la plus élevée.

L'examen des articles ne donne pas lieu à discussion.

Le projet est adopté par 10 voix contre 2 et 6 abstentions.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité des voix.

Le Rapporteur,
F.J.M. VAN LOENHOUT.

Le Président,
P. DE SMET.