

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1950.

SÉANCE DU 3 AOUT 1950.

Rapport de la Commission des Finances chargée d'examiner le projet de loi modifiant la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

BELGISCHE SENAAAT

BUITENGEWONE ZITTING 1950.

VERGADERING VAN 3 AUGUSTUS 1950.

Verslag van de Commissie van Financiën belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende wijziging van de verkeersbelasting op de autovoertuigen.

Présents : MM. VAN OVERBERGH, président; ALLEWAERT, CLYNMANS, le Baron DE DORLODOT, DELMOTTE, DE SMET (P.), DOUTREPONT, HARMEGNIES, SCHOT, VAN LOENHOUT et ADAM, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet a pour but principal de compenser par une majoration de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, la diminution de recettes résultant de la réduction du droit d'accise sur la benzine.

Opérée en vue de réaliser l'alignement de nos droits d'accises sur ceux des Pays-Bas dans le cadre des accords Benelux, cette réduction peut être évaluée à 800 millions de francs. Le Gouvernement espère retrouver 450 millions dans l'augmentation, à concurrence de 50 p. c. en moyenne, des taux de la taxe de circulation et 350 millions dans l'accroissement sensible de la consommation de benzine favorisée précisément par la réduction du droit d'accise.

Par ailleurs, tenant compte de critiques qui furent élevées contre le régime actuel de la taxe de circulation, le Gouvernement y apporte quelques modifications de base. Celles-ci sont, pour la plupart, à l'avantage des usagers, ainsi qu'il apparaîtra au fur et à mesure de l'analyse même des articles.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

73 (Session 1949-1950) : Projet de loi;
102, 130, 164, 170, 194 et 216 (Session 1949-1950) : Amendements;
197 (Session 1949-1950) : Rapport;
230 (Session 1949-1950) : Texte adopté au premier vote;
234 (Session 1949-1950) : Rapport complémentaire.

Annales de la Chambre des Représentants :

9, 15 et 23 février 1950.

Document du Sénat :

186 (Session 1949-1950) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het ontwerp heeft hoofdzakelijk tot doel de ontvangstverlaging, veroorzaakt door de vermindering van de accijns op benzine, te compenseren door verhoging van de verkeersbelasting op de autovoertuigen.

Bedoelde accijnsvermindering wordt doorgevoerd om onze accijnsrechten gelijk te schakelen met de Nederlandse in het bestek van Benelux; zij kan op 800 miljoen frank geraamd worden. De Regering hoopt 450 miljoen te halen uit de verhoging van de verkeersbelasting met gemiddeld 50 t. h. en 350 miljoen uit een groter benzineverbruik, dat van de accijnsverlaging wordt verwacht.

Wegens de kritiek die op het huidig stelsel der verkeersbelasting wordt gemaakt, brengt de Regering er enige hoofdzakelijke wijzigingen in. Deze vallen meestal ten voordele van de verbruikers uit, zoals zal blijken bij het onderzoek der artikelen.

Zie :

Gedr. Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

73 (Zitting 1949-1950) : Wetsontwerp;
102, 130, 164, 170, 194 en 216 (Zitting 1949-1950) : Amendementen;
197 (Zitting 1949-1950) : Verslag;
230 (Zitting 1949-1950) : Tekst in eerste lezing aangenomen;
234 (Zitting 1949-1950) : Aanvullend verslag.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

9, 15 en 23 Februari 1950.

Gedr. Stuk van de Senaat :

186 (Zitting 1949-1950) : Ontwerp overgemaakt door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

ARTICLE PREMIER.

1. *Transports de personnes par automobiles, autobus, autocars.*

Dans le système actuel, la taxe de 120 francs par HP est doublée une première fois à partir du 11^{me} HP et doublée une seconde fois à partir du 19^e HP. Il en résulte des écarts excessifs pour les voitures de 10 et 11 HP d'une part, et pour les voitures de 18 et 19 HP d'autre part.

Le présent projet fait disparaître cet inconvénient, en établissant un barème *régulièrement progressif* de 5 jusqu'à 30 HP. A partir de 30 HP, le taux par cheval-vapeur applicable à la puissance imposable entière sera de 444 francs plus une progression de 15 francs par cheval-vapeur, mais sans qu'à la suite de cette progression le taux par HP puisse dépasser 549 francs.

Ce plafond fut proposé par voie d'amendement déposé par le Gouvernement à la Commission des Finances de la Chambre des Représentants, parce que la taxe serait devenue beaucoup trop élevée à partir du 37^{me} HP, surtout pour les autobus et les autocars. Ce taux maximum de 549 francs par HP restera constant à partir du 37^{me} HP.

Comme dans le système actuel, les automobiles de places et autres véhicules donnés en location par course ou voyage continueront à bénéficier d'une réduction de 20 p. c.

En ce qui concerne les motocycles, motocyclettes et bicyclettes, bateaux et canots, rien n'est modifié au régime de taxation en vigueur, sauf que les taux sont augmentés de 50 p. c. et ainsi portés à :

135 francs par tranche ou fraction de tranche de 150 centimètres cubes de cylindrée pour les motocycles, motocyclettes et bicyclettes à moteur et 135 francs par 100 kilos de poids imposable si ces véhicules sont mus à l'électricité;

360 francs et 225 francs par cheval-vapeur pour les bateaux et canots suivant qu'ils sont de plaisance ou qu'ils servent au transport rémunéré de personnes.

Il apparaît nettement que les transporteurs professionnels de personnes et les usagers de tous véhicules de faible puissance pour qui ceux-ci sont généralement un instrument de travail (voyageurs de commerce, employés, taximen, etc.) restent avantagés : la taxe de circulation demeure relativement modique à leur égard, malgré l'augmentation de 50 p. c., par rapport à celle qui frappe les véhicules automobiles de grande puissance ou de luxe.

2. *Transports de marchandises ou d'objets quelconques (camions, camionnettes, tracteurs, remorques et aussi motocyclettes, etc.).*

Jusqu'ici, les camionnettes et camions légers (jusqu'à 2.550 kilos) étaient taxés d'après la puissance du moteur en chevaux-vapeur, tandis que

ART. 1.

1. *Personenvervoer met automobielen, autobussen en autocars :*

Volgens de huidige regeling, wordt de belasting van 120 frank per pk een eerste maal verdubbeld vanaf de elfde pk en een tweede maal vanaf de 19^e. Hieruit volgen overdreven verschillen voor wagens met 10 en 11 pk enerzijds en die met 18 en 19 pk anderzijds.

Het ontwerp schuift dit bezwaar ter zijde, door een *regelmatig stijgende* schaal van 5 tot 30 pk in te voeren. Van 30 pk af bedraagt de aanslagvoet per pk en zulks voor de volledige belastbare kracht, 444 frank plus 15 frank per pk, zonder dat de aanslagvoet per pk 549 frank mag overschrijden.

Dat maximum werd bij regeringsamendement in de Kamercommissie van Financiën voorgesteld, omdat de belasting veel te zwaar zou worden zijn vanaf de 37^e pk, vooral voor autobussen en autocars. De maximumvoet van 549 frank blijft onveranderlijk vanaf 37 pk.

Zoals in de bestaande regeling, genieten standplaatsautomobielen en andere per rit of per reis verhuurde voertuigen verder 20 t. h. vermindering.

Voor motorcycles, motorrijwielen en fietsen met motor, vaartuigen en bootjes, wordt er in het bestaande aanslagstelsel niets gewijzigd, maar de aanslagvoet wordt met 50 t. h. verhoogd en gebracht op :

135 frank per 150 cubieke centimeter of gedeelte van 150 kubieke centimeter cylinderinhoud, zulks voor motorcycles, motorrijwielen en fietsen met motor, en 135 frank per 100 kg belastbaar gewicht, wanneer die voertuigen electrisch aangedreven worden;

360 frank en 225 frank per pk voor vaartuigen en bootjes, al naar zij pleziervaartuigen en plezierbootjes zijn of voor betaald personenvervoer dienen.

Het blijkt duidelijk dat personenvervoerders van beroep en gebruikers van rijtuigen met gering vermogen, welke doorgaans een arbeidsmiddel zijn (handelsreizigers, bedienden, taxibestuurders, enz.) bevoordeligd blijven : de verkeersbelasting blijft voor hen betrekkelijk laag ondanks de verhoging met 50 t. h., vergeleken bij de belasting op auto's met groot vermogen of luxewagens.

2. *Vervoer van enigerlei goederen of voorwerpen (vrachtwagens, bestelwagens, tractoren, aanhangwagens en ook motorrijwielen, enz.).*

Tot nog toe waren lichte vrachtwagens en bestelwagens (tot 2.550 kg) belast op hun motorvermogen in pk, terwijl de zware vrachtwagens (vanaf 2.551 kg)

les camions lourds (à partir de 2.551 kilos) étaient imposés d'après le poids du véhicule vide en ordre de marche. Cette distinction avait, pour conséquence, un saut brusque de 1.300 francs de taxe entre un camion de 2.500 kilos et un camion de 2.600 kilos, soit donc une surtaxe de 1.300 francs pour une simple augmentation de poids de 100 kilos! C'était excessif. Aussi, le Gouvernement croit-il plus équitable d'établir une même base de taxation pour tous les véhicules servant au transport de marchandises : celle de la taxation au poids du véhicule vide en ordre de marche, avec application d'un taux régulièrement progressif.

Dans cet ordre d'idées, il propose : une taxe de 150 francs par 100 kilos jusqu'à 1.000 kilos inclusivement. Au delà de 1.000 kilos, le taux par tranche de 100 kilos applicable au poids entier du véhicule serait de 150 francs plus 7 francs par tranche de 100 kilos au delà de 1.000 kilos, mais sans que le taux par 100 kilos puisse dépasser 381 francs. En d'autres termes, à partir de 4.300 kilos, le taux redeviendrait constant et resterait fixé à 381 francs par 100 kilos.

Quant aux motocyclettes et motocycles — d'ailleurs peu nombreux — servant au transport de marchandises, ils seront taxés désormais, eux aussi, non plus par tranche de cylindrée, mais sur base du poids, à raison de 150 francs par 100 kilos, ce qui représente un léger dégrèvement en leur faveur.

En ce qui est des canots et bateaux servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques, il n'est rien innové : ils restent exempts de la taxe en vertu de l'article 1^{er} de la loi du 28 mars 1923.

L'exposé des motifs du projet de loi (document n° 73, Chambre des Représentants) contient pages 2 et 4, les tableaux détaillés permettant la comparaison entre les taxes proposées et les taxes appliquées jusqu'à ce jour.

3. — Réductions du chef de vétusté :

Sur amendement d'un membre de la Chambre des Représentants, il est prévu une réduction uniforme de taxe de 25 p. c. pour tout véhicule dont le moteur a plus de cinq ans d'usage, qu'il s'agisse de véhicule servant au transport de personnes aussi bien que de véhicule servant au transport de marchandises quel qu'il soit.

C'est là une modification profonde au système en vigueur jusqu'ici, lequel comportait des bases et des taux de réductions variant suivant les catégories de véhicules en cause. Ces réductions étaient les suivantes :

1^o pour les véhicules servant au transport de personnes : diminution de un quart du nombre de HP après cinq ans, sauf pour les motocyclettes et bicyclettes à moteur lesquelles ne bénéficiaient, elles, d'aucune réduction ;

2^o pour les véhicules servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques :

a) camions légers et camionnettes : diminution d'un quart du nombre de HP après cinq ans et diminution supplémentaire de la taxe après dix ans ;

belast waren op het gewicht van het ledig rijklaar voertuig. Dat ondersche'd veroorzaakte een plotse belastingsprong van 1.300 frank tussen een vrachtwagen van 2.500 kg en een vrachtwagen van 2.600 kg, dus 1.300 frank belasting meer voor slechts 100 kg gewicht meer! Dit was overdreven. De Regering acht dan ook billijker eenzelfde aanslagvoet voor alle wagens voor goederenvervoer : aanslag op het gewicht van het ledig rijklaar voertuig, met toepassing van een regelmatig stijgende schaal.

In die zin stelt zij voor : een belasting van 150 fr. per 100 kg tot en met 1.000 kg. Boven 1.000 kg wordt de aanslagvoet 150 frank per gedeelte van 100 kg voor het volledig gewicht van het voertuig, met een toeslag van 7 frank per gedeelte van 100 kg boven 1.000 kg, zonder dat de aanslagvoet per 100 kg meer dan 381 frank mag bedragen. Met andere woorden, vanaf 4.300 kg blijft de aanslagvoet onveranderlijk en wel 381 frank per 100 kg.

Wat de overigens weinig talrijke motorrijwielen en motorcycles voor goederentransport betreft, deze worden voortaan ook niet meer naar de cylinderinhoud, maar naar het gewicht getaxeerd, tegen 150 frank per 100 kg, wat hier dus ook een kleine ontlasting is.

Ten aanzien van bootjes en vaartuigen voor vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen is er geen verandering : ze zijn krachtens artikel 1 der wet van 28 Maart 1923 van belasting vrijgesteld.

De memorie van toelichting bij het wetsontwerp (stuk n° 73, Kamer der Volksvertegenwoordigers) behelst op blz. 2 en 4 uitvoerige tabellen die een vergelijking tussen de voorgestelde en de tot nog toe geldende belastingen mogelijk maken.

3. Belastingverminderingen wegens sleet :

Bij amendement van een Kamerlid, werd een eenvormige belastingverlaging met 25 t. h. bepaald, voor alle voertuigen waarvan de motor meer dan vijf jaar in gebruik is, ongeacht of zij tot personenvervoer of om het even welk goederenvervoer dienen.

Dit is een grondige wijziging van het bestaande stelsel, dat ten deze verschillende grondslagen en bedragen volgens de categorieën van voertuigen voorzag. De verlagingen waren als volgt bepaald :

1^o voertuigen voor personenvervoer : verlaging met 1/4^e van het aantal pk na 5 jaar, behalve voor motorrijwielen en fietsen met motor die geen verlaging kregen ;

2^o voertuigen dienende voor het vervoer van goederen of van enigerlei voorwerpen :

a) lichte vrachtwagens en bestelwagens : vermindering met 1/4^e van het aantal pk na vijf jaar en bijkomende belastingvermindering na 10 jaar ;

b) camions lourds, tracteurs et remorques : diminutions de 20 p. c. de la taxe après dix ans.

M. Coppé, rapporteur du projet à la Chambre des Représentants, a fait observer utilement que la réduction de la taxe à concurrence de 25 p. c. pour *tous* les véhicules quels qu'ils soient après cinq ans d'usage — au lieu de la diminution du nombre de HP actuellement en vigueur pour les camions légers et pour les véhicules transportant les personnes — aura pour conséquence de réduire le dégrèvement dont bénéficient ces derniers, étant donné que les taux d'imposition envisagés sont progressifs.

Et M. Coppé donnait l'exemple que voici : « Une voiture automobile privée de 20 CV, est taxée à 6.100 francs suivant le projet n° 73. Une réduction de 25 p. c. de la taxe représente donc 1.525 francs, tandis qu'une réduction de 25 p. c. des chevaux-vapeur ramène ceux-ci au nombre de 15 et la taxe de circulation à 3.600 francs, soit une diminution de 2.500 francs (au lieu de 1.525 francs) ».

Votre rapporteur croit devoir, à son tour, attirer l'attention sur ce point.

Dans son texte initial, le projet ne prévoyait l'uniformisation de la réduction de la taxe que pour tous les véhicules servant au transport *de marchandises*.

ART. 2.

Cet article est relatif à deux réductions spéciales de la taxe de circulation : l'une concerne les véhicules utilisés exclusivement dans l'enceinte des ports; l'autre, les véhicules très lourds (au moins 7.000 kilos) qui sont affectés à des transports internationaux de marchandises et qui, à raison de cette affectation particulière, sont utilisés au plus 90 jours par an.

Pour ces derniers, la taxe est réduite au tiers de son montant relatif à l'année entière.

Pour les premiers, la réduction actuelle de 30 p.c. est portée à 75 p. c. En outre, cette réduction est étendue à tous les véhicules circulant à l'intérieur du port : le projet supprime les distinctions qui existaient jusque là suivant la nature des véhicules et la nature des bandages.

En ce faisant, le Gouvernement veut, en présence de la concurrence de plus en plus vive des ports étrangers, inciter les manipulateurs de marchandises de nos ports à moderniser leur matériel et à réduire, autant que possible, leurs frais généraux.

ART. 3.

En vue de compenser, dans une certaine mesure, la suppression du droit d'accise de 20 centimes au kilo sur les huiles lourdes, le projet stipule que la taxe de circulation, telle que déterminée à l'arti-

b) zware vrachtwagens, tractoren en aanhangwagens : vermindering der belasting met 20 t. h. na 10 jaar.

De h. Coppé, Kamerverslaggever over het wetsontwerp, deed te recht opmerken dat belastingverlaging met 25 t. h. voor *alle* voertuigen na vijf jaar gebruik — in plaats van vermindering van het aantal pk zoals thans geschiedt voor lichte vrachtwagens en voor personenrijtuigen — tot gevolg zal hebben dat de ontlasting, welke laatstgenoemden genoten, kleiner wordt, vermits de desbetreffende aanslagvoeten progressief zijn.

De h. Coppé vermeldt het volgende voorbeeld : « Een private personenwagen van 20 pk wordt volgens ontwerp 73 met 6.100 frank belast. Een belastingvermindering met 25 % vertegenwoordigt dus 1.525 frank, terwijl een verlaging van het aantal pk met 25 t. h. deze op 15 pk en de verkeersbelasting dus op 3.600 frank terugbrengt, zegge een vermindering met 2.500 frank (in plaats van 1.525 frank). »

Uw verslaggever meent op zijn beurt de aandacht hierop te moeten vestigen.

Volgens de aanvankelijke tekst, verleende het ontwerp de eenvormige belastingvermindering alleen voor alle voertuigen bestemd voor *goederenvervoer*.

ART. 2.

Dit artikel heeft betrekking op twee bijzondere verminderingen van de verkeersbelasting : de ene betreft voertuigen die uitsluitend binnen de havenomheining worden gebruikt; de andere zeer zware voertuigen (minstens 7.000 kg) die voor internationaal goederenvervoer dienen en wegens hun bijzondere aanwending hoogstens 90 dagen per jaar gebruikt worden.

Voor laatstbedoelde voertuigen wordt de belasting verlaagd tot 1/3^e van haar bedrag voor het hele jaar.

Voor eerstbedoelde wordt de thans geldende 30 t. h. vermindering tot 75 t. h. verhoogd. Buiten dien wordt die vermindering toegepast op alle voertuigen die binnen de havenomheining gebruikt worden : het ontwerp maakt dus gedaan met het onderscheid, dat tot nog toe volgens de aard van het voertuig en van de banden werd gemaakt.

Hiermede wil de Regering, ingevolge de steeds groeiende concurrentie der buitenlandse havens, onze havenvervoerders er toe aansporen om hun materieel te vernieuwen en hun algemene kosten zoveel mogelijk te beperken.

ART. 3.

Om enigermate het wegvallen van het accijnsrecht op zware oliën, zegge 20 cts. per kg, te compenseren, bepaalt het ontwerp dat de bij artikel 1 vastgestelde verkeersbelasting met 40 t. h. wordt

de 1^{er}, sera majorée de 40 p. c. pour tous les véhicules dont le moteur est alimenté à l'huile lourde. Le Gouvernement avait d'abord proposé que cette majoration fût de 75 p. c.; il reconnut ensuite que ce taux était excessif et déposa devant la Chambre des Représentants un amendement le limitant à 40 p. c.

ART. 4.

Cet article a simplement pour objet de mettre en concordance avec les nouveaux montants de la taxe de circulation prévus pour les véhicules belges, les taux d'imposition en vigueur pour les véhicules étrangers.

Il n'est rien innové, en ce qui concerne la base de cette taxe laquelle garde son caractère de taxe quotidienne. Seuls en sont modifiés les taux. Ceux-ci seront désormais de 120 à 370 francs par jour, suivant le poids imposable pour les véhicules servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques. Les taux proposés par le texte initial du projet étaient moins élevés. Ils furent majorés par la Chambre des Représentants à la suite d'un amendement d'initiative parlementaire inspiré par la préoccupation d'uniformiser ces taux avec ceux qu'appliquent les Pays-Bas aux camions étrangers.

En ce qui concerne les véhicules servant au transport de personnes, la taxe de circulation sera de 30 francs par jour.

Il est stipulé, d'autre part, pour ces véhicules étrangers une majoration de taxe de 40 p. c. s'ils sont actionnés à l'huile lourde.

ART. 5.

Cet article vise surtout les véhicules très lourds, à marche lente, qui, à raison de leur nature et de leur destination spéciale, sont utilisés à intervalles très espacés, pour transporter des marchandises ou du matériel, à l'exclusion de personnes : véhicules forains, batteuses, etc.

Actuellement, ces véhicules bénéficient d'une réduction des $\frac{3}{4}$ de la taxe d'une année s'ils sont utilisés pendant moins de 90 jours et des $\frac{11}{12}$ ^{mes} s'ils sont utilisés moins de 13 jours par an, quel que soit le nombre de kilomètres parcourus.

Le texte initial du projet proposait pour ces véhicules une réduction *unique* fixée au quart de la taxe d'une année, à condition qu'ils ne circulent que pendant 60 jours par an.

À la suite d'un amendement d'initiative parlementaire accepté par le Gouvernement, le texte voté par la Chambre des Représentants prévoit que la taxe sera réduite au tiers ou au douzième de l'année entière suivant que ces véhicules circuleront pendant 90 jours ou pendant 12 jours maximum par an.

verhoogd, voor alle voertuigen waarvan de motor met zware olie wordt aangedreven. De Regering had eerst een verhoging van 75 t. h. voorgesteld; zij erkende naderhand dat dit bedrag overdreven was en diende bij de Kamer een amendement in om het tot 40 t. h. terug te brengen.

ART. 4.

Dit artikel heeft alleen tot doel de aanslagvoeten van de verkeersbelasting op vreemde voertuigen in overeenstemming te brengen met de nieuwe bedragen voor Belgische voertuigen.

Er is niets nieuws ten aanzien van de grondslag der belasting, die het karakter van een dagelijkse belasting behoudt. Alleen de bedragen veranderen. Zij zullen voortaan schommelen tussen 120 en 370 frank per dag, volgens het belastbaar gewicht van de voertuigen voor vervoer van goederen of van enigerlei voorwerpen. In de aanvankelijke tekst werden minder hoge aanslagvoeten voorgesteld. Zij werden door de Kamer der Volksvertegenwoordigers verhoogd ingevolge een amendement van parlementair initiatief, dat de aanslagvoeten wilde gelijkschakelen met die welke Nederland op vreemde vrachtwagens toepast.

Voor de voertuigen voor personenvervoer zal de verkeersbelasting 30 frank per dag bedragen.

Er wordt voorts bepaald dat de belasting met 40 t. h. wordt verhoogd, wanneer de voertuigen op zware olie werken.

ART. 5.

Dit artikel heeft vooral betrekking op zeer zware voertuigen met geringe snelheid, die wegens hun aard en hun bijzondere bestemming met zeer grote tussenpozen worden aangewend voor het vervoer van goederen of materieel, met uitsluiting van personen : voertuigen van kermiskramers, dorsmachines, enz...

Thans wordt voor bedoelde voertuigen een vermindering van $\frac{3}{4}$ ^e der belasting van één jaar verleend indien zij minder dan 90 dagen, en een vermindering van $\frac{11}{12}$ ^e, indien zij minder dan 30 dagen per jaar worden gebruikt, ongeacht het aantal afgelegde kilometers.

De aanvankelijke tekst voorzag voor bedoelde voertuigen een enige vermindering met $\frac{1}{4}$ ^e van de belasting voor één jaar, op voorwaarde dat zij slechts 60 dagen per jaar werden gebruikt.

Ingevolge een door de Regering aangenomen amendement van parlementair initiatief, bepaalt de door de Kamer der Volksvertegenwoordigers goedgekeurde tekst dat de belasting wordt verlaagd tot $\frac{1}{3}$ ^e of tot $\frac{1}{12}$ ^e van het bedrag voor het gehele jaar, al naar die voertuigen gedurende ten hoogste 90 dagen of gedurende 12 dagen per jaar gebruikt worden.

ART. 6.

Cet article donne au Roi pouvoir de coordonner, ce qui est souhaitable pour le public autant que pour l'Administration, les nombreuses dispositions légales relatives à la taxe sur les véhicules automobiles.

ART. 7.

Il est prévu que la loi rétroagira au 1^{er} janvier 1950. La taxe de circulation ayant été payée par les usagers d'après les modalités applicables en 1949, le supplément dû devra être versé dans les deux mois de la publication de la loi.

Un membre de votre Commission a demandé si le contrôle pouvait être exercé facilement à l'égard des camions utilisés exclusivement dans l'enceinte des ports, ces camions bénéficiant d'une réduction de taxe de 75 p. c.

L'honorable Ministre des Finances répondit que les signes fiscaux comportent des couleurs distinctes permettant de reconnaître facilement au passage les camions payant taxe réduite et les camions payant taxe entière. Le projet stipule, d'ailleurs (article 2 *in-fine*), que le Ministre des Finances pourra en tout temps prendre toutes mesures de contrôle qu'il jugera nécessaires.

* *

Votre Commission a adopté chaque article ainsi que l'ensemble du projet par 5 voix et 2 abstentions.

Le présent rapport a été adopté également par 5 voix et 2 abstentions.

Le Rapporteur,
E. ADAM.

Le Président,
CYR. VAN OVERBERGH.

ART. 6.

Dit artikel geeft aan de Koning bevoegdheid om de talrijke wetsbepalingen betreffende de belasting op autovoertuigen te ordenen, wat zowel voor het publiek als voor het bestuur wenselijk is.

ART. 7.

Dit bepaalt dat de wet terugwerkende kracht heeft tot op 1 Januari 1950. Vermits de verkeersbelasting door de gebruikers reeds werd betaald volgens de in 1949 geldende aanslagregelen, zal het verschuldigde supplement binnen twee maanden na bekendmaking van de wet moeten gekweten worden.

Een commissielid heeft gevraagd of er gemakkelijk contrôle kan geoefend worden op de vrachtwagens die binnen de havenomheining worden gebruikt, daar zij 75 t. h. belastingvermindering genieten.

De geachte Minister van Financiën antwoordde hierop, dat aan de fiskale kentekenen met verschillende kleuren, in het voorbijrijden zeer gemakkelijk te herkennen is of het vrachtwagens zijn die een verminderde belasting betalen of vrachtwagens die de volledige belasting betalen. Het ontwerp bepaalt overigens *in fine* van artikel 2 dat de Minister van Financiën te allen tijde dienstig geachte controlemaatregelen kan treffen.

* *

Uw Commissie heeft het ontwerp artikelsgewijze en in het geheel met 5 stemmen, bij 2 onthoudingen, aangenomen.

Dit verslag werd insgelijks met 5 stemmen, bij 2 onthoudingen, goedgekeurd.

De Verslaggever,
E. ADAM.

De Voorzitter,
CYR. VAN OVERBERGH.