

**Chambre des Représentants  
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1993-1994 (\*)

9 JUIN 1994

**PROPOSITION DE LOI**

**modifiant l'article 106  
du Code des taxes assimilées aux  
impôts sur les revenus**

**PROPOSITION DE LOI**

**modifiant l'article 98, § 1<sup>er</sup>, C,  
du Code des taxes assimilées aux  
impôts sur les revenus**

**PROPOSITION DE LOI**

**modifiant l'article 98, § 1<sup>er</sup>, A,  
du Code des taxes assimilées aux  
impôts sur les revenus**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES FINANCES (1)

PAR M. VAN den EYNDE

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné les présentes propositions de loi au cours de ses réunions des 3 mars 1993 et 24 mai 1994.

(1) Composition de la Commission : voir p. 2.

*Voir :*

- 535 - 91 / 92 (S.E.) :  
— N° 1 : Proposition de loi de M. Van Rossem.
- 536 - 91 / 92 (S.E.) :  
— N° 1 : Proposition de loi de M. Van Rossem.
- 537 - 91 / 92 (S.E.) :  
— N° 1 : Proposition de loi de M. Van Rossem.

(\*) Troisième session de la 48<sup>e</sup> législature.

**Belgische Kamer  
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1993-1994 (\*)

9 JUNI 1994

**WETSVOORSTEL**

**tot wijziging van artikel 106 van het  
Wetboek van de met de inkomstenbelasting  
gelijkgestelde belastingen**

**WETSVOORSTEL**

**tot wijziging van artikel 98, § 1, C, van het  
Wetboek van de met de inkomstenbelasting  
gelijkgestelde belastingen**

**WETSVOORSTEL**

**tot wijziging van artikel 98, § 1, A, van het  
Wetboek van de met de inkomstenbelasting  
gelijkgestelde belastingen**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE VOOR  
DE FINANCIEN (1)

UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER VAN den EYNDE

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft deze wetsvoorstellen besproken tijdens haar vergaderingen van 3 maart 1993 en 24 mei 1994.

(1) Samenstelling van de Commissie : zie blz. 2.

*Zie :*

- 535 - 91 / 92 (B.Z.) :  
— N° 1 : Wetsvoorstel van de heer Van Rossem.
- 536 - 91 / 92 (B.Z.) :  
— N° 1 : Wetsvoorstel van de heer Van Rossem.
- 537 - 91 / 92 (B.Z.) :  
— N° 1 : Wetsvoorstel van de heer Van Rossem.

(\*) Derde zitting van de 48<sup>e</sup> zittingsperiode.

Les modifications apportées au Règlement de la Chambre le 27 octobre 1993 et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1993, ont généralisé les réunions publiques de commission ainsi que les rapports nominatifs.

Le présent rapport n'est toutefois pas nominatif, étant donné que l'examen des propositions de loi a commencé en mars 1993 et a dès lors eu lieu partiellement à huis clos.

## I. — EXPOSE DE L'AUTEUR

La loi du 1<sup>er</sup> juin 1992 instaurant une taxe de mise en circulation (*Moniteur belge* du 1<sup>er</sup> juin 1992) est censée rapporter des recettes fiscales additionnelles à concurrence de 6 milliards de francs en 1992 et de 10 milliards de francs en 1993, tout en épargnant les petits contribuables.

Toutefois, suite à la réduction des taux de TVA (arrêté royal du 17 mars 1992 modifiant l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970 fixant les taux de la taxe sur la valeur ajoutée et déterminant la répartition des biens et des services selon ces taux et l'arrêté royal du 10 novembre 1980 instaurant une taxe spéciale sur les produits de luxe — *Moniteur belge* du 19 mars 1992), les voitures de luxe sont devenues nettement moins onéreuses.

C'est pourquoi l'orateur propose de supprimer la taxe de mise en circulation pour les voitures dont la puissance est inférieure à 15 CV ou à 110 kW et de taxer beaucoup plus lourdement les voitures de luxe (proposition n° 537/1).

Il ressort en effet d'une enquête basée sur des chiffres publiés par la FEBIAC (Fédération Belge des Industries de l'Automobile et du Cycle « réunies ») et portant sur une période de 60 mois, que pour ce type de véhicules, la demande est particulièrement peu élastique (élasticité de prix directe de la demande proche de nul). En d'autres termes, une augmentation de prix de ce genre de voitures n'a guère d'incidence sur la demande. Pour certaines marques de voitures (Lamborghini, Rolls Royce), l'élasticité est même positive, c'est-à-dire que plus le prix est élevé, plus la demande augmente.

### (1) Composition de la Commission :

Président : M. Bossuyt.

#### A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Dupré, Olivier, Pinxten, Taylor, Van Rompuy.  
P.S. MM. Canon, Gilles, Mme Lizin, M. Namotte.  
V.L.D. MM. Bril, Daems, Platteau, Verhofstadt.  
S.P. MM. Bossuyt, Colla, Lisabeth.  
P.R.L. MM. de Clippele, Michel.  
P.S.C. MM. Langendries, Poncelet.  
Ecolo/ Agalev MM. Defeyt, De Vlieghere.  
Vl. M. Van den Eynde.  
Blok

#### B. — Suppléants :

MM. Ansoms, De Clerck, Eyskens, Goutry, Moors, Tant.  
MM. Collart, Delizée, Dufour, Eerdeken, Harmegnies (M.).  
MM. Cortois, Denys, Dewael, Van Mechelen, Vergote.  
MM. Dielens, Peeters (L.), Vande Lanotte, Van der Maelen.  
MM. Bertrand, Ducarme, Kubla, Mme Corbisier-Hagon, MM. Grimberghs, Thissen.  
MM. Detienne, Thiel, Mme Vogels.  
MM. Annemans, Wymeersch.

De wijzigingen van het Kamerreglement van 27 oktober 1993, die op 1 december 1993 in werking zijn getreden, hebben de openbaarheid van de commissievergaderingen en de nominatieve verslaggeving veralgemeend.

Onderhavig verslag is evenwel niet nominatief, aangezien de bespreking van de wetsvoorstellen in maart 1993 werd aangevat en dus nog gedeeltelijk met gesloten deuren plaatsvond.

## I. — TOELICHTING DOOR DE INDIENER

De wet van 1 juni 1992 houdende invoering van een belasting op de inverkeerstelling (*Belgisch Staatsblad* van 1 juni 1992) zou bijkomende belastingontvangsten moeten opbrengen ten belope van 6 miljard frank in 1992 en 10 miljard frank in 1993, zonder daarbij de kleine man te treffen.

Door de verlaging van de BTW-tarieven (koninklijk besluit van 17 maart 1992 tot wijziging van koninklijk besluit n° 20 van 20 juli 1970 tot vaststelling van de tarieven van de belasting over de toegevoegde waarde en tot indeling van de goederen en de diensten bij die tarieven en het koninklijk besluit van 10 november 1980 tot invoering van een speciale taks op luxeproducten, *Belgisch Staatsblad* van 19 maart 1992) zijn de luxewagens evenwel veel goedkoper geworden.

Daarom stelt spreker voor geen belasting op de inverkeerstelling te heffen op wagens met een vermogen van minder dan 15 fiscale pk of 110 kW, maar de luxewagens daarentegen veel zwaarder te belasten (voorstel n° 537/1).

Uit een onderzoek gebaseerd op cijfers over een periode van 60 maanden, gepubliceerd door FEBIAC (Belgische Federatie van de automobiel- en fietsenrijverheid) blijkt dat de vraag naar dat soort voertuigen bijzonder weinig elastisch is (de directe prijselasticiteit van de vraag is bijna nul). Een verhoging van de prijs van dergelijke wagens heeft met andere woorden zo goed als geen weerslag op de vraag. Bepaalde automerken (Rolls Royce, Lamborghini) hebben zelfs een positieve elasticiteit: hoe hoger de prijs, hoe groter de vraag.

### (1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Bossuyt.

#### A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Dupré, Olivier, Pinxten, Taylor, Van Rompuy.  
P.S. HH. Canon, Gilles, Mevr. Lizin, H. Namotte.  
V.L.D. HH. Bril, Daems, Platteau, Verhofstadt.  
S.P. HH. Bossuyt, Colla, Lisabeth.  
P.R.L. HH. de Clippele, Michel.  
P.S.C. HH. Langendries, Poncelet.  
Ecolo/ Agalev HH. Defeyt, De Vlieghere.  
Vl. H. Van den Eynde.  
Blok

#### B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, De Clerck, Eyskens, Goutry, Moors, Tant.  
HH. Collart, Delizée, Dufour, Eerdeken, Harmegnies (M.).  
HH. Cortois, Denys, Dewael, Van Mechelen, Vergote.  
HH. Dielens, Peeters (L.), Vande Lanotte, Van der Maelen.  
HH. Bertrand, Ducarme, Kubla, Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Grimberghs, Thissen.  
HH. Detienne, Thiel, Mevr. Vogels.  
HH. Annemans, Wymeersch.

De plus, comme le délai de livraison est généralement très long, certains acheteurs sont même prêts à payer un prix nettement plus élevé pour obtenir plus rapidement leur véhicule.

L'intervenant propose deux critères objectifs différents :

— si le rapport entre la puissance (exprimée en kW) et le poids d'un véhicule de sport équipé de deux portières est supérieur à 0,125, une taxe de mise en circulation de 250 000 francs est fixée par tranche complète de 0,010 dépassant le rapport de 0,125;

— si la cylindrée d'une voiture de luxe de grand prestige équipée de plus de deux portières est supérieure à 4 500 cm<sup>3</sup>, une taxe de mise en circulation de 200 000 francs est fixée par tranche complète de 200 cm<sup>3</sup> dépassant les 4 500 cm<sup>3</sup>.

Le membre cite plusieurs exemples et renvoie à ce propos aux développements de sa proposition de loi (Doc. n° 537/1-91/92, p. 2).

L'instauration d'une telle taxe n'affecterait nullement le volume des ventes et devrait rapporter quelque 4 milliards de francs.

La proposition n° 536/1 propose l'instauration d'une taxe analogue pour les bateaux de plaisance de luxe d'une longueur supérieure à 25 mètres. Le risque de voir ces navires naviguer dorénavant sous le pavillon d'un pays où les taxes sont moins élevées est faible, étant donné qu'il s'agit d'un produit de prestige pour lequel la demande n'est guère affectée par le niveau de taxation.

L'instauration d'une telle taxe pourrait également être envisagée pour certains types d'avion de luxe.

Enfin, la proposition n° 535/1 vise à modifier l'article 106 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus de sorte que les agents de la surveillance soient obligatoirement accompagnés d'au moins un agent de police ou un gendarme lorsqu'un contrôle est effectué dans une propriété privée.

## II. — DISCUSSION

### 1. Réunion du 3 mars 1993

Concernant la proposition n° 535/1, le rapporteur se demande dans quelle mesure la vie privée du contribuable contrôlé est mieux protégée lorsque les agents de surveillance sont accompagnés par un agent de police ou un gendarme.

L'auteur fait remarquer qu'un policier ou un gendarme est plus facilement reconnaissable. Le risque est donc moins grand que des personnes malintentionnées ne se fassent passer pour des agents de surveillance afin de s'introduire de manière illicite dans une propriété privée.

Le rapporteur observe que ce risque subsiste si le policier ou le gendarme est habillé en civil. Par con-

Aangezien de leveringstermijn over het algemeen zeer lang is, zijn sommige kopers zelfs bereid een veel hogere prijs te betalen om sneller over de wagen te kunnen beschikken.

Spreker stelt twee objectieve criteria voor :

— wanneer de verhouding tussen het vermogen (uitgedrukt in kW) en het gewicht van een tweedeurssportwagen hoger ligt dan 0,125, moet een belasting op de inverkeerstelling worden betaald van 250 000 frank per volledige schijf van 0,010 boven de verhouding van 0,125;

— wanneer de cilinderinhoud van een zeer prestigieuze luxewagen met meer dan twee portieren hoger ligt dan 4 500 cm<sup>3</sup>, moet een belasting op de inverkeerstelling worden betaald van 200 000 frank per schijf van 200 cm<sup>3</sup> boven de 4 500 cm<sup>3</sup>.

Het lid haalt verscheidene voorbeelden aan en verwijst in dat verband naar de toelichting bij zijn wetsvoorstel (Stuk n° 537/1-91/92, blz. 2).

De instelling van een dergelijke belasting heeft geen enkele weerslag op het verkoopsvolume en brengt ongeveer 4 miljard frank op.

Het wetsvoorstel n° 536/1 stelt voor een soortgelijke belasting in te voeren voor de luxejachten langer dan 25 meter. Er is weinig gevaar dat de jachten voortaan onder de vlag van een land met lagere belastingen zullen varen, aangezien het om een prestigeproduct gaat en de vraag naar die producten nauwelijks wordt beïnvloed door het niveau van belastingen.

De instelling van een dergelijke belasting kan ook voor bepaalde types van luxevliegtuigen worden overwogen.

Wetsvoorstel n° 535/1 strekt er tot slot toe artikel 106 van het Wetboek van de met de inkomstenbelasting gelijkgestelde belastingen te wijzigen, ten einde te bepalen dat de agenten van toezicht voor een controle van een persoonlijke eigendom verplicht vergezeld moeten zijn van ten minste één politieagent of rijkswachter.

## II. — BESPREKING

### 1. Vergadering van 3 maart 1993

Met betrekking tot wetsvoorstel n° 535/1 vraagt de rapporteur of de persoonlijke levenssfeer van de belastingplichtige werkelijk beter wordt beschermd wanneer de agenten van toezicht vergezeld zijn van een politieagent of een rijkswachter.

De indiener merkt op dat een politieman of een rijkswachter makkelijker herkenbaar is. Het gevaar is derhalve minder groot dat malafide personen zich voordoen als agenten van toezicht om zich onwettig toegang te verschaffen tot een privé-eigendom.

De rapporteur merkt op dat het gevaar blijft bestaan wanneer de agent of de rijkswachter in burger

tre, la présence d'un agent en uniforme peut ne pas être du meilleur effet aux yeux des voisins.

Enfin, la question se pose de savoir s'il est souhaitable de prévoir des tâches supplémentaires pour les services de police compte tenu du nombre insuffisant d'agents en fonction.

*L'auteur* souligne que lorsqu'un huissier se présente à un domicile privé, l'ouverture de la porte se fait également en présence de la police.

*Un membre* fait remarquer qu'une erreur s'est glissée dans les développements de la proposition n° 536/1. Dans l'exemple du yacht de luxe d'une longueur de 55 mètres, la taxe perçue serait de 30 fois (55-25) 500 000 francs (et non 2 000 000 de francs), soit 15 000 000 de francs (et non 60 000 000 de francs).

Concernant les propositions n°s 536/1 et 537/1, le rapporteur estime que leur objectif est louable. Il fait toutefois remarquer qu'il s'agit à nouveau d'une augmentation de la pression fiscale.

Il s'interroge, d'autre part, quant au choix des critères de taxation proposés pour les voitures de luxe.

*L'auteur* précise que les voitures de sport onéreuses à deux portes sont souvent de petite cylindrée. Pour éviter qu'elles ne soient sous-taxées, il est donc préférable de choisir le rapport puissance/poids comme critère de taxation (ce rapport est toujours supérieur à 0,125 pour ce genre de véhicules).

Par contre, les voitures de luxe de grand prestige ont un rapport puissance-poids relativement faible mais sont toutes de grosse cylindrée, de sorte qu'une taxe substantielle peut leur être appliquée sur la base de ce critère objectif.

Quant aux scrupules exprimés en matière d'augmentation de la pression fiscale, l'intervenant fait remarquer que la catégorie de contribuables visée place un important volume de ses capitaux à l'étranger précisément afin d'éluider l'impôt.

L'instauration d'une taxe substantielle sur les voitures de luxe ne ferait pas diminuer la demande. Au contraire, celle-ci ferait augmenter la valeur de la voiture, ce qui permettrait à son propriétaire de la revendre encore plus cher.

*Le ministre des Finances* doute que les mesures proposées rapportent la moindre recette fiscale supplémentaire car l'instauration d'une taxe aussi élevée aura pour conséquence immédiate que les véhicules et les bateaux visés ne seront plus immatriculés en Belgique.

*L'auteur* fait remarquer que pour la marque Ferrari, par exemple, les ressortissants belges achètent leur véhicule en Belgique, malgré que le prix soit en moyenne 1,5 million de francs plus cher qu'en Allemagne.

*Le ministre* souligne que c'est le lieu de l'immatriculation qui importe. Actuellement, les propriétaires de bateaux de plaisance ont déjà tendance à les faire immatriculer ailleurs qu'en Belgique.

is. De aanwezigheid van een agent in uniform kan dan weer bij de buren een slechte indruk wekken.

Voorts rijst de vraag of het wenselijk is dat de politiediensten bijkomende taken wordt opgelegd, gelet op het gebrek aan dienstdoende agenten.

*De indiener* onderstreept dat er ook altijd een agent aanwezig is wanneer een deurwaarder de deur van een particuliere woning laat openen.

*Een lid* stipt aan dat in de toelichting van wetsvoorstel n° 536/1 een fout is geslopen. Voor een luxeyacht van 55 meter bedraagt de geïnde heffing 30 maal (55-25) 500 000 frank — en niet 2 000 000 frank —, dus 15 000 000 frank, en niet 60 000 000 frank.

*De rapporteur* vindt dat de voorstellen n°s 536/1 en 537/1 een loffelijk doel nastreven. Hij merkt echter op dat de fiscale druk daardoor opnieuw toeneemt.

Voorts vraagt hij zich af hoe de voorgestelde belastingcriteria inzake luxewagens werden bepaald.

*De indiener* preciseert dat de dure tweedeurs-sportwagens vaak een kleine cilinderinhoud hebben. Bij het bepalen van de belasting lijkt het derhalve aangewezen rekening te houden met de verhouding vermogen/gewicht, om te voorkomen dat ze onderbelast worden. Voor dergelijke voertuigen ligt die verhouding altijd hoger dan 0,125.

Bij prestigieuze luxewagens daarentegen ligt de verhouding vermogen/gewicht relatief laag, maar ze hebben allemaal een grote cilinderinhoud, zodat ze op grond van dat objectieve criterium een betekenisvolle belasting opgelegd krijgen.

In verband met de terughoudendheid inzake de toename van de belastingdruk wijst spreker erop dat de bedoelde categorie van belastingplichtigen een groot deel van haar inkomen in het buitenland belegt, precies om belastingen te ontduiken.

De invoering van een forse belasting op luxewagens zal de vraag niet doen krimpen. Meer nog : die belasting kan de waarde van de auto nog doen toenemen, wat de eigenaar ervan de kans biedt de wagen nog duurder door te verkopen.

*De minister van Financiën* vreest dat de voorgestelde maatregelen helemaal geen bijkomende belastingontvangsten zullen opleveren. Het onmiddellijke gevolg van de instelling van zo'n hoge belasting zal zijn dat de bedoelde voertuigen en boten niet langer in België zullen worden ingeschreven.

*Spreker* wijst er op dat de Belgen die een Ferrari kopen, dat in België doen, ofschoon dat gemiddeld 1,5 miljoen frank duurder uitvalt dan in Duitsland.

*De minister* onderstreept dat de plaats van inschrijving van belang is. Bij de eigenaars van pleziervaartuigen bestaat nu al de trend om hun jacht elders dan in België in te schrijven.

*Le rapporteur* rappelle que dans le passé, les yachts étaient taxés sur la base du prix facturé, ce qui donnait lieu à de nombreux abus (prix facturés artificiellement bas alors que les bateaux étaient assurés, pour un montant plus élevé, sur la base de leur valeur réelle).

Il a alors été décidé de taxer les yachts sur la base de la valeur assurée (avec l'obligation pour les compagnies d'assurance de communiquer le montant assuré). Cette mesure a eu pour conséquence que les propriétaires de yacht ont décidé de naviguer sous un autre pavillon, ce qui a entraîné une perte de recettes tant au niveau fiscal que pour les compagnies d'assurance.

*Le ministre* n'est pas favorable à l'instauration d'une taxe plus élevée sur les bateaux de plaisance car celle-ci ne rapporterait aucune recette fiscale supplémentaire, bien au contraire.

Pour ce qui est des voitures de luxe, il n'exclut pas *a priori* une augmentation de la taxe de mise en circulation pour autant que les modalités d'application soient praticables pour l'administration et que cette modification ne donne pas lieu à une perte de recettes. La formule de calcul proposée par M. Van Rossem lui semble trop complexe.

Cette question pourra être discutée lors de l'examen du projet de loi que le Gouvernement a l'intention de déposer en vue de modifier la loi du 1<sup>er</sup> juin 1992 instaurant une taxe de mise en circulation. Cette taxe devrait être étendue aux voitures d'occasion selon un barème dégressif en fonction de l'âge du véhicule, afin de compenser la perte de recettes due à la modification du système de TVA imposée par les autorités européennes (la TVA sera dorénavant prélevée sur la marge bénéficiaire et non plus sur le prix de vente). Le projet de directive en question sera à l'ordre du jour du Conseil européen des ministres des Finances du 15 mars prochain.

\*  
\* \*

## 2. Réunion du 24 mai 1994

*Le ministre des Finances* a souligné que le texte des trois propositions de loi a été déposé sous la forme d'amendement par M. Van Rossem lors de la discussion en séance plénière du projet de loi instaurant une taxe de mise en circulation (cf. Doc. Chambre n<sup>os</sup> 466/7 et 8-91/92, amendements n<sup>os</sup> 34, 35 et 37).

Ces amendements ont été rejetés à une large majorité par la Chambre le 29 mai 1992 (Annales séance plénière du 29 mai 1992, pp. 24-867, 868 et 870).

*De rapporteur* brengt in herinnering dat in het verleden de jachten op grond van de factuurprijs werden belast, wat aanleiding gaf tot tal van misbruiken (artificieel lage factuurprijzen, ofschoon de jachten tegen een veel hoger bedrag waren verzekerd, met name tegen hun reële waarde).

Vervolgens werd beslist de jachten tegen de verzekerde waarde te belasten, met de verplichting voor de verzekeringsmaatschappijen om het verzekerde bedrag mede te delen. Dat had tot gevolg dat de eigenaars onder een andere vlag gingen varen, wat de ontvangsten van zowel de belastingen als de verzekeringsmaatschappijen deed krimpen.

*De minister* verzet zich tegen de heffing van een hogere belasting op de plezierboten omdat zulks helemaal geen nieuwe belastingontvangsten zal opleveren, wel integendeel.

Voor luxewagens sluit hij *a priori* geen verhoging van de belasting op de inverkeerstelling uit, op voorwaarde dat de administratie bij machte is die uit te voeren en die wijziging niet tot minder ontvangsten leidt. De door de heer Van Rossem voorgestelde berekeningswijze vindt hij te ingewikkeld.

Dit punt zou aan bod kunnen komen tijdens de bespreking van het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 1 juni 1992 tot invoering van een belasting op de inverkeerstelling dat de regering van plan is in te dienen. Ter compensatie van de minderontvangst ingevolge de door Europa opgelegde wijziging van het BTW-stelsel (de BTW zal voortaan worden geheven op de winstmarge en niet meer op de verkoopprijs), zou de belasting op de inverkeerstelling moeten worden uitgebreid tot tweedehandsauto's, waarvoor een degressieve belastingschaal zou moeten gelden op basis van de ouderdom van het voertuig. De desbetreffende ontwerprichtlijn staat op de agenda van de Europese Raad van 15 maart eerstkomend.

\*  
\* \*

## 2. Vergadering van 24 mei 1994

*De minister van Financiën* heeft erop gewezen dat de tekst van de drie wetsvoorstellen door de heer Van Rossem bij wijze van amendementen werd ingediend tijdens de bespreking in de plenaire vergadering van de Kamer van het wetsontwerp houdende invoering van een belasting op de inverkeerstelling (cf. Stukken Kamer n<sup>os</sup> 466/7 en 8-91/92, amendementen n<sup>os</sup> 34, 35 en 37).

Deze amendementen werden op 29 mei 1992 door de Kamer van volksvertegenwoordigers met ruime meerderheid verworpen (Handelingen van de plenaire vergadering van 29 mei 1992, blz. 24-867, 868 en 870).

III. — VOTES

1. *Proposition de loi n° 535/1*

L'article unique est rejeté à l'unanimité.

2. *Proposition de loi n° 536/1*

L'article unique est rejeté par 9 voix contre 2 et une abstention.

3. *Proposition de loi n° 537/1*

L'article 1<sup>er</sup> et par conséquence la proposition de loi sont rejetés par 11 voix et une abstention.

*Le Rapporteur,*

*Le Président a.i.,*

F. VAN den EYNDE

J. DUPRE

III. — STEMMINGEN

1. *Wetsvoorstel n° 535/1*

Het enige artikel wordt eenparig verworpen.

2. *Wetsvoorstel n° 536/1*

Het enige artikel wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

3. *Wetsvoorstel n° 537/1*

Artikel 1 en bijgevolg ook het wetsvoorstel wordt verworpen met 11 stemmen en 1 onthouding.

*De Rapporteur,*

*De Voorzitter a.i.,*

F. VAN den EYNDE

J. DUPRE