

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION EXTRAORDINAIRE 1991-1992 (*)

27 MAI 1992

PROJET DE LOI

**instaurant une taxe
de mise en circulation**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES (1)

PAR
M. VAN ROMPUY

**Ce projet de loi a été examiné en réunion publique
de commission.**

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Bossuyt.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Dupré, Olivier, Pinx-
ten, Taylor, Van Rompuy.
P.S. MM. Canon, Gilles, Mme
Lizin, Namotte.
S.P. MM. Bossuyt, Colla, Lisa-
beth.
P.V.V. MM. Bril, Daems, Verhof-
stadt.
P.R.L. MM. Michel, de Clippele.
P.S.C. MM. Langendries, Poncelet.
Ecolo/ MM. Defeyt, De Vlieghe.
Agalev
VI. M. Van den Eynde.
Blok
V.U. M. Olaerts.

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, Eyskens, Moors,
Tant, Van Hecke, N.
MM. Dufour, Eerdeken, Harmeg-
nies (M.), Léonard, N.
MM. Chevalier, Dielens, Peeters
(L.), Van der Maelen.
MM. Denys, Dewael, Platteau, Ver-
gote.
MM. Ducarme, Kubla, Simonet.
Mme Corbisier-Hagon, MM. Grim-
berghs, Thissen.
Mme Aelvoet, MM. Detienne,
Morael.
MM. Annemans, Wymeersch.
MM. Candries, Gabriëls.

Voir :

- 466 - 91 / 92 (S.E.) :

- N° 1 : Projet de loi transmis par le Sénat.
- N°s 2 à 5 : Amendements.

(*) Première session de la 48^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1991-1992 (*)

27 MEI 1992

WETSONTWERP

**houdende invoering van een
belasting op de inverterstelling**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIEN (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER VAN ROMPUY

**Dit wetsontwerp werd besproken in openbare commis-
sievergadering.**

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Bossuyt.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Dupré, Olivier, Pinx-
ten, Taylor, Van Rompuy.
P.S. HH. Canon, Gilles, Mevr.
Lizin, Namotte.
S.P. HH. Bossuyt, Colla, Lisa-
beth.
P.V.V. HH. Bril, Daems, Verhof-
stadt.
P.R.L. HH. Michel, de Clippele.
P.S.C. HH. Langendries, Poncelet.
Ecolo/ HH. Defeyt, De Vlieghe.
Agalev
VI. H. Van den Eynde.
Blok
V.U. H. Olaerts.

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, Eyskens, Moors, Tant,
Van Hecke, N.
HH. Dufour, Eerdeken, Harmeg-
nies (M.), Léonard, N.
HH. Chevalier, Dielens, Peeters (L.),
Van der Maelen.
HH. Denys, Dewael, Platteau, Ver-
gote.
HH. Ducarme, Kubla, Simonet.
Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Grim-
berghs, Thissen.
Mevr. Aelvoet, HH. Detienne,
Morael.
HH. Annemans, Wymeersch.
HH. Candries, Gabriëls.

Zie :

- 466 - 91 / 92 (B.Z.) :

- N° 1 : Wetsontwerp overgezonden door de Senaat.
- N°s 2 tot 5 : Amendementen.

(*) Eerste zitting van de 48^e zittingsperiode.

TABLE DES MATIERES

	Page
I. Procédure	3
II. Exposé introductif du Ministre des Finances	10
III. Discussion générale	11
— Interventions des membres	11
— Réponses du Ministre des Finances	35
1. Conformité du projet aux directives européennes en matière de TVA	35
2. Choix de la date d'entrée en vigueur	36
3. Possibilité de modification du montant de la taxe de mise en circulation par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres	36
4. Utilisation d'une double norme pour la fixation de la taxe de mise en circulation	37
5. Champ d'application de la taxe de mise en circulation	37
6. Le gain fiscal est-il réel pour le consommateur ?	38
6.1. Tableau comparatif	38
6.2. Les voitures américaines	40
6.3. Les voitures diesel	40
6.4. Aspect écologique de la question	41
7. Risque de distorsion de concurrence ?	41
8. Situation des familles nombreuses	41
9. Entreprises de location de voitures	41
10. Système de taxation des voitures d'occasion	42
11. Voitures munies de plaques marchandes	42
12. Voitures de direction	42
13. Définition des aéronefs	43
14. Taxation moindre pour les planeurs ?	43
15. Risques d'importations et d'exportations parallèles	43
16. Leasing transfrontalier — Mécanismes de fraude	43
17. Diverses exemptions	44
18. Rendement de la taxe de mise en circulation	44
19. Mode de perception	45
20. Coûts de perception	45
21. Retards dans le traitement des dossiers ? ...	45
22. Déductibilité de la taxe de mise en circulation	45
23. Instauration d'une écotaxe	45
— Répliques	46
IV. Discussion des articles et votes	47

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de Minister van Financiën	10
III. Algemene Bespreking	11
— Uiteenzettingen van de leden	11
— Antwoorden van de Minister van Financiën	35
1. Conformiteit van dit wetsontwerp met de Europese BTW-richtlijnen	35
2. Keuze van de datum van inwerkingtreding	36
3. Mogelijkheid tot wijziging van het bedrag van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit	36
4. Gebruik van een dubbele norm bij de vaststelling van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen	37
5. Werkingssfeer van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen	37
6. Boekt de verbruiker een reële belastingwinst ?	38
6.1. Vergelijkende tabel	38
6.2. De Amerikaanse wagens	40
6.3. De dieselwagens	40
6.4. Ecologisch aspect van het vraagstuk	41
7. Risico inzake concurrentievervalsing ?	41
8. Toestand van de grote gezinnen	41
9. Autoverhuurbedrijven	41
10. Belastingstelsel voor tweedehandsauto's	42
11. Auto's met « handelaarsnummerplaten »	42
12. Directiewagens	42
13. Definitie van luchtvaartuigen	43
14. Lagere belasting voor zweefvliegtuigen ?	43
15. Gevaar voor parallelle import en export	43
16. Grensoverschrijdende leasingverrichtingen — Fraudemechanismen	43
17. Diverse vrijstellingen	44
18. Opbrengst van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen	44
19. Inningsregels	45
20. Kosten van de inning	45
21. Achterstand bij het verwerken van de dossiers ?	45
22. Aftrekbaarheid van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen	45
23. Invoering van een milieubelasting	45
— Replieken	46
IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	47

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a consacré cinq réunions à l'examen de ce projet de loi, et ce aux dates suivantes : les mercredi 20, jeudi 21, vendredi 22 et lundi 25 mai 1992.

Le rapport de la Commission des Finances du Sénat sur ce projet de loi, contenant le texte amendé, est daté du 14 mai 1992 (Doc. Sénat n° 329/2). Le texte amendé par la Commission du Sénat a été adopté sans modification en séance plénière du Sénat dans l'après-midi du mercredi 20 mai 1992. Au cours de la même après-midi, votre Commission a entamé l'examen de ce projet de loi transmis par le Sénat.

L'exposé introductif du Ministre des Finances (partie II du présent rapport) a été précédé et suivi d'un long débat de procédure, au cours duquel le président a notamment évoqué l'examen en commission, en 1986, d'un projet de loi portant des dispositions fiscales. A l'époque, la commission compétente de la Chambre entama et poursuivit l'examen dudit projet de loi portant des dispositions fiscales sans être en possession du rapport de la Commission du Sénat et du texte adopté par celle-ci (Doc. Chambre n° 576/7 du 23 juillet 1986).

*
* *

I. — PROCEDURE

1. Ajournement de la discussion ?

MM. Daems, Michel et De Decker déposent deux motions visant à demander le report de la discussion jusqu'à ce que le texte amendé du projet de loi ait été officiellement transmis par le Sénat et distribué à tous les membres de la Chambre des Représentants.

Ce projet aura en effet un impact non négligeable sur un secteur important de notre économie. En outre, il semble que certaines difficultés quant à son applicabilité aient été soulevées lors de la discussion au Sénat. Il est donc essentiel de pouvoir disposer du temps nécessaire pour examiner le texte amendé du projet de manière approfondie.

M. Gol souscrit à ces arguments et estime qu'il est impossible de commencer la discussion avant de disposer de tous les documents parlementaires, y compris le compte rendu analytique de la discussion en séance plénière du Sénat.

MM. Olaerts et Van den Eynde partagent ce point de vue.

M. De Vlieghe est, par contre, d'avis que le présent projet de loi doit être voté le plus rapidement possible car il contient une série de dispositions destinées à compenser les mesures d'harmonisation en

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft aan het onderzoek van dit wetsontwerp 5 vergaderingen gewijd en wel op de hiernavolgende data : woensdag 20, donderdag 21, vrijdag 22 en maandag 25 mei 1992.

Het verslag van de Senaatscommissie voor de Financiën over dit wetsontwerp, met inbegrip van de geamendeerde tekst, dateert van 14 mei 1992 (Stuk Senaat n° 329/2). De door de Senaatscommissie geamendeerde tekst werd op woensdagnamiddag 20 mei 1992 door de plenaire vergadering van de Senaat ongewijzigd aangenomen. Diezelfde namiddag heeft uw Commissie het onderzoek van dit door de Senaat overgezonden wetsontwerp aangevat.

De inleidende uiteenzetting van de Minister van Financiën (deel II van dit verslag) werd voorafgegaan en gevolgd door een langdurig proceduredebat, tijdens hetwelk door de voorzitter onder meer werd herinnerd aan de bespreking in commissie van een wetsontwerp houdende fiscale bepalingen in 1986. De bespreking van genoemd wetsontwerp houdende fiscale bepalingen werd toen door de bevoegde Kamercommissie aangevat en voortgezet, zonder dat zij in het bezit was van het verslag van de Senaatscommissie en van de door de Senaatscommissie goedgekeurde tekst (Stuk Kamer n° 576/7, van 23 juli 1986).

*
* *

I. — PROCEDURE

1. Verdaging van de bespreking ?

De heren Daems, Michel en De Decker dienen twee moties in waarin ze vragen de bespreking te vertragen totdat de geamendeerde tekst van het wetsontwerp officieel door de Senaat is overgezonden en aan alle leden van de Kamer van Volksvertegenwoordigers is rondgedeeld.

Dit ontwerp zal immers aanzienlijke gevolgen hebben voor een belangrijke tak van ons bedrijfsleven. Bovendien blijkt bij de bespreking in de Senaat gewezen te zijn op een aantal moeilijkheden inzake de uitvoerbaarheid ervan. Het is van wezenlijk belang dat men de nodige tijd kan uittrekken om de geamendeerde tekst van het ontwerp grondig te onderzoeken.

De heer Gol is het met die argumenten eens en meent dat met de bespreking onmogelijk kan worden begonnen voordat de Commissie over alle parlementaire stukken beschikt, met inbegrip van het Beknopt verslag van de bespreking in plenaire zitting van de Senaat.

De heren Olaerts en Van den Eynde delen dat standpunt.

De heer De Vlieghe meent daarentegen dat dit wetsontwerp zo spoedig mogelijk moet worden aangenomen omdat het een reeks bepalingen bevat ter compensatie van de harmoniseringsmaatregelen

matière de TVA, et ce même si la portée de ces dispositions est encore largement insuffisante.

Les motions de MM. Daems, Michel et De Decker sont rejetées par 15 voix contre 5.

2. Avis du Conseil d'Etat ?

M. Verhofstadt introduit une motion visant à demander l'avis du Conseil d'Etat sur les différents amendements adoptés par le Sénat (cf. Doc. Sénat, n° 392/2 - 91/92, pp. 23 et suivantes), et ce conformément à l'article 56.1 du Règlement de la Chambre.

Cette motion est rejetée par 15 voix contre 5.

3. Diverses consultations ?

3.1. Consultation d'autres commissions permanentes de la Chambre

M. Daems introduit une motion visant à demander au Président de la Chambre de requérir l'avis de la *Commission de l'Economie, de la Politique scientifique, de l'éducation et des institutions scientifiques et culturelles nationales* (article 23.3 du Règlement de la Chambre) sur l'impact économique du présent projet au niveau de l'industrie automobile.

MM. De Decker, Gol et Daems demandent, dans une deuxième motion, que le Président de la Chambre requière également l'avis de la *Commission de l'Infrastructure*, vu l'incidence du présent projet sur l'ensemble de la problématique du transport et des communications, et notamment sur l'efficacité des transports en commun.

Ces deux motions sont rejetées par 15 voix contre 5.

3.2. Consultation de divers experts et organismes extraparlimentaires

a) La FEBIAC (Fédération Belge des Industries de l'Automobile et du Cycle « réunies »)

Conformément à l'article 23.1 du Règlement de la Chambre, *MM. Daems et Verhofstadt* déposent une motion en vue d'entendre une délégation de la FEBIAC, concernant l'étude que cette organisation a consacrée aux conséquences économiques de l'instauration de la taxe de mise en circulation.

Selon cette organisation, il semblerait que contrairement à l'effet compensatoire attendu par le Gouvernement, l'instauration de cette nouvelle taxe entraînera une moins-value fiscale de 6,4 milliards de francs, étant donné les modifications fondamentales qui vont se produire dans le circuit d'achat et de vente des voitures :

— baisse sensible des exportations de voitures achetées et immatriculées en Belgique, mais destinées à l'étranger;

inzake BTW en zulks niettegenstaande dat de strekking van die bepalingen nog altijd erg ontoereikend is.

De moties van de heren Daems, Michel en De Decker worden verworpen met 15 tegen 5 stemmen.

2. Advies van de Raad van State ?

De heer Verhofstadt dient een motie in om, overeenkomstig artikel 56, 1°, van het Reglement van de Kamer, het advies van de Raad van State in te winnen over de diverse door de Senaat aangenomen amendementen (cf. Stuk Senaat n° 392/2 - 91/92, blz. 23 en volgende).

De motie wordt verworpen met 15 tegen 5 stemmen.

3. Diverse raadplegingen ?

3.1. Raadpleging van andere vaste Kamercommissies

De heer Daems dient een motie in waarbij de Voorzitter van de Kamer wordt verzocht het advies van de *Commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het onderwijs en de nationale en wetenschappelijke en culturele instellingen* in te winnen (artikel 23.3 van het Reglement van de Kamer) over de economische gevolgen van dit ontwerp voor de auto-industrie.

De heren De Decker, Gol en Daems vragen in een tweede motie dat de Voorzitter van de Kamer, gelet op de consequenties van dit ontwerp voor de gehele vervoers- en verkeersproblematiek en met name voor de doeltreffendheid van het openbaar vervoer, ook het advies van de *Commissie voor de Infrastructuur* zou inwinnen.

Die beide moties worden verworpen met 15 tegen 5 stemmen.

3.2. Raadpleging van diverse deskundigen en extra-parlementaire instellingen

a) FEBIAC (Fédération Belge des Industries de l'Automobile et du Cycle « réunies »)

Overeenkomstig artikel 23.1 van het Reglement van de Kamer dienen *de heren Daems en Verhofstadt* een motie in ten einde het advies in te winnen van een afvaardiging van FEBIAC in verband met de studie welke die instelling aan de economische gevolgen van de invoering van de BIV heeft gewijd.

Volgens die instelling zou de invoering van die nieuwe belasting, in tegenstelling met het door de regering verwachte compensatie-effect, 6,4 miljard frank minder belastingontvangsten tot gevolg hebben, gelet op de grondige veranderingen die zich op het gebied van de aan- en verkoop van auto's zullen voordoen :

— forse daling van de export van auto's die in België gekocht en ingeschreven, maar voor de export bestemd zijn;

— augmentation des importations de véhicules prétendument d'occasion, qui seront immatriculés à l'étranger avant d'être mis en circulation en Belgique.

Même si la Commission refuse d'entendre des représentants de la FEBIAC, M. Daems souhaiterait au moins obtenir les données sur lesquelles s'est basée cette organisation pour réaliser son étude, et ce afin de pouvoir examiner le présent projet de loi en toute connaissance de cause.

b) Le Bureau du Plan

MM. Daems et Verhofstadt déposent une motion demandant que la Commission consulte le Bureau du Plan sur les conséquences macro-économiques des présentes dispositions.

Une étude réalisée par le Prof. De Grauwe démontre que toute augmentation d'impôt provoque à moyen terme un certain nombre d'effets néfastes pour notre économie, si bien que les recettes fiscales n'augmentent pas dans la mesure escomptée et ne permettent pas de réaliser le résultat budgétaire espéré.

Alors qu'une réduction des dépenses publiques à concurrence d'un pourcent du PNB entraîne une diminution identique du déficit budgétaire au cours de l'année, une augmentation d'impôts à concurrence d'un pourcent du PNB entraîne seulement une diminution du déficit budgétaire de 0,9 % au cours de la même année (cf. rapport de M. Lisabeth, Doc. n° 11/5 - 91/92, pp. 119-124).

M. Daems souhaiterait que le Bureau du Plan réalise des simulations afin d'évaluer les effets des présentes dispositions, dont le but est purement budgétaire (compensation des moins-values fiscales suite aux mesures d'harmonisation en matière de TVA).

Si la Commission estime ne pas devoir entendre des experts du Bureau du Plan, l'orateur demande au moins à pouvoir disposer des résultats de telles simulations, sans que les travaux de la Commission en soient retardés pour autant.

c) La Commission européenne

Dans une motion suivante, *MM. Daems et Verhofstadt* suggèrent à la Commission de consulter des représentants de la Commission européenne car, selon eux, les présentes dispositions éludent les directives européennes en matière d'harmonisation des taux de TVA.

M. Daems rappelle que dans l'accord de gouvernement du 9 mars 1992 (Doc. n° 290/1-91/92, p. 3), il est précisé que les mesures d'assainissement « seront principalement axées (...) sur les matières marquées par des différences notoires entre la Belgique et ses principaux partenaires européens (...) ». Or, il ressort du tableau relatif aux recettes et dépenses de 1991 de l'ensemble des Pouvoirs publics (en % du

— stijging van de invoer van zogenaamde tweedehandswagens die in het buitenland zullen worden ingeschreven alvorens ze in België in het verkeer worden gebracht.

Ook al weigert de Commissie de vertegenwoordigers van FEBIAC te raadplegen, toch zou de heer Daems ten minste willen vernemen aan de hand van welke gegevens die federatie haar studie heeft uitgevoerd en zulks om dit wetsontwerp met kennis van zaken te kunnen behandelen.

b) Het Planbureau

De heren Daems en Verhofstadt dienen een motie in waarin gevraagd wordt dat de Commissie het Planbureau over de macro-economische gevolgen van de ontworpen maatregelen zou raadplegen.

Uit een studie van Professor De Grauwe blijkt dat elke belastingverhoging op middellange termijn een aantal nefaste gevolgen voor het bedrijfsleven heeft zodat de belastingontvangsten niet stijgen als verwacht en geen ruimte laten om het verhoopte begrotingsresultaat te bereiken.

Terwijl een daling van de overheidsuitgaven met 1 % van het BNP een identieke vermindering van het begrotingstekort in de loop van het jaar tot gevolg heeft, leidt een belastingverhoging met 1 % van het BNP slechts tot een daling van het begrotingstekort met 0,9 % gedurende hetzelfde jaar (cf. Verslag van de heer Lisabeth, Stuk n° 11/5 - 91/92, blz. 119-124).

De heer Daems wenst dat het Planbureau een simulatie zou verrichten om de gevolgen van de geplande maatregelen, die een louter budgettair doel hebben, te kunnen ramen (compensatie van de fiscale minderontvangsten als gevolg van de harmoniseringsmaatregelen op het stuk van de BTW).

Als de Commissie het niet nodig vindt om deskundigen van het Planbureau te horen, wenst spreker dan toch ten minste over de resultaten van die simulatieoefeningen te beschikken. Dat hoeft de werkzaamheden van de Commissie vanzelfsprekend niet op te houden.

c) De Europese Commissie

In een volgende motie stellen *de heren Daems en Verhofstadt* de Commissie voor om vertegenwoordigers van de Europese Commissie te raadplegen. Volgens beide leden worden met deze bepalingen immers de Europese richtlijnen in verband met de harmonisering van de BTW-tarieven ontdoken.

De heer Daems brengt in herinnering dat de saneringsmaatregelen volgens het Regeerakkoord van 9 maart 1992 (Stuk n° 290/1-91/92, blz. 3) « (...) vooral gericht worden (...) op die materies waar merkbare verschillen bestaan tussen België en zijn belangrijkste Europese partners ». Uit de tabel van ontvangsten en uitgaven van de gezamenlijke Overheid (in % van het BNP) voor de gehele Europese Gemeenschap

PNB) pour l'ensemble de la Communauté européenne et pour la Belgique (Exposé général du budget 1992, Doc. n° 410/2-91/92, pp. 16-17) que l'harmonisation européenne n'est en fait qu'un prétexte pour justifier certaines mesures entraînant une augmentation des recettes fiscales (les recettes fiscales étant en effet déjà sensiblement supérieures à la moyenne européenne pour un certain nombre de catégories d'impôt). Le présent projet en est également une illustration.

Selon les normes européennes, les Etats membres ne sont autorisés qu'à lever un seul impôt sur le chiffre d'affaires. Or, la taxe de mise en circulation n'est en fait qu'une nouvelle sorte d'impôt déguisé sur la valeur ajoutée, étant donné qu'elle n'a été instaurée que pour « compenser partiellement la perte de recettes fiscales » provoquée par la restructuration des taux de TVA (Exposé des motifs, Doc. Sénat n° 329/1-91/92, p. 1).

C'est pourquoi M. Daems se demande si l'instauration de cette taxe n'est pas contraire aux directives de la Communauté européenne en matière de TVA et si elle ne risque pas, par conséquent, de donner lieu à des recours en annulation devant la Cour européenne de Justice, avec toutes les conséquences budgétaires que pourrait entraîner une telle annulation.

Le Conseil d'Etat n'a pu se prononcer définitivement en la matière. Dans son avis du 16 avril 1992, il indique qu'en raison du bref délai qui lui a été imparti, il n'a pu procéder qu'à un examen sommaire de cette question (Doc. Sénat, n° 329/1-91/92, p. 15).

A la question de M. Defeyt de savoir si un projet tel que celui examiné présentement par la Commission ne doit pas automatiquement être transmis à la Commission européenne, le *Ministre des Finances* répond que la transmission officielle a lieu après approbation par le Parlement. Toutefois, en cette matière, le Gouvernement a déjà consulté la Commission européenne, qui n'a formulé aucune objection.

d) Le service économétrique de la CE

M. Van Rossem dépose une motion visant à requérir l'avis du service précité en ce qui concerne l'impact du présent projet sur notre économie, étant donné que :

1. la taxe de mise en circulation proposée aura un impact direct sur la consommation privée;

2. les modèles économétriques du Bureau du Plan (modèle HERMES et MARIBEL) sont peu appropriés pour effectuer des simulations en ce qui concerne l'impact de la taxe susvisée. Ils portent en effet sur des données macro-économiques alors que l'impact en question est principalement de nature micro-économique.

L'intervenant souligne que des études d'élasticité de la demande de voitures de luxe très coûteuses ont clairement démontré que l'élasticité directe de la

en voor België (Algemene toelichting bij de begroting 1992, Stuk n° 410/2-91/92, blz. 16-17) blijkt evenwel dat de Europese harmonisering louter een voorwendsel is om maatregelen te verantwoorden die de belastingontvangsten verhogen (voor een aantal belastingen liggen de opbrengsten immers nu al merkkelijk hoger dan het Europese gemiddelde). Dit ontwerp is daar nog maar eens een voorbeeld van.

De Europese normen verbieden de Lid-Staten meer dan één omzetbelasting te heffen. De belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen is evenwel niet meer dan een verkapte belasting op de toegevoegde waarde, aangezien zij werd ingevoerd om « het verlies van de fiscale ontvangsten » als gevolg van deerschikking van de BTW-tarieven « gedeeltelijk te compenseren » (Memorie van toelichting, Stuk Senaat, n° 329/1-91/92, blz. 1).

De heer Daems vraagt zich dan ook af of de nieuwe belasting niet indruist tegen de BTW-richtlijnen van de Europese Gemeenschap. Dat zou immers aanleiding geven tot vorderingen tot nietigverklaring voor het Europese Hof van Justitie, met alle gevolgen van dien voor de begroting.

De Raad van State kon ter zake geen definitieve uitspraak doen. In zijn advies van 16 april 1992 wijst de Raad er immers op dat slechts een summier onderzoek aan die vraag kon worden gewijd, als gevolg van de korte tijd die de Raad was toegemeten (Stuk Senaat n° 329/1(B.Z. 1991-1992), blz. 15).

Op de vraag van de heer Defeyt of een ontwerp zoals dat wat nu in Commissie wordt besproken, niet automatisch naar de Europese Commissie moet worden overgezonden, antwoordt de *Minister van Financiën* dat een ontwerp officieel wordt overgezonden na goedkeuring door het Parlement. De regering heeft de Commissie in elk geval al over deze aangelegenheid geraadpleegd. Zij bleek geen enkel bezwaar te hebben.

d) De econometrische dienst van de EG

De heer Van Rossem dient een motie in die ertoe strekt om ter zake van de weerslag van dit wetsontwerp op onze economie het advies van de voormelde dienst te vragen, gelet op het feit dat :

1. de voorgestelde belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen het particuliere verbruik direct zal beïnvloeden;

2. de econometrische modellen van het Planbureau (HERMES en MARIBEL) niet geschikt zijn om het effect van de bovengenoemde belasting te simuleren. Zij hebben immers betrekking op macro-economische gegevens, terwijl de invloed in dit verband hoofdzakelijk van micro-economische aard is.

Volgens spreker hebben elasticiteitsstudies no-pens de vraag naar zeer dure luxevoertuigen duidelijk aangetoond dat de directe prijselasticiteit van de

demande de telles voitures en fonction du prix est inférieure à - 0,05, de sorte qu'une hausse de prix sensible n'a pratiquement aucune influence sur la demande.

C'est pourquoi il serait, selon lui, tout à fait possible de percevoir une taxe de luxe de deux millions de francs sur tous les véhicules dont la valeur d'achat dépasse cinq millions de francs.

Dans ce contexte, l'intervenant propose de consulter des experts des Communautés européennes, spécialisés dans de telles études en matière de demande et de consommation, de sorte que les montants prévus à l'article 98, § 1^{er}, (*nouveau*) du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (inséré par l'article 1^{er} du présent projet) puissent être adaptés sur la base de données économiquement justifiées.

L'orateur est convaincu que le Gouvernement pourrait ainsi considérablement augmenter les recettes fiscales.

Il propose également de demander à ces experts d'étudier l'impact de la suppression d'une technique telle que le leasing transfrontalier, qui permet d'éluider l'impôt.

e) Le Conseil supérieur des Finances

M. Daems dépose une motion en vue de demander l'avis de la section « Besoins de financement » du Conseil supérieur des Finances sur l'article 107 (*nouveau*) du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, inséré par l'article 1^{er} du présent projet de loi. Cet article dispose que « les Communautés, Régions, provinces, les agglomérations et les communes ne peuvent établir des additionnels à la taxe de mise en circulation ».

L'orateur se demande si une telle disposition ne requiert pas un vote à la majorité des deux tiers.

D'autre part, le nouvel impôt instauré par le présent projet peut être considéré comme une sorte de taxe de circulation forfaitaire. Or, la taxe de circulation sur les véhicules automobiles est un impôt régional, conformément à l'article 3, alinéa 1^{er}, 7^o, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions (*Moniteur belge* du 17 janvier 1989, deuxième édition).

Le Conseil supérieur des Finances pourrait-il évaluer l'impact budgétaire d'une telle mesure dans l'hypothèse où des additionnels seraient effectivement établis sur cet impôt ?

La motion déposée par *M. Gol* a une portée identique.

M. Michel fait remarquer que l'article 3 de l'arrêté royal du 20 juin 1989 relatif au Conseil supérieur des Finances (*Moniteur belge* du 28 juin 1989) dispose que « dans le cadre de ses compétences, le Conseil délibère sur les objets qui lui sont soumis par le Ministre des Finances ou sur tous autres objets de nature financière ou fiscale ».

vraag naar dergelijke wagens minder dan - 0,05 bedraagt, zodat een gevoelige prijsstijging de vraag nauwelijks beroert.

Om die reden acht hij het perfect mogelijk dat op alle voertuigen met een waarde van meer dan vijf miljoen frank een belasting van twee miljoen frank wordt geheven.

In dat verband stelt spreker voor EG-deskundigen inzake de studie van vraag en consumptie te raadplegen. Zodoende kunnen de bedragen zoals vastgesteld in het bij artikel 1 van het ontwerp ingevoegde artikel 98, § 1, (*nieuw*) van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen worden aangepast op grond van economisch verantwoord gegeven.

Spreker is ervan overtuigd dat de regering op die manier de fiscale ontvangsten aanzienlijk kan doen stijgen.

Voorts stelt hij voor deze deskundigen te verzoecken de invloed van de opheffing van een belastingontwijkende techniek zoals de « cross-border leasing » te onderzoeken.

e) Hoge Raad van Financiën

De heer Daems dient een motie in, waarbij om het advies van de afdeling « financieringsbehoeften » van de Hoge Raad van Financiën wordt verzocht met betrekking tot het in artikel 1 van dit wetsontwerp voorgestelde artikel 107 (*nieuw*) van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting. Dit artikel luidt als volgt : « De Gemeenschappen, de Gewesten, de provincies, de agglomeraties en de gemeenten zijn niet gerechtigd opcentiemen op de belasting op de inverkeerstelling te heffen. »

Spreker vraagt zich af of voor de aanneming van dit artikel geen tweederde meerderheid is vereist.

Bovendien kan de bij dit wetsontwerp ingevoerde nieuwe belasting worden aangemerkt als een vorm van forfaitaire verkeersbelasting. Overeenkomstig artikel 3, eerste lid, 7^o, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten (*Belgisch Staatsblad* van 17 januari 1989 — tweede uitgave) is de verkeersbelasting evenwel een gewestelijke belasting.

Zou de Hoge Raad van Financiën de budgettaire weerslag van een dergelijke maatregel kunnen inschatten, in de onderstelling dat op deze belasting daadwerkelijk opcentiemen worden geheven ?

De door *de heer Gol* ingediende motie heeft een soortgelijke strekking.

De heer Michel wijst op het bepaalde in artikel 3 van het koninklijk besluit van 20 juni 1989 betreffende de Hoge Raad van Financiën (*Belgisch Staatsblad* van 28 juni 1989), dat luidt als volgt : « In het raam van zijn bevoegdheden beraadslaagt de Raad over de aangelegenheden die hem worden voorgelegd door de Minister van Financiën of over alle andere aangelegenheden van financiële of fiscale aard. »

Le présent projet de loi concerne précisément un problème fiscal fondamental puisqu'il impose des charges nouvelles aux contribuables. Il est donc tout indiqué de requérir l'avis objectif de ce groupe d'experts de haut niveau.

f) La Cour européenne de Justice

Dans une motion suivante, *M. Daems* demande que la Commission requière l'avis de la Cour européenne de Justice sur le projet à l'examen, étant donné que cette Cour se serait à plusieurs reprises prononcée de manière négative au sujet de la nouvelle taxe de mise en circulation.

g) La Cour des comptes

M. Daems souhaiterait également que la Commission consulte la Cour des comptes afin de déterminer l'impact budgétaire exact du présent projet de loi. Il dépose une motion à cet effet.

La motion introduite par *M. Gol* a une portée identique.

h) Le Conseil central de l'Economie

M. Gol dépose une motion en vue de requérir l'avis du Conseil central de l'Economie à propos du présent projet.

M. Michel fait remarquer que les présentes dispositions, en augmentant la pression fiscale, auront un impact macro-économique néfaste. Toute augmentation de la (para) fiscalité entraîne automatiquement une modification de certains des critères d'évaluation de la compétitivité, tels que définis aux articles 2 à 6 de la loi du 6 janvier 1989 de sauvegarde de la compétitivité du pays (*Moniteur belge* du 31 janvier 1989). La consultation du Conseil central de l'Economie semble donc toute indiquée.

i) La Conférence du GATT — Le Ministre du Commerce extérieur

MM. Daems, Michel et De Decker introduisent une motion libellée comme suit :

« La Commission, attendu que le projet de loi instaurant une taxe de mise en circulation risque de porter atteinte aux dispositions du GATT, demande la consultation du Ministre du Commerce extérieur dans le cadre de la Conférence du GATT. »

*
* *

Concernant ces différentes motions, *M. De Vlieghe* exprime son désaccord car les arguments avancés par les différents orateurs sont très souvent contra-

Dit wetsontwerp houdt nu precies verband met een fundamenteel belastingprobleem, aangezien het voorziet in nieuwe lasten voor de burger. Daarom is het wenselijk dat het advies van deze groep van topexperten wordt gevraagd.

f) Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen

In een volgende motie vraagt *de heer Daems* dat de Commissie dit wetsontwerp voor advies aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen zou voorleggen, aangezien het Hof reeds bij herhaling negatieve uitspraken over de nieuwe belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen heeft gedaan.

g) Rekenhof

De heer Daems wenst tevens dat de Commissie het Rekenhof raadpleegt, ten einde nauwkeurig te kunnen bepalen wat de budgettaire gevolgen van dit wetsontwerp zijn. Hij dient een daartoe strekkende motie in.

De door *de heer Gol* ingediende motie heeft een zelfde strekking.

h) De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

De heer Gol dient een motie in die ertoe strekt om over dit ontwerp het advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven in te winnen.

De heer Michel merkt op dat deze bepalingen een nefaste macro-economische weerslag zullen hebben, aangezien ze de belastingdruk verhogen. Iedere verhoging van de (para) fiscale druk brengt automatisch een wijziging mee van sommige van de criteria voor evaluatie van het concurrentievermogen, zoals die zijn bepaald in de artikelen 2 tot 6 van de wet van 6 januari 1989 tot vrijwaring van 's lands concurrentievermogen (*Belgisch Staatsblad* van 31 januari 1989). De raadpleging van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven is derhalve aanbevolen.

i) De GATT-conferentie — De Minister van Buitenlandse Handel

De heren Daems, Michel en De Decker dienen een motie in, luidend als volgt :

« De Commissie, overwegende dat het wetsontwerp houdende invoering van een belasting op het in het verkeer brengen de bepalingen van de GATT kan schenden, vraagt dat de Minister van Buitenlandse Handel wordt geraadpleegd in het raam van de GATT-conferentie. »

*
* *

De heer De Vlieghe gaat niet akkoord met de verschillende moties, aangezien de argumenten van de verschillende sprekers zeer vaak tegenstrijdig zijn

dictoires et ne correspondent en rien à la portée et à la réalité du projet.

Par contre, *M. Van den Eynde* apporte son soutien aux différentes motions.

Concernant la FEBIAC, l'orateur considère qu'il n'est que juste de consulter les organisations et personnes qui sont directement concernées par le projet.

D'autre part, il estime qu'il convient de requérir l'avis objectif d'organismes tels que le Bureau du Plan afin de pouvoir juger du projet à l'examen en toute connaissance de cause.

*
* *

La motion de MM. Daems et Verhofstadt visant à consulter des représentants de la FEBIAC est rejetée par 15 voix contre 4 et 1 abstention.

Les autres motions sont rejetées par 15 voix contre 5 et 1 abstention.

3.3. Consultation du bureau permanent du « dialogue de communauté à communauté »

M. Annemans dépose une motion visant à requérir l'avis du bureau permanent précité, parce qu'il estime que les présentes dispositions portent en fait sur un impôt localisable, qui pourrait donc être régionalisé.

L'orateur souhaiterait savoir si cette question est à l'ordre du jour du dialogue de communauté à communauté, dont il ignore les résultats étant donné que certains groupes politiques en ont été manifestement exclus.

Si tel était le cas, ne faudrait-il pas reporter l'examen de ce projet jusqu'à ce qu'une décision définitive soit prise en ce qui concerne l'éventuelle régionalisation des impôts localisables ?

M. Daems indique qu'un des sous-groupes constitués dans le cadre du dialogue de communauté à communauté discute effectivement de l'autonomie fiscale des Communautés et des Régions, et, plus particulièrement de la mise en place éventuelle d'un système permettant aux entités fédérées d'établir des additionnels sur différentes catégories d'impôts. Il renvoie aux remarques qu'il a formulées à propos de l'article 107 (nouveau) du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, inséré par l'article 1^{er} du présent projet de loi (point 3.2, e) de la présente discussion).

M. Gol estime, quant à lui, qu'il ne s'impose pas de consulter le bureau permanent du « dialogue de communauté à communauté », étant donné que le présent projet ne présente aucun lien avec l'achèvement de la fédéralisation de l'Etat.

en niet het minst overeenstemmen met de draagwijdte en de inhoud van het ontwerp.

De heer Van den Eynde daarentegen steunt de verschillende moties.

Met betrekking tot FEBIAC is spreker van oordeel dat het niet meer dan rechtvaardig is de organisaties en personen te raadplegen waarop het ontwerp rechtstreeks betrekking heeft.

Verder is hij de mening toegedaan dat het passend is het objectieve advies in te winnen van instellingen zoals het Planbureau, ten einde met kennis van zaken over het voorliggende ontwerp te kunnen oordelen.

*
* *

De motie van de heren Daems en Verhofstadt strekkende tot raadpleging van vertegenwoordigers van FEBIAC wordt verworpen met 15 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

De andere moties worden verworpen met 15 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

3.3. Raadpleging van de « stuurgroep voor de dialoog van Gemeenschap tot Gemeenschap »

De heer Annemans dient een motie in die ertoe strekt het advies van voornoemde stuurgroep in te winnen, aangezien hij van mening is dat de huidige bepalingen eigenlijk betrekking hebben op een lokaliseerbare belasting die derhalve aan de Gewesten kan worden toegewezen.

Spreker wenst te weten of dat probleem op de agenda staat van de dialoog van Gemeenschap tot Gemeenschap waarvan hij de resultaten niet kent, aangezien bepaalde politieke fracties duidelijk werden uitgesloten.

Indien dat het geval is, zou het onderzoek van het ontwerp dan niet beter uitgesteld worden tot er een definitieve beslissing is genomen met betrekking tot de eventuele toewijzing aan de Gewesten van de lokaliseerbare belastingen ?

De heer Daems merkt op dat in een van de subgroepen opgericht in het kader van de dialoog van Gemeenschap tot Gemeenschap wel degelijk gesprekken worden gevoerd over de fiscale autonomie van de Gemeenschappen en de Gewesten, inzonderheid over de eventuele instelling van een regeling die het de deelgebieden mogelijk maakt opcentiemen te heffen op verschillende categorieën van belastingen. Hij verwijst naar zijn opmerkingen bij het (nieuwe) artikel 107 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, ingevoegd door artikel 1 van dit wetsontwerp (punt 3.2, e) van deze bespreking).

De heer Gol is zijnerzijds van oordeel dat het niet nodig is de stuurgroep voor de dialoog van Gemeenschap tot Gemeenschap te raadplegen, aangezien dit ontwerp geen verband houdt met de voltooiing van de federalisering van de Staat.

M. Van Rossem souligne le caractère antidémocratique du dialogue de communauté à communauté, mais souhaite en revenir avant tout au point fondamental de la présente discussion, à savoir le caractère foncièrement asocial du projet. En effet, les mesures de restructuration des taux de TVA, partiellement compensées par l'instauration de la taxe de mise en circulation, profiteront largement aux propriétaires de certains types de voitures de luxe, alors que les mêmes dispositions entraîneront une forte augmentation du prix d'achat de certains véhicules beaucoup plus modestes.

La présente motion est rejetée par 14 voix contre 3 et 2 abstentions.

II. — EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DES FINANCES

« Dans la perspective européenne de l'abolition des frontières fiscales au 1^{er} janvier 1993, les taux de la TVA ont été récemment modifiés (arrêtés royaux des 17 et 28 mars 1992).

L'une de ces modifications, dictées par la CE, consistait à supprimer les taux de TVA de 25 % et 33 %.

Le Gouvernement estime qu'il s'indique de compenser partiellement la perte de recettes fiscales ainsi provoquée en matière de frais de voitures par l'instauration d'une nouvelle taxe assimilée aux impôts sur les revenus, frappant la mise en circulation de certains véhicules. A ce sujet, le Ministre communique les chiffres suivants :

IMPACT DES MESURES FISCALES RELATIVES A L'AUTOMOBILE EN 1993

(En milliards de francs)

Fiscalité indirecte

— Diminution de la TVA sur les voitures	—	9,3
— Diminution de la TVA sur les carburants	—	3,7
— Application de la directive européenne sur les ventes de voitures d'occasion	—	8,0
— Augmentation des accises sur les carburants ..	+	12,0
— Taxe de mise en circulation	+	5,0 à 6,0
Sous-total	—	3,0 à 4,0

Fiscalité directe

— Forfaitarisation des frais de déplacement du domicile au lieu de travail (6 francs/km)	+	1,5
Total	—	2,5 à 1,5

N.B. : La cotisation INAMI sur les primes d'assurance « om-nium » devrait rapporter 1,2 milliard à la sécurité sociale en 1993.

De heer Van Rossem onderstreept het anti-democratische karakter van de dialoog van Gemeenschap tot Gemeenschap, maar wil vóór alles terugkeren tot het essentiële punt van deze bespreking, met name het volstrekt asociale karakter van het ontwerp. De maatregelen voor de herstructurering van de BTW die gedeeltelijk worden gecompenseerd door de invoering van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen, zijn immers ruim in het voordeel van de eigenaars van bepaalde luxewagens, terwijl dezelfde bepalingen voor de meer bescheiden wagens een fikse prijsstijging meebrengen.

De motie wordt verworpen met 14 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN FINANCIEN

« In het Europees vooruitzicht van de afschaffing van de fiscale grenzen vanaf 1 januari 1993, werd het BTW-tarief onlangs gewijzigd (koninklijke besluiten van 17 en 28 maart 1992).

Een van de wijzigingen, opgelegd door de EG, bestond erin de BTW-tarieven van 25 % en 33 % af te schaffen.

De regering meent dat het aangewezen is het verlies aan belastingontvangsten inzake autokosten gedeeltelijk te compenseren door een nieuwe met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting in te voeren bij het in het verkeer brengen van sommige voertuigen. De Minister deelt in dat verband de volgende cijfers mee :

WEERSLAG VAN DE FISCALE MAATREGELEN INZAKE AUTO'S IN 1993

(In miljarden frank)

Indirecte belastingen

— BTW-vermindering op auto's	—	9,3
— BTW-vermindering op brandstoffen	—	3,7
— Toepassing van de Europese Richtlijn op de verkoop van tweedehandsauto's	—	8,0
— Accijnsverhoging op brandstoffen	+	12,0
— Belasting op het in verkeer brengen van voertuigen	+	5,0 tot 6,0
Subtotaal	—	3,0 tot 4,0

Directe belastingen

— Forfaitaire vaststelling op 6 frank/km van de kosten voor het woon-werkverkeer	+	1,5
Totaal	—	2,5 tot 1,5

N.B. : De RIZIV-bijdrage op de « All Risk »-verzekeringspremies zou de sociale zekerheid 1,2 miljard frank moeten opleveren in 1993.

Conformément à la sixième directive européenne, les Etats membres ont en effet la possibilité de maintenir ou d'instaurer des taxes n'ayant pas le caractère d'une taxe sur le chiffre d'affaires, à condition qu'à partir du 1^{er} janvier 1993, elles ne donnent plus lieu, dans les échanges entre les Etats membres, à des formalités liées au passage d'une frontière.

La taxe de mise en circulation que le Gouvernement propose d'instaurer constitue une des mesures visant à apporter une correction sociale par rapport aux exigences européennes en matière de taux de TVA. En effet, cette taxe de mise en circulation ne vise pas les véhicules de faible ou moyenne puissance. Il convient par ailleurs de noter que, pour les véhicules qui y sont soumis, son montant demeurera dans la plupart des cas inférieur à l'économie d'impôt réalisée grâce à la suppression du taux de TVA de 25 % et de la taxe additionnelle de luxe.

La nouvelle taxe sera due au moment de l'immatriculation d'une voiture mixte ou minibus, d'une puissance fiscale supérieure à 8 CV ou d'une puissance supérieure à 70 kW.

Cette taxe sera également due sur les avions, hydravions, hélicoptères, planeurs, ballons sphériques ou dirigeables et autres aéronefs avec ou sans moteur, ainsi que sur les yachts et bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à 7,5 mètres.

La taxe de mise en circulation ne sera perçue qu'une seule fois, au moment de l'immatriculation du véhicule. Elle ne concerne nullement ceux qui ont déjà immatriculé leur véhicule.

Par ailleurs, toutes les voitures ne seront pas touchées. Les petites voitures d'une puissance égale ou inférieure à 8 CV ou d'une puissance égale ou inférieure à 70 kW, qui représentent 50 % du parc automobile, ne seront pas taxées.

Les voitures ayant une puissance entre 9 et 10 CV ou entre 71 et 85 kW (qui représentent plus de 30 % du parc automobile) seront soumises à une taxe de 5 000 francs. Pour 80 % du parc automobile il n'y aura donc soit pas de taxe, soit une faible taxe de 5 000 francs.

Seuls les 20 % restant du parc automobile seront plus particulièrement visés par la taxe de mise en circulation.

Pour les voitures d'occasion, rien n'est modifié jusqu'au 1^{er} janvier 1993, date probable d'entrée en vigueur de la directive européenne sur les ventes de biens d'occasion, actuellement en discussion au Conseil des ministres européens. »

III. — DISCUSSION GENERALE

M. de Clippele fait observer que, si l'abolition des frontières fiscales au sein de la Communauté européenne entraîne, pour l'Etat belge, une diminution sensible de ses recettes (soit - 9,3 et - 3,7 milliards de francs à la suite de la diminution de la TVA sur les voitures et sur les carburants respectivement, ce à quoi il faudra ajouter, au 1^{er} janvier 1993, l'impact

Overeenkomstig de zesde Europese Richtlijn kunnen de Lid-Staten taksen behouden of invoeren die geen belasting op de omzet zijn, op voorwaarde dat ze, vanaf 1 januari 1993, bij de uitwisseling tussen Lid-Staten geen formaliteiten met zich brengen bij de grensovergang.

De belasting op de inverkeerstelling die de regering wenst in te voeren, vormt één van de maatregelen bedoeld om een sociale bijsturing aan te brengen aan de Europese vereisten inzake BTW-tarieven. Deze belasting op het in het verkeer brengen beoogt immers niet de wagens met klein of gemiddeld vermogen. Overigens dient aangestipt te worden dat voor wagens die eraan onderworpen zijn, het bedrag in de meeste gevallen lager zal blijven dan de belastingbesparing ingevolge de afschaffing van het BTW-tarief van 25 % en de aanvullende luxebelasting.

De nieuwe belasting zal verschuldigd zijn bij de inschrijving van een voertuig, voertuig voor gemengd gebruik of minibus, met een fiscaal vermogen hoger dan 8 PK of met een vermogen hoger dan 70 kW.

Deze taks zal ook verschuldigd zijn op vliegtuigen, watervliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen, luchtballons en andere vliegtuigen met of zonder motor, en ook op jachts en pleziervaartuigen met een lengte van meer dan 7,50 meter.

De belasting op de inverkeerstelling zal slechts éénmaal geheven worden, namelijk bij de inschrijving van het voertuig. Zij die hun voertuig reeds hebben ingeschreven, moeten ze dus niet betalen.

Anderzijds zullen niet alle wagens getroffen worden. Kleine wagens met een fiscaal vermogen gelijk aan of lager dan 8 PK, of met een vermogen van 70 kW of minder worden niet belast; ze vertegenwoordigen 50 % van het wagenpark.

Wagens van 9 en 10 PK of 71 tot 85 kW, die meer dan 30 % van het wagenpark uitmaken, zullen worden onderworpen aan een belasting van 5 000 frank. Op 80 % van het wagenpark zal dus ofwel geen belasting ofwel een lage belasting van 5 000 frank van toepassing zijn.

Alleen de overblijvende 20 % van het wagenpark zullen meer bepaald getroffen worden door de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen.

Voor tweedehandswagens verandert er niets tot op 1 januari 1993. Op die datum zal de Europese Richtlijn op de verkoop van tweedehandsgoederen, die thans besproken wordt in de Europese Ministerraad, waarschijnlijk van kracht worden. »

III. — ALGEMENE BESPREKING

De heer de Clippele merkt op dat het wegvallen van de belastinggrenzen in de Europese Gemeenschap voor de Belgische Staat een merkelijke daling van zijn ontvangsten tot gevolg heeft (zijnde - 9,3 en - 3,7 miljard frank ten gevolge van, respectievelijk, de vermindering van de BTW op auto's en brandstoffen, waar op 1 januari 1993 nog het waarschijnlijke

probable de la future directive européenne sur les ventes de biens d'occasion), il faut voir dans cette diminution la preuve que, comparativement à leurs voisins européens, les contribuables belges paient quelque 15 milliards de francs de trop à l'Etat pour leurs véhicules.

L'intervenant juge inadmissible que l'harmonisation fiscale européenne soit vidée de son sens par la compensation systématique de toute diminution des recettes de l'Etat.

Certes, pour la taxe de mise en circulation, le Ministre a déclaré que, dans la plupart des cas, son montant demeurerait inférieur à l'économie d'impôt réalisée par les automobilistes concernés grâce à la suppression du taux de TVA de 25 % et de la taxe additionnelle de luxe, et qu'il n'y aurait hausse du prix global que pour 0,89 % du parc automobile (rapport de Mme Delcourt-Pêtre au nom de la Commission des Finances du Sénat, Doc. Sén. n° 329/2, p. 5).

Pourquoi, toutefois, cette taxation supplémentaire de certaines catégories d'automobilistes ? La raison en est-elle idéologique ou financière ?

S'il s'agit réellement de répondre à des préoccupations financières, a-t-on effectué des études sur l'impact économique de cette mesure (en tenant compte des tentatives des contribuables pour éluder cette nouvelle taxe, de ses conséquences sur l'emploi, ...) et sur son rendement réel ?

*
* *

M. Olaerts déplore que le Gouvernement n'ait pas de politique fiscale répondant à une vision globale. La technique de la compensation des moins-values fiscales, à laquelle il est systématiquement recouru, relève du bricolage, alors que la nécessité d'harmoniser les taux de TVA est connue depuis deux ans.

De l'avis de l'intervenant, l'incohérence de la politique menée par le Gouvernement est portée à son comble par le fait que les mesures au coup par coup qui sont prises ne s'accompagnent d'aucune réelle tentative d'assainissement.

Le membre demande ensuite ce que coûtera la perception de cette nouvelle taxe.

D'autre part, pourquoi introduire une taxe supplémentaire, plutôt que d'agir via la taxe de circulation existante ?

L'orateur attire l'attention sur le fait que la compensation de la diminution de la TVA (fiscalement déductible pour les entreprises) par l'instauration de la taxe de mise en circulation (déductible comme charge professionnelle) aura des conséquences néfas-

effect van de toekomstige Europese richtlijn op de verkoop van tweedehands goederen bovenop komt). Die daling levert het bewijs dat de Belgische belastingplichtigen, in vergelijking met hun Europese buren, aan de Staat ongeveer 15 miljard frank te veel voor hun voertuigen betalen.

Het lid acht het onaanvaardbaar dat de Europese belastingharmonisatie uitgehold wordt doordat de Staat elke daling van de rijksontvangsten systematisch compenseert.

Wat de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen betreft, heeft de Minister verklaard dat het bedrag ervan in de meeste gevallen geringer zou blijven dan de belastingbesparing waarvan de betrokken automobilisten reeds hebben kunnen profiteren dank zij de afschaffing van het BTW-tarief van 25 % en van de aanvullende luxebelasting. Voorts zou er voor niet meer dan 0,89 % van het autopark een verhoging van de totale prijs komen (verslag namens de Senaatscommissie voor de Financien uitgebracht door Mevr. Delcourt-Pêtre, Stuk Senaat n° 329/2, blz. 5).

Waarom dan toch die extra belasting voor sommige categorieën van automobilisten ? Is de reden daarvoor ideologisch of financieel ?

Als het echt de bedoeling is om aan financiële bekommernissen tegemoet te komen, heeft men dan aan de economische weerslag van deze maatregel (rekening houdend met de pogingen van de belastingplichtigen om deze nieuwe belasting te ontwijken, de gevolgen voor de werkgelegenheid enz.), alsmede aan de reële opbrengst daarvan een studie gewijd ?

*
* *

De heer Olaerts betreurt dat aan het fiscale beleid van de regering geen algemene visie ten grondslag ligt. De stelselmatig gehanteerde techniek van de compensering van de fiscale minderwaarden is niet meer dan een lapmiddel. Daartegenover staat dat al twee jaar bekend was dat de BTW-tarieven moesten worden geharmoniseerd.

Spreeker is van oordeel dat het regeringsbeleid het toppunt van onsamenhangendheid heeft bereikt, doordat de regering los van elkaar staande maatregelen neemt zonder dat ze daarbij werkelijk probeert om te bezuinigen.

Vervolgens vraagt het lid hoeveel de heffing van deze nieuwe belasting zal kosten.

Bovendien wenst hij te weten waarom de Regering er de voorkeur heeft aan gegeven een nieuwe belasting in te voeren in plaats van het instrument van de bestaande verkeersbelasting te hanteren.

Spreeker vestigt de aandacht op het feit dat de compensering van de verlaging van de tarieven van de BTW (fiscaal aftrekbaar voor ondernemingen) door de instelling van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen (aftrekbaar als be-

tes pour les entreprises, puisqu'il ne leur sera plus permis qu'une déduction « indirecte ».

L'intervenant estime que les acheteurs de véhicules mixtes seront eux aussi pénalisés, car ce type de véhicule ne fait pas l'objet d'une définition propre et sera donc taxé comme s'il s'agissait d'une voiture ordinaire.

M. Olaerts exprime d'autre part des doutes quant à l'affirmation selon laquelle l'instauration de la taxe de mise en circulation n'entraînerait pas le développement du leasing transfrontalier, par exemple au départ des Pays-Bas.

Enfin, il déplore la précipitation dans laquelle le présent projet a été soumis au Conseil d'Etat (lequel n'a disposé que de trois jours pour « procéder (...) à un examen sommaire de la question de savoir si les textes (...) ne sont pas contraires aux directives de la CEE concernant la taxe sur la valeur ajoutée » — Doc. Sén. n° 329/1, p. 15) et présenté aux Chambres, alors que le Pouvoir exécutif a eu deux ans pour étudier la question de l'harmonisation des taux de TVA.

*
* *

M. De Vlieghe regrette que le présent débat se limite à la discussion d'une question fiscale.

Il estime que c'est plutôt la place de la voiture dans notre société, facteur de pollution et de destruction, qu'il faudrait réenvisager.

Dans cette optique, le groupe politique auquel appartient l'intervenant se prononce pour l'instauration d'éco-taxes, visant à limiter le recours à la voiture et ses effets négatifs.

La taxe de mise en circulation proposée par le Gouvernement ne peut toutefois être qualifiée d'éco-taxe, vu son niveau trop peu élevé et sa progressivité rudimentaire. Il ne s'agit en fait de rien d'autre que d'une mesure purement fiscale, décidée indépendamment de toute réflexion écologique sur son effet et l'affectation de son produit. Le Ministre n'a-t-il d'ailleurs pas souligné que, pour la plupart des automobilistes, l'impact global des mesures prises demeurerait positif ?

L'intervenant conclut que, si son groupe ne recourra pas à des tactiques dilatoires, il ne peut cependant soutenir le projet. Il s'abstiendra donc.

*
* *

roepsinkomen) nefaste gevolgen voor de ondernemingen zal hebben, aangezien zij alleen op een « indirecte » vorm van aftrekbaarheid aanspraak zullen kunnen maken.

Spreker is van oordeel dat ook de kopers van stationcars benadeeld worden, aangezien dat soort van voertuig niet afzonderlijk is omschreven en derhalve als een gewone wagen belast zal worden.

Spreker heeft van zijn kant twijfels bij de bewering dat de instelling van een belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen geen ontwikkeling van de grensoverschrijdende leasing zal meebrengen, bijvoorbeeld vanuit Nederland.

Hij betreurt tot slot dat dit ontwerp overhaast aan de Raad van State is voorgelegd (de Raad van State beschikte over drie dagen en kon derhalve « slechts een summier onderzoek (...) wijden aan de vraag of de teksten (...) niet in strijd zijn met de EG-richtlijnen betreffende de belasting voor de toegevoegde waarde » — Stuk Sen. n° 329/1, blz. 15) en bij de Kamers is ingediend, terwijl de uitvoerende macht twee jaar de tijd heeft gehad om het probleem van de BTW-harmonisatie te onderzoeken.

*
* *

De heer De Vlieghe betreurt dat dit debat beperkt blijft tot de bespreking van een fiscaal probleem.

Volgens hem moet veeleer de plaats in onze maatschappij van de auto als bewerker van vervuiling en vernieling opnieuw worden bekeken.

In die context is de fractie van spreker voorstander van een milieubelasting die het gebruik van de auto en de negatieve gevolgen daarvan moet beperken.

De door de regering voorgestelde belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen kan evenwel niet als een « groene » belasting worden aangemerkt. Daarvoor is de belasting te laag en het progressieve karakter ervan ontoereikend. Eigenlijk gaat het hier om een louter fiscale maatregel tot de invoering waarvan werd besloten zonder dat die maatregel getoetst werd aan enige milieu-overweging in verband met de uitwerking ervan en de aanwending van de opbrengst. Heeft de Minister er trouwens niet op gewezen dat de weerslag van de gezamenlijke maatregelen voor de meeste automobilisten uiteindelijk positief zal zijn ?

Tot slot verklaart spreker dat zijn fractie weliswaar geen verdragstechnieken zal toepassen, maar dit ontwerp ook niet zal steunen. Hij zal zich bijgevolg onthouden.

*
* *

M. Michel estime que le projet de loi en discussion est l'un des plus beaux exemples de l'hiatus qui existe entre les dires et les actes du Gouvernement.

En effet, ce dernier n'a-t-il pas annoncé, au mois de mars, à grand renfort de publicité, la baisse de la TVA sur les voitures dans le cadre de l'harmonisation nécessaire à l'aube du marché unique ? Le citoyen pouvait enfin voir sous son côté positif la construction de l'Europe.

Il existait cependant déjà quelques ombres au tableau : surcompensation de 6,6 milliards de francs par une augmentation des accises et effets négatifs pour les entreprises en général et les secteurs des transports et de la construction en particulier.

Il avait été annoncé qu'il n'y aurait pas de rattrapage, sauf peut-être sur certains produits de luxe. Or, contrairement à cet engagement, le Gouvernement invente maintenant un impôt nouveau, la taxe de mise en circulation — qui ne vise d'ailleurs pas seulement les produits de luxe.

Et si, vraiment, le Gouvernement ne savait pas, au mois de mars, qu'il allait instaurer la taxe de mise en circulation, cela prouve son incohérence et le caractère tout à fait improvisé des mesures.

Sur le fond, l'intervenant formule dix objections :

1) Les dispositions vont créer des distorsions entre les contribuables : les familles nombreuses, qui ont besoin d'un véhicule plus important, dont l'amortissement, la consommation, l'assurance et la taxe de circulation sont déjà plus élevés, vont se trouver encore une fois pénalisées; les indépendants et les professions libérales, déjà lourdement visés par l'augmentation des accises et par la loi-programme, seront eux aussi victimes de la taxe de mise en circulation (TMC), car certains ont besoin, de par leur profession, d'un véhicule puissant (pour tirer une remorque par exemple) ou plus spacieux ou même d'un minibus.

2) La deuxième objection de l'intervenant concerne la base de calcul. En effet, la TVA et la taxe de luxe étaient perçues en pourcentage du prix d'achat et non sur base de la puissance. A partir du moment où il s'agit de remplacer une taxe à la consommation par une autre, il aurait fallu rester cohérent et choisir un pourcentage du prix.

Le membre se demande par ailleurs si ce projet ne va pas entraîner des discriminations qui pourraient, sur le plan international, poser des problèmes à la Belgique.

Ainsi, les voitures américaines, qui ont une forte cylindrée mais une faible puissance, seront tout particulièrement touchées.

En se référant au GATT, les Américains ne pourraient-ils pas invoquer le non-respect par la Belgique de la clause de la nation la plus favorisée ? De façon indirecte, la Belgique ne va-t-elle pas en effet octroyer un avantage à certains, sans le donner à d'autres qui pourraient eux se prévaloir des dispositions du GATT ?

De heer Michel is van mening dat het voorliggende wetsontwerp een van de mooiste illustraties vormt van de kloof tussen woord en daad van de regering.

In maart heeft zij immers met veel poeha aangekondigd dat de BTW op voertuigen omlaag ging, omdat de tarieven met het oog op de Europese eenheidsmarkt dienden te worden geharmoniseerd. Eindelijk kreeg de burger eens de positieve kanten van de Europese eenmaking te zien.

Meteen verschenen evenwel ook de eerste wolken aan de horizon : compensatie van 6,6 miljard frank door een accijnsverhoging en negatieve weerslag voor het bedrijfsleven in het algemeen en voor de vervoers- en de bouwsector in het bijzonder.

Hoewel was aangekondigd dat er geen inhaalbeweging zou komen, behalve dan misschien voor bepaalde luxegoederen, komt de regering nu toch aan draven met een nieuwe belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen, die bovendien niet alleen de luxegoederen beoogt.

En als de regering in maart echt nog niet wist dat ze de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen zou invoeren, dan bewijst dat dat zij alle samenhang mist en alleen maar wat improviseert.

Spreker heeft tien principiële bezwaren :

1) De nieuwe bepalingen zullen het evenwicht tussen de belastingplichtigen verstoren : de grote gezinnen, voor wie een grote auto onontbeerlijk en nu al erg duur is (afschrijving, verbruik, verzekering, verkeersbelasting) zijn nog maar eens de dupe; ook voor de zelfstandigen en vrije beroepen, die al zwaar worden getroffen door de accijnsverhoging en de programmawet, wordt de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen (BIV) een harde dobber, aangezien zij om beroepsredenen vaak een auto met een krachtige motor (om bijvoorbeeld een aanhangwagen te trekken) of met veel ruimte (kleine bestelwagen) nodig hebben.

2) Het tweede bezwaar van spreker betreft de berekeningsgrondslag. De BTW en de luxebelasting werden berekend als een percentage van de kostprijs en niet op grond van het vermogen. Als het de bedoeling is de ene verbruiksbelasting door een andere te vervangen, moet men consequent blijven en dus een percentage op de kostprijs heffen.

Het lid vraagt zich bovendien af of het ontwerp niet zal leiden tot vormen van discriminatie die België internationaal in moeilijkheden kunnen brengen.

Amerikaanse wagens bijvoorbeeld worden met hun grote cilinderinhoud en laag vermogen bijzonder zwaar aangepakt.

Spreker denkt aan de GATT en vraagt zich af of de Amerikanen België niet zullen verwijten dat het de clausule van de meest begunstigde natie niet naleeft. Zal België niet indirect voordelen toekennen aan de ene en niet aan de andere, die dan de bepalingen van de GATT zal kunnen invoeren ?

3) Une discrimination est instaurée entre le professionnel du marché de l'occasion et le particulier.

En effet, le premier est soumis à une TVA de 19,5 % et ne subit pas la taxe de mise en circulation (TMC). Le particulier, quant à lui, est soumis à la taxe d'immatriculation de 25 % ou de 33 %, ce qui est évidemment contraire à l'égalité des Belges devant la loi.

Le membre estime dès lors que l'on devrait modifier à 19,5 % le taux de la taxe à l'immatriculation de façon temporaire, c'est-à-dire jusqu'à la transposition en droit belge de la directive sur les biens d'occasion.

4) La TMC, au lieu de rapporter 4 milliards, risque de coûter 6,5 milliards de francs.

En effet, pour calculer son rendement, le Gouvernement s'est basé sur le marché automobile en 1991, sans tenir compte des bouleversements qu'il va probablement connaître à la suite de l'instauration de cette taxe.

En effet, il y a d'abord un risque de voir le marché des voitures neuves se dégonfler de façon sensible et donc d'accuser une perte au niveau des recettes de la TVA. Une diminution de 10 % du marché se traduirait par une baisse de la TVA de 4,5 milliards de francs et de la TMC de 416 millions de francs.

En outre, on risque d'assister à la création d'un marché parallèle de voitures d'occasion « 3 000 km » qui échapperont à la TMC. Le manque à gagner sur la TMC du fait d'importations parallèles pourrait se chiffrer à 1 milliard de francs. La perte de la TVA à la suite de ces importations serait de 247 millions de francs. Quant à la diminution des exportations, l'addition devrait être de 260 millions de francs.

Au total, l'opération pourrait dès lors se solder par une perte de 6,5 milliards de francs pour le Trésor.

5) Etant donné que le code de la TVA prévoit (article 45, § 2A) que la limitation à 50 % de la déduction de la TVA en amont n'est pas applicable « aux véhicules destinés à être vendus ou donnés en location par un assujetti dont l'activité professionnelle consiste dans la vente ou la location de voitures automobiles », il s'agira de citer cette catégorie de véhicules à l'article 96 (*nouveau*) du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, qui précise la liste des véhicules exemptés. Si cette précaution n'était pas prise, l'instauration de la TMC sur cette catégorie de véhicules aurait pour effet de contraindre les sociétés de location de véhicules au paiement d'un montant de taxe qui serait dans certains cas supérieur au montant de leur bénéfice avant impôt.

3) De particulier die een tweedehandswagen verkoopt, wordt gediscrimineerd ten opzichte van de autoverkoper die hetzelfde doet.

De autoverkoper moet een BTW-tarief van 19,5 % aanrekenen. Belasting op het in het verkeer brengen van een voertuig (BIV) moet niet worden betaald. Bij verkoop door een particulier daarentegen, wordt een inschrijvingsbelasting van 25 of 33 % geheven. Dit druist regelrecht in tegen de bepaling dat alle Belgen gelijk zijn voor de wet.

Het lid is dan ook van mening dat de inschrijvingsbelasting tijdelijk — met andere woorden totdat de EG-richtlijn op de verkoop van tweedehandsgoederen in het Belgische recht is omgezet — tot 19,5 % moet worden teruggebracht.

4) Het zou wel eens kunnen dat de BIV in plaats van 4 miljard frank op te brengen, 6,5 miljard frank gaat kosten.

Om de opbrengst ervan te berekenen, is de Regering immers uitgegaan van de situatie op de automarkt in 1991 zonder dat ze rekening heeft gehouden met de ingrijpende veranderingen welke die markt waarschijnlijk ten gevolge van de invoering van die belasting zal ondergaan.

In de eerste plaats bestaat namelijk het risico dat de omvang van de verkoop van nieuwe wagens sterk zal slinken, wat dus een verlies op het vlak van de BTW-ontvangsten meebrengt. Een daling van de markt met 10 % betekent een daling van de BTW met 4,5 miljard frank en van de BIV met 416 miljoen frank.

Bovendien is het niet denkbeeldig dat er een parallelle markt ontstaat van tweedehandswagens met « 3 000 km » op de teller die aan de BIV zullen ontsnappen. Het verlies aan BIV-ontvangsten als gevolg van parallelle import kan op 1 miljard frank en het verlies aan BTW-ontvangsten op 247 miljoen frank worden geraamd. Wat de daling van de uitvoer betreft, zou de rekening 260 miljoen frank kunnen bedragen.

De hele operatie zou voor de Staatskas derhalve uiteindelijk kunnen neerkomen op een verlies van 6,5 miljard frank.

5) Aangezien het BTW-Wetboek (artikel 45, § 2A) bepaalt dat de beperking tot 50 % van de BTW-aftrek bij de invoer evenwel niet van toepassing is « op voertuigen bestemd om te worden verkocht of te worden verhuurd door een belastingplichtige die een beroepswerkzaamheid uitoefent in de verkoop of de verhuur van automobielen », dient die categorie van voertuigen te worden vermeld in artikel 96 (*nieuw*) van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, dat de lijst van de vrijgestelde voertuigen bevat. Mocht men die voorzorg niet nemen, dan zou de invoering van de BIV op die categorie van voertuigen tot gevolg hebben dat de bedrijven die auto's verhuren, gedwongen worden een belasting te betalen waarvan het bedrag in sommige gevallen hoger zou zijn dan dat van hun winst vóór belasting.

Certes, en commission du Sénat, le Ministre a répondu que, 90 % des véhicules de location étant revendus à l'exportation, la TMC sera récupérable par les sociétés de location à la revente des véhicules, mais cette solution est insuffisante, puisqu'elle ne s'applique pas aux véhicules non exportés. En outre, elle crée une situation nouvelle, dans laquelle les entreprises de location de véhicules automobiles supporteront en toute occurrence le poids du paiement de la taxe, même temporairement, alors qu'actuellement la TVA est compensée intégralement.

6) Le Gouvernement a oublié d'exonérer les minibus de transports scolaires, pourtant affectés exclusivement à un service public de l'Etat.

7) Certaines voitures, comme les diesel de grande cylindrée, vont voir leur prix fortement monter, alors qu'il est loin de s'agir de voitures de luxe.

Cette distorsion est due au mode de calcul. Il convient donc de se fonder, non pas sur la cylindrée, mais sur la puissance effective de la voiture.

8) Si les pays voisins s'abstiennent d'instaurer une taxe similaire, ne risque-t-on pas de voir les travailleurs frontaliers tentés de se domicilier à l'étranger ?

9) Les voitures diesel — qui sont le plus souvent des outils de travail — vont être doublement visées : alors qu'elles ont déjà été touchées par la hausse du diesel, elles seront encore pénalisées par la TMC, parce qu'une voiture diesel fournit peu de KW mais que ceux-ci sont compensés par une forte cylindrée. L'intervenant estime dès lors que l'on aurait dû se baser sur les KW, comme le font les assureurs.

10) Le projet donne au Roi la possibilité de modifier les montants de la taxe par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

*
* *

M. Van Rossem déclare qu'il a toujours été favorable à toute forme de taxe de luxe, vu notamment le développement actuel de la crise structurelle. Il renvoie, à ce propos, à des déclarations antérieures en séance plénière de la Chambre, où il a démontré que notre économie se trouve pour l'instant dans un phase où l'élasticité d'échelle est inférieure à 1.

Il s'agit, pour rappel, d'une phase où, d'un point de vue purement macro-économique, les coûts croissent de façon plus importante que les recettes, ce qui réduit progressivement les bénéfices. Cette phase se caractérise également par une croissance plus rapide de la production par rapport à la consommation privée. Cela a pour effet une surproduction accrue, qui augmente à son tour la dépendance vis-à-vis de l'exportation.

In de Senaatscommissie heeft de Minister weliswaar geantwoord dat, aangezien 90 % van de huurauto's in het buitenland worden doorverkocht, de BIV op het ogenblik van die wederverkoop door de verhuurbedrijven zal kunnen worden gerecupereerd. Dit is nochtans een ontoereikende oplossing, omdat ze niet van toepassing is op de niet-uitgevoerde voertuigen. Daarenboven wordt een nieuwe toestand in het leven geroepen, in die zin dat de autoverhuurbedrijven hoe dan ook tijdelijk voor die belasting zullen moeten opdraaien, terwijl de BTW thans volledig wordt gecompenseerd.

6) De regering is vergeten de minibussen voor leerlingenvervoer van de belasting vrij te stellen ofschoon die voertuigen uitsluitend voor een openbare dienst bestemd zijn.

7) De prijzen van sommige auto's, zoals diesels met een grote cilinderinhoud, zullen fors stijgen ofschoon het helemaal geen luxeauto's zijn.

Die discrepantie is te wijten aan de berekeningswijze en voor die berekening zou men dus niet op de cilinderinhoud, maar op het werkelijk vermogen van de auto moeten steunen.

8) Bestaat er, als de buurlanden geen soortgelijke belasting invoeren, geen gevaar dat de grensarbeiders geneigd zijn woonplaats in het buitenland te kiezen ?

9) Op dieselauto's — die in de meeste gevallen werktuigen zijn — heeft men het tweemaal voorzien : aan de ene kant is er de prijsstijging van de dieselbrandstof en daar komt nu nog die BIV bij; de motor van een dieselauto heeft immers weinig kW maar dat wordt gecompenseerd door een grote cilinderinhoud. Het lid meent derhalve dat men zich, zoals de verzekeraars dat doen, op de kW had moeten baseren.

10) Het ontwerp biedt de Koning de mogelijkheid om, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de bedragen van de belasting te wijzigen.

*
* *

De heer Van Rossem stelt dat hij altijd enige vorm van luxebelasting heeft bepleit, met name gelet op de huidige ontwikkeling van de structurele crisis. In dat verband refereert hij aan zijn vroegere verklaringen tijdens plenaire vergaderingen van de Kamer, waarin hij er op heeft gewezen dat onze economie zich momenteel in een fase bevindt waarbij de schaaleticiteit lager ligt dan 1.

Dat is, pro memorie, een fase waarin uit een louter macro-economisch oogpunt de kosten sneller stijgen dan de inkomsten, wat de winsten geleidelijk aanvreet. Nog kenmerkend voor deze fase is dat de productie vergeleken bij het particulier verbruik sneller toeneemt; dat leidt tot een grotere overproductie, wat op zijn beurt een grotere afhankelijkheid van de uitvoer meebrengt.

Si cette dépendance continue à croître, il faut, pour pouvoir être concurrentiel sur le marché international, que la productivité du travail soit revue à la hausse et que les investissements et les rationalisations soient de nature à économiser de la main d'œuvre.

Il est cependant opportun, lorsque l'on évoque la création de cette taxe particulière, qui constitue d'ailleurs une véritable taxe de luxe, de s'efforcer de toucher par cette mesure uniquement ceux qui ont un quota de consommation marginale peu élevé, à savoir les bénéficiaires de hauts revenus.

Si l'on se réfère au graphique 1 repris dans l'annexe 1 du rapport du Sénat (« Modification de prix à la suite de l'adaptation de la TVA et de l'instauration de la TMC » — Doc. Sén. n° 392/2-*Annexes*), on constate à l'évidence que ce sont les voitures d'un prix situé entre 700 000 et 1 100 000 francs, qui essuieront les effets négatifs de la taxe de mise en circulation. Ce n'est cependant pas la catégorie de véhicules dont disposent les détenteurs de hauts revenus. Ce même graphique permet également de constater que le bénéfice retiré par l'acheteur est, au-delà de la tranche précitée, proportionnel au coût du véhicule. Ceux qui ont donc récemment fait valoir que les mieux nantis doivent supporter de façon plus conséquente les charges inhérentes à l'effort budgétaire à accomplir se trouvent donc ici en pleine contradiction !

L'intervenant renvoie à ce propos à son amendement n° 6 (*Doc. n° 466/3*), qui vise à taxer beaucoup plus lourdement les voitures d'un coût supérieur à cinq millions de francs. Il cite, dans cette optique, le cas des voitures de marque « FERRARI », dont 192 exemplaires ont été vendus l'an dernier en Belgique. Pour ce genre de véhicule, le délai d'attente est en moyenne de plus de deux ans et demi. Si le client est alors disposé à verser de 1 à 3 millions de francs au garagiste pour pouvoir disposer plus rapidement d'une telle voiture, il faut en profiter pour faire entrer cet argent dans les caisses de l'Etat, afin de pouvoir réduire la dette publique. Cette mesure pourrait d'ailleurs également valoir à l'égard des voitures de collection, dont certaines se vendent parfois à 300, voire 400 millions de francs. Il existe donc tout un marché où l'élasticité des prix varie entre - 0,1 et - 0,03. Pour ces véhicules, l'augmentation du prix de vente n'a pratiquement aucune répercussion sur le volume des ventes.

Cette remarque vaut également pour la dispositions de l'article 98, § 1^{er}, B (*nouveau*), inséré par l'article 1^{er} du projet dans le Code des taux assimilés aux impôts sur les revenus, où il est fait allusion aux aéronefs. De façon très laconique, le Gouvernement fixe cette taxe à 100 000 francs. L'orateur rappelle, à ce propos, qu'on a produit jusqu'à présent 94 avions FALCON de type 900, dont 11 ont été vendus dans notre pays. Les prix d'achat varient entre les 27,5 et

Wanneer die afhankelijkheid blijft toenemen moeten men, om op de internationale markt concurrentieel te zijn, de arbeidsproductiviteit opwaarts corrigeren en moeten de investeringen en de rationalisaties erop gericht zijn loonkosten uit te sparen.

Wanneer overwogen wordt deze bijzondere taks (die overigens een luxebelasting is) in te voeren, is het niettemin aangewezen ernaar te streven dat die maatregel alleen diegenen treft met een lage marginale consumptiequote, met name de hoge inkomens.

Uit figuur 1 van bijlage 1 van het Senaatsverslag (« Prijsveranderingen ten gevolge van BTW-aanpassing en BIV », Stuk Sen. n° 392/2-*Bijlagen*) blijkt duidelijk dat de auto's in de prijsklasse tussen 700 000 en 1 100 000 frank de negatieve weerslag van de belasting op het in het verkeer brengen zullen torsen. Wie over een hoog inkomen beschikt, rijdt evenwel niet met dergelijke auto's. Uit dezelfde tabel kan ook worden opgemaakt dat boven de voornoemde schijf, de door de koper behaalde winst evenredig is met de prijs van de auto. Zij die onlangs hebben beweerd dat de welstellenden een groter deel van de lasten van de op til zijnde bezuinigingsinspanning moeten dragen, spreken zichzelf dus flagrant tegen !

Spreker verwijst in dat verband naar zijn amendement n° 6 (*Stuk n° 466/3*) dat auto's die meer dan 5 miljoen frank kosten, veel zwaarder wil belasten. Hij haalt het voorbeeld aan van de Ferrari-wagens, waarvan er vorig jaar 192 in België werden verkocht. Voor dergelijke wagens bedraagt de wachttijd gemiddeld 2,5 jaar. Als de klant bereid is de garagehouder 1 à 3 miljoen frank te betalen om sneller over zo'n auto te kunnen beschikken, moet men daarvan gebruik maken om dat geld in de Staatskas te doen belanden en zo de Rijksschuld te verminderen. Die maatregel zou men overigens ook kunnen toepassen op wagens die als collectiestuk dienen; soms gaan bepaalde auto's voor 300, zelfs 400 miljoen frank van de hand. Er bestaat derhalve een hele markt waar de prijselasticiteit schommelt tussen - 0,1 en - 0,03. Voor dergelijke voertuigen heeft de verhoging van de prijs haast geen weerslag op het volume van de verkoop.

Die opmerking geldt ook voor de bepalingen inzake de luchtvaartuigen in artikel 98, § 1, B (*nieuw*), dat door artikel 1 van het ontwerp wordt ingevoegd in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen. Zonder daaraan veel woorden aan te verspelen bepaalt de Regering die taks op 100 000 frank. In dat verband memoreert spreker dat er tot op heden 94 toestellen van het type FALCON-900 werden gebouwd, waarvan er in ons

31,5 millions de dollars. Il est donc ridicule de leur appliquer une taxe si modique.

Même si, à cet égard, il ne faut pas perdre de vue les exigences qu'à, en la matière, la CEE, il serait intéressant d'appliquer pour les avions une taxe équivalente à 7,5 % du prix d'achat. C'est le but poursuivi par l'amendement n° 7 (Doc. n° 466/3) de M. Van Rossem.

Il est tout aussi difficile de travailler à partir d'un prix d'achat pivot, qui, une fois atteint, permettrait de lever une taxe plus conséquente. La tentation serait alors, en effet, très grande de se livrer à des manipulations et de conclure des contrats en deçà des prix réels. C'est pourquoi il serait plus indiqué de travailler avec un barème ventilé. Le membre fournit l'exemple suivant :

- avions de moins de 5 millions de francs : 100 000 francs;
- avions entre 5 et 100 millions de francs : 2 000 000 francs;
- avions de plus de 100 millions : 10 000 000 francs.

Il s'agit ici, en tout état de cause, de sommes conséquentes et d'autant plus faciles à percevoir que le consommateur est ici aussi disposé à mettre le prix pour autant qu'il puisse disposer immédiatement du bien. Ce qu'il est prêt à donner au constructeur, il doit donc être également prêt à le verser sous forme de taxe complémentaire.

L'orateur se demande quelle sera l'attitude, à l'égard de ses deux amendements, de certains groupes de la majorité, qui font toujours valoir que les plus nantis doivent supporter les plus lourdes charges. Si l'on veut réellement instaurer une taxe de luxe équitable, il y a lieu de viser spécifiquement, par les mesures qui la créent, les plus hautes catégories de revenus. Un autre avantage des amendements présentés est que la consommation privée globale ne s'en verra pas affectée.

M. Van Rossem regrette enfin que la majorité ait rejeté la demande de consultation du service économétrique de la CE, puisque celui-ci aurait immanquablement confirmé ses thèses. En effet, les mesures qu'il préconise n'auraient aucun effet sur la consommation privée, tandis que les recettes fiscales s'en verraient considérablement accrues.

*
* *

M. Defeyt est d'avis qu'il était peu indiqué d'annoncer, à des moments différents, l'adaptation de la TVA et l'instauration de la TMC. L'acceptabilité sociale aurait certainement été meilleure, si l'on avait annoncé simultanément la mesure de compensation et la diminution de la TVA. Il a, en effet, fallu attendre les interpellations parlementaires au sujet de ces

land 11 werden verkocht. De aankoopprijs ervan schommelt tussen 27,5 en 31,5 miljoen dollar. Het is dan ook belachelijk daarop een zo'n bescheiden heffing in te voeren.

Zelfs al moet in dit opzicht rekening worden gehouden met de vereisten ter zake van de EG, toch zou het interessant zijn op luchtvaartuigen een belasting ten belope van 7,5 % van de kostprijs te heffen. Dat is het doel van het amendement n° 7 (Stuk n° 466/3) van de heer Van Rossem.

Het is moeilijk werken op grond van een spilkostprijs, die het, als hij eenmaal is vastgesteld, mogelijk moet maken een forse belasting te heffen. De verleiding zal dan immers zeer groot zijn om kunstgrepen uit te voeren en contracten te sluiten onder de werkelijke prijzen. Het verdient daarom aanbeveling te werken met een opgesplitste belastingschaal. Het lid geeft het volgende voorbeeld :

- vliegtuigen van minder dan 5 miljoen frank : 100 000 frank;
- vliegtuigen tussen 5 en 100 miljoen frank : 2 000 000 frank;
- vliegtuigen van meer dan 100 miljoen frank : 10 000 000 frank.

Het gaat hier in ieder geval om flinke bedragen die bovendien makkelijker te innen zijn, aangezien de gebruiker in deze sector bereid is een hoge prijs te betalen als hij onmiddellijk over het goed kan beschikken. Het bedrag dat hij aan de constructeur wil betalen, kan hij derhalve evengoed in de vorm van een aanvullende belasting storten.

Spreker wijst erop dat bepaalde fracties van de meerderheid onveranderlijk aanvoeren dat de meest gegoeden de zwaarste lasten moeten dragen en hij vraagt zich af welke houding ze ten aanzien van deze amendementen zullen aannemen. Indien men echt een billijke luxebelasting wil invoeren, dan moeten de maatregelen waarbij die belasting wordt ingesteld, in het bijzonder de hoogste inkomens treffen. Deze amendementen bieden nog een bijkomend voordeel : zij laten het totale verbruik van de particulieren ongemoeid.

De heer Van Rossem betreurt tot slot dat de meerderheid het verzoek heeft verworpen om de Dienst « Econometrie » van de EG te raadplegen, want die dienst zou ongetwijfeld zijn stellingen hebben bevestigd. De maatregelen die hij aanraadt, hebben immers geen weerslag op het particuliere verbruik en kunnen de belastingontvangsten aanzienlijk doen toenemen.

*
* *

De heer Defeyt meent dat het weinig aangewezen was om de BTW-aanpassing en de invoering van de BIV op verschillende tijdstippen aan te kondigen. Een en ander zou sociaal gezien aanvaardbaarder zijn geweest, mocht men de compensatiemaatregel en de BTW-verlaging gelijktijdig hebben aangekondigd. Men heeft immers op de parlementaire inter-

diminutions de taux pour que l'on annonce enfin lesdites mesures de compensation. De plus, trois mois d'écart entre la mise en oeuvre de ces deux décisions représente une perte conséquente pour nos finances publiques.

L'intervenant a également l'impression que l'on a accéléré, voire concentré, sur ces trois mois un certain nombre d'achats, qui auraient normalement eu lieu plus tard. Il faut se réjouir, à cet égard, que cette opération ait eu lieu après le Salon de l'Auto.

Le membre souhaite aussi demander au Ministre s'il est exact que pour obtenir la mise en circulation d'une automobile, il suffit actuellement de fournir le numéro de châssis, même si la voiture n'existe pas encore. Dans le même ordre d'idées, il voudrait également savoir s'il existe déjà des statistiques de demandes d'immatriculation pour les semaines qui viennent de s'écouler. Que donne, à cet égard, la comparaison avec la même période de l'année précédente ?

Le Ministre confirme qu'il existe des tentatives de ce genre. Il précise qu'il faut que la demande d'immatriculation soit régulière et complète pour entrer en ligne de compte par rapport à la date du 1^{er} juin. Or, une demande n'est considérée comme complète que lorsqu'elle est accompagnée d'une vignette « 705 », qui est une attestation confirmant que le véhicule a été régulièrement déclaré en consommation, assemblé ou contruit dans l'Union économique belgo-luxembourgeoise. Il faut donc que la voiture soit « physiquement » sur le territoire de l'UEBL.

M. Defeyt ajoute que son groupe n'a aucun problème par rapport au fait qu'il faille compenser ou surcompenser la baisse de la TVA. Il préfère de loin une taxation progressive, surtout si elle s'accompagne d'exemptions, à un saut d'index aveugle et anti-redistributif.

Toutefois, un premier problème réside dans la compensation insuffisante de cette mesure au niveau des produits les plus chers. Pourquoi s'arrête-t-on à ce niveau et pourquoi laisse-t-on se développer de telles différences de prix, même si c'est finalement pour un nombre extrêmement réduit de véhicules.

En effet, à un moment où bon nombre de personnes n'ont pas encore assimilé la réduction des taux de TVA sur les biens de luxe, on propose une formule qui donne un avantage trop élevé à ceux qui peuvent se permettre une voiture de luxe. C'est inadéquat et inacceptable, alors que les écarts de revenus s'accroissent et que certains signes extérieurs de richesse sont très difficilement supportables pour ceux qui connaissent des fins de mois difficiles.

L'orateur estime, d'autre part, qu'il s'agit ici, une fois de plus, d'une politique partielle, qui ne s'inscrit aucunement dans une politique d'ensemble en matiè-

pellaties over de belastingverlagingen moeten wachten voor de regering eindelijk aankondigde dat er compensatiemaatregelen op til waren. Daarenboven betekenen die drie maanden verschil tussen beide beslissingen een serieuze aderlating voor de overheidsfinanciën.

Het lid heeft tevens de indruk dat sommigen van die drie maanden gebruik hebben gemaakt om een aantal aankopen sneller uit te voeren of zelfs te bundelen. Men dient er zich in dat verband over te verheugen dat de maatregelen er na het autosalon gekomen zijn.

Het lid wenst van de Minister eveneens te vernemen of het klopt dat men, om een auto in het verkeer te mogen brengen, er thans mee kan volstaan het chassisnummer op te geven ook al bestaat de wagen nog niet. Nog in dat verband zou hij willen weten of er reeds statistieken voorhanden zijn over het aantal inschrijvingsaanvragen tijdens de afgelopen weken. Wat blijkt daaromtrent uit een vergelijking met dezelfde periode van vorig jaar ?

De Minister bevestigt dat men zoiets al geprobeerd heeft. Hij merkt daarbij op dat om voor de datum van 1 juni in aanmerking te kunnen komen, de inschrijvingsaanvraag volgens de regels ingevuld en volledig dient te zijn. Welnu, zo een aanvraag wordt alleen geacht volledig te zijn als ze vergezeld gaat van een vignet « 703 », dat is een getuigschrift waarin bevestigd wordt dat het voertuig in de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie geregeld gebruikt wordt en er geassembleerd en vervaardigd werd. De wagen moet dus « lijfelijk » aanwezig zijn op het grondgebied van de BLEU.

De heer Defeyt voegt eraan toe dat zijn fractie niet moeilijk doet over het feit dat de BTW-verlaging gedeeltelijk of volledig dient te worden gecompenseerd. Hij geeft ruimschoots de voorkeur aan een progressieve belasting, vooral als zij met de nodige vrijstellingen gepaard gaat, in plaats van een blindelings toegepaste indexsprong, die op generlei wijze voor een herverdeling van de inkomens zorgt.

Een eerste probleem is evenwel dat de compensatie bij de duurste produkten ontoereikend is. Op een bepaald niveau houdt het op. Waarom ? En waarom gedooft men dergelijke prijsverschillen, ook al gelden ze uiteindelijk maar voor een bijzonder klein aantal voertuigen ?

Op een ogenblik dat tal van mensen nog niet begrepen hebben waarom op luxegoederen plots minder BTW moet worden betaald, komt er een formule uit de bus waarbij iedereen die zich een luxe-auto kan veroorloven extra wordt verwend. Dat is ongepast en onaanvaardbaar in een tijd waarin de kloof tussen de inkomens steeds groter wordt en zij die de eindjes met moeite aan elkaar kunnen knopen bepaalde uiterlijke kenmerken van rijkdom steeds moeilijker kunnen verdragen.

Spreker is voorts van mening dat de regering nog maar eens maatregelen heeft genomen zonder dat ze enig algemeen beleid inzake verkeer en mobiliteit

re de circulation et de mobilité. Cette remarque vaut d'ailleurs également pour le projet de loi-programme portant des dispositions fiscales et financières (Doc. Chambre n° 444/1).

A ce même propos, M. Defeyt juge qu'il y a lieu d'exempter de cette taxation les taxis, qui constituent, de par leur flexibilité, une forme très utile de transport en commun. Il y a toutefois lieu que cette exemption se traduise également dans les tarifs pratiqués. A cet effet, MM. Defeyt et De Vlieghe annoncent le dépôt d'un amendement (n° 2 — Doc. n° 466/3), qui vise à compléter l'article 96 par un 6°, libellé comme suit :

« 6° Les véhicules utilisés exclusivement comme taxis ».

En conclusion, M. Defeyt se déclare peu convaincu par les réponses reprises au rapport du Sénat (Doc. Sén. n° 329/2) au sujet de la mise en oeuvre de moyens permettant de mettre fin aux mécanismes qui permettent d'éluider cette taxe.

Certes, les écarts entre les taux de TVA ont été réduits mais est-ce pour autant que ceux qui circuleront dans une voiture en Belgique auront véritablement acquitté cette taxe de mise en circulation ? L'orateur se déclare loin d'en être persuadé et souligne le problème d'une insuffisante harmonisation au niveau européen.

*
* *

M. Daems entend limiter son intervention aux aspects essentiels de ce projet de loi par rapport auxquels des amendements seront d'ailleurs déposés par les groupes PVV et PRL. Il y a lieu, d'une part, d'étudier les effets macro-économiques de ces mesures proposées et d'autre part, leur impact budgétaire, qui justifierait d'ailleurs qu'elles soient reprises dans le projet de loi portant des dispositions fiscales et financières (Doc. Chambre n° 444/1). Enfin, il faut examiner quelles sont globalement les répercussions des décisions du Gouvernement sur le secteur de l'automobile.

En premier lieu, il importe donc d'étudier l'élasticité des recettes envisagées et surtout le mode de calcul de ce que l'on escompte comme rapport de cette taxe. Quelles sont les bases de ce mode de calcul, que l'intervenant suppose considéré comme étant linéaire ?

M. Daems est cependant d'avis que le caractère ou la nature de cette taxe fait en sorte qu'un calcul linéaire donnera des résultats erronés. Il s'agit, en outre, d'une nouvelle sorte de taxe, par rapport à laquelle il y a également lieu d'envisager l'évasion fiscale potentielle. Le membre rappelle que son groupe a déposé, en cette matière, plusieurs motions pour obtenir des avis à ce même sujet.

Il demeure, en tout état de cause, intéressant, si l'on veut évaluer correctement les résultats de ces mesures, d'évoquer les techniques de financement qu'utilisent actuellement les firmes, à savoir notam-

voert. Diezelfde opmerking geldt trouwens voor het ontwerp van programmawet houdende fiscale en financiële bepalingen (Stuk Kamer n° 444/1).

In dezelfde context oordeelt de heer Defeyt dat taxi's van de belasting moeten worden vrijgesteld. Taxi's zijn vanwege hun flexibiliteit immers een heel nuttig middel van openbaar vervoer. Die vrijstelling moet dan wel in de tarieven worden verrekend. De heren Defeyt en De Vlieghe kondigen daartoe een amendement (n° 2, Stuk n° 466/3) aan, dat ertoe strekt artikel 96 aan te vullen met een 6°, luidend als volgt :

« 6° De voertuigen uitsluitend gebruikt als taxi ».

Tot slot verklaart de heer Defeyt dat de antwoorden die in het Senaatsverslag (Stuk Sen. n° 329/2) worden gegeven in verband met de middelen om ontduiking van die belasting te voorkomen, hem weinig voldoening schenken.

De verschillen tussen de BTW-tarieven zijn inderdaad kleiner geworden, maar kan men daar zomaar uit besluiten dat al wie in België met een auto rijdt, daarom ook de belasting op het in het verkeer brengen van zijn voertuig zal betalen ? Spreker is daar allesbehalve van overtuigd en wijst erop dat de harmonisering op Europees niveau tekortschiet.

*
* *

De heer Daems zal zich in zijn uiteenzetting beperken tot de essentiële aspecten van dit wetsontwerp, waarop de PVV- en PRL-fracties overigens amendementen zullen indienen. Van de voorgestelde maatregelen moeten de macro-economische alsook de budgettaire weerslag onderzocht worden; dat laatste zou overigens de opname in het wetsontwerp houdende fiscale en financiële bepalingen (Stuk Kamer n° 444/1) wettigen. Tot slot moet onderzocht worden wat de gevolgen van de regeringsbeslissingen op de autosector zijn.

Allereerst moet dus de elasticiteit van de verwachte ontvangsten nagegaan worden en vooral de berekeningswijze van de in uitzicht gestelde opbrengst van deze heffing. Wat zijn de uitgangspunten van deze berekening, die volgens spreker lineair is ?

De heer Daems meent dat de soort of de aard van deze heffing en meer bepaald de lineaire berekening ervan verkeerde resultaten zal opleveren. Voorts gaat het om een nieuw type heffing, waarbij men tevens oog moet hebben voor een mogelijke fiscale ontduiking. Het lid herinnert eraan dat zijn fractie in dat verband verscheidene moties heeft ingediend, om ter zake adviezen in te winnen.

Wanneer we de resultaten van die maatregelen concreet willen ramen, blijft het in elk geval interessant de financieringstechnieken te onderzoeken die thans door de ondernemingen gehanteerd worden,

ment le renting ou le leasing. En fonction de ces mesures, ces techniques risquent, en effet, de devenir plus ou moins intéressantes à l'avenir.

Globalement, il ya donc lieu de savoir ce que le Gouvernement escompte comme rendement de l'instauration d'une telle taxe et d'étudier les conséquences de celle-ci sur le comportement du citoyen ou de l'entreprise.

Dans un second temps, l'orateur souhaite évoquer les *difficultés techniques* que fera surgir l'application des présentes dispositions. Ces difficultés proviendraient, en premier lieu, de la « double norme » (CV et kW) inhérente à cette nouvelle taxe. Cette double norme aura, par exemple, pour conséquence que chaque constructeur s'efforcera de faire diminuer les kW. Le mode de calcul envisagé ne correspondra donc plus à la réalité, puisque l'on fera tout pour arriver dans des tranches d'imposition moins élevées.

En réponse à une remarque de M. Olaerts, M. Daems fait remarquer que les voitures qui se trouvent actuellement sur le marché belge ont déjà des spécificités techniques qui les différencient de celles des marchés étrangers.

Une autre difficulté résidera dans la perception de cette taxe. Comme M. Defeyt l'a déjà fait remarquer, on risque de procéder à des immatriculations anticipées sur simple base du numéro de châssis. Ce problème ne se posera d'ailleurs pas uniquement lors de la période transitoire.

On ne saurait également passer sous silence la question des exemptions. A ce propos, on a jugé utile, au Sénat, d'amender le texte initial, pour tenir compte notamment de la situation particulière d'entreprises qui ont comme activité principale la location de véhicules. Outre le problème de leur délai, il y a également lieu de s'interroger sur la nature de certaines de ces exemptions.

Quid également des plaques « marchand », pour lesquelles on estime avoir trouvé une solution, dans le cadre de ce projet, ce que l'orateur conteste d'ailleurs ?

Des problèmes d'application se posent aussi à l'égard des autres biens visés par cette législation. Ainsi, pour les aéronefs, la taxe d'immatriculation ne frapperait que les appareils plus lourds ou plus légers que l'air. Qu'advient-il donc de ceux qui sont aussi lourds que l'air ?

Ce problème provient du fait que l'on a utilisé comme base de définition d'un aéronef, une législation datant de 1919, alors que d'évidents progrès technologiques ont été réalisés depuis.

La dernière difficulté technique qui se pose est celle de l'entrée en vigueur de la loi. Que se passera-t-il si cette loi n'est pas votée avant le 1^{er} juin 1992 ? Envisagerait-on alors la rétroactivité par rapport notamment à ceux qui auront bénéficié d'une immatri-

met name renting of leasing. Als gevolg van de overwogen maatregelen, zouden die technieken in de toekomst immers al dan niet interessanter kunnen worden.

Over het algemeen moet men derhalve uitsluitel hebben over de ontvangsten die de regering met de invoering van een dergelijke heffing wil verkrijgen. Daarnaast dienen de gevolgen van die heffing op het gedrag van burgers en ondernemingen te worden bestudeerd.

Spreker snijdt vervolgens *de technische problemen* aan die door de toepassing van deze maatregelen veroorzaakt zullen worden. Die problemen zullen vooreerst voortvloeien uit de « dubbele norm » (PK en kW) die met de nieuwe heffing gepaard gaat. Zulks zal er bijvoorbeeld toe leiden dat de constructeurs de kW zullen pogen te verminderen. De vooropgestelde berekeningswijze zal derhalve niet meer met de werkelijkheid overeenstemmen, aangezien alles zal worden gedaan om in een lagere belastingschijf terecht te komen.

De heer Daems merkt, in antwoord op een opmerking van de heer Olaerts, op dat de auto's die thans op de Belgische markt beschikbaar zijn, reeds technisch verschillen van de auto's op de buitenlandse markten.

Een ander probleem rijst bij de inning van de belasting. Zoals de heer Defeyt al heeft aangestipt, zou men auto's wel eens vervroegd kunnen inschrijven, daarbij steunend op het chassisnummer. Dat probleem rijst overigens niet alleen tijdens de overgangperiode.

Voorts kan men ook niet achteloos voorbijgaan aan het vraagstuk van de vrijstellingen. In dat verband heeft men het in de Senaat nuttig geacht de oorspronkelijke tekst te wijzigen, om rekening te houden met de bijzondere toestand van de ondernemingen waarvan de autoverhuur de hoofdbedrijvigheid vormt. Naast het probleem van de duur, moet men zich ook vragen stellen bij de aard van sommige vrijstellingen.

Wat gebeurt voorts met de « handelaarsnummerplaten » waarvoor men in het raam van dit ontwerp een oplossing denkt te hebben gevonden, wat door spreker wordt betwist ?

Er rijzen ook problemen bij de toepassing ten aanzien van andere goederen waarop deze wetgeving betrekking heeft. Zo zal de inschrijvingsbelasting voor luchtvaartuigen alleen die tuigen treffen die zwaarder of lichter zijn dan lucht. Wat gebeurt er met de luchtvaartuigen die even licht zijn als de lucht ?

Dit probleem is te wijten aan het feit dat men als basis voor de definitie van een luchtvaartuig een wet gebruikt die uit 1919 dateert, terwijl de techniek sindsdien uiteraard niet is blijven stilstaan.

De laatste technische moeilijkheid houdt verband met de inwerkingtreding van de wet. Wat zal er gebeuren als dit ontwerp vóór 1 juni 1992 geen wet is geworden ? Wordt er in dat geval aan terugwerkende kracht gedacht en zulks met name voor degenen die

culatation entre le 1^{er} juin et le moment où le projet sera devenu loi ?

L'orateur aborde ensuite la tendance désormais classique qu'a le Gouvernement de s'immiscer dans *l'économie*. La taxe de mise en circulation, de par la double norme qu'elle instaure, est en effet de nature à fausser la concurrence, ce qui ne saurait être l'intention du législateur, puisqu'il n'entend engranger que des recettes. Ainsi, la concurrence sera à la fois faussée entre les différents types de véhicules ainsi qu'entre les personnes qui désirent vendre ou acheter des véhicules, selon qu'elles soient commerçant ou personne privée. Les taux de TVA sont, en effet, plus élevés pour l'activité ponctuelle d'une personne privée que pour une activité commerciale organisée. Lorsque cette situation a été évoquée au Sénat, le Gouvernement a répondu qu'il allait trouver ultérieurement un arrangement en cette matière.

A une réplique de *M. Chevalier*, *M. Daems* répond qu'il faut éviter à tout prix que le vendeur occasionnel d'un véhicule soit obligé, pour des raisons financières évidentes, de passer par l'intermédiaire d'un commerçant.

L'intervenant fait encore observer que le projet à l'examen illustre parfaitement la nouvelle politique du Gouvernement. Il y a tout d'abord *rupture du contrat passé avec le citoyen*.

Le Gouvernement invoque toujours « l'announcement effect » pour déterminer l'entrée en vigueur de dispositions financières ou fiscales. Pour la taxe de mise en circulation (initialement instaurée par l'article 42 de l'avant-projet de loi portant des dispositions fiscales et financières — Doc. n° 444/1), on avait d'abord annoncé la date du 1^{er} juillet. Toutefois, elle entrera bien en vigueur le 1^{er} juin. On a donc incité le citoyen à augmenter sa consommation sur base d'une fausse information, qui l'obligera à acquitter davantage d'impôts. Il s'agit là tout au moins d'un usage impropre de « l'announcement effect ». Cette attitude se manifeste d'ailleurs dans d'autres projets gouvernementaux.

M. Van Rompuy se demande si la régionalisation d'une partie de la dette publique, que propose le groupe auquel appartient *M. Daems*, dans le cadre du « dialogue de communauté à communauté », ne constitue pas une beaucoup plus importante rupture de contrat avec le citoyen, notamment envers celui qui détient des obligations d'Etat.

M. Daems répond par la négative. Il précise que cette régionalisation partielle de la dette va de pair avec le transfert de nouvelles compétences.

L'intervenant relève également l'attitude du Gouvernement qui consiste à trouver, en chaque matière, un *bouc émissaire* pour toute mesure impopulaire à prendre. Ainsi, en matière de législation fiscale, on invoque toujours *l'Europe de 1993*, la nécessité de

gebruik gemaakt hebben van een inschrijving op tussen 1 juni en de datum van inwerkingtreding van deze wet ?

Spreeker heeft het vervolgens over de inmiddels klassiek geworden neiging van de regering om zich met *het bedrijfsleven* te bemoeien. De belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen is, wegens het feit dat een dubbele norm gehanteerd wordt, immers van die aard dat de concurrentie wordt scheefgetrokken en dat kan toch niet de bedoeling zijn van de wetgever aangezien die er alleen maar op uit is ontvangsten binnen te halen. De concurrentie wordt vervalst tussen de verschillende voertuigtypes onderling en tussen personen die voertuigen wensen te kopen of te verkopen naargelang zij handelaar of particulier zijn. Voor particulieren gelden immers hogere BTW-tarieven dan voor georganiseerde commerciële instanties. Toen die situatie in de Senaat ter sprake kwam, heeft de regering geantwoord dat zij daarvoor achteraf een regeling zou treffen.

Op een repliek van *de heer Chevalier*, antwoordt *de heer Daems* dat te allen prijze moet worden voorkomen dat de toevallige verkoper van een voertuig om voor de hand liggende financiële redenen voor zijn transactie via een handelaar moet passeren.

Voorts merkt het lid op dat het aan de orde zijnde ontwerp de perfecte illustratie van het nieuwe regeringsbeleid is. In de eerste plaats heeft men *contractbreuk gepleegd ten nadele van de burger*.

De regering beroept zich altijd op het « announcement effect » bij de vaststelling van de inwerkingtreding van financiële of fiscale bepalingen. Voor de inwerkingtreding van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen (die aanvankelijk was ingevoerd bij artikel 42 van het voorontwerp van wet houdende fiscale en financiële bepalingen — Stuk n° 444/1) was eerst 1 juli aangekondigd. Die belasting zal nu echter in werking treden op 1 juni. Op grond van verkeerde informatie is de burger dus aangezet tot een groter verbruik, waarover hij bovendien meer belasting zal moeten betalen. Het gaat hier ten minste toch om een oneigenlijk gebruik van het « announcement effect ». Dezelfde handelwijze vindt men trouwens terug in andere regeringsontwerpen.

De heer Van Rompuy vraagt zich af of de regionalisering van een gedeelte van de overheidsschuld, zoals die in het raam van de « dialoog van Gemeenschap tot Gemeenschap » wordt voorgesteld door de fractie waartoe *de heer Daems* behoort, niet een veel grotere breuk van het contract met de burger betekent, inzonderheid ten aanzien van degenen die Staatsobligaties bezitten.

De heer Daems ontkent dat. Hij licht toe dat de gedeeltelijke regionalisering van de schuld gepaard gaat met de overdracht van nieuwe bevoegdheden.

Spreeker vestigt tevens de aandacht op de houding van de regering die erin bestaat in alle materies een « *zondebok* » te vinden voor elke impopulaire maatregel die moet worden genomen. Zo wordt op het stuk van de fiscale wetgeving steeds geschermd met het

respecter les directives en matière d'harmonisation et de s'approcher de la moyenne européenne.

L'orateur déclare pouvoir se retrouver dans une réflexion selon laquelle notre pays, eu égard à l'ouverture de son économie et à sa dépendance à l'égard de ses partenaires commerciaux immédiats, doit s'inscrire dans la moyenne européenne pour ce qui concerne la fiscalité, les dépenses ou d'autres données économiques. Mais cette logique doit alors être appliquée partout et de façon conséquente, sans que cela soit systématiquement en défaveur du citoyen !

Le Gouvernement trouve également en l'*écologie* un motif de choix pour justifier certaines augmentations d'impôts. On n'a cependant jusqu'à présent jamais pu juger des effets de ces augmentations sur l'environnement ou sur la santé. Les cigarettes constituent, à cet égard, l'exemple parfait : on en augmente sans cesse le prix, tout en espérant que les fumeurs continueront à en consommer autant que maintenant, comme cela transparaît d'ailleurs dans les prévisions des recettes.

M. Defeyt fait observer qu'il s'agit là d'une hypocrisie dont font preuve tous les gouvernements, quelle que soit leur composition.

M. Daems remarque également que le Gouvernement s'est ingénié à créer de nouvelles formes d'impôt. Ici, la situation est d'autant plus grave que l'on impose désormais, pour la troisième fois, un même objet, et ce à l'encontre du principe « *non bis in idem* », bien que le Gouvernement prétende le contraire.

De plus, il faut remarquer qu'on confie au Roi l'autorisation de modifier les montants de la taxe, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Ceci est contraire à l'article 110, § 1^{er}, de la Constitution, qui prévoit qu'aucun impôt ne peut être établi que par une loi. L'intervenant juge cette attitude particulièrement révélatrice dans le chef de ceux qui s'opposèrent naguère à la mise en œuvre des *pouvoirs spéciaux*. Un amendement sera d'ailleurs déposé à ce propos.

M. Daems estime en outre qu'il faut considérer le *secteur automobile* comme un tout.

Il rappelle que le raisonnement du Gouvernement à propos de l'adaptation des taux de TVA était qu'il était obligé de se conformer aux règles européennes, et que donc il souhaitait trouver des compensations à la baisse de la TVA. La compensation serait en soi défendable, si l'on n'avait pas déjà procédé à des augmentations des droits d'accise sous la législature précédente sans attendre la baisse des taux de TVA.

L'orateur note que la compensation s'est entièrement opérée sur les véhicules automobiles. En effet, il faut voir l'ensemble des autres mesures prises par le Gouvernement et qui concernent toutes le secteur automobile : l'augmentation des accises (environ 5 milliards de francs de recettes par an), la taxe de 10 % sur les assurances omnium (environ 1,5 milliard de francs de recettes par an), la limitation de la

Europa van 1993 en de noodzaak om de harmoniseringsmaatregelen in acht te nemen en naar het Europese gemiddelde toe te werken.

Spreker verklaart dat hij de stelling kan bijvallen volgens welke ons land zich, rekening houdend met de openstelling van zijn economie en met zijn afhankelijkheid van de directe handelspartners, moet schikken naar het Europese gemiddelde op het stuk van de belastingen, de uitgaven of andere economische gegevens. Die denkwijze moet dan echter wel overal en consequent worden gevolgd, zonder de burger systematisch te benadelen !

Ook *het milieu* is voor de regering een welkome bondgenoot om een aantal belastingverhogingen te verantwoorden. Of dergelijke verhogingen ook echt een weerslag op het milieu of de volksgezondheid hebben, kon evenwel nog nooit worden gemeten. Sigaretten zijn hiervan een schoolvoorbeeld : ze worden steeds duurder en tegelijkertijd hoopt men dat de rokers gewoon doorgaan. Dat blijkt trouwens uit de ramingen van de ontvangsten ter zake.

De heer Defeyt wijst erop dat een dergelijke hypocrisie kenmerkend is voor alle regeringen, ongeacht hun samenstelling.

De heer Daems merkt ook op dat de regering haar uiterste best heeft gedaan om nieuwe belastingen te bedenken. In dit geval is de situatie des te erger, omdat een zelfde goed nu al voor de derde keer wordt belast, *het « non bis in idem »-principe* ten spijt, ook al beweert de regering het tegendeel.

Bovendien wordt het aan de Koning overgelaten om de bedragen van de belasting bij een in Minister-raad overlegd koninklijk besluit te wijzigen. Dat is strijdig met artikel 110, § 1, van de Grondwet, dat bepaalt dat geen belasting kan worden ingevoerd dan door een wet. Spreker vindt dit een zeer onthullende vaststelling, gelet op het feit dat het om dezelfde lieden gaat die zich destijds tegen de toekenning van *bijzondere machten* hebben verzet. Daartoe zal trouwens een amendement worden ingediend.

De heer Daems meent voorts dat men de *autosector* als één geheel moet beschouwen.

Hij herinnert eraan dat de regering over de aanpassing van de BTW-tarieven oordeelde dat zij zich aan de Europese regelgeving moest conformeren, en bijgevolg compensaties voor de BTW-verlaging wenste. Tegen die compensatie zou op zichzelf niets in te brengen zijn ware het niet dat men de accijnsrechten al in de vorige regeerperiode had verhoogd.

Spreker merkt op dat de compensatie uitsluitend voor personenwagens geldt. Men moet immers alle andere door de regering genomen maatregelen die op de gehele autosector slaan in ogenschouw nemen : de verhoging van de accijnzen (ongeveer 5 miljard jaarlijkse ontvangsten), de 10 % taks op de omnium-verzekeringen (ongeveer 1,5 miljard jaarlijkse ontvangsten), de beperking van de aftrek van de kosten

déduction des frais de déplacement vers le lieu de travail (environ 2,5 milliards de francs de recettes par an) et la taxe de mise en circulation (environ 7 milliards de recettes par an).

Au total, l'automobile, véritable bouc-émissaire du Gouvernement, rapportera 16 milliards de francs de recettes par an.

M. Daems se demande quels seront les effets macro-économiques que l'on peut attendre de ces mesures : en effet, personne ne peut nier qu'augmenter la pression fiscale de 16 milliards de francs pour un secteur spécifique comme celui de l'automobile a forcément des conséquences, notamment au niveau de l'emploi. Si l'on ne prend en compte que les recettes nettes, il est certain que le montant de 16 milliards de francs est surestimé : il faudra, en effet, tenir compte notamment des dépenses supplémentaires de la sécurité sociale provoquées par les conséquences indirectes de cette taxe sur l'emploi.

Un autre aspect est la perte de revenus, consécutive aux nouveaux courants d'importation et d'exportation qui découleront de cette taxe. Aujourd'hui, en effet, le secteur automobile belge vit pour une part importante des exportations : les voitures coûtent moins cher en Belgique qu'à l'étranger et sont donc souvent achetées chez nous pour être utilisées à l'étranger.

M. Daems cite une évaluation de la FEBIAC, selon laquelle cette taxe coûtera en fait 6,4 milliards de francs à l'Etat. Il se demande si le Gouvernement dispose d'informations infirmant, de manière certaine, l'étude de la FEBIAC.

L'orateur fait référence à la « courbe Laffer » et à la relation existant entre la pression fiscale et le total des recettes fiscales. Au-delà d'un certain niveau d'imposition, une augmentation de la pression fiscale entraîne une diminution des recettes.

M. Defeyt fait valoir qu'on n'a jamais réussi à faire une estimation économétrique de l'existence de la « courbe Laffer ».

M. Daems répond que l'on peut en revanche constater empiriquement les conséquences de la « courbe Laffer » : il y a un lien certain entre la pression fiscale et l'activité économique.

L'orateur aborde ensuite un autre aspect de la taxe proposée : l'estimation de ses recettes. Il demande au Ministre pourquoi le Gouvernement prévoit une double norme pour le calcul du montant de la taxe. Pourquoi avoir ajouté le critère du kilowattage à celui des chevaux fiscaux ?

L'intervenant se demande si les constructeurs de véhicules ne pourront pas facilement faire baisser le nombre de kW afin de diminuer le montant de la taxe due pour la mise en circulation. Par une simple adaptation technique, on pourra faire passer un véhicule de 121 kW à 109 kW, la taxe due n'étant dès lors plus que de 35000 francs au lieu de 100 000 francs. Dans

pour het woon-werkverkeer (ongeveer 2,5 miljard jaarlijkse ontvangsten) en de BIV (ongeveer 7 miljard per jaar).

De auto, die echte melkkoe van de regering, zal in totaal jaarlijks 16 miljard ontvangsten opbrengen.

De heer Daems vraagt zich af welke macro-economische gevolgen van die maatregelen te verwachten zijn : niemand kan immers ontkennen dat als men de belastingdruk met 16 miljard belastingen doet toenemen voor een specifieke sector zoals de autobranche, zulks noodzakelijkerwijze gevolgen heeft en met name op het vlak van de werkgelegenheid. Als men alleen rekening houdt met de netto-ontvangsten lijdt het geen twijfel dat het bedrag van 16 miljard overschat is : men zal immers ook moeten kijken naar de extra-uitgaven inzake sociale zekerheid waarin die belasting indirect zal resulteren omdat de werkgelegenheid eronder zal lijden.

Bovendien ontstaat er een verlies aan ontvangsten uit nieuwe import- en exportstromen die het gevolg zijn van deze belasting. De Belgische automobielsector put momenteel immers een aanzienlijk deel van zijn inkomsten uit de export. Auto's zijn goedkoper in België dan in het buitenland en worden in ons land dan ook vaak voor gebruik in het buitenland gekocht.

Spreker verwijst naar een door FEBIAC gemaakte evaluatie, volgens welke deze belasting de Staat in feite 6,4 miljard zal kosten. Hij vraagt zich derhalve af of de Regering over gegevens beschikt die de FEBIAC-studie op onbetwistbare wijze kunnen ontkrachten.

Spreker verwijst naar de « Laffer-curve » en naar de relatie tussen de belastingdruk en de totale belastingontvangsten. Boven een bepaald aanslagniveau leidt een verhoging van de belastingdruk tot dalende ontvangsten.

De heer Defeyt stipt aan dat men er alsnog niet is in geslaagd het bestaan van de « Laffer-curve » bij wijze van econometrische raming aan te tonen.

De heer Daems antwoordt daarop dat de gevolgen van de « Laffer-curve » empirisch kunnen worden vastgesteld : er bestaat immers een zeker verband tussen de belastingdruk en de economische bedrijvigheid.

Vervolgens snijdt spreker een ander aspect van de voorgestelde belasting aan : de raming van de ontvangsten. Hij wenst van de Minister te vernemen waarom de regering voor de berekening van het bedrag van de belasting in een dubbele norm voorziet. Waarom naast het fiscaal vermogen in PK ook het vermogen in kW als criterium hanteren ?

Spreker vraagt zich af of de automobielconstructeurs het aantal kW niet gemakkelijk kunnen verminderen, zodat minder belasting op het in het verkeer brengen van het voertuig moet worden betaald. Een eenvoudige technische aanpassing is voldoende om het vermogen van een voertuig van 121 kW op 109 kW te brengen. Op dat ogenblik bedraagt de

ce cas, la taxe rapportera moins que les 7 milliards de francs prévus.

L'intervenant prédit que, dès la mise en service du véhicule, l'usager pourra augmenter la puissance en kW par la simple mise en place d'un « kit » adaptable. Le Gouvernement favorise ainsi la création d'un nouveau marché : celui des kits, éléments prêts à être montés sur le véhicule, pour en augmenter la puissance.

M. Chevalier rappelle cependant que le projet prévoit que des rappels de la taxe peuvent être établis dans les trois ans, à compter du premier jour du mois au cours duquel la taxe est due (article 104 (nouveau) du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, inséré par l'article 1^{er} du présent projet). L'utilisateur devrait donc attendre trois ans avant de pouvoir augmenter la capacité de sa voiture : il n'échappera donc pas si facilement à la taxe.

M. Daems déclare que, de toute manière, le rendement de cete taxe sera incontestablement bien moindre qu'escompté par le Gouvernement. Il faut absolument supprimer cette double norme et ne tenir compte que des CV. Dans le cas contraire, des déséquilibres vont se produire : des voitures diesel, de faible puissance mais de grosse cylindrée, seront plus taxées qu'une turbo diesel plus puissante. Cette double norme (CV et kW) est totalement illogique et crée une discrimination entre utilisateurs. Selon l'orateur, il serait même envisageable d'introduire un recours à la Cour d'Arbitrage pour violation de l'article 6 de la Constitution.

Un autre aspect que l'intervenant souhaite aborder est celui de la *redistribution inversée*, qui favorise davantage les hauts revenus. Il ressort en effet clairement du tableau publié en annexe du rapport de la Commission des Finances du Sénat (Doc. Sén. n° 329-2, Annexe 1, figure 1) que la tranche des voitures de prix moyen (entre 800 000 francs et 1 100 000 francs) est davantage imposée qu'avant l'adaptation de la TVA, alors que la tranche supérieure l'est moins.

Le Ministre des Finances déclare que ce tableau est d'une interprétation difficile et qu'on ne peut pas en tirer de conclusions aussi rapides.

M. Daems estime qu'il est malgré tout mathématiquement possible de faire payer davantage la tranche supérieure, ce qui serait plus logique. Se référant au tableau publié dans le rapport du Sénat (Doc. Sén. n° 329/2, pp. 38 et 39), l'orateur remarque que le nombre de voitures qui seront taxées plus lourdement qu'avant l'adaptation de la TVA est élevé : plus de 70 marques de véhicules sont concernés.

L'orateur annonce son intention de déposer un amendement qui aura pour conséquence de faire payer moins la tranche intermédiaire et davantage

belasting nog maar 35 000 in plaats van 100 000 frank. De opbrengst van de belasting zou dus wel eens een stuk onder de geraamde zeven miljard frank kunnen liggen.

Spreker kan nu al voorspellen dat de automobilist het aantal kW van zijn voertuig met een aangepaste « kit » in een handomdraai zal kunnen opvoeren als de wagen eenmaal in gebruik is genomen. De regering zorgt hiermee voor een gat in de markt : dat van zelfbouwpakketten om het vermogen van een auto op te voeren.

De heer Chevalier herinnert er evenwel aan dat de belasting vanaf de eerste dag van het aanslagjaar waarvoor ze verschuldigd is, gedurende drie jaar kan worden nagevorderd (artikel 104 (nieuw) van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, ingevoegd bij artikel 1 van dit ontwerp). De eigenaar zal bijgevolg drie jaar moeten wachten alvorens hij het vermogen van zijn auto kan opvoeren. Het is dus helemaal niet zo eenvoudig om aan die belasting te ontsnappen.

De heer Daems verklaart dat het rendement van die belasting in ieder geval veel lager zal liggen dan de regering denkt. Die dubbele norm moet hoe dan ook verdwijnen. Men mag alleen rekening houden met het vermogen in PK, zo niet ontstaan allerlei scheeftrekkingen : gewone diesels, met een gering vermogen maar een grote cilinderinhoud, worden zwaarder belast dan turbo-diesels. De dubbele norm (CV en kW) is totaal onlogisch en discrimineert bepaalde autobezitters. Volgens spreker kan zelfs een vordering bij het Arbitragehof worden ingesteld wegens overtreding van artikel 6 van de Grondwet.

Spreker wil er voorts op wijzen dat hier sprake is van een *omgekeerde herverdeling* die de hoge inkomens nog meer bevoordeelt. Uit de tabel van de bijlage die bij het verslag van de Commissie voor de Financiën van de Senaat is gevoegd (Stuk Sen. n° 329-2, bijlage 1, figuur 1) blijkt immers duidelijk dat wagens die tot de gemiddelde prijsklasse behoren (800 000 tot 1 000 000 frank) zwaarder worden belast dan vóór de BTW-verlaging, terwijl voor duurder wagens minder belasting moet worden betaald.

De Minister van Financiën verklaart dat die tabel vrij ingewikkeld in elkaar zit en men er dus niet al te snel conclusies uit mag trekken.

Volgens de heer Daems is het hoe dan ook mathematisch mogelijk om de lasten op de duurste categorie auto's te verhogen, hetgeen logischer zou zijn. Refererend aan de in het verslag van de Senaat gepubliceerde tabel (Stuk Sen. n° 329/2, blz. 38 en 39) brengt spreker onder de aandacht dat een groot aantal voertuigen, te weten meer dan 70 merken, zwaarder zullen worden belast dan vóór de BTW-aanpassing.

Spreker kondigt aan een amendement te zullen indienen, ten einde de lasten op de middelste categorie voertuigen te verlagen en die op de duurste cate-

la tranche supérieure (qui continuerait cependant à bénéficier d'une baisse de prix, mais dans une moindre mesure).

*
* *

M. Poncelet affirme qu'il faut, dans ce projet, savoir distinguer l'essentiel, c'est-à-dire la compensation de la réduction de la fiscalité indirecte, de l'accessoire, c'est-à-dire le pourcent du parc automobile qui sera davantage taxé.

1. *Le principal : le principe de la compensation*

a) quant au fond du principe :

— concernant les recettes de l'Etat, l'intervenant s'étonne que ce soient les mêmes membres qui s'opposent à cette taxe et qui, en même temps, se déclarent en faveur d'un assainissement des finances publiques;

— concernant l'automobile en tant que telle, divers clubs automobiles se mobilisent contre les dispositions envisagées. Or, remarque l'orateur, le coût collectif de l'automobile (les accidents, la pollution, les encombrements, etc.) est supérieur à ce qu'elle rapporte. Le bilan négatif se chiffre à des dizaines de milliards de frais à charge de la société.

b) Quant à la forme du principe, l'intervenant constate que la taxation de voitures dépend à la fois de la puissance fiscale et du kilowattage. Le système prévoit des montants forfaitaires d'imposition pour chaque catégorie.

L'orateur regrette que l'on n'ait pas profité de cette modification fiscale pour ouvrir de nouvelles pistes relatives à la fiscalité indirecte. C'eût été l'occasion de se pencher sur l'écotaxe pour plusieurs raisons :

— l'écotaxe est bien plus rationnelle que le système actuel : elle pénalise le contenu en carbone du carburant ainsi que l'aspect non renouvelable de la ressource;

— les effets positifs de la proposition de la Communauté européenne sur l'écotaxe sont confirmés par la Fondation Roi Baudouin;

— la stratégie de la Communauté européenne pour la Conférence de Rio est basée sur l'utilisation de l'écotaxe.

L'écotaxe est donc le principe fiscal vers lequel l'orateur estime qu'il faut se diriger, puisqu'elle s'applique moins arbitrairement et qu'elle est proportionnelle à la quantité de carburant consommé; elle est fiscalement neutre.

Le Ministre des Finances se demande si la Belgique peut instaurer seule l'écotaxe et déclare que ses effets économiques seront différents de ceux de la TMC.

gorie te verhogen. In deze laatste categorie zouden de prijzen dan nog dalen, zij het in mindere mate.

*
* *

De heer Poncelet wijst er op dat in dit wetsontwerp het essentiële, te weten de compensatie van de vermindering van de indirecte belasting, moet worden onderscheiden van het bijkomstige, met name welk percentage van het totale aantal auto's zwaarder zal worden belast.

1. *Hoofdzaak : het beginsel van de compensatie*

a) Het beginsel uit een materieel oogpunt :

— wat de Staatsontvangsten betreft, verwondert spreker zich erover dat de leden die tegen deze belasting pleiten, tevens voorstander zijn van de sanering van de openbare financiën;

— wat de auto zelf betreft, stellen diverse automobiellclubs zich tegen de voorgenomen maatregelen te weer. Volgens spreker kost de auto maatschappelijk evenwel meer (ongevallen, vervuiling, files, enz.) dan hij opbrengt. De kostprijs voor de samenleving bedraagt tientallen miljarden frank.

b) Wat het formele aspect van dit beginsel betreft, constateert spreker dat de op auto's geheven belasting zowel van het fiscaal vermogen als van het vermogen in kilowatt afhangt. De regeling behelst vaste belastingbedragen per categorie.

Spreker betreurt dat deze belastingwijziging niet is aangevat om op het gebied van de indirecte belastingen nieuwe wegen te bewandelen. Het was een gelegenheid geweest om zich over het vraagstuk van de milieubelasting te buigen, en wel om verschillende redenen :

— de milieubelasting is een rationeler regeling dan de huidige. Zij benadeelt auto's die gebruik maken van brandstof met hoog koolstofgehalte alsmede het gebruik van niet-hernieuwbare energiebronnen;

— de Koning-Boudewijnstichting bevestigt het positieve effect van het voorstel van de Europese Gemeenschap voor de milieubelasting;

— de strategie van de Europese Gemeenschap voor de Conferentie van Rio steunt op het gebruik van die milieubelasting.

De milieubelasting is dus het belastingbeginsel waarnaar men volgens spreker dient te streven, aangezien zij minder door willekeur bepaald wordt en in verhouding staat tot de hoeveelheid verbruikte brandstof; uit fiscaal oogpunt is zij neutraal.

De Minister van Financiën vraagt zich af of België op eigen houtje de milieubelasting kan invoeren en hij verklaart dat het economisch effect ervan zal verschillen van dat van de BIV.

M. Poncelet répond que l'écotaxe devra être instaurée progressivement, pour en atténuer les effets sur la concurrence. Le Gouvernement devrait néanmoins prendre une initiative ayant valeur d'exemple pour les autres pays, tout comme l'Allemagne a su montrer la voie à suivre en matière de pots catalytiques.

2. Il y a également un aspect « accessoire ». Le terme « accessoire » n'est pas utilisé dans son sens péjoratif, mais fait référence au fait que *moins d'un pourcent seulement des contribuables visés* devront payer plus par suite de l'instauration de cette nouvelle taxe.

Il ressort des données fournies par la FEBIAC (un groupe de pression) que la TMC touchera essentiellement les voitures à moteur diesel et les voitures américaines.

L'intervenant rappelle que l'augmentation du nombre des voitures à moteur diesel à usage privé ne repose sur aucune rationalité économique, mais résulte uniquement du fait que l'accise sur le gas-oil est moins élevée. Les possibilités de produire du gas-oil à partir du pétrole sont en effet limitées. Il n'est donc pas souhaitable de favoriser l'utilisation des voitures à moteur diesel à des fins privées. Il est préférable que ce carburant soit utilisé à d'autres fins (notamment dans les véhicules à moteur diesel à usage professionnel et pour le chauffage).

L'intervenant réfute l'affirmation selon laquelle les pouvoirs publics se rendraient en quelque sorte coupables d'une rupture de contrat avec les propriétaires de voitures à moteur diesel en instaurant la TMC. Au moment de l'achat, l'acquéreur connaît le montant de taxe qu'il devra payer. Les utilisateurs actuels de voitures à moteur diesel ne sont pas touchés par cette mesure.

Du point de vue écologique, il conviendrait plutôt de freiner l'utilisation de ce type de voitures. Bien qu'elles répondent aux normes fixées en matière d'émissions de dioxyde de soufre et d'oxyde d'azote, les voitures à moteur diesel produisent beaucoup de poussière et de suie. La Communauté européenne envisage d'ailleurs d'instaurer l'utilisation d'un filtre à poussière pour les voitures de grosse cylindrée.

M. Poncelet fait enfin observer que le Gouvernement doit également informer correctement la population de la portée exacte de la nouvelle taxe en projet.

*
* *

Pour M. Bril, il est évident que le Gouvernement s'engage dans la même voie que durant la seconde moitié des années '70, période au cours de laquelle on a enregistré un fléchissement de la compétitivité des entreprises belges et une augmentation du chômage. A l'époque, le Gouvernement a réagi en instaurant de nouveaux prélèvements fiscaux et parafiscaux afin de financer la hausse des dépenses publiques.

De heer Poncelet antwoordt dat de invoering van de milieubelasting geleidelijk zal moeten gebeuren, als men de gevolgen ervan voor de concurrentie wil verzachten. Niettemin zou de Regering een initiatief moeten nemen dat model staat voor andere landen, zoals Duitsland destijds inzake catalysatoren het voortouw heeft genomen.

2. Er is ook het *bijkomstige aspect*. Bijkomstig, niet in de pejoratieve betekenis van het woord, maar omdat *minder dan 1 % van de betrokken belastingplichtigen* door deze nieuwe belasting meer zullen moeten betalen.

Volgens de door FEBIAC (een drukkingsgroep) verstrekte gegevens worden hoofdzakelijk dieselwagens en Amerikaanse wagens door de BIV getroffen.

Spreker herinnert eraan dat de toename van het aantal dieselwagens voor privé-doeleinden op geen economische rationaliteit berust, maar enkel en alleen het gevolg is van de lagere accijnzen op deze brandstof. De mogelijkheden om uit petroleum dieselolie te winnen zijn immers beperkt. Het gebruik van dieselwagens voor privé-gebruik hoeft dus niet te worden gestimuleerd. Diesel kan beter voor andere doeleinden worden aangewend (onder meer voor dieselwagens voor professioneel gebruik en als huisbrandolie).

Dat door de BIV de Overheid contractbreuk zou plegen ten overstaan van de eigenaars van dieselwagens, wordt door spreker weerlegd. De koper weet op het ogenblik van de aankoop hoeveel belasting hij zal moeten betalen. De huidige gebruikers van dieselwagens worden door de BIV niet getroffen.

Ook inzake leefmilieu dient het gebruik van dieselwagens eerder te worden afgeremd. Alhoewel dieselwagens voldoen aan de normen inzake zwaveldioxide en stikstofdioxide, produceren zij veel stof en roet. Voor wagens met een groot vermogen overweegt de Europese Gemeenschap trouwens de invoering van een stoffilter.

De heer Poncelet stelt tenslotte dat de Regering de bevolking ook degelijk moet inlichten over de precieze draagwijdte van de nieuw ontworpen belasting.

*
* *

Voor de heer Bril gaat de huidige Regering dezelfde weg op als in de tweede helft van de jaren '70. In die periode verzwakte het concurrentievermogen van de Belgische bedrijven en nam de werkloosheid toe. De Regering reageerde toen door de invoering van nieuwe fiscale en parafiscale heffingen om de stijgende overheidsuitgaven te financieren.

En ce qui concerne la récession que nous connaissons actuellement, l'intervenant rappelle que durant les deux derniers mois, le secteur de la métallurgie a perdu 2 000 emplois dans la seule province de Flandre occidentale. Ce secteur est également confronté à des désinvestissements.

Le Gouvernement actuel choisit, cette fois encore, la solution de facilité en levant de nouvelles taxes. La pression fiscale et parafiscale en Belgique est pourtant déjà bien supérieure à la moyenne européenne (en 1991, la pression fiscale et parafiscale totale a atteint en Belgique 45 % du PNB contre une moyenne européenne de 41 %).

Le pouvoir d'achat est sérieusement mis à mal par les nouvelles mesures gouvernementales : sa baisse peut être estimée à 30 milliards de francs pour les particuliers et peut même atteindre 40 milliards de francs pour les entreprises.

M. Bril conteste que le réaménagement des taux de TVA combiné à l'instauration de la TMC soit une opération blanche. Il renvoie au tableau figurant aux pages 38 et 39 du rapport du Sénat (Doc. n° 329/2), qui montre clairement que, pour une voiture de cylindrée moyenne, la nouvelle taxe est supérieure de 40 000 ou 50 000 francs au bénéfice résultant de la baisse des taux de TVA.

L'intervenant craint dès lors que l'on cherche un moyen d'éluder cette taxe. Cet accroissement de la pression fiscale donnera naissance à de nouvelles techniques d'ingénierie fiscale (on augmentera, par exemple, le nombre de voitures de direction).

L'instauration de la TMC entraînera une augmentation sensible des importations de voitures. De nombreux véhicules neufs seront immatriculés à l'étranger pour être ensuite importés en Belgique comme véhicules d'occasion.

Par contre, les exportations de véhicules diminueront.

M. Bril lui ayant fait remarquer que le Gouvernement accroit la pression fiscale et parafiscale, le *Ministre* réplique que cette pression a fortement augmenté au cours de la période 1982-1985, et ce, malgré la présence des libéraux au sein de la coalition. Actuellement, la pression fiscale est inférieure de 4 % à celle de 1985, l'inflation annuelle s'élève à 3 %, contre 6 à 7 % il y a quelques années, et le chômage est descendu au niveau de la moyenne européenne.

M. Bril déclare qu'il ne faut pas perdre de vue que la situation économique s'est nettement améliorée entre 1982 et 1988 et que les investissements ainsi que l'emploi ont sensiblement progressé. Le Gouvernement de l'époque a stabilisé la pression fiscale et parafiscale qui s'exerce sur les entreprises, afin de rétablir leur compétitivité et de relancer ainsi les exportations. La grande différence, par rapport à la première moitié des années quatre-vingt, est que la pression fiscale et parafiscale qui s'exerce sur les entreprises est à présent augmentée.

Wat de huidige recessie betreft, wijst spreker erop dat tijdens de voorbije twee maanden de metaalsector alleen al in de provincie West-Vlaanderen 2 000 arbeidsplaatsen heeft verloren. Er wordt eveneens gedesinvesteerd.

De huidige Regering kiest opnieuw voor de gemakkelijkste « oplossing » en legt nieuwe heffingen op. De fiscale en parafiscale druk ligt in België nochtans al een stuk hoger dan het Europees gemiddelde (in 1991 beliep de totale fiscale en parafiscale druk in België 45 % van het BNP ten opzichte van 41 % als Europees gemiddelde).

De koopkracht wordt door de nieuwe regeringsmaatregelen ernstig aangetast : de daling kan voor de particulieren op 30 miljard frank worden geraamd en kan voor de bedrijven zelfs oplopen tot 40 miljard frank.

Dat de tariefherschikking van de BTW gecombineerd met de nieuw ontworpen BIV een neutrale operatie zou zijn, wordt door de heer Bril ontkend. Hij verwijst naar de tabel op blz. 38 en 39 van het Senaatsverslag (Stuk n° 329/2), waaruit duidelijk blijkt dat voor de gemiddelde wagen de nieuwe belasting 40 tot 50 000 frank hoger ligt dan het voordeel van het verlaagde BTW-tarief.

Er zal volgens spreker dan ook gezocht worden naar mogelijkheden om aan deze belasting te ontsnappen. De hogere belastingdruk zal ongetwijfeld leiden tot nieuwe zogenaamde fiscale spitstechnologie (bijvoorbeeld toename van het aantal directiewagens).

De BIV zal ook leiden tot een gevoelige vermeerdering van de invoer van wagens. Veel nieuwe wagens zullen in een ander land worden ingeschreven en zullen vervolgens als tweedehandsvoertuigen in België worden ingevoerd.

De uitvoer van wagens zal daarentegen vermindern.

Op de opmerking van de heer Bril dat deze Regering de fiscale en parafiscale druk verhoogt, repliceert de *Minister* dat deze in de periode 1982-1985, ondanks de aanwezigheid van een liberale coalitie-partner, fors is toegenomen. Momenteel ligt de fiscale druk 4 % lager dan in 1985, de jaarlijkse inflatie bedraagt nu 3 % tegenover 6 tot 7 % enkele jaren geleden en de werkloosheid is gedaald tot het Europees gemiddelde.

Volgens de heer Bril mag niet uit het oog worden verloren dat de economische situatie zich tussen 1982 en 1988 duidelijk heeft hersteld en dat de investeringen en de arbeidsplaatsen gevoelig zijn toegenomen. De toenmalige Regering heeft voor de ondernemingen de fiscale en parafiscale druk gestabiliseerd om hun concurrentiepositie te herstellen en aldus de export weer op dreef te helpen. Het grote verschil met de eerste helft van de tachtiger jaren is dat nu de fiscale en parafiscale druk op de bedrijven wordt verhoogd.

M. Van Rompuy demande quelle alternative l'intervenant propose de prendre pour compenser la diminution de recettes résultant de la restructuration des taux de TVA.

M. Van Rossem rappelle son intervention précédente et répète qu'il faut imposer un impôt de solidarité aux institutions financières parce que la différence entre l'inflation et les intérêts qu'elles accordent est devenue beaucoup trop grande.

Toutes les réalisations auxquelles le Ministre fait allusion (baisse de l'inflation, hausse de l'emploi, baisse de la pression fiscale, etc.) n'ont été possibles, selon l'intervenant, que grâce à une augmentation de la dette publique. Cette dernière augmentera encore en 1992.

M. Van Rompuy réplique que des chiffres récents indiquent que l'épargne à terme des ménages connaît une forte croissance, ce qui autorise une dette publique plus élevée.

M. Van Rossem précise qu'un taux d'épargne plus élevé se traduit par une réduction des investissements et du multiplicateur d'investissement.

M. Van Rompuy explique que la propension à l'investissement dépend de la différence entre le bénéfice escompté et le coût du capital.

*
* *

Le même intervenant estime que le Ministre a clairement répondu aux questions posées par la Commission. Il souligne que l'instauration de la TMC, qui fait suite à l'abaissement des taux de TVA, ne se traduira par une augmentation de prix que pour un très petit nombre de voitures (2 000 sur 500 000) (Doc. Sén. n° 329/2, p. 9).

L'intervenant demande toutefois des précisions au sujet du taux d'imposition applicable aux *planeurs*. L'article 98, § 1^{er}, B, du nouveau titre V proposé dispose en effet que la taxe sur les aéronefs « est fixée à 25 000 francs pour les aéronefs ultralégers motorisés et à 100 000 francs pour tous les autres aéronefs ». Le taux réduit de 25 000 francs a été introduit par un amendement adopté par le Sénat et ne s'appliquant qu'aux aéronefs ultralégers motorisés (ULM). On peut se demander à cet égard pourquoi le taux réduit n'est pas applicable aux *planeurs*.

Plutôt qu'une activité commerciale, le vol à voile est un sport qui est essentiellement pratiqué par des jeunes dans le cadre d'un club. Un planeur est lancé par un avion remorqueur ou par un treuil et n'est muni que d'un moteur (auxiliaire) léger. En outre, le vol à voile constitue toujours une bonne préparation pour les pilotes professionnels.

De heer Van Rompuy vraagt spreker wat hij als alternatief voorstelt om de minderopbrengst ingevolge de BTW-herschikking te compenseren.

De heer Van Rossem herinnert aan zijn tussenkomst en herhaalt dat aan de financiële instellingen een solidariteitsbelasting moet worden opgelegd, omdat het verschil tussen de inflatie en de betaalde interesten veel te hoog is.

Al de verwezenlijkingen waarnaar de Minister verwijst (lagere inflatie, hogere tewerkstelling, lagere fiscale druk, enz.) zijn volgens spreker gebeurd ten koste van een toename van de overheidsschuld. In 1992 zal deze schuld nog toenemen.

De heer Van Rompuy repliceert dat recente cijfers aantonen dat het termijnsparen van de gezinnen een sterke groei kent en men zich dus een hogere overheidsschuld kan veroorloven.

De heer Van Rossem stelt dat een hogere spaarquote leidt tot een geringere investeringsprikkel en een geringere investeringsmultiplicator.

De heer Van Rompuy legt uit dat de investeringsneiging afhankelijk is van het verschil tussen de te verwachten winst en de kostprijs van het kapitaal.

*
* *

Voornoemde spreker is van oordeel dat de Minister een duidelijk antwoord heeft gegeven op de door de Commissie gestelde vragen. Hij wijst erop dat de invoering van de BIV die volgt op de verlaging van de BTW-tarieven, slechts voor een zeer klein aantal wagens (2 000 op de 500 000) tot een prijsstijging zal leiden (Stuk Sen. n° 329/2, blz. 9).

Spreker zou echter graag meer duidelijkheid krijgen over het belastingtarief dat van toepassing is op de *zweefvliegtuigen*. Artikel 98, § 1, B, van de voorgestelde nieuwe titel V bepaalt immers dat de belasting voor luchtvaartuigen « wordt vastgesteld op 25 000 frank voor ultralichte motorluchtvaartuigen en op 100 000 frank voor alle andere luchtvaartuigen ». Het verlaagde tarief van 25 000 frank is het resultaat van een amendement dat in de Senaat werd aangenomen en dat enkel op die ultralichte motorluchtvaartuigen (ULM's) toepasselijk is. Daarbij rijst spontaan de vraag waarom het verlaagd tarief niet geldt voor zweefvliegtuigen.

Zweefvliegen is, veeleer dan een commerciële activiteit, een sport die hoofdzakelijk door jonge mensen in clubverband wordt beoefend. Een zweefvliegtuig wordt in de lucht gebracht door een sleepvliegtuig of lier en is slechts voorzien van een lichte (hulp)motor. Daarenboven wordt zweefvliegen nog steeds beschouwd als een goede voorbereiding voor beroepspiloten.

Le Ministre répond que l'instauration de cette taxe a pour but de compenser la baisse du taux de TVA à l'achat de voitures, aéronefs, etc.

Par contre, les planeurs coûtant beaucoup plus cher que les ULM (entre 1 et 5 millions de francs), la taxe de 100 000 francs se justifie étant donné qu'elle est compensée par la baisse de la TVA.

*
* *

M. Taylor demande par qui et quand la taxe sera perçue. Quelle est la portée de l'article 101, qui dispose que « le lieu d'imposition est la commune qui figure au certificat d'immatriculation (...) » ?

Le Ministre répond que la personne qui a fait inscrire ou immatriculer son véhicule, son aéronef ou son bateau (auprès de l'Office de la circulation routière, de l'Administration de l'aéronautique, etc.) sera, après quelque temps, automatiquement invitée à payer la taxe. La procédure est entièrement automatisée et ne nécessite donc pas de personnel supplémentaire. Le membre de phrase « Le lieu d'imposition est la commune (...) » signifie qu'à défaut pour l'intéressé de payer la taxe, celle-ci sera enrôlée dans la commune de son domicile.

*
* *

M. Colla cite, en guise d'introduction, le passage suivant de l'exposé fait par M. Schiltz lors de l'examen de ce projet de loi :

« Le principe de ce projet est raisonnable et équitable, d'une part en raison de la situation budgétaire, d'autre part parce que le coût de la mobilité ne peut pas aiguiser les besoins d'infrastructure (...).

Je ne comprends pas pourquoi certains réagissent vivement contre ce projet, d'autant plus que l'incidence de prix n'est pas tellement élevée. Au moment où l'autorité fédérale dispose à peine de 400 milliards de crédits opérationnels, il n'est pas opportun de déséquilibrer encore plus les finances publiques. La recherche de la popularité ne peut être une raison de rejeter cette mesure. » (Compte rendu analytique du Sénat, 20 mai 1992, p. 208).

L'intervenant estime que ce projet de loi transmis par le Sénat s'inscrit dans le cadre plus large du récent réaménagement des taux de TVA.

La presse a fait état, à cet égard, de ce que le Conseil des Communautés européennes aurait encore pris, en matière de TVA, un certain nombre de décisions importantes du point de vue social. Le Ministre peut-il confirmer qu'en conséquence, il sera possible de maintenir un taux réduit de TVA pour le charbon, et ce, jusqu'au 1^{er} janvier 1997 ? Ces décisions concernent-elles encore d'autres produits ?

De Minister antwoordt dat de invoering van deze belasting tot doel heeft de daling van het BTW-tarief bij de aankoop van auto's, vliegtuigen en dergelijke te compenseren.

Zweefvliegtuigen zijn heel wat duurder (tussen 1 en 5 miljoen frank) dan ULM's en de belasting van 100 000 frank is dus gerechtvaardigd omdat ze gecompenseerd wordt door de BTW-verlaging.

*
* *

De heer Taylor vraagt zich af door wie en wanneer de belasting zal worden geïnd. Wat is de betekenis van artikel 101, dat bepaalt : « De plaats van aanslag is de gemeente vermeld op het inschrijvingsbewijs (...) » ?

De Minister antwoordt dat de persoon die zijn voer- of vaartuig heeft ingeschreven (bij de Dienst van het wegverkeer, het Bestuur der Luchtvaart, enz.) na enige tijd automatisch om betaling zal worden verzocht. Die procedure is volledig geautomatiseerd en vereist geen bijkomend personeel. De passus « De plaats van aanslag is de gemeente (...) » betekent dat wanneer de betrokkene niet betaalt, de belasting zal ingecohierd worden in de gemeente waar hij zijn woonplaats heeft.

*
* *

Bij wijze van inleiding citeert *de heer Colla* uit het betoog van senator Schiltz tijdens de bespreking van dit wetsontwerp :

« Het principe vervat in dit ontwerp is redelijk en billijk, enerzijds omwille van de budgettaire toestand, anderzijds omdat de kostprijs van de mobiliteit de behoeften aan infrastructuur niet mag aanscherpen ...

Ik begrijp de heftigheid niet waarmee sommigen tegen dit ontwerp tekeergaan temeer daar de prijsincidentie ervan niet erg groot is. Op een ogenblik dat de federale overheid over nog amper 400 miljard operationele kredieten beschikt, is het niet gepast om het evenwicht in de rijksfinanciën nog meer te verstoren. Het streven naar populariteit mag alleszins geen reden zijn om deze maatregel af te wijzen. » (Beknopt verslag van de Senaat, 20 mei 1992, blz. 208).

Dit door de Senaat overgezonden wetsontwerp, aldus spreker, past in het ruimere kader van de onlangs doorgevoerde herschikking van de BTW-tarieven.

In de pers werd in dat verband bericht dat de Raad van de Europese Gemeenschappen met betrekking tot de BTW nog een aantal beslissingen zou hebben genomen, die vanuit sociaal oogpunt belangrijk zijn. Kan de Minister bevestigen dat als gevolg daarvan een lager BTW-tarief voor steenkool behouden kan blijven, en dit tot 1 januari 1997 ? Slaan deze beslissingen nog op andere produkten ?

Par ailleurs, l'intervenant rappelle que le Ministre a annoncé, à l'occasion du débat sur les taux de TVA, que le taux applicable au logement social serait maintenu à 12 % et qu'après concertation avec les Régions sur la définition de la notion de logement social, le taux pourrait même être réduit à 6 %. Un tel accord pourrait donner à la politique de logement social un souffle nouveau, et ce à un moment où les loyers des logements privés ont fortement augmenté, en particulier dans les grandes villes.

M. Colla demande par ailleurs si les baisses récentes de taux de TVA ont effectivement entraîné des baisses de prix proportionnelles et quels sont les résultats des inspections annoncées par le département des Affaires économiques.

En ce qui concerne *le projet à l'examen* proprement dit, l'intervenant regrette que la taxe de mise en circulation (TMC) n'ait pas été instaurée au moment de l'abaissement des taux de TVA. En l'instaurant à présent, on peut en effet donner à tort l'impression qu'il s'agit d'une augmentation d'impôt, alors qu'en fait, l'instauration de cette taxe fait partie d'une opération beaucoup plus vaste de réduction de la TVA.

L'intervenant estime en outre qu'il serait utile que le Ministre donne un aperçu de l'incidence exacte sur les prix des voitures des effets combinés de la baisse de la TVA et de l'instauration de la TMC.

Est-il bien exact que les prix ne subiront une augmentation réelle que dans moins de 1 % des cas ? Dans quelle mesure l'image donnée par certains tableaux est-elle effectivement faussée par un certain nombre d'augmentations de prix intervenues le 1^{er} avril ?

Aurait-on, dans certains cas, profité abusivement de la baisse des taux de TVA pour augmenter les prix de base ?

M. Colla pose ensuite une question relative à la proportionnalité de la taxe. Le Ministre ne pourrait-il pas envisager d'augmenter, dans une phase ultérieure, la taxe maximum de 200 000 francs qui sera due lors de la mise en circulation de voitures dont le prix de base est supérieur à 2 millions ?

En ce qui concerne la date de perception de la taxe, l'intervenant insiste pour que celle-ci soit perçue au même moment et, si possible, au moyen du même formulaire que la taxe de circulation.

L'intervenant demande des précisions concernant les exemptions. En cas d'exemption, la taxe ne doit-elle pas être payée ou sera-t-elle remboursée ultérieurement ? Pour sa part, il est partisan de la première solution.

L'intervenant demande ensuite si les amendements que le Sénat a adoptés permettront de faire échec à tous les mécanismes possibles visant à éluder la taxe.

Le Ministre peut-il enfin confirmer que c'est la date de réception de la demande d'immatriculation du véhicule auprès de la DIV (à supposer que la loi

Voorts herinnert spreker eraan dat de Minister, naar aanleiding van het debat over de BTW-tarieven, aangekondigd heeft dat het tarief voor sociale huisvesting op 12 % zou worden gehandhaafd en dat, na overleg met de gewesten over de omvang van de definitie van het begrip sociale huisvesting, het tarief mogelijk zelfs tot 6 % zou worden verlaagd. Dergelijk akkoord met de gewesten kan een nieuwe impuls geven aan het sociale huisvestingsbeleid en dit op een ogenblik dat — vooral in de grote steden — de particuliere huurprijzen fors zijn gestegen.

Voorts wenst spreker te vernemen of de recente BTW-verlagingen inderdaad hebben geleid tot evenredige prijsdalingen en welke resultaten de aangekondigde inspecties van het departement van Economische Zaken ter zake hebben opgeleverd.

Wat *het ontwerp zelf* betreft, betreurt spreker dat de BIV niet is ingevoerd op het ogenblik dat de BTW-tarieven werden verlaagd. Nu kan ten onrechte de indruk zijn gewekt dat het hier een belastingverhoging betreft, terwijl het in feite een onderdeel is van de veel ruimere operatie van de BTW-verlaging.

Voorts meent spreker dat het nuttig zou zijn dat de Minister een overzicht geeft van de precieze weerslag op de prijzen voor auto's van de combinatie van de BTW-verlaging en de invoering van de BIV.

Is het inderdaad zo dat voor nog geen 1 % van de gevallen sprake is van een reële prijsverhoging ? In welke mate wordt het beeld dat in sommige tabellen wordt gegeven, inderdaad vertekend door een aantal prijsstijgingen die op 1 april werden doorgevoerd ?

Betreft het in sommige gevallen eventueel een misbruik van de BTW-verlaging om de basisprijzen te verhogen ?

Een andere vraag van de heer Colla betreft de proportionaliteit van de belasting. Kan de Minister niet overwegen in een latere fase de belasting voor auto's met een kostprijs van meer dan twee miljoen frank, waarvoor nu maximum 200 000 frank zal moeten worden betaald, te verhogen ?

Wat het ogenblik van invordering van de belasting betreft, dringt spreker erop aan dat deze zou gebeuren op hetzelfde tijdstip en zo mogelijk door middel van hetzelfde formulier als voor de verkeersbelasting.

In verband met de vrijstellingen, vraagt spreker een precisering. Moet de belasting in geval van vrijstelling niet worden betaald of wordt zij nadien terugbetaald ? Zelf is hij voorstander van de eerste oplossing.

Voorts vraagt spreker of de door de Senaat aangenomen amendementen zullen volstaan om alle ontwijkingsmechanismen uit te schakelen.

Kan de Minister tenslotte bevestigen dat de datum van ontvangst van een aanvraag tot inschrijving bij de DIV (in de veronderstelling dat deze wet in wer-

entre en vigueur à cette date) qui déterminera si le véhicule a été immatriculé avant ou après le 1^{er} juin 1992.

*
* *

M. Verhofstadt attire l'attention sur les cinq points suivants :

1. L'argument selon lequel la TMC constituerait une compensation à la récente harmonisation de la TVA est fallacieux. En outre, l'harmonisation de la TVA a déjà été invoquée par le Gouvernement précédent pour justifier des augmentations d'accises.

2. Il se pose un problème de transparence de l'administration. Le Ministre s'attribue une matière fiscale qui fait déjà l'objet d'un répartition entre d'autres niveaux de pouvoir.

3. Le Ministre donne une interprétation très large de la sixième directive européenne. On peut se demander si la Belgique obtiendrait gain de cause auprès de la Cour européenne de Justice en cas de contestation.

4. Le projet renferme des contradictions internes.

5. L'intervenant annonce le dépôt d'un amendement tendant à éviter certaines iniquités qui résulteraient du projet à l'examen.

1. *M. Verhofstadt* estime que le Gouvernement veut empêcher que 100 000 automobilistes bénéficient de la réduction de la TVA de 33 à 19,5 % sans devoir payer la TMC en contrepartie. C'est précisément la raison pour laquelle la date d'entrée en vigueur de la loi fixée initialement au 1^{er} juillet, a été avancée au 1^{er} juin.

L'intervenant a également pu consulter le 149^e Cahier (non encore publié) de la Cour des comptes.

Il ressort notamment de ce cahier que, dans le secteur de l'assurance maladie, les organismes assureurs (c'est-à-dire les unions nationales de mutualités) sont toujours redevables de 59 milliards de francs à titre d'avances envers l'INAMI.

L'intervenant déclare que ce montant est identique à celui des recettes supplémentaires que le Gouvernement espère obtenir grâce à l'instauration de la TMC et aux autres mesures contenues dans le projet de loi portant des dispositions fiscales et financières (Doc. n° 444/1).

L'intervenant ne comprend pas le raisonnement du Ministre, lorsque ce dernier affirme que l'instauration de la TMC était nécessaire pour faire en sorte que l'harmonisation du taux de TVA constitue plus au moins une opération blanche. L'harmonisation des taux de TVA rapportera en effet 12 milliards de francs l'an prochain. Le raisonnement du Ministre serait correct s'il ne s'appliquait qu'aux automobiles. Il ne faut cependant pas oublier que cette harmonisation concerne également le secteur de la construction, le secteur horeca, le charbon, les produits ména-

king treedt op 1 juni 1992) bepaalt of het voertuig voor of na 1 juni 1992 is ingeschreven ?

*
* *

De heer Verhofstadt kondigt een uiteenzetting in vijf punten aan.

1. Het argument dat de BIV een compensatie zou zijn voor de onlangs doorgevoerde BTW-harmonisering is vals. Bovendien werd deze BTW-harmonisering reeds in de vorige regeringsperiode aangehaald om accijnsverhogingen te verantwoorden.

2. Er rijst een probleem van doorzichtigheid van het bestuur. De Minister trekt een fiscale materie naar zich toe, die in feite reeds over andere bestuurlijke niveaus is verdeeld.

3. De Minister geeft een zeer ruime interpretatie van de zesde Europese Richtlijn. Het valt te betwijfelen of België in geval van betwisting gelijk zal halen bij het Europese Hof van Justitie.

4. Er zitten interne contradicties in het ontwerp.

5. Spreker kondigt de indiening aan van een amendement teneinde bepaalde onbillijke gevolgen van dit wetsontwerp te vermijden.

1. De Regering, aldus de heer Verhofstadt, wil verhinderen dat 100 000 automobilisten voordeel halen uit de *BTW-verlaging* van 33 naar 19,5 %, zonder de BIV te moeten betalen. Zij heeft precies daarom de datum van inwerkingtreding van de wet vervroegd van 1 juli naar 1 juni 1992.

Spreker heeft ook inzage gekregen van het (nog niet gepubliceerde) 149^e Boek van het Rekenhof.

Daaruit blijkt onder meer dat de verzekeringsinstellingen inzake de ziekteverzekering (dit wil zeggen de landsbonden van de ziekenfondsen) nog steeds voorschotten ten bedrage van 59 miljard frank schuldig zijn aan het RIZIV.

Dit bedrag, aldus spreker, is precies gelijk aan dat van de bijkomende ontvangsten die de Regering via de BIV en andere maatregelen die vervat zijn in het wetsontwerp houdende fiscale en financiële bepalingen (Stuk Kamer n° 444/1) hoopt te verkrijgen.

Spreker begrijpt de Minister niet, wanneer deze beweert dat de invoering van de BIV noodzakelijk is opdat de BTW-harmonisering een min of meer neutrale operatie zou zijn. De BTW-harmonisering zal volgend jaar immers 12 miljard frank opbrengen. De redenering van de Minister is correct wanneer ze alleen op auto's wordt toegepast. Maar er dient ook rekening gehouden met de bouwsector, de horeca, de steenkool, de huishoudprodukten en dergelijke meer. Zodoende moeten ter compensatie bijkomende fiscale voordelen worden toegekend in laatsgenoemde secto-

gers, etc. Il faudrait dès lors accorder, à titre compensatoire, des avantages fiscaux complémentaires dans ces secteurs, par exemple : en matière de déduction des charges d'intérêts afférentes aux emprunts hypothécaires et en matière de déductibilité des frais de restaurant.

Au demeurant, en ce qui concerne les automobiles, il faut également tenir compte des quatre augmentations des accises intervenues au cours de la législature précédente.

Il convient enfin de tenir compte de la modification proposée en matière de déduction fiscale des frais de déplacement du domicile ou lieu de travail (articles 9 et 42, § 2, du projet de loi portant des dispositions fiscales et financières — Doc. n° 444/1).

2. M. Verhofstadt attire ensuite l'attention sur l'opacité qui risque de résulter, au niveau administratif, de l'instauration de cette taxe de mise en circulation.

Contrairement à la TVA, qui est un impôt fédéral dans pratiquement tous les pays, la taxe de circulation est, conformément aux articles 3, 5 et 10 de la loi de financement (la loi spéciale du 16 janvier 1989), un impôt localisable, dont le produit est ristourné en partie aux Régions.

La TMC doit également être rangée parmi les impôts de ce type. L'intervenant ne comprend dès lors pas que le Gouvernement veuille en faire aujourd'hui un impôt fédéral.

3. En ce qui concerne l'article 33 de la sixième directive européenne (telle qu'elle a été modifiée le 16 décembre 1991), l'intervenant estime enfin que l'interprétation des services de la Commission européenne invoquée par le Ministre ne correspond pas nécessairement à celle de la Cour européenne de Justice lorsque celle-ci devra se prononcer sur une plainte concernant cette taxe.

Mme Lizin insiste pour qu'une réponse détaillée à cette question soit insérée dans le présent rapport.

Elle estime insuffisant le tableau comparatif figurant à l'annexe 2 du rapport du Sénat (Doc. n° 329/2, pp. 3-6), concernant les taxations complémentaires dans les autres Etats membres de la CE. Ce tableau ne précise en effet pas si certaines de ces taxations ne sont d'ores et déjà pas attaquées devant la Cour européenne de Justice. Le texte de l'avis (favorable) de la Commission européenne devrait être inséré en tant que tel dans le rapport. Pourquoi le Gouvernement belge ne pose-t-il d'ailleurs pas une question préjudicielle à ce sujet à la Cour européenne de Justice ?

Etant donné que la Commission européenne a adopté une position claire en la matière (à la demande du Danemark), il ne peut, selon le Ministre, subsister aucun doute quant au jugement qui serait prononcé par la Cour européenne de Justice en cas de recours.

ren, bijvoorbeeld inzake aftrek van hypothecaire interestlasten en inzake aftrek van restaurantkosten.

Overigens moeten, wat de auto's betreft, ook de vier accijnsverhogingen die in de vorige regeerperiode werden doorgevoerd, in rekening worden gebracht.

Tenslotte dient ook rekening te worden gehouden met de voorgestelde wijziging inzake de fiscale aftrek van de kosten van het woon-werkverkeer (artikelen 9 en 42, § 2 van het wetsontwerp houdende fiscale en financiële bepalingen — Stuk Kamer n° 444/1).

2. Voorts wijst de heer Verhofstadt op de bestuurlijke ondoorzichtigheid die door de invoering van deze belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen dreigt te ontstaan.

In tegenstelling tot de BTW, die in bijna alle landen een federale belasting is, is de verkeersbelasting, overeenkomstig de artikelen 3, 5 en 10 van de financieringswet (de bijzondere wet van 16 januari 1989) een lokaliseerbare belasting, waarvan de opbrengst in aanmerking komt voor ristorting aan de deelgebieden.

Ook de BIV hoort op laatstgenoemd niveau thuis. Spreker begrijpt dan ook niet dat de Regering thans een federale BIV wenst in te voeren.

3. Met betrekking tot artikel 33 van de zesde Europese Richtlijn (zoals gewijzigd op 16 december 1991) is spreker tenslotte van oordeel dat de door de Minister ingeroepen interpretatie van de diensten van de Europese Commissie niet noodzakelijk zal overeenstemmen met deze van het Europese Hof van Justitie, wanneer dit laatste uitspraak zal moeten doen over een klacht inzake deze taks.

Mevr. Lizin dringt aan op het opnemen in onderhavig verslag van een gedetailleerd antwoord op voormelde vraag.

Het in bijlage 2 van het Senaatsverslag (Stuk n° 329/2, blz. 3-6) verstrekte vergelijkend overzicht van de aanvullende belastingen in de andere EG-Lidstaten lijkt haar niet toereikend. Deze tabel vermeldt immers niet of sommige van deze belastingen momenteel niet reeds worden aangevochten voor het Europese Hof van Justitie. De tekst van het (gunstig) advies van de EG-Commissie zou als dusdanig in het verslag moeten worden opgenomen. Waarom stelt de Belgische regering hierover trouwens geen prejudiciële vraag aan het Europese Hof van Justitie ?

Gelet op de duidelijke stellingname van de Europese Commissie (op vraag van Denemarken), kan er volgens de Minister geen twijfel bestaan over de uitspraak van het Europese Hof van Justitie bij een mogelijk beroep.

M. Verhofstadt estime que si la TMC ne peut être considérée comme une taxe sur le chiffre d'affaires, elle doit être considérée comme une taxe revêtant le caractère d'une taxe sur le chiffre d'affaires, étant donné que son montant augmente par « bonds » en fonction de la puissance des moteurs, exprimée en chevaux fiscaux et en kilowatts.

Toutefois, cette taxe ne doit — comme une taxe sur le chiffre d'affaires — être payée qu'une seule fois (à l'achat) et son montant augmente (par « bonds » il est vrai) avec le coût de la voiture.

Il estime lui aussi qu'il s'indiquerait que le Gouvernement pose une question préjudicielle à ce sujet.

Le Ministre fait observer que la Commission européenne n'a pas d'objections à formuler aussi longtemps que la taxe ne touche pas toutes les voitures, ce qui est le cas de la TMC proposée.

M. Verhofstadt objecte qu'en matière de TVA (qui est une taxe sur le chiffre d'affaires), il existe également un taux zéro (prélèvement zéro).

En outre, le Gouvernement lui-même met l'instauration de la TMC en relation avec la suppression de certains taux (élevés) de TVA (Doc. Sénat n° 329/2, p. 2).

Le Ministre précise que cette relation n'existe qu'en ce qui concerne le produit des deux taxes. Une personne qui achète une voiture mais ne la met pas en circulation ne paie que la TVA.

4. Dans la quatrième partie de son exposé, *M. Verhofstadt* attire l'attention sur un certain nombre d'absurdités dans le projet à l'examen.

Il renvoie également, à cet égard, aux interventions de MM. Daems et Bril.

L'intervenant demande également pourquoi la taxe de mise en circulation frappe les yachts et les bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à 7,50 mètres alors qu'à son avis, seuls les bateaux de plus de 10 mètres peuvent être considérés comme des bateaux de luxe.

Il demande également pour quelle raison, en commission du Sénat (Doc. Sén. n° 329/2, pp. 42-43) le Ministre a marqué son accord sur un amendement concernant uniquement les aéronefs ultralégers motorisés et non pas d'autres catégories telles que les yachts et bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à 7,50 mètres.

Enfin, l'intervenant déplore que le Sénat ait rejeté un amendement (Doc. Sén. n° 329/2, pp. 37-40) prévoyant que le montant de la taxe ne peut, en aucun cas, être supérieur au montant cumulé de la TVA et de la taxe de luxe qui auraient été applicables au véhicule concerné sur la base de la réglementation en vigueur avant le 1^{er} avril 1992.

*
* *

M. Michel souhaite encore souligner un problème lié à l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

De heer Verhofstadt is van oordeel dat de BIV weliswaar niet kan worden beschouwd als een omzetbelasting doch wel als een belasting met het karakter van een omzetbelasting, aangezien het bedrag ervan met sprongen toeneemt naargelang van het vermogen van de motoren, uitgedrukt in fiscale paardekracht en in kilowatt.

Nochtans moet de BIV, zoals een omzetbelasting, slechts éénmaal (in feite bij de aankoop) worden betaald en stijgt zij (weliswaar sprongsgewijs) naarmate de wagen duurder is.

Ook hij acht het raadzaam dat de Regering hierover een prejudiciële vraag zou stellen.

De Minister merkt op dat de Europese Commissie geen bezwaar maakt zolang de belasting niet op alle wagens slaat, wat bij de thans voorgestelde BIV het geval is.

De heer Verhofstadt werpt tegen dat ook inzake BTW (die wel een omzetbelasting is) een nultarief (nulheffing) bestaat.

Daarenboven wordt de invoering van de BIV door de Regering zelf in verband gebracht met de afschaffing van bepaalde (hoge) BTW-tarieven (Stuk Sen. n° 329/2, blz. 2).

De Minister legt uit dat dit verband enkel bestaat op het vlak van de opbrengst van beide belastingen. Wie een auto koopt doch hem niet in het verkeer brengt, betaalt enkel de BTW.

4. In een vierde onderdeel van zijn betoog wijst *de heer Verhofstadt* op een aantal ongerijmdheden in het wetsontwerp.

Hij verwijst dienaangaande tevens naar de tussenkomsten van de heren Daems en Bril.

Spreker vraagt zich ook af waarom de jachts en pleziervaartuigen van meer dan 7,50 meter lang worden belast, terwijl naar zijn oordeel enkel die van meer dan 10 meter lang als luxe-vaartuigen kunnen worden beschouwd.

Graag vernam hij ook waarom de Minister in de Senaatscommissie (Stuk Sen. n° 329/2, blz. 42-43) een amendement heeft aanvaard voor de ultralichte motorluchtvaartuigen en niet voor andere categorieën, zoals de jachts en pleziervaartuigen van meer dan 7,5 meter lang.

Tenslotte betreurt spreker dat in de Senaat (Stuk Sen. n° 329/2, blz. 37-40) een amendement werd verworpen luidens welk het bedrag van de BIV in geen geval hoger mag zijn dan het samengevoegde bedrag van de BTW en de weeldetaks, die op het betrokken voertuig van toepassing waren op basis van de vóór 1 april 1992 geldende reglementering.

*
* *

De heer Michel wenst de aandacht te vestigen op een probleem met betrekking tot de inwerkingtreding van dit wetsontwerp.

Il semblerait en effet que l'administration qui s'occupe de l'immatriculation est actuellement débordée et qu'elle a donc de sérieuses difficultés à assurer le suivi des demandes.

D'autre part, d'aucuns affirment que les dossiers introduits après le 22 mai seraient bloqués à dessein. Qu'en est-il exactement ?

Ne faudrait-il pas prendre des mesures urgentes afin que tous les contribuables qui ont rentré leur dossier d'immatriculation dans les délais soient traités sur un pied d'égalité ?

*
* *

Concernant la conformité du projet aux directives européennes, *M. de Clippele* rappelle qu'il y a quelques années, la Belgique a été obligée de modifier son système de prélèvement de TVA (TVA due sur le prix réel d'une voiture neuve au lieu du prix de catalogue auparavant) (arrêt de la Cour de Justice de Luxembourg du 10 avril 1984). Pour compenser cette moins-value fiscale, le gouvernement a alors instauré une taxe à l'immatriculation, qu'il a finalement dû rembourser aux contribuables (loi du 17 janvier 1990 modifiant le Code des taxes assimilées au timbre — *Moniteur belge* du 6 février 1990), après que la Belgique ait été une nouvelle fois condamnée par la Cour de Justice de Luxembourg (arrêt du 4 février 1988).

Un pareil risque n'existe-t-il pas dans le cas présent ?

*
* *

Réponses du Ministre des Finances

1. Conformité du projet aux directives européennes en matière de TVA

Le Ministre indique que conformément à l'article 33 de la sixième directive du Conseil des Communautés européennes, modifiée par la directive du Conseil du 16 décembre 1991 (91/680/CEE) complétant le système commun de la taxe sur la valeur ajoutée et modifiant, en vue de l'abolition des frontières fiscales, la directive 77/388/CEE, les Etats membres ont la possibilité de maintenir ou d'instaurer des taxes n'ayant pas le caractère d'une taxe sur le chiffre d'affaires, et ce aux conditions suivantes :

« Sans préjudice d'autres dispositions communautaires, notamment de celles prévues par les dispositions communautaires en vigueur relatives au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accise, les dispositions de la présente directive ne font pas obstacle au maintien ou à l'introduction par un Etat membre de

De la dienst die met de inschrijving van voertuigen is belast, is momenteel naar verluidt overbelast en heeft het dan ook zeer moeilijk om de aanvragen te behandelen.

Sommigen beweren dan weer dat de na 22 mei ingediende verzoeken met opzet worden geblokkeerd. Wat is de juiste toedracht ?

Zijn niet dringend maatregelen nodig om de door de belastingplichtigen ingediende verzoeken tot inschrijving van een voertuig binnen de vastgestelde termijnen en op voet van gelijkheid te behandelen ?

*
* *

Wat de conformiteit van het wetsontwerp met de Europese richtlijnen betreft, brengt *de heer de Clippele* in herinnering dat België een aantal jaren geleden werd verplicht zijn regeling inzake heffing van BTW (op de reële prijs van een nieuwe auto in plaats van op de catalogusprijs) te wijzigen (bij arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 10 april 1984). Ter compensatie van deze lagere belastingopbrengst heeft de regering toen een inschrijvingsbelasting ingevoerd, die zij uiteindelijk aan de belastingplichtige heeft moeten terugbetalen (wet van 17 januari 1990 tot wijziging van het Wetboek van de met het zegel gelijkgestelde belastingen — *Belgisch Staatsblad* van 6 februari 1990), nadat België door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen (bij arrest van 4 februari 1988) andermaal was veroordeeld.

Schuilt in dit wetsontwerp niet hetzelfde gevaar ?

*
* *

Antwoorden van de Minister van Financiën

1. Conformiteit van dit wetsontwerp met de Europese BTW-richtlijnen

De Minister wijst erop dat overeenkomstig artikel 33 van de Zesde Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen, zoals gewijzigd door de richtlijn van de Raad van 16 december 1991 (91/680/EEG) tot aanvulling van het gemeenschappelijk stelsel van belasting over de toegevoegde waarde en tot wijziging, met het oog op de afschaffing van de fiscale grenzen, van de Richtlijn 77/388/EEG, de Lid-Staten de mogelijkheid hebben belastingen andere dan omzetbelasting, te handhaven of in te voeren, op de onderstaande voorwaarden :

« Onverminderd andere communautaire bepalingen, met name betreffende de algemene regeling voor het voorhanden hebben, het verkeer en de controle van aan accijns onderworpen produkten, vormen de bepalingen van deze richtlijn geen beletsel voor de handhaving of invoering door een Lid-Staat van belastingen op verzekeringsovereenkomsten en op spe-

taxes sur les contrats d'assurance, sur les jeux et paris, d'accises, de droits d'enregistrement, et, plus généralement, de tous impôts, droits et taxes n'ayant pas le caractère de taxes sur le chiffre d'affaires, à condition, toutefois, que ces impôts, droits et taxes ne donnent pas lieu dans les échanges entre Etats membres à des formalités liées au passage d'une frontière. »

Il est évident que la présente taxe de mise en circulation ne présente *pas* le caractère d'une taxe sur le chiffre d'affaires, étant donné que *le fait générateur de l'imposition est la mise en circulation du véhicule et non l'acte d'achat ou de vente de celui-ci.*

Il n'existe donc aucun risque que les présentes mesures fassent l'objet d'une condamnation par la Cour européenne de Justice. Tous les contacts nécessaires avec les services de la Commission européenne ont d'ailleurs été pris afin de s'en assurer.

2. *Choix de la date d'entrée en vigueur*

Il n'a pas été possible d'instaurer la taxe de mise en circulation en même temps que les modifications en matière de TVA, parce que ces dernières devaient impérativement intervenir au début d'un trimestre, et qu'il était urgent de mettre fin aux nombreuses spéculations qui perturbaient sérieusement la vente de certains produits, notamment dans les secteurs de l'audiovisuel et de l'électroménager.

Comme ces modifications pouvaient être réglées par simple arrêté royal, le Gouvernement a donc choisi le 1^{er} avril de cette année comme date d'entrée en vigueur (arrêtés royaux des 17 et 28 mars 1992 — *Moniteur belge* des 19 et 31 mars 1992).

Par contre, l'instauration d'une nouvelle taxe ne peut se faire que par une loi. Dès le 16 mars 1992, le Gouvernement a toutefois annoncé qu'une taxe compensatoire sur les véhicules était en préparation.

Il a ensuite été décidé de séparer les dispositions visant la taxe de mise en circulation, des autres mesures figurant dans le projet de loi portant des dispositions fiscales et financières (Doc. n° 444/1-91/92), afin que la période transitoire entre le 1^{er} avril 1992, date de la baisse des taux de TVA, et la date d'entrée en vigueur de la taxe de mise en circulation (1^{er} juin 1992) soit la plus courte possible, et ce pour des raisons d'équité.

3. *Possibilité de modification du montant de la taxe de mise en circulation par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres (remarque du Conseil d'Etat — doc. Sénat n° 329/1-91/92, pp. 15-16)*

L'article 98, § 2 (*nouveau*), du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (inséré par

len en weddenschappen, alsmede van accijnzen, registratierechten, en meer in het algemeen, alle belastingen, rechten en heffingen die niet het karakter van omzetbelasting bezitten, mits deze belastingen, rechten of heffingen in het verkeer tussen de Lid-Staten geen aanleiding geven tot formaliteiten in verband met het overschrijden van een grens. »

Het spreekt vanzelf dat deze belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen *geen* omzetbelasting is, aangezien *de belasting voortvloeit uit het in het verkeer brengen* van een voertuig, en *niet* via de aankoop of de verkoop daarvan.

Er is derhalve geen gevaar dat deze maatregelen tot een veroordeling door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen leidt. In dat verband is overigens, wanneer dat noodzakelijk was, voeling genomen met de diensten van de Europese Commissie, ten einde de garantie te krijgen dat er geen gevaar van veroordeling bestaat.

2. *Keuze van de datum van inwerkingtreding*

Het was niet mogelijk de belasting op het in het verkeer brengen tegelijkertijd met de wijzigingen inzake BTW door te voeren. De BTW-harmonisatie kon alleen bij het begin van een kwartaal van kracht worden en was dringend noodzakelijk om een einde te maken aan het veelvuldige speculeren, waardoor de verkoop van een aantal produkten, met name in de sector van de audiovisuele toestellen en de huishoudapparatuur, ernstig werd verstoord.

Aangezien deze wijzigingen gewoon bij koninklijk besluit konden worden geregeld, heeft de regering derhalve gekozen voor 1 april jongstleden als datum van inwerkingtreding (koninklijke besluiten van 17 en 28 maart 1992 — *Belgisch Staatsblad* van 19 en 31 maart 1992).

Nieuwe belastingen kunnen daarentegen alleen door een wet worden ingevoerd. Vanaf 16 maart 1992 heeft de regering evenwel aangekondigd dat zij doende was met de uitwerking van een aanvullende belasting op voertuigen.

De regering heeft dan besloten de bepalingen betreffende de belasting op het in het verkeer brengen te scheiden van de overige bepalingen van het wetsontwerp houdende fiscale en financiële bepalingen (Stuk n° 444/1-91/92). Zo is de overgangperiode tussen 1 april 1992, de datum waarop de verlaging van de BTW-tarieven van toepassing is geworden, en de inwerkingtreding van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen (1 juni 1992) billijkheidshalve zo kort mogelijk gehouden.

3. *Mogelijkheid tot wijziging van het bedrag van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit (opmerking van de Raad van State — stuk Senaat n° 329/1-91/92, blz. 15-16).*

Artikel 98, § 2 (*nieuw*), van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen

l'article 1^{er} du présent projet) autorise le Roi à modifier le montant de la taxe par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, qui doit être confirmé par les Chambres législatives.

Le Ministre rappelle à ce propos qu'une procédure analogue est appliquée en matière de TVA et d'accises.

4. Utilisation d'une double norme pour la fixation de la taxe de mise en circulation (soit la cylindrée, soit la puissance en kilowatts)

Le choix d'une double norme permet d'éviter que des petites cylindrées avec une grande puissance (GTI et autres) soient sous-taxées. On ne peut d'ailleurs que se réjouir si les constructeurs diminuent quelque peu la puissance en kilowatts de leurs nouveaux modèles, car une telle décision sera certainement favorable à l'environnement.

Quoi qu'il en soit, même si seule la norme en kilowatts était appliquée, la possibilité de modifier la puissance du moteur *a posteriori* subsisterait.

Toutefois s'il procède à de telles modifications, le propriétaire du véhicule est tenu de le signaler au contrôle technique, car le certificat de conformité du véhicule doit être modifié.

L'instauration d'une taxe proportionnelle au prix (comme pour la TVA) plutôt que par tranches, peut être ressentie comme plus équitable par d'aucuns. Cependant, un tel système serait contraire aux directives européennes.

Il est, par ailleurs, à noter que d'autres barèmes fiscaux sont également établis par tranches.

5. Champ d'application de la taxe de mise en circulation

Les voitures mixtes, breaks et stations-wagons, n'étaient pas visés par le taux de TVA de 33 %, même lorsqu'il s'agissait de véhicules plus puissants que des voitures soumises à cette taxe. Cette situation faisait d'ailleurs régulièrement l'objet de critiques.

Dans le cadre de la taxe de mise en circulation, ces véhicules seront soumis à la taxe comme les autres voitures en fonction de leur cylindrée et de leur puissance.

La nouvelle taxe n'est pas à proprement parler une taxe de luxe et il n'a jamais été dit qu'elle devait limiter son champ d'application aux voitures soumises précédemment à la TVA de 33 %, c'est-à-dire aux voitures de plus de 3 000 cc ou plus de 116 kW.

gen (ingevogd bij artikel 1 van dit ontwerp) machtigt de Koning ertoe het bedrag van de belasting te wijzigen bij een in Ministerraad overlegd besluit, dat door de Wetgevende Kamers moet worden bekrachtigd.

De Minister brengt op dit stuk in herinnering dat een soortgelijke procedure wordt toegepast voor de BTW en de accijnzen.

4. Gebruik van een dubbele norm bij de vaststelling van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen (hetzij de cilinderinhoud, hetzij het vermogen in kilowatt)

Het gebruik van een dubbele norm voorkomt dat wagens met een kleine cilinderinhoud en een groot vermogen (GTI's en andere) te laag worden belast. Het kan trouwens alleen maar worden toegejuicht dat de constructeurs het vermogen in kilowatt van hun nieuwe modellen enigszins beperken : een dergelijke beslissing komt het milieu vast en zeker ten goede.

Hoe dat ook zij, zelfs indien uitsluitend de norm in kilowatt wordt toegepast, blijft het mogelijk het vermogen van de motor daarna op te voeren.

De eigenaar van de wagen is echter gehouden een dergelijke wijziging bij de technische controle te melden, aangezien het gelijkvormigheidsattest van het voertuig dan moet worden aangepast.

De instelling van een belasting in verhouding tot de prijs (zoals voor de BTW) in plaats van in schijven, kan door sommigen als billijker worden ervaren. Een dergelijke regeling zou echter in strijd zijn met de Europese richtlijnen.

Er moet trouwens worden opgemerkt dat andere belastingschalen ook met schijven werken.

5. Werkingssfeer van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen

De auto's voor dubbel gebruik, breaks en station-cars, vielen niet onder de toepassing van het BTW-tarief van 33 %, zelfs niet wanneer zij een groter vermogen hadden dan de aan voornoemd tarief onderworpen voertuigen. Daarop kwam trouwens geregeld kritiek.

In het raam van de belasting op het in het verkeer brengen zullen die auto's net als de andere voertuigen aan de belasting worden onderworpen op grond van hun cilinderinhoud en hun vermogen.

De nieuwe belasting is strikt genomen geen luxe-belasting en er is nooit gesteld dat de werkingssfeer ervan beperkt moest blijven tot de voertuigen die vroeger onderworpen waren aan het BTW-tarief van 33 %, dat wil zeggen de wagens met een cilinderinhoud van meer dan 3 000 cc of met een vermogen groter dan 116 kW.

6. Le gain fiscal est-il réel pour le consommateur ?

6.1. Tableau comparatif

La nouvelle taxe sera due au moment de l'immatriculation d'une voiture, voiture mixte ou minibus, d'une puissance fiscale supérieure à 8 CV ou d'une puissance supérieure à 70 kW.

Ce sont donc particulièrement les voitures de grosses cylindrées qui seront visées, tandis que les plus petites cylindrées ne seront soit pas soumises à la taxe, soit soumises à une taxe qui ne dépassera pas un montant de 5 000 francs.

Comme il ressort des tableaux ci-dessous, le montant à verser demeurera presque toujours inférieur à l'économie d'impôt réalisée grâce à la suppression du taux de TVA de 25 % et de la taxe additionnelle de luxe, et se soldera donc, en règle générale, par un gain fiscal pour le consommateur. Seuls dans quelques cas (0,89 %), le prix de la voiture sera plus élevé qu'avant.

6. Boekt de verbruiker een reële belastingwinst ?

6.1. Vergelijkende tabel

De nieuwe belasting is verschuldigd op het tijdstip van de inschrijving van een personenauto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus met een fiscale paardekracht groter dan 8 PK of een vermogen groter dan 70 kW.

Het zijn dus vooral de voertuigen met een grote cilinderinhoud die getroffen worden, terwijl wagens met een kleinere cilinderinhoud hetzij niet aan de belasting onderworpen zijn, hetzij onderworpen zijn aan een belasting die een bedrag van 5 000 frank niet te boven gaat.

Zoals blijkt uit de hierna volgende tabellen ligt het te storten bedrag bijna altijd lager dan de besparing aan belastingen door de afschaffing van het BTW-tarief van 25 % en de aanvullende luxebelasting en boekt de verbruiker derhalve over het algemeen winst inzake belastingen. In slechts enkele gevallen (0,89 %) ligt de prijs van de wagen hoger dan vroeger.

Marque et type <i>Merk en type</i>	Cylindrée <i>Cilinderinhoud</i>	Puissance <i>Vermogen</i>		Prix catalogue (hors TVA) 1991 <i>Catalogus-prijs (excl. BTW) 1991</i>	TVA 25 % ou 33 % <i>BTW 25 % of 33 %</i>	TVA 19,5 % <i>BTW 19,5 %</i>	Différence de prix due à la baisse de TVA <i>Prijsverschil als gevolg van de BTW- verlaging</i>	Nouvelle taxe de mise en circulation <i>Nieuwe belasting op het in het verkeer brengen van een voertuig</i>	Gain fiscal pour le consom- mateur <i>Belasting- winst voor de consu- ment</i>
		CV — PK	DIN/ KW — DIN/KW						
1. Jusque et y compris 8 CV ou 70 KW max. — Tot en met max. 8 PK of 70 KW.									
CITROEN AX 5p.	954 cc	6	45/33	225 520	56 380	43 976	12 404	neant — nihil	12 404
FIAT UNO	1 372 cc	8	70/51	283 920	70 980	55 364	15 616	neant — nihil	15 616
FORD ESCORT 1.4 CLX.	1 391 cc	8	53 KW	357 680	89 420	69 748	19 672	neant — nihil	19 672
FORD FIESTA CLX 5p. .	1 118 cc	6	55/39	282 000	70 500	54 990	15 510	neant — nihil	15 510
HONDA CIVIC DX 3p. .	1 343 cc	7	75/55	318 000	79 500	62 010	17 490	neant — nihil	17 490
LADA SAMARA 1.3 GL .	1 288 cc	7	65/48	192 640	48 160	37 565	10 595	neant — nihil	10 595
MAZDA 323 - 1 300L.....	1 324 cc	7	75/55	291 200	72 800	56 784	16 016	neant — nihil	16 016
MITSUBISHI COLT 1 300 EL	1 299 cc	7	75/55	281 600	70 150	54 912	15 488	neant — nihil	15 488
OPEL CORSA	1 195 cc	7	55/40	271 344	67 836	52 912	14 924	neant — nihil	14 924
RENAULT CLIO	1 108 cc	6	49/35	247 100	61 775	48 185	13 590	neant — nihil	13 590
RENAULT R5	1 108 cc	6	47/34	223 900	55 975	43 660	12 315	neant — nihil	12 315
PEUGEOT 205	954 cc	6	45/32	228 800	57 200	44 616	12 584	neant — nihil	12 584
R 19 GTS	1 390 cc	8	57,5 KW	362 000	90 500	70 590	19 910	neant — nihil	19 910
SEAT IBIZA 1,5 CLX	1 461 cc	8	63 KW	278 000	69 500	54 210	15 290	neant — nihil	15 290
VW POLO	1 043 cc	6	45/33	236 800	59 200	46 176	13 024	neant — nihil	13 024

Marque et type <i>Merk en type</i>	Cylindrée <i>Cilinderinhoud</i>	Puissance <i>Vermogen</i>		Prix catalogue (hors TVA) 1991 <i>Catalogus-prijs (excl. BTW) 1991</i>	TVA 25 % ou 33 % <i>BTW 25 % of 33 %</i>	TVA 19,5 % <i>BTW 19,5 %</i>	Différence de prix due à la baisse de TVA <i>Prijsverschil als gevolg van de BTW- verlaging</i>	Nouvelle taxe de mise en circulation <i>Nieuwe belasting op het in het verkeer brengen van een voertuig</i>	Gain fiscal pour le consom- mateur <i>Belasting- winst voor de consu- ment</i>
		CV — PK	DIN/ KW — DIN/ KW						
2. 9 et 10 CV ou de 71 KW à 85 KW. — 9 en 10 PK of van 71 KW tot 85 KW.									
ALFA 33 1.7 IE	1 712 cc	9	110/79	423 600	105 900	82 602	23 298	5 000	18 298
AUDI 80 C 1.6 (catal.) / (katal.)	1 595 cc	9	70/51	450 720	112 680	87 890	24 790	5 000	19 790
CITROEN BX 19 TRS	1 905 cc	10	105/78	482 960	120 740	94 177	26 563	5 000	21 563
DAIHATSU APPLAUSE L ..	1 589 cc	9	91/67	359 600	89 900	70 122	19 778	5 000	14 778
FIAT TEMPRA 1.8 IE	1 756 cc	10	109/80	453 520	113 380	88 436	24 944	5 000	19 944
FIAT TIPO (catal.) / (katal.)	1 580 cc	9	90/66	395 920	98 980	77 204	21 776	5 000	16 776
FORD ESCORT 1.8 D	1 753 cc	10	60/43	356 640	89 160	69 545	19 615	5 000	14 615
HYUNDAI SONATA 1.8 GLD	1 795 cc	10	99/73	411 992	102 998	80 338	22 660	5 000	17 660
MITSUBISHI LANCER ..	1 796 cc	10	60/44	367 200	91 800	71 604	20 196	5 000	15 196
NISSAN PRIMERA 16 ...	1 597 cc	9	95/70	363 200	90 800	70 824	19 976	5 000	14 976
RENAULT 21	1 721 cc	9	76/55	389 600	97 400	75 972	21 428	5 000	16 428
PEUGEOT 405	1 580 cc	9	92/68	420 160	105 040	81 931	23 109	5 000	18 109
TOYOTA CARINA XL ...	1 587 cc	9	95/70	384 800	96 200	75 036	21 164	5 000	16 164
VW GOLF 1.6	1 595 cc	9	75/55	333 200	83 300	64 974	18 326	5 000	13 326
3. 11 CV ou de 86 à 100 KW. — 11 PK of van 86 tot 100 KW.									
RENAULT ESPACE	1 995 cc	11	103/74	629 100	157 275	122 675	34 600	20 000	14 600
PEUGEOT 605	1 998 cc	11	115/84	580 960	145 240	113 287	31 953	20 000	11 953
OPEL OMEGA	1 998 cc	11	90	553 880	138 470	108 007	30 463	20 000	10 463
4. 12 à 14 CV ou 101 à 110 KW — 12 tot 14 PK of 101 tot 110 KW.									
BMW 520 i	1 990 cc	11	150/110	880 000	220 000	171 795	48 400	35 000	13 400
LAND ROVER Discovery ..	2 495 cc	13	113/83	945 200	236 300	184 314	51 986	35 000	16 986
MERCEDES 230	2 298 cc	12	132/97	970 000	242 500	189 150	53 350	35 000	18 350
OPEL SENATOR	2 592 cc	14	150/110	939 440	234 860	183 191	51 669	35 000	16 669
5. 15 CV ou de 111 à 120 KW. — 15 PK of van 111 tot 120 KW.									
MERCEDES 300 D	2 996 cc	15	118/83	1 049 000	262 250	204 555	57 695	50 000	7 695
CHRYSLER LEBARON cabriolet	2 972 cc	15	104 KW	999 840	249 960	194 969	54 991	50 000	4 991
MERCEDES 190 E	2 597 cc	14	118 KW	1 012 000	333 960	197 340	136 620	50 000	86 620
PONTIAC Grand Prix	2 259 cc	12	119 KW	672 335	221 871	131 105	90 766	50 000	40 766
CHEVROLET LUMINA ..	3 135 cc	15	120 KW	680 304	224 500	132 659	91 841	50 000	41 841
AUDI 90	1 994 cc	11	118 KW	649 844	214 449	126 720	87 729	50 000	37 729

Marque et type <i>Merk en type</i>	Cylindrée <i>Cilinderinhoud</i>	Puissance <i>Vermogen</i>		Prix catalogue (hors TVA) 1991 <i>Catalogusprijs (excl. BTW) 1991</i>	TVA 25 % ou 33 % <i>BTW 25 % of 33 %</i>	TVA 19,5 % <i>BTW 19,5 %</i>	Différence de prix due à la baisse de TVA <i>Prijverschil als gevolg van de BTW- verlaging</i>	Nouvelle taxe de mise en circulation <i>Nieuwe belasting op het in het verkeer brengen van een voertuig</i>	Gain fiscal pour le consom- mateur <i>Belasting- winst voor de consu- ment</i>
		CV — PK	DIN/ KW — DIN/ KW						
6. 16 et 17 CV ou de 121 à 155 KW. — 16 en 17 PK of van 121 tot 155 KW.									
BMW 325 i	2 494 cc	13	192/141	936 090	308 910	182 538	126 372	100 000	26 372
BMW 535 i	3 430 cc	17	211/155	1 308 270	431 729	255 113	176 616	100 000	76 616
BMW 730 i	2 986 cc	15	188/138	1 280 451	422 549	249 688	172 861	100 000	72 861
FORD SCORPIO Corsworth	2 935 cc	15	195/143	1 148 947	379 152	224 045	155 107	100 000	55 107
MERCEDES 300 E	2 960 cc	15	180/132	1 216 000	401 280	237 120	164 160	100 000	64 160
SAAB 9000 T16	2 290 cc	12	200/147	1 067 669	352 330	208 195	144 135	100 000	44 135
7. 18 CV et plus ou plus de 155 KW. — 18 PK en meer of meer dan 155 KW.									
JAGUAR XJ6	3 980 cc	20	223/166	1 536 992	507 207	299 713	207 494	200 000	7 494
MERCEDES 500 E	4 973 cc	24	327/240	2 863 000	944 790	558 285	386 505	200 000	186 505
RENAULT ALPINE	2 975 cc	15	250/184	1 883 759	621 640	367 333	254 307	200 000	54 307

6.2. Les voitures américaines

Toutes les voitures américaines ne seront pas plus chères. Un choix est toujours possible, compte tenu du fait que pour certains modèles, il y aura effectivement un gain fiscal pour l'acquéreur.

La taxation des véhicules américains a été soulevée à plusieurs reprises dans le cadre du GATT.

L'opposition traditionnelle consiste en :

Véhicules américains :

- forte cylindrée;
- puissance (relativement) basse.

Véhicules européens :

- basse cylindrée;
- puissance spécifique (relativement) élevée.

La nouvelle taxe, fondée sur des critères objectifs, ne peut pas être considérée comme contraire aux règles du GATT.

6.3. Les voitures diesel

Le Ministre concède que pour une même puissance en kilowatts, une voiture diesel a souvent une cylindrée plus élevée de 1 ou 2 CV.

6.2. De Amerikaanse wagens

Niet alle Amerikaanse wagens worden duurder en men heeft altijd de keus, gelet op het feit dat aan de aankoop van sommige modellen een reële belastingwinst vastzit.

De belasting op Amerikaanse wagens kwam in het raam van de GATT herhaaldelijk ter sprake.

De traditionele tegenstelling bestaat hierin :

Amerikaanse wagens :

- grote cilinderinhoud;
- (betrekkelijk) laag vermogen.

Europese wagens :

- kleine cilinderinhoud;
- (betrekkelijk) hoog specifiek vermogen.

De nieuwe belasting, die op objectieve criteria steunt, kan niet worden beschouwd als in strijd met de GATT-regels.

6.3. De dieselwagens

De Minister geeft toe dat een dieselauto, voor een zelfde vermogen in kW, vaak 1 of 2 fiscale PK meer cilinderinhoud heeft.

Toutefois, ces voitures bénéficient d'un avantage fiscal appréciable sur le prix du carburant (5,15 francs/litre).

6.4. Aspect écologique de la question

Il est également très important de tenir compte de l'argument écologique dans le cas susvisé.

En effet, les voitures les plus puissantes sont les plus taxées. Les modèles diesel sont plus taxés que les modèles essence ayant une puissance identique; mais il faut remarquer que les voitures diesel sont plus polluantes en ce qui concerne notamment l'émission de poussières et de suie.

Or, comme l'a indiqué M. Poncelet dans son intervention, la Belgique avantageait jusqu'ici le recours au diesel sur le plan fiscal sans aucune justification économique ou écologique particulière.

7. *Risque de distorsion de concurrence ?*

Le Ministre estime qu'il existe suffisamment de marques de voitures et, à l'intérieur de chaque marque, suffisamment de modèles pour que le consommateur puisse faire son choix en fonction du rapport qualité-prix qu'il estime le meilleur.

8. *Situation des familles nombreuses*

Le Ministre indique qu'il n'est pas possible de pratiquer des prix ou des taxes moindres pour les familles nombreuses, que ce soit en matière d'achat de voitures, de construction d'immeubles, etc., alors qu'elles doivent pourtant souvent acheter une plus grande voiture ou habiter une maison plus spacieuse. En matière de fiscalité indirecte, il n'est en effet pas possible de pratiquer une distinction selon la qualité de l'utilisateur.

En revanche, les familles bénéficient de déductions fiscales à l'impôt des personnes physiques et au précompte immobilier.

En outre, il faut à nouveau souligner que seuls 70 modèles de voitures, représentant moins de 1 % du marché, seront plus chers qu'avant.

9. *Entreprises de location de voitures*

Selon les membres de l'Union professionnelle belge des loueurs de véhicules, 90 % des véhicules qu'ils utilisent sont exportés endéans les 6 mois. Suite à l'amendement adopté en Commission des Finances du Sénat, ces véhicules pourront donc bénéficier d'un dégrèvement de la taxe de mise en circulation (article 105 (nouveau) du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus) (Doc. Sénat n° 329/2-91/92, pp. 47-48).

La taxe de mise en circulation constitue une charge professionnelle dans le chef du loueur, s'il s'agit de renting à court terme.

De eigenaars van die auto's genieten echter een behoorlijke belastingwinst op de brandstofprijs (5,15 fr/liter).

6.4. Ecologisch aspect van het vraagstuk

In bedoeld geval is het ook van groot belang dat men rekening houdt met het ecologische argument.

De krachtigste wagens worden inderdaad het zwaarst belast. Dieselmodellen worden zwaarder belast dan benzine-uitvoeringen met precies hetzelfde vermogen, omdat dieselmotoren minder schoon zijn vooral wat de uitstoot van stof en roet betreft.

Welnu, zoals de heer Poncelet er in zijn betoog op gewezen heeft, kende België tot dusver, zonder enige economische of ecologische rechtvaardiging, een fiscale voorkeurbehandeling toe aan dieselauto's.

7. *Risico inzake concurrentievervalsing ?*

De Minister meent dat er genoeg automerken en binnen elk merk genoeg modellen voorhanden zijn opdat de consument, gelet op de verhouding kwaliteit/prijs die hij de beste acht, zijn keuze kan doen.

8. *Toestand van de grote gezinnen*

De Minister merkt op dat voor grote gezinnen, zowel inzake de aankoop van auto's, als inzake woningbouw enz., onmogelijk lagere prijzen of belastingen kunnen worden toegepast niettegenstaande die gezinnen vaak een grotere auto of een ruimere woning nodig hebben. Inzake indirecte belastingen kan immers geen onderscheid worden gemaakt naar gelang van de hoedanigheid van de gebruiker.

Die gezinnen genieten daarentegen wel een aftrek in de personenbelasting en in de onroerende voorheffing.

Bovendien zij opgemerkt dat niet meer dan 70 automodellen, die minder dan 1 % van de markt vertegenwoordigen, duurder zullen worden.

9. *Autoverhuurbedrijven*

Volgens de leden van de Belgische beroepsvereniging van autoverhuurders worden 90 % van de door hen gebruikte voertuigen binnen 6 maanden uitgevoerd. Ten gevolge van een in de Commissie voor de Financiën van de Senaat aangenomen amendement zullen die voertuigen dus een ontheffing van de belasting op het in het verkeer brengen kunnen krijgen (artikel 105 (nieuw) van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (Stuk Senaat, n° 329/2-91/92, blz. 47-48).

Als het om een korte-termijnverhuur gaat, is de BIV een bedrijfslast in hoofde van de verhuurder.

En ce qui concerne le leasing, la taxe doit être payée par le preneur du leasing au nom duquel le véhicule est immatriculé.

Quant au renting à long terme, la taxe peut être considérée comme un débours dans le chef du loueur et donc facturée séparément sans TVA, à condition que le véhicule soit immatriculé au nom du preneur.

10. *Système de taxation des voitures d'occasion*

La taxe à l'immatriculation sur la vente de voitures d'occasion entre particuliers devra être supprimée le 1^{er} janvier 1993, date d'entrée en vigueur de la nouvelle directive européenne en matière de vente de biens d'occasion, qui obligera la Belgique à revoir l'ensemble de son système de taxation des biens d'occasion.

Le principe retenu dans la proposition de directive est que la TVA perçue lors de la vente d'une voiture d'occasion par un garagiste ne sera plus perçue sur l'entiereté du prix mais uniquement sur la marge bénéficiaire.

Si la directive entre effectivement en vigueur à la date prévue, la perte de recettes fiscales en 1993 est estimée à 8 milliards de francs.

11. *Voitures munies de plaques marchandes*

Le système actuel ne prévoit pas de limitation dans le nombre de plaques marchandes qui peuvent être attribuées. Toutefois, les voitures munies de plaques marchandes ne peuvent pas quitter le pays.

Pour y avoir droit, il faut avoir comme activité principale le commerce de voitures, avoir un numéro de registre de commerce et un numéro de TVA.

Le système actuel doit donc pouvoir répondre aux besoins du secteur.

12. *Voitures de direction*

Dans la mesure où ces voitures sont munies de plaques marchandes, la nouvelle taxe de mise en circulation ne sera pas due par le garagiste ou le concessionnaire, mais par l'acquéreur du véhicule.

Par contre, si ces voitures sont immatriculées de manière régulière, ce sera le garagiste ou le concessionnaire qui sera redevable de la taxe.

Dans l'un et l'autre cas, le vendeur devra tenir compte du fait du paiement de la taxe : dans le premier cas, le prix de vente du véhicule sera moindre car l'acquéreur devra acquitter lui-même la taxe, dans l'autre cas, le prix sera légèrement supérieur car la taxe aura été payée par le vendeur, mais elle ne devra plus être acquittée par l'acheteur.

Le Ministre fait toutefois remarquer que lorsque le garagiste ou le concessionnaire est tenu de payer la taxe de mise en circulation, celle-ci constitue pour lui

Wat de huurkoop betreft, is de belasting verschuldigd door de leasingklant op wiens naam het voertuig is ingeschreven.

Inzake lange-termijnrenting kan de belasting worden beschouwd als een door de verhuurder verrichte uitgave en dus afzonderlijk zonder BTW gefactureerd worden, op voorwaarde dat het voertuig op naam van de huurder is ingeschreven.

10. *Belastingstelsel voor tweedehandsauto's*

De inschrijvingsbelasting op de verkoop van tweedehandsauto's tussen particulieren moet worden opgeheven op 1 januari 1993, datum waarop de nieuwe Europese richtlijn op de verkoop van tweedehandsgoederen van kracht wordt. Daardoor wordt België verplicht zijn gehele belastingstelsel voor tweedehandsgoederen te herzien.

Het in het voorstel voor een richtlijn gehanteerde beginsel is dat de BTW die bij de verkoop van een tweedehandsauto door een garagehouder wordt geïnd, niet langer op de gehele prijs maar alleen op winstmarge wordt berekend.

Voor 1993 wordt het verlies aan fiscale ontvangsten op 8 miljard frank geraamd mocht de richtlijn inderdaad op de afgesproken datum in werking treden.

11. *Auto's met « handelaarsnummerplaten »*

De bestaande regeling schrijft geen beperking voor van het aantal fabriekskentekens die toegekend mogen worden. Auto's met handelaarsnummerplaten mogen evenwel het land niet uitkomen.

Om op die nummerplaten aanspraak te kunnen maken, moet men als hoofdbedrijvigheid auto's verkopen alsook een handelsregister- en BTW-nummer hebben.

De bestaande regeling moet derhalve tegemoet kunnen komen aan de behoeften van de sector.

12. *Directiewagens*

Aangezien dergelijke auto's met fabriekskentekens zijn uitgerust, moet niet de garagehouder of de concessiehouder, maar wel de koper van het voertuig de nieuwe belasting op het in het verkeer brengen betalen.

Worden die auto's evenwel op de normale wijze ingeschreven, dan moet de garagehouder of de concessiehouder de belasting betalen.

De verkoper moet in beide gevallen met de betaling van de belasting rekening houden. In het eerste geval zal de verkoopprijs van het voertuig lager liggen aangezien de koper zelf de belasting dient te betalen; in het andere geval ligt de prijs wat hoger omdat de verkoper de belasting zal hebben betaald, maar de koper hoeft dat dan niet meer te doen.

De Minister stipt niettemin aan dat wanneer de garagehouder of de concessiehouder de belasting op het in het verkeer brengen moet betalen, zulks voor

une charge professionnelle totalement portée en compte pour l'exercice d'imposition au cours duquel le véhicule a été immatriculé.

13. *Définition des aéronefs*

Le Ministre renvoie au rapport fait au nom de la Commission des Finances du Sénat (Doc. Sénat n° 329/2 - 91/92, p. 18). Il signale qu'il s'agit de la définition qui était déjà reprise dans le Code de la TVA (ancien tableau C, point 5, de 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 que celle-ci n'a jamais posé de problème.

14. *Taxation moindre pour les planeurs ?*

Sont soumis à la taxe de mise en circulation, les avions, hydravions, hélicoptères, planeurs, ballons sphériques ou dirigeables, c'est-à-dire tous les aéronefs qui sont ou qui doivent être immatriculés à l'Administration de l'Aéronautique. Ainsi, d'après les renseignements obtenus de cette administration, ont été immatriculés en 1991 : 24 ballons, 40 ULM, 14 hélicoptères, 35 planeurs, 47 avions et 14 Boeing.

Par ailleurs, l'attention a été attirée sur le fait qu'une taxe de 100 000 francs était en effet très élevée par rapport au prix d'achat d'un ULM, ce prix variant de 300 000 francs à 700 000 francs. C'est la raison pour laquelle la nouvelle taxe a été réduite, suite à un amendement déposé au Sénat, à 25 000 francs pour ces appareils (Doc. Sénat, n° 329/2 - 91/92, pp. 42-43).

Par contre, le prix d'achat d'un planeur ou d'un ballon variant de 1 à 5 millions de francs, il n'a pas été jugé opportun de diminuer la taxe sur de tels aéronefs.

15. *Risques d'importations et d'exportations parallèles*

Le Ministre rappelle que ces problèmes ont été longuement discutés au Sénat et ont fait l'objet d'une modification du texte initial (cf. Doc. Sénat, n° 329/2 - 91/92, pp. 7 et suivantes, 26).

16. *Leasing transfrontalier - Mécanismes de fraude*

Les voitures prises en leasing à l'étranger et immatriculées en Belgique seront soumises à la nouvelle taxe de mise en circulation.

Le leasing transfrontalier sera donc en tout cas moins intéressant qu'auparavant (les voitures étaient jusqu'ici soumises à un taux de TVA supérieur à ceux appliqués dans les pays voisins), étant donné que la nouvelle taxe doit être payée lors de l'immatriculation du véhicule en Belgique. Or, cette

hem een bedrijfslast is die volledig wordt verrekend voor het aanslagjaar waarin het voertuig werd ingeschreven.

13. *Definitie van luchtvaartuigen*

De Minister verwijst naar het verslag dat namens de Senaatscommissie voor de Financien is uitgebracht (Stuk Senaat n° 329/2 - 91/92, blz. 18). Hij merkt op dat het de definitie is die al werd opgenomen in het BTW-Wetboek (voormalige tabel C, punt 5, van het 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 dat zulks nooit problemen heeft opgeleverd.

14. *Lagere belasting voor zweefvliegtuigen ?*

Voor vliegtuigen, watervliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen, sferische of bestuurbare ballons, met andere woorden alle luchtvaartuigen die bij het Bestuur der Luchtvaart ingeschreven zijn of horen te zijn, is de belasting op het in het verkeer brengen verschuldigd. Op grond van de inlichtingen van dat bestuur werden in 1991 volgende inschrijvingen genoteerd : 24 ballons, 40 ULM's, 14 helikopters, 35 zweefvliegtuigen, 47 vliegtuigen en 14 Boeings.

Voorts werd de aandacht gevestigd op het feit dat een belasting van 100 000 frank inderdaad heel veel is vergeleken bij de aankoopprijs van een ULM, die tussen 300 000 en 700 000 frank schommelt. Daarom werd voor die toestellen de nieuwe belasting ten gevolge van een in de Senaat ingediend amendement verlaagd tot 25 000 frank (Stuk Senaat n° 329/2 - 91/92, blz. 42-43).

Aangezien de aankoopprijs van een zweefvliegtuig of een ballon daarentegen tussen 1 miljoen en 5 miljoen frank ligt, werd het niet aangewezen geacht de belasting op dergelijke luchtvaartuigen te verlagen.

15. *Gevaar voor parallelle import en export*

De Minister memoreert dat die problemen uitvoerig werden behandeld in de Senaat en dat de oorspronkelijke tekst ter zake werd gewijzigd (zie Stuk Senaat n° 329/2 - 91/92, blz. 7 en volgende, 26).

16. *Grensoverschrijdende leasingverrichtingen - Fraudemechanismen*

Wagens die in het buitenland in huurkoop worden genomen en in België zijn ingeschreven, worden aan de nieuwe BIV onderworpen.

De grensoverschrijdende leasing wordt dus hoe dan ook minder interessant dan vroeger (tot nog toe gold voor de wagens bij ons een hoger BTW-tarief dan in onze buurlanden), aangezien de nieuwe belasting bij de inschrijving van het voertuig in België verschuldigd is. Welnu, die inschrijving is verplicht

immatriculation est obligatoire dans le pays dès lors que le preneur en leasing y est domicilié.

Le problème que nous connaissons actuellement avec les Pays-Bas, et qui fait que dans certains cas la TVA n'est pas perçue sur certains contrats de leasing, provient du fait que le contrat de leasing est défini différemment en Belgique et aux Pays-Bas. Pour les uns, il est assimilé à une prestation de services, pour les autres, à une vente. Cette problématique est actuellement à l'étude entre nos deux pays.

En outre, la question de la déductibilité totale ou partielle de la TVA sur les frais de voiture devra également être harmonisée au niveau européen (deuxième Directive en préparation).

17. *Diverses exemptions*

a) *Les invalides* bénéficieront des mêmes exemptions qu'en matière de TVA et de taxe de circulation.

b) Il n'est prévu aucune exemption pour *les minibus scolaires*.

c) *Les avions et bateaux affectés aux services de l'Etat* sont exemptés de la taxe de mise en circulation.

d) *Les taxis* continuent à être exemptés de la taxe de circulation mais ne bénéficient pas d'exemption en matière de TVA. Or, la nouvelle taxe de mise en circulation est instaurée notamment pour compenser la baisse de la TVA.

Contrairement aux loueurs de voitures, les chauffeurs de taxis ne changent d'ailleurs pas si souvent de véhicules.

18. *Rendement de la taxe de mise en circulation*

La FEBIAC prévoit une baisse de 10 % du marché des ventes de voitures en Belgique.

Grâce à la baisse de TVA, on aurait pu s'attendre à une hausse du marché mais suite à l'introduction de la taxe de mise en circulation, il est vrai que cette augmentation des ventes pourrait ne pas se produire. Quant à parler d'une diminution de 10 %, cela semble en tout cas exagéré.

Par ailleurs, comme indiqué précédemment (point 15), le projet initial a été amendé en Commission des Finances du Sénat, afin de réduire les risques d'importations parallèles de voitures d'occasion.

Les recettes de la nouvelle taxe ont été initialement estimées à 2 à 3 milliards de francs pour 1992 et devraient se situer entre 5 et 6 milliards de francs en année pleine.

Toutefois, étant donné les amendements qui ont été adoptés par le Sénat, notamment le dégrèvement possible de la taxe de mise en circulation en cas d'exportation endéans les 6 mois, les recettes attendues seront vraisemblablement moindres que celles initialement escomptées.

in het land zodra de leasingklant er zich metterwoon gevestigd heeft.

Het thans ten opzichte van Nederland gerezen probleem, waarbij in bepaalde gevallen op sommige leasingovereenkomsten geen BTW geheven wordt, is hieraan te wijten dat de leasingovereenkomst in België anders omschreven wordt dan in Nederland. Door de enen wordt zij met een dienstverstrekking en door de anderen met een verkoop gelijkgesteld. Beide landen wisselen thans van gedachten over die problematiek.

Bovendien moet de kwestie van de volledige of gedeeltelijke aftrekbaarheid van de BTW op de autokosten ook op Europees vlak worden geharmoniseerd (twaalfde Richtlijn in voorbereiding).

17. *Diverse vrijstellingen*

a) *Invaliden* genieten dezelfde vrijstelling als inzake BTW en verkeersbelasting.

b) *Voor minibussen voor leerlingenvervoer* geldt geen vrijstelling.

c) *De voor de Rijksdiensten bestemde vliegtuigen en schepen* zijn van de BIV vrijgesteld.

d) *Taxi's* blijven van de verkeersbelasting vrijgesteld maar genieten geen vrijstelling van BTW. Welnu, de nieuwe BIV dient meer bepaald als compensatie voor de BTW-verlaging.

In tegenstelling met autoverhuurders veranderen taxichauffeurs overigens niet zo vaak van voertuig.

18. *Opbrengst van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen*

FEBIAC verwacht dat de Belgische autoverkoop met 10 % zal teruglopen.

Dank zij de daling van de BTW had men een stijging van de verkoop kunnen verwachten maar, als gevolg van de invoering van de BIV, is het best mogelijk dat daar niets van in huis komt. Gewag maken van een daling met 10 % lijkt evenwel in ieder geval overdreven.

Zoals al eerder is opgemerkt (punt 15) werd het oorspronkelijke ontwerp in de Commissie voor de Financiën van de Senaat geamendeerd om het risico van een parallelle invoer van tweedehandswagens te voorkomen.

De opbrengst van de nieuwe belasting werd voor 1992 aanvankelijk op 2 à 3 miljard frank geraamd en zou op jaarbasis tussen 5 en 6 miljard frank moeten liggen.

Gelet op de amendementen die in de Senaat werden aangenomen, meer bepaald op de mogelijke ontheffing van de belasting op het in het verkeer brengen in geval van export binnen 6 maanden, zullen de verwachte ontvangsten waarschijnlijk geringer zijn dan aanvankelijk was geraamd.

En ce qui concerne l'estimation initiale des recettes, celle-ci a été calculée en se basant sur la répartition du parc de véhicules en fonction de la cylindrée, répartition corrigée en tenant compte d'une estimation sommaire du nombre de voitures qui, en fonction de leur puissance exprimée en kW, devraient passer dans une catégorie supérieure.

19. *Mode de perception*

La taxe de mise en circulation sera perçue distinctement du paiement des droits d'immatriculation (2 500 francs de timbres fiscaux) effectué pour l'inscription d'un véhicule à la direction immatriculation des véhicules (DIV).

Les services de la DIV, qui dépendent du Ministère des Communications, ne sont en effet pas aptes à percevoir la nouvelle taxe. Celle-ci sera donc perçue par l'Administration des contributions directes, services de la taxe de circulation, qui dépend du Ministère des Finances et qui perçoit déjà actuellement la taxe de circulation.

20. *Coûts de perception*

Ces coûts seront limités étant donné que, comme pour la taxe de circulation, la perception se fera en grande partie de manière informatisée, sur la base des données informatiques transmises par la DIV (Office de la circulation routière).

21. *Retards dans le traitement des dossiers ?*

Après renseignements pris auprès du Ministre des Communications, le Ministre des Finances assure que toutes les demandes régulières et complètes, valablement déposées à la DIV ou envoyées par lettre recommandée avant le 1^{er} juin de cette année, ne seront pas soumises à la taxe de circulation.

22. *Déductibilité de la taxe de mise en circulation*

Le Ministre rappelle que les présentes dispositions s'appliquent uniquement aux voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes (et non aux camions).

La TVA reste déductible à 50 %, tandis que la taxe de mise en circulation sera entièrement déductible comme charge professionnelle.

23. *Instauration d'une écotaxe*

La Belgique est favorable à l'instauration d'une écotaxe, telle que proposée au niveau européen. Toutefois, il ne serait pas opportun de l'introduire de

In verband met de oorspronkelijke ontvangstenraming zij opgemerkt dat bij de berekening daarvan is uitgegaan van de indeling van het voertuigenpark volgens de cilinderinhoud; die verdeling is gecorrigeerd rekening houdend met een summier raming van het aantal wagens die, gelet op hun in kW uitgedrukt vermogen, naar een hogere categorie moeten overgaan.

19. *Inningsregels*

De belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen zal worden geïnd los van het inschrijvingsrecht (2 500 frank fiscale zegels), die men voor de inschrijving van een voertuig bij de Directie voor de inschrijving van voertuigen (DIV) dient te betalen.

De DIV, die onder het Ministerie van Verkeer ressorteert, is immers niet bevoegd om de nieuwe belasting te innen. Zij zal bijgevolg worden geïnd door de dienst van de verkeersbelasting, die deel uitmaakt van het Ministerie van Financiën en nu al de verkeersbelasting int.

20. *Kosten van de inning*

Die kosten zullen beperkt blijven aangezien de inningsprocedure, zoals voor de verkeersbelasting, grotendeels geïnformatiseerd is en verloopt op grond van de gegevensbestanden die door de DIV (Dienst van het Wegverkeer) worden verstrekt.

21. *Achterstand bij het verwerken van de dossiers*

Na bij de Minister van Verkeer inlichtingen te hebben ingewonnen, verzekert de Minister van Financiën dat alle regelmatige en volledige aanvragen, die vóór 1 juni van dit jaar op geldige wijze bij de DIV worden ingediend of per aangetekende brief naar de DIV verstuurd, niet onder de BIV zullen vallen.

22. *Aftrekbaarheid van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen*

De Minister brengt in herinnering dat die bepalingen uitsluitend voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen (en niet voor vrachtwagens) gelden.

De BTW blijft voor de helft aftrekbaar. De BIV daarentegen kan geheel als bedrijfslasten worden afgetrokken.

23. *Invoering van een milieubelasting*

België is voorstander van de in EG-verband voorgestelde milieubelasting. Wel is het niet aangewezen die belasting eenzijdig en vóór de andere Lid-Staten

manière unilatérale et anticipativement. Mieux vaut attendre que les directives européennes en la matière soient adoptées.

Le Ministre se déclare néanmoins prêt à discuter de la question et à envisager les différentes solutions proposées.

Répliques

M. Olaerts estime que l'ensemble de l'opération (diminution des taux de TVA et compensations répétées par le biais d'une hausse des droits d'accise et l'instauration d'une nouvelle taxe de mise en circulation) se soldera finalement par une hausse de la pression fiscale.

Ceci est d'autant plus vrai que si la taxe de mise en circulation est effectivement déductible comme charge professionnelle, il ne faut toutefois pas oublier que les charges professionnelles afférentes à l'utilisation d'un véhicule automobile ne sont plus déductibles qu'à raison de 75 % (article 22 de la loi du 7 décembre 1988 portant réforme de l'impôt sur les revenus et modifications des taxes assimilées au timbre — *Monsieur belge* du 16 décembre 1988).

A cet égard, l'intervenant estime que les mécanismes d'évasion et de fraude fiscales sont en fait stimulés par l'inadéquation et la caractère inéquitable de la législation fiscale belge (simples palliatifs, mesures linéaires).

En ce qui concerne les problèmes que nous connaissons avec les Pays-Bas en matière de leasing, l'intervenant estime qu'une solution aurait pu être trouvée beaucoup plus rapidement.

D'autre part, il déplore que les présentes dispositions ne soient pas entrées en vigueur à la même date que les modifications de taux de TVA, car une telle situation crée une discrimination entre les contribuables qui auront pu pleinement bénéficier de la baisse des taux de TVA entre le 1^{er} avril et le 1^{er} juin de cette année, et ceux dont le nouveau véhicule ne sera immatriculé qu'après cette date.

Enfin, l'orateur ne se satisfait pas des arguments avancés par le Ministre en ce qui concerne les stations-wagons qui seront taxées injustement comme s'il s'agissait de voitures ordinaires.

M. De Vlieghere fait remarquer qu'aux Etats-Unis, les mécanismes d'évasion fiscale sont réprimés beaucoup plus sévèrement que dans notre pays. Le comportement du contribuable belge oblige en fait l'Etat à augmenter toujours davantage le niveau d'imposition afin de compenser les moins-values fiscales.

D'autre part, l'orateur déplore que le présent projet ne tienne pas suffisamment compte de l'argument écologique et ne soit pas conçu de manière à modifier le comportement du consommateur vis-à-vis de l'environnement.

in te voeren. Men kan beter de goedkeuring van de Europese richtlijnen ter zake afwachten.

De Minister is desondanks bereid om die aangelegenheid te bespreken en de verschillende voorgestelde oplossingen in overweging te nemen.

Replieken

De heer Olaerts is van mening dat de hele operatie (verlaging van de BTW-tarieven en meervoudige compensatie door middel van een verhoging van de accijnzen en de invoering van een nieuwe belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen) uiteindelijk tot een verhoging van de belastingdruk zal leiden.

Ook al kan de BIV dan als bedrijfslasten worden afgetrokken, men mag niet uit het oog verliezen dat de bedrijfslasten voor het gebruik van een voertuig nog slechts voor 75 % aftrekbaar zijn (artikel 22 van de wet van 7 december 1988 houdende hervorming van de inkomstenbelasting en wijziging van de met het zegel gelijkgestelde taksen — *Belgisch Staatsblad* van 16 december 1988).

In dat verband is spreker van mening dat de Belgische belastingwetgeving dermate onaangepast en onrechtvaardig is (allerlei halve maatregelen of lineaire maatregelen), dat zij eigenlijk tot ontwijkende en fraude aanzet.

Voor de problemen met Nederland in verband met het leasen van voertuigen had men volgens spreker veel sneller een oplossing kunnen vinden.

Voorts betreurt hij dat de voorgestelde bepalingen niet samen met de BTW-wijzigingen in werking zijn getreden. De huidige toestand leidt tot discriminatie tussen de belastingplichtigen die tussen 1 april en 1 juni volop de voordelen van de BTW-verlaging hebben kunnen genieten en zij die hun voertuig pas later kunnen inschrijven.

Tot slot kunnen de argumenten van de Minister in verband met het onrechtvaardig belasten van stationcars als gewone voertuigen spreker niet overtuigen.

De heer De Vlieghere wijst erop dat de straffen op belastingontwijking in de Verenigde Staten veel zwaarder zijn dan in ons land. Het gedrag van de Belgische belastingbetaler dwingt de Staat er in feite toe de belastingdruk steeds maar te verhogen om het verlies aan ontvangsten als gevolg van die fraude goed te maken.

Spreker is er ook niet gelukkig mee dat het milieu in dit ontwerp zo weinig aan bod komt en niet van de gelegenheid gebruik wordt gemaakt om het gedrag van de consument ten opzichte van het leefmilieu bij te sturen.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

TITRE V

Taxe de mise en circulation

CHAPITRE I^{er}

Véhicules imposables

Art. 94 CTA

M. Daems revient sur la définition des aéronefs, *plus lourds ou plus légers que l'air*, qui figure à l'article 94, 1^o.

Qu'en est-il des aéronefs qui ne sont ni plus lourds ni plus légers que l'air, en d'autres termes, qui ont exactement le même poids ?

Le Ministre des Finances renvoie à la réponse qu'il a fournie au cours de la discussion générale (point 14). Par le passé, cette définition n'a jamais prêté à discussion.

M. Daems demande également des précisions en ce qui concerne le critère utilisé pour les yachts et bateaux de plaisance (d'une longueur supérieure à 7,50 mètres).

Le Ministre répond que ce critère a été emprunté à une proposition de directive européenne.

Art. 95 CTA

Cet article ne fait l'objet d'aucune observation.

CHAPITRE II

Exemptions

Art. 96 CTA

M. De Vlieghe commente son amendement n° 2 (Doc. n° 466/3).

Il estime que les véhicules utilisés exclusivement comme taxis doivent être exemptés de la taxe. Des taxis bon marché sont en effet indispensables si l'on veut réduire la circulation des voitures personnelles dans les villes.

Le Ministre rappelle que, si les taxis sont exemptés de la taxe de circulation, ils sont par contre soumis à la TVA (à l'achat).

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

TITEL V

Belasting op de inverterstelling

HOOFDSTUK I

Belastbare voertuigen

Art. 94 WGB

De heer Daems komt terug op de omschrijving in artikel 94, 1^o, van luchtvaartuigen, *zwaarder of lichter dan lucht*.

Wat gebeurt er met luchtvaartuigen die noch zwaarder noch lichter dan lucht zijn (precies even zwaar) ?

De Minister van Financiën verwijst naar het antwoord verstrekt tijdens de algemene bespreking (punt 14). In het verleden heeft deze definitie nooit aanleiding gegeven tot betwisting.

De heer Daems peilt ook naar de oorsprong van het criterium inzake jachten en pleziervaartuigen (langer dan 7,5 meter).

De Minister antwoordt dat dit criterium ontleend werd aan een voorstel van Europese richtlijn.

Art. 95 WGB

Bij dit artikel worden geen bemerkingen geformuleerd.

HOOFDSTUK II

Vrijstellingen

Art. 96 WGB

De heer De Vlieghe licht zijn amendement (n° 2 - Stuk n° 466/3) toe.

Voertuigen die uitsluitend worden gebruikt als taxi, moeten volgens hem vrijgesteld worden van deze belasting. Goedkope taxi's zijn immers onontbeerlijk om het privé-vervoer in de steden terug te dringen.

De Minister herhaalt dat de taxi's weliswaar vrijgesteld zijn van de verkeersbelasting, doch niet van de BTW (bij aankoop).

Etant donné qu'ils ont donc bénéficié de l'abaissement de la TVA, il est logique qu'ils soient à *présent* soumis à la taxe — instaurée à titre compensatoire — de mise en circulation.

M. Daems s'enquiert de la signification de la notion de « service public de l'Etat » dont il est question à l'article 96, 1°.

Le Ministre précise qu'il s'agit, en l'occurrence, de l'ensemble des autorités publiques (Etat, Communautés, Régions, provinces, agglomérations et communes).

M. Daems juge la formulation de l'article 96, 3°, b, boiteuse.

Pourquoi a-t-on fixé à respectivement 60 et 50 % les degrés d'invalidité mentionnés à l'article 96, 3°, a et b ? Cette disposition ne va-t-elle pas poser des problèmes sur le plan du contrôle ?

L'intervenant présente un amendement (n° 29, Doc. n° 466/5) pour remédier à cette imperfection.

En ce qui concerne la rédaction de l'article 96, 3°, b, le Ministre renvoie à la formulation utilisée dans d'autres Codes (article 77, § 2, du Code de la TVA; article 8 du Code des taxes assimilées au timbre; article 5, § 1^{er}, 3°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus). Les définitions utilisées dans ces articles ont été élaborées il y a plusieurs années au terme de négociations avec les associations de handicapés.

Il ne paraît pas opportun de s'en écarter dans le cadre du projet à l'examen.

*
* *

M. Michel commente son amendement n° 13 (Doc. n° 466/3).

L'objectif est d'exempter également les véhicules affectés *principalement* au transport de personnes malades, blessées ou handicapées appartenant à des organisations caritatives.

Le Ministre fait observer que conformément à l'article 96, 2°, les véhicules affectés *exclusivement* au transport de personnes malades ou blessées, c'est-à-dire les ambulances mais également les bateaux et les hélicoptères, sont exemptés de cette taxe.

*
* *

M. Daems demande quelle est la portée précise de l'article 96, 4°.

Cette disposition signifie-t-elle *a contrario* que cette taxe devra être payée pour tous les autres véhicules visés à l'article 94, 1° (voitures, etc.) qui ne sont pas immatriculés depuis trois mois au moment de l'entrée en vigueur de la loi en projet ?

Le Ministre précise que le délai de trois mois ne commence à courir que le 1^{er} juin 1992 (la date d'entrée en vigueur de la loi en projet).

Aangezien zij dus genoten hebben van de BTW-verlaging, is het logisch dat zij thans *wel* onderworpen zijn aan de — als compensatie bedoelde — belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen.

De heer Daems peilt naar de precieze betekenis van het in artikel 96, 1°, vermelde begrip « openbare dienst van de Staat ».

De Minister legt uit dat hiermee het geheel van de openbare overheden (Staat, Gemeenschappen, Gewesten, provincies, agglomeraties en gemeenten) wordt bedoeld.

De heer Daems vindt de formulering van artikel 96, 3°, b, gebrekkig.

Waarom werden de in artikel 96, 3°, a en b vermelde invaliditeitspercentages vastgesteld op — respectievelijk — 60 en 50 % ? Zal die bepaling geen aanleiding geven tot controleproblemen ?

Spreker heeft een amendement (n° 29 - Stuk n° 466/5) ingediend om dit euvel te verhelpen.

Met betrekking tot de redactie van artikel 96, 3°, b, verwijst de Minister naar de formulering in andere wetboeken (artikel 77, § 2, van het BTW-wetboek; artikel 8 van het Wetboek van de met het zegel gelijkgestelde taksen; artikel 5, § 1, 3°, van het wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen. De aldaar gehanteerde definities kwamen jaren geleden tot stand, na onderhandelingen met de verenigingen van gehandicapten.

Het lijkt niet aangewezen daarvan thans, in het kader van dit wetsontwerp, af te wijken.

*
* *

De heer Michel licht amendement n° 13 (Stuk n° 466/3) toe.

De bedoeling is dat ook de voertuigen die *in hoofdzaak* gebruikt worden voor het vervoer van zieken, gewonden of gehandicapten en die toebehoren aan liefdadige organisaties van deze belasting worden vrijgesteld.

De Minister wijst erop dat overeenkomstig artikel 96, 2°, de voertuigen die *uitsluitend* gebruikt worden voor het vervoer van zieke of gewonde personen, dus de ziekenwagens maar tevens de boten en helikopters van deze belasting worden vrijgesteld.

*
* *

De heer Daems peilt naar de precieze betekenis van artikel 96, 4°.

Wil dit *a contrario* zeggen dat voor alle andere, in artikel 94, 1°, bedoelde voertuigen (personenauto's en dergelijke) die op het ogenblik van de inwerkingtreding van deze wet nog niet gedurende drie maanden zijn ingeschreven, deze belasting *wel* zal moeten worden betaald ?

De Minister legt uit dat de termijn van drie maanden pas op 1 juni 1992 (de datum van inwerkingtreding van deze wet) begint te lopen.

La taxe n'est due qu'à partir du moment où le véhicule est mis en circulation.

Conformément à l'article 99, § 1^{er}, du projet, un véhicule est présumé mis en usage sur la voie publique dès qu'il est ou devrait être inscrit au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière.

Cela ne vaut toutefois qu'à partir de la date d'entrée en vigueur de la loi, c'est-à-dire le 1^{er} juin 1992.

L'article 96, 4^o, prévoit précisément une exception à ce principe, pour les véhicules qui ont déjà été immatriculés pendant 3 mois au moins.

Si une voiture est immatriculée aujourd'hui (25 mai 1992), elle l'est avant la date d'entrée en vigueur de la loi (1^{er} juin 1992) et la taxe de mise en circulation *ne* doit dès lors *pas* être acquittée. Si, toutefois, cette même voiture est ensuite revendue avant l'expiration du délai de 3 mois (à partir de l'immatriculation), l'acheteur *devra* alors payer la taxe de mise en circulation.

Cette disposition, dont le but est de lutter contre la vente de voitures prétendument d'occasion, a précisément été élaborée à la demande de la Fédération belge des Industries de l'Automobile et du Cycle réunies (FEBIAC).

Cette fédération a même insisté pour que l'on prévoie un délai de 6 mois plutôt que de 3 mois. Le Gouvernement a toutefois opté pour le délai de 3 mois qui est également prévu dans la proposition de directive européenne sur les ventes de biens d'occasion.

*
* *

M. Daems commente ses amendements n^{os} 26 et 27 (Doc. n^o 466/5), qui tendent à régler le problème des plaques « essais » et « marchand ».

L'auteur estime que les professionnels doivent pouvoir prélever des véhicules de leur stock pour organiser des démonstrations, des essais pour la presse, etc. Les plaques « marchand » et « essai » (Z) sont soumises à certaines dispositions régissant leur utilisation. Ainsi, elles ne peuvent pas être utilisées à l'étranger, ce qui est pourtant nécessaire pour la presse, pour se rendre chez le constructeur, etc.

Dans le grand marché européen, il est inconcevable que la libre circulation de ces professionnels soit entravée. Pour ceux qui travaillent dans le secteur de l'automobile, la voiture constitue un outil indispensable qu'ils doivent pouvoir remplacer régulièrement.

Le Ministre précise que l'utilisation des plaques « essai » et « marchand » est régie par deux directives européennes relatives à l'importation provisoire et définitive de véhicules.

Pour les véhicules munis d'une marque d'immatriculation « essai » ou « marchand » il n'est perçu pro-

De belasting is slechts verschuldigd vanaf het moment dat het voertuig in het verkeer wordt gebracht.

Overeenkomstig artikel 99, § 1, van het ontwerp wordt dit voertuig geacht te zijn in gebruik genomen op de openbare weg, wanneer het in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer is ingeschreven of zou moeten zijn ingeschreven.

Zulks geldt echter slechts vanaf de datum van de inwerkingtreding van de wet, dat wil zeggen vanaf 1 juni 1992.

Artikel 96, 4^o, voorziet precies in een uitzondering op dit principe, met name voor hen die reeds gedurende ten minste 3 maanden zijn ingeschreven.

Als een wagen vandaag (25 mei 1992) wordt ingeschreven, gebeurt zulks vóór de datum van de inwerkingtreding van de wet (1 juni 1992) en moet er bijgevolg *geen* belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen worden betaald. Wanneer diezelfde wagen echter vóór het verstrijken van de termijn van drie maanden (sinds de inschrijving) wordt doorverkocht, dan moet de koper deze belasting *wel* betalen.

Deze bepaling die bedoeld is om de verkoop van zogenoemde « occasiewagens » tegen te gaan, kwam er precies op verzoek van de « Fédération belge des Industries de l'Automobile et du Cycle réunies » (FEBIAC).

Deze laatste drong zelfs aan op een termijn van 6 in plaats van 3 maanden. De regering heeft echter geopteerd voor de termijn van drie maanden die ook voorkomt in het voorstel van Europese Richtlijn op de verkoop van tweedehandsgoederen.

*
* *

De heer Daems licht zijn amendementen n^{os} 26 en 27 (Stuk n^o 466/5) toe tot regeling van het probleem van de proefritten- en handelaarsplaten.

Professionelen moeten volgens de auteur voertuigen uit hun stock kunnen trekken voor demonstraties, proefritten voor de pers, enz. Voor handelaarsplaten en proefrittenplaten (Z) gelden gebruiksbepalingen. Zij mogen bijvoorbeeld niet worden gebruikt in het buitenland, wat echter noodzakelijk is voor de pers, of nog om zich bij de constructeur te begeven, enz.

Het is ondenkbaar in de Europese eenheidsmarkt het vrij verkeer van personen voor die professionelen te beletten. De wagen is voor de beroepsmensen uit de autosector een onmisbaar werkmiddel dat zij regelmatig moeten kunnen vervangen.

De Minister legt uit dat het gebruik van proefrittenplaten en handelaarsplaten geregeld wordt door twee Europese Richtlijnen betreffende de tijdelijke en definitieve invoer van voertuigen.

Voor voertuigen met een proefritten- of handelaarsplaat wordt voorlopig geen BTW, geen inschrij-

visoirement aucune TVA, aucune taxe d'immatriculation (dans les Etats membres où elle existe) et généralement aucune taxe de circulation. En vertu d'une réglementation temporaire, pouvant être différente dans chaque Etat membre, ces véhicules sont dès lors exemptés provisoirement de la taxe dans l'attente de leur immatriculation normale et définitive.

C'est la raison pour laquelle il n'est pas permis de se rendre à l'étranger dans un véhicule muni d'une telle plaque.

Les véhicules munis d'une marque temporaire peuvent par contre circuler à l'étranger parce que ces marques indiquent clairement que les taxes doivent être payées dans le pays d'arrivée.

CHAPITRE III

Base imposable

Art. 97 CTA

M. Daems renvoie à son intervention au cours de la discussion générale.

Il se demande pourquoi le Gouvernement se base sur deux critères (chevaux fiscaux et kilowatts) pour fixer cette taxe, alors qu'il n'en va pas ainsi pour la taxe de circulation. Pourquoi n'augmente-t-on pas tout simplement le taux de cette taxe au lieu de créer une nouvelle taxe ?

M. Olaerts se rallie à cette observation. Ne pourrait-on imaginer un système plus simple qui permettrait aux services du Ministère des Communications de percevoir cette nouvelle taxe en même temps que la taxe à l'immatriculation (par exemple, en apposant des timbres fiscaux) ?

Le Ministre répond que l'utilisation d'un seul critère (la puissance fiscale) a suscité des critiques de plus en plus vives parce qu'elle avantagerait certains types de voitures. L'autre critère (kilowatt) paraissait mieux adapté mais posait des problèmes en ce qui concerne l'échange d'informations entre les administrations concernées. L'Administration des contributions directes a alors dressé un tableau de conversion des deux critères.

Une perception conjointe de la taxe à l'immatriculation et de la taxe de mise en circulation (par le biais de l'apposition de timbres fiscaux) s'est avérée impossible, vu l'importance des montants à acquitter. Le risque de fraude aurait en effet été trop élevé.

Il s'est en outre avéré que l'administration concernée du Ministère des Communications (Office de la circulation routière) n'était pas en mesure d'assurer la perception de la nouvelle taxe. C'est pourquoi il a été fait appel à l'Administration des contributions directes, qui est suffisamment outillée pour ce faire.

L'augmentation de la taxe de circulation ne constituait pas une alternative satisfaisante. Dans ce cas, tous les véhicules auraient été soumis chaque année

vingstaks (in de Lid-Staten waar die bestaat) en meestal geen verkeersbelasting betaald. Krachtens een tijdelijke regeling, die in elke Lid-Staat verschillend kan zijn, worden die voertuigen dus voorlopig vrijgesteld in afwachting van hun normale, definitieve inschrijving.

Vandaar dat het niet toegelaten is met een dergelijke plaat naar het buitenland te rijden.

Voor de voertuigen met *tijdelijke* platen daarentegen mag zulks wel, omdat deze platen precies aanduiden dat de belastingen in het land van aankomst moeten worden betaald.

HOOFDSTUK III

Belastbare grondslag

Art. 97 WGB

De heer Daems verwijst naar zijn tussenkomst tijdens de algemene bespreking.

Hij vraagt zich af waarom de regering voor deze belasting op twee criteria (fiscale paardekracht en kilowatt) steunt, terwijl zulks voor de verkeersbelasting niet het geval is. Waarom wordt overigens niet gewoon het tarief van de verkeersbelasting verhoogd, in plaats van een nieuwe belasting te creëren ?

De heer Olaerts sluit zich daarbij aan. Kan geen eenvoudiger systeem worden uitgedacht, waarbij deze nieuwe belasting (bijvoorbeeld via het plakken van fiscale zegels) door de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen samen met de inschrijvingstaks kan worden geïnd ?

De Minister legt uit dat het gebruik van één enkel criterium (de fiscale paardekracht) meer en meer op de korrel werd genomen, omdat het bepaalde types van wagens zou bevoordelen. Het andere criterium (kilowatt) leek beter geschikt, doch stelde problemen inzake de uitwisseling van gegevens tussen de betrokken administraties. De Administratie der Directe Belastingen heeft dan een conversietabel van beide criteria opgesteld.

Een gezamenlijke inning van de inschrijvingstaks en de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen (via het plakken van fiscale zegels) bleek, gelet op de omvang van de te betalen bedragen, onmogelijk. Het frauderisico zou tevens te hoog zijn.

De betrokken administratie van het Ministerie van Verkeerswezen (Dienst van het Wegverkeer) bleek daarenboven niet bij machte om de inning van deze nieuwe belasting te verzekeren. Vandaar dat beroep werd gedaan op de Administratie der Directe Belastingen, die hiervoor wel voldoende is uitgerust.

Het verhogen van de verkeersbelasting was geen geschikt alternatief. In dat geval zou immers voor alle voertuigen *jaarlijks* meer moeten worden be-

à l'augmentation, ce qui n'aurait pas pu être considéré comme la compensation d'une baisse de la TVA, dont l'acheteur ne profite qu'une seule fois.

M. De Vlieghe fait observer que notre régime fiscal en matière de véhicules à moteur (basé sur les chevaux fiscaux) repose exclusivement sur la cylindrée des voitures. Cette situation encourage la construction de petits moteurs, vite usés mais très puissants. Cette course à la performance entre les constructeurs est préjudiciable à l'environnement puisque ce type de moteur rejette plus d'oxydes d'azote dans l'atmosphère.

L'intervenant plaide dès lors, comme M. Daems, pour l'application d'un seul critère, à savoir la puissance des véhicules. Il renvoie à cet égard à son *amendement n° 19* à l'article 98, § 1^{er}, A (Doc n° 466/4).

CHAPITRE IV

Montant de la taxe

Art. 98 CTA

M. De Vlieghe précise la portée de son *amendement n° 19* (Doc. n° 466/4).

Il préconise, lui aussi, la prise en considération d'un critère unique, à savoir la puissance des véhicules, exprimée en kilowatts.

La puissance des automobiles immatriculées a augmenté de façon spectaculaire et injustifiée ces dernières années, ce qui se traduit notamment par une plus forte tendance à commettre des infractions de roulage, par une conduite plus dangereuse et par une aggravation de la pollution. Une taxation adaptée des modèles les plus puissants peut freiner cette tendance et inciter le consommateur à adopter un comportement d'achat et une conduite plus écologiques.

Le présent amendement permet en outre de remédier à certains défauts du projet, et notamment aux écarts exagérés entre les différents taux de la taxe, à la taxation excessive des voitures de classe moyenne et des voitures de grosse cylindrée mais de faible puissance, et au régime favorable dont bénéficient les voitures de puissance élevée et les voitures de luxe très coûteuses.

M. Poncelet fait observer qu'un tel système favorisera à nouveau les possesseurs de voitures diesel, ce qui n'est sans doute pas l'objectif de l'auteur de l'amendement.

M. De Vlieghe estime que ce problème peut être résolu en instaurant un prélèvement supplémentaire sur le diesel.

D'un point de vue écologique, les prix des carburants pour les véhicules automobiles sont du reste beaucoup trop bas. L'intervenant songe à ce propos à un prix d'environ 100 francs pour le litre d'essence et à un prix un peu plus élevé encore pour le litre de gas-oil.

taald, wat onmogelijk als de compensatie van een *eenmalige* BTW-verlaging kan worden beschouwd.

De heer De Vlieghe merkt op dat ons fiscaal systeem inzake autovoertuigen (via de fiscale paardekracht) uitsluitend berust op de cilinderinhoud van de wagens. Dit leidt tot de constructie van kleine, snel verslijtbare motoren met een hoog vermogen. Deze wedloop tussen de autoconstructeurs is dan weer nadelig voor het leefmilieu, door een verhoogde uitstoot van stikstofdioxide.

Spreker steunt dan ook het pleidooi van de heer Daems voor één enkel criterium, namelijk het vermogen van de wagens. Hij verwijst dienaangaande naar zijn *amendement n° 19* bij artikel 98, § 1, A (Stuk n° 466/4).

HOOFDSTUK IV

Bedrag der belasting

Art. 98 WGB

De heer De Vlieghe licht zijn *amendement n° 19* (Stuk n° 466/4) toe.

Zoals gezegd, pleit hij voor één enkel criterium, met name het vermogen van de wagens in kilowatt.

Het vermogen van de ingeschreven auto's is in de voorbije jaren onverantwoord snel gestegen, wat onder meer aanleiding geeft tot een stijgend aantal verkeersovertredingen, onveiligere verkeer en meer vervuiling. Met een aangepaste heffing op die hogere vermogens kan deze tendens, volgens de auteur van het amendement, afgeremd worden en de consument aangespoord tot een ecologische koop- en rijgedrag.

Met deze maatregel worden tevens een aantal tekortkomingen van het ontwerp weggewerkt, onder meer de onaanvaardbaar steile trappen in de belasting, de onevenredig zware belasting van de middenklassewagens en wagens met grote cilinderinhoud maar laag vermogen, en de bevoordeling van de wagens met zeer hoog vermogen en de zeer dure luxewagens.

De heer Poncelet merkt op dat dergelijk systeem de dieselwagens opnieuw zal bevoordelen, wat wellicht niet de bedoeling is van de indiener van het amendement.

Volgens *de heer De Vlieghe* kan dit probleem worden opgelost via een bijkomende heffing op dieselolie.

Vanuit ecologisch oogpunt zijn de prijzen van de brandstoffen voor voertuigen overigens veel te laag. Spreker denkt in dit verband aan een prijs van ± 100 frank per liter benzine en een nog wat hogere prijs per liter dieselolie.

Le Ministre reconnaît que notre fiscalité en matière de véhicules automobiles repose trop peu sur des considérations écologiques. Il n'est toutefois pas simple de supprimer les anomalies existantes.

*
* *

L'amendement n° 1 de MM. De Vlieghe et Defeyt (Doc. n° 466/2) tend à adapter quelque peu le tableau figurant à l'article 98, § 1^{er}, A, en portant de 200 000 à 300 000 francs la taxe due pour les voitures dont la puissance est supérieure à 20 CV et à 170 kW.

Le Ministre fait observer que cet amendement ne concerne que 0,13 % du parc automobile.

M. Daems estime que le projet à l'examen entraînera la disparition de certains modèles de voiture du marché belge. Cette disparition ne peut pourtant pas être l'objectif d'une mesure fiscale.

Le Ministre fait observer que certains modèles étaient peut-être trop favorisés jusqu'ici.

M. De Vlieghe estime qu'en instaurant une telle mesure, le Gouvernement n'agit pas sur les mécanismes de marché, mais ne fait qu'influencer les prix. Il pense dès lors que le Gouvernement peut parfaitement tenter d'atteindre certains objectifs par le biais de la fiscalité sur les prix.

*
* *

M. Daems commente ses amendements n°s 23 et 28 (Doc. n° 466/5).

Il fait d'abord observer que dans le libellé de l'amendement n° 28, la notion de kW doit être remplacée par celle de CV (erreur matérielle).

Le Ministre pourrait-il préciser quel serait le produit de cette taxe si seule la puissance exprimée en kilowatts était prise en considération ?

Le Ministre répond qu'il avait initialement été demandé à l'administration de calculer le produit de la taxe sur la seule base de la puissance en kilowatts.

Ainsi qu'on l'a déjà dit, l'Administration des Communications n'a cependant pas pu fournir les informations requises à ce sujet. On est donc finalement parti d'un calcul basé sur la puissance exprimée en chevaux fiscaux. Ce calcul a été complété par une *estimation* des conséquences de l'application du deuxième critère (puissance en kW).

A la suite de l'adoption d'un amendement par le Sénat (dégrèvement de la taxe en cas d'exportation de la voiture dans les six mois — voir article 105), ce calcul devra à nouveau être adapté.

M. Daems insiste pour que soit fourni un tableau reprenant la calcul du produit de la taxe par cheval fiscal, et ce, tant globalement que par cheval fiscal supplémentaire.

De Minister geeft toe dat onze fiscaliteit inzake autovoertuigen al te weinig berust op ecologische overwegingen. Het is echter niet eenvoudig om de bestaande anomalieën weg te werken.

*
* *

Amendement n° 1 van de heren De Vlieghe en Defeyt (Stuk n° 466/2) beoogt een lichte aanpassing van de in artikel 98, § 1, A, opgenomen tabel, waarbij voor de wagens vanaf 20 PK en boven 170 kW de verschuldigde belasting wordt verhoogd van 200 000 naar 300 000 frank.

De Minister merkt op dat het amendement betrekking heeft op slechts 0,13 % van het wagenpark.

De heer Daems meent dat de regering, door haar ontwerp, bepaalde modellen van wagens van de Belgische markt zal doen verdwijnen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn van een fiscale maatregel ?

De Minister merkt op dat sommige modellen thans wellicht al te zeer worden bevoordeeld.

De heer De Vlieghe is van oordeel dat de regering door dergelijke maatregel niet ingrijpt op de marktmechanismen, doch enkel de prijzen beïnvloedt. Hij vindt dan ook dat de regering wel degelijk via de fiscaliteit op de prijzen bepaalde doeleinden mag nastreven.

*
* *

De heer Daems licht zijn amendementen n°s 23 en 28 (Stuk n° 466/5) toe.

Hij merkt vooreerst op dat in de tekst van amendement n° 28 de notie kW dient te worden vervangen door PK (materiële vergissing).

Graag ontving hij van de Minister een berekening van de fiscale opbrengst, wanneer enkel het motorvermogen in kilowatt in aanmerking zou worden genomen.

De Minister legt uit dat oorspronkelijk aan de administratie was gevraagd de opbrengst uitsluitend te berekenen in functie van het vermogen in kilowatt. Zoals gezegd, kon hierover door de Administratie van Verkeerswezen de vereiste informatie niet worden verschaft. Uiteindelijk werd dus vertrokken van een berekening op basis van het vermogen uitgedrukt in fiscale paardekracht. Deze berekening werd aangevuld met een *raming* van de gevolgen van de toepassing van het tweede criterium (vermogen in kilowatt).

Als gevolg van een in de Senaat aangenomen amendement (onthefving van de belasting bij uitvoer van de wagen binnen de zes maanden — zie artikel 105) zal de berekening opnieuw moeten worden aangepast.

De heer Daems dringt aan op het verstrekken van een tabel met de berekening van de opbrengst van de belasting per fiscale paardekracht en dit zowel globaal als per bijkomende fiscale PK.

L'intervenant présume en effet qu'il ressortira de la comparaison de ce tableau avec celui figurant à l'article 98, § 1^{er}, que l'incidence budgétaire de l'application du deuxième critère sur la fraction de 0,89 % du parc automobile qui devra acquitter une taxe plus élevée que l'économie d'impôt réalisée à la suite de la baisse de la TVA ne sera pas négligeable.

*
* *

M. Van Rossem commente son amendement n° 6 (Doc. n° 466/3).

Il renvoie au tableau indiquant les gains et pertes par type de voiture qui figure dans le rapport du Sénat (Doc. n° 329/2, pp. 38-39).

Il estime qu'il est scandaleux que les utilisateurs de nombreuses voitures reprises dans ce tableau devront payer plus, alors que ceux qui achètent par exemple une Rolls Royce devront payer beaucoup moins.

Des études d'élasticité de la demande de voitures de luxe très coûteuses ont clairement démontré que l'élasticité directe de la demande de telles voitures en fonction du prix est inférieure à - 0,05, de sorte qu'une hausse de prix sensible n'a pratiquement aucune influence sur la demande.

Compte tenu de ce qu'en 1990, par exemple, on a vendu 88 Ferrari, 124 Porsche et 196 Rolls Royce de plus de 5 millions de francs, la mesure proposée permettrait à elle seule de récolter 1 milliard de francs.

Selon l'intervenant, on a importé en 1991 192 Ferrari et 250 Rolls Royce dans notre pays. Une taxe de luxe de 2 millions de francs par véhicule rapporterait donc pas moins de 9 milliards de francs au Gouvernement.

L'approche du Gouvernement est par contre tout à fait erronée. L'intervenant renvoie à cet égard à son intervention au cours de la discussion générale.

*
* *

Le Ministre fait observer que les exemples qui figurent dans le tableau du rapport du Sénat ne sont pas représentatifs de l'offre totale des marques mentionnées dans ce tableau.

*
* *

L'amendement n° 7 de M. Van Rossem (Doc. n° 466/3) est retiré au profit de l'amendement n° 18 de M. De Vlieghere.

*
* *

M. De Vlieghere explique que son amendement n° 18 (Doc. n° 466/4) a le même objet que celui

Spreker vermoedt immers dat uit de vergelijking van deze tabel met die welke opgenomen is in artikel 98, § 1, zal blijken dat de budgettaire impact van de toepassing van het tweede criterium op de 0,89 % van het wagenpark die uiteindelijk meer zal betalen dan de verminderde belasting ten gevolge van de BTW-verlaging, niet onbelangrijk zal zijn.

*
* *

De heer Van Rossem licht zijn amendement n° 6 (Stuk n° 466/3) toe.

Hij verwijst naar de tabel betreffende winst en verlies per type wagen, die in het Senaatsverslag (Stuk n° 329/2, blz. 38-39) is opgenomen.

Hij vindt het schandig dat de gebruikers van heel wat, in deze tabel vermelde wagens, meer zullen moeten betalen terwijl diegenen die bijvoorbeeld een Rolls Royce aankopen veel minder zullen moeten betalen.

Elasticiteitsstudies nopens de vraag naar zeer dure luxevoertuigen hebben duidelijk aangetoond dat de directe prijselasticiteit van de vraag naar dergelijke wagens minder dan - 0,05 bedraagt, zodat een gevoelige prijsstijging de vraag nauwelijks beïnvloedt.

Erop gelet dat in 1990 bijvoorbeeld 88 Ferrari's, 124 Porsches en 196 Rolls Royces werden verkocht van meer dan 5 miljoen frank, is hier alleen al 1 miljard frank te rapen.

In 1991 werden, volgens spreker, 192 Ferrari's en 250 Rolls Royces Silver Sports in ons land ingevoerd. Een luxetaks van 2 miljoen frank per exemplaar zou de regering niet minder dan 9 miljard frank opleveren.

De aanpak van de regering is echter totaal fout. Spreker verwijst dienaangaande naar zijn tussenkomst tijdens de algemene bespreking.

*
* *

De Minister merkt op dat de voorbeelden, die in de tabel van het Senaatsverslag zijn opgenomen, niet representatief zijn voor het totale aanbod van de in deze tabel vermelde automerken.

*
* *

Amendement n° 7 van de heer Van Rossem (Stuk n° 466/3) wordt ingetrokken ten voordele van amendement n° 18 van de heer De Vlieghere.

*
* *

De heer De Vlieghere legt uit dat zijn amendement n° 18 (Stuk n° 466/4) dezelfde bedoeling heeft

de M. Van Rossem tout en étant conforme aux dispositions de l'article 33 de la sixième directive du Conseil des Communautés européennes (telle qu'elle a été modifiée par la directive du Conseil du 16 décembre 1991), étant donné que le critère utilisé n'est pas le prix de vente (critère qui n'est pas admis par la CE, sauf en matière de TVA).

L'auteur propose de remplacer, à l'article 98, § 1^{er}, B, proposé les mots « pour tous autres aéronefs » par les mots « pour les aéronefs équipés d'un seul moteur à hélice, à 300 000 francs pour les aéronefs équipés de deux ou plusieurs moteurs à hélice, à 1 000 000 de francs pour les aéronefs équipés d'un réacteur ou d'un turbopropulseur et à 3 000 000 de francs pour les aéronefs équipés de deux ou plusieurs réacteurs ou turbopropulseurs ».

L'intervenant estime qu'une taxe uniforme applicable à tous les aéronefs n'est pas adaptée à la très grande diversité qui existe dans ce secteur et soumet les petits appareils à un prélèvement relativement élevé. C'est pourquoi il convient de relever le montant de la taxe de mise en circulation applicable aux plus grands appareils.

M. Daems demande que le Gouvernement fournisse pour les aéronefs également un tableau indiquant les pertes et gains fiscaux nets par type d'appareil.

L'intervenant demande également que l'on définit de manière précise la notion d'« aéronef ultraléger motorisé ».

Le Ministre renvoie à la définition figurant à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 8 octobre 1991 modifiant l'arrêté royal du 21 septembre 1983 fixant les conditions particulières imposées à l'admission à la circulation aérienne de certains aéronefs ultralégers motorisés (*Moniteur belge* du 19 décembre 1991) : « Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, est considéré comme aéronef ultra-léger motorisé, l'avion de type monoplace ou biplace dont la surface portante est d'au moins 10 mètres carrés sans que la charge alaire à la masse maximale ne soit supérieure à 25 daN au mètre carré, et dont la masse maximale autorisée au décollage et la puissance motrice ne peuvent excéder respectivement 250 kg et 30 kW pour le type monoplace et 390 kg et 48 kW pour le type biplace. »

Au demeurant, il est exact que l'amendement de M. De Vlieghe n'appelle pas les mêmes réserves (sur le plan européen) que celui de M. Van Rossem.

Le Ministre fait toutefois observer que le nombre total d'aéronefs en Belgique est si minime que le Gouvernement n'a pas jugé utile d'établir une telle distinction.

A la demande de MM. de Clippele et De Vlieghe, le Ministre précise encore que l'article 33 de la sixième directive européenne n'autorise pas l'instauration d'une taxe autre que la TVA qui serait calculée sur une base proportionnelle, même si son montant était forfaitaire en fonction de certaines tranches de

als dat van de heer Van Rossem, doch tegelijk ook conform is aan de bepalingen van artikel 33 van de zesde richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen (zoals gewijzigd door de Richtlijn van de Raad van 16 december 1991). Zijn amendement steunt niet op het (door de EG buiten de BTW niet aanvaarde) criterium van de verkoopprijs.

De auteur stelt voor om in het voorgestelde artikel 98, § 1, B, de woorden « voor alle andere luchtvaartuigen » te vervangen door de woorden « voor de luchtvaartuigen uitgerust met één propellermotor, op 300 000 frank voor luchtvaartuigen uitgerust met twee of meer propellermotoren, op 1 000 000 frank voor luchtvaartuigen uitgerust met 1 jet- of turbopropmotor en op 3 miljoen frank voor luchtvaartuigen uitgerust met twee of meer jet- of turbopropmotoren ».

De eenvormige inschrijvingstaks voor alle luchtvaartuigen is volgens hem niet aangepast aan de zeer grote verscheidenheid in deze sector en legt een relatief hoge belasting op kleine toestellen. Het is dus aangewezen de inschrijvingstaks op grotere toestellen op te trekken.

De heer Daems vraagt dat de Regering ook voor de luchtvaartuigen een netto fiscale tabel zou voorleggen waaruit winst/verlies per type blijkt.

Spreker vraagt ook een precieze definitie van het begrip « ultralichte motorluchtvaartuigen ».

De Minister verwijst naar de definitie in artikel 1 van het koninklijk besluit van 8 oktober 1991 houdende wijziging van het koninklijk besluit van 21 september 1983 tot vaststelling van de bijzondere voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van sommige ultralichte motorluchtvaartuigen (*Belgisch Staatsblad* van 19 december 1991) : « Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit wordt beschouwd als ultralicht motorluchtvaartuig, het vliegtuig van het type eenzitter of tweezitter waarvan het dragend oppervlak tenminste 10 vierkante meter is zonder dat de vleugelbelasting bij een hoogst toegelaten massa de 25 daN per vierkante meter overschrijdt, en waarvan de hoogst toegelaten opstijgingsmassa en de motorkracht respectievelijk 250 kg en 30 kW voor het type eenzitter en 390 kg en 48 kW voor het type tweezitter, niet overschrijdt. »

Het is overigens juist dat het amendement van de heer De Vlieghe niet het (Europese) bezwaar oproept dat verbonden was aan dat van de heer Van Rossem.

De Minister merkt evenwel op dat het totale aantal luchtvaartuigen in België dermate klein is dat de regering het niet nodig achtte dergelijke indeling te maken.

Op vraag van de heren de Clippele en De Vlieghe, verduidelijkt de Minister nog dat artikel 33 van de zesde Europese richtlijn niet toelaat dat, naast de BTW, enige andere belasting op proportionele grondslag zou worden ingevoerd, ook niet wanneer zij forfaitair zou zijn op grond van bepaalde prijsdrempels.

prix. Il ne peut en effet être fait référence au prix de vente du bien imposé.

*
* *

M. Michel propose par voie d'amendement n° 15, (Doc. n° 466/3) de remplacer l'article 98, § 1^{er}, B, proposé par ce qui suit :

« B. Aéronefs définis à l'article 94.

La taxe est fixée à 75 000 francs pour tous les aéronefs. »

Il n'y a pas lieu de créer un régime préférentiel en faveur des ULM. D'une part on ne peut justifier que ces appareils purement ludiques supportent une taxe nettement moins élevée que les véhicules utilisés par des familles nombreuses à des fins professionnelles ou caritatives. D'autre part, il n'y a pas lieu d'encourager la pratique d'un sport dangereux et générateur d'une pollution sonore particulièrement importante.

M. De Vlieghere est en principe acquis à cet amendement mais refuse qu'en compensation, on abaisse la taxe applicable aux autres aéronefs.

*
* *

L'amendement n° 30 de *M. Van Rossem* (Doc. n° 466/5) vise à affiner le texte de l'article 98, § 1^{er}, C, proposé en portant la taxe applicable aux bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à 25 mètres à cinq millions de francs.

Il ressort en effet d'une enquête que le prix de ce genre de bateaux de plaisance oscille entre 10 et 60 millions de dollars pièce. Il estime que, dans ce contexte, une taxe de luxe de cinq millions de francs constitue le strict minimum.

Le Ministre rappelle que le Gouvernement a adopté un critère (une longueur de 7,5 mètres) qui figure dans une proposition de directive européenne. Les milieux concernés estiment d'ailleurs qu'une taxe de 100 000 francs est déjà excessive.

*
* *

L'amendement n° 16 de *M. Michel* (Doc. n° 466/3) vise à supprimer l'article 98, § 2 (nouveau) du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

Cette disposition autorise le Roi à modifier le montant de la taxe par arrêté délibéré en Conseil des Ministres. Comme l'a indiqué le Conseil d'Etat, dans son avis du 16 avril 1992 (Doc. Sénat n° 329/1-91/92, pp. 15-16), ceci est « contraire à l'article 110 de la Constitution qui réserve au seul législateur le pouvoir de déterminer les impôts, dans chacune de ses

Er mag met andere woorden geen enkele referentie zijn naar de verkoopprijs van het belaste goed.

*
* *

Bij amendement n° 15 (Stuk n° 466/3) stelt *de heer Michel* voor het voorgestelde artikel 98, § 1, B, te vervangen door wat volgt :

« B. Luchtvaartuigen zoals omschreven in artikel 94.

De belasting wordt voor alle luchtvaartuigen vastgesteld op 75 000 frank. »

Een voorkeursbehandeling voor ultralichte motorluchtvaartuigen is niet wenselijk. Enerzijds, is het onverantwoord dat deze voor louter vrijetijdsdoeleinden gebruikte toestellen aan een veel lagere belasting zijn onderworpen dan de voertuigen die door grote gezinnen dan wel voor beroeps- of liefdadige doeleinden worden gebruikt; anderzijds, is er geen reden om de beoefening van een gevaarlijke en geluidshinderende sport aan te moedigen.

De heer De Vlieghere is in principe gewonnen voor dit amendement, doch aanvaardt niet dat ter compensatie de belasting voor andere luchtvaartuigen zou worden verlaagd.

*
* *

Amendement n° 30 van *de heer Van Rossem* (Stuk n° 466/5) wil de voorgestelde tekst van artikel 98, § 1, C, verfijnen, door de belasting voor plezierboten met een lengte van meer dan 25 meter op te trekken tot 5 miljoen frank.

Uit onderzoek blijkt immers dat de prijs van dergelijke plezierboten schommelt tussen 10 en 60 miljoen dollar per stuk. Een weeldetaks van 5 miljoen frank lijkt de auteur in die context een absoluut minimum.

De Minister herinnert eraan dat de regering is uitgegaan van een criterium (een lengte van 7,5 meter) dat is opgenomen in een voorstel van Europese richtlijn. Door de betrokken milieus wordt een belasting van 100 000 frank reeds overdreven hoog geacht.

*
* *

Amendement n° 16 van *de heer Michel* (Stuk n° 466/3) beoogt artikel 98, § 2 (nieuw) van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen weg te laten.

Die bepaling machtigt de Koning het bedrag van de belasting te wijzigen bij een in Ministerraad overlegd besluit. Zoals de Raad van State in zijn advies van 16 april 1992 heeft aangestipt (Stuk Senaat n° 329/1-91/92, blz. 15-16) is zulks « in strijd met artikel 110 van de Grondwet, volgens hetwelk alleen de wetgever bevoegd is om de belastingen te bepalen

composantes que sont l'assiette, le taux et les exemptions ».

Le fait de prévoir une confirmation *a posteriori* par les Chambres législatives (article 98, § 2, alinéa 2) n'est pas suffisante. Cette disposition laisse en effet un trop grand pouvoir d'appréciation à l'Exécutif, sans un véritable contrôle parlementaire. Il s'agit en fait d'une forme « tronquée » de pouvoirs spéciaux.

M. De Clippele remarque que le Gouvernement a outrepassé ses prérogatives de manière analogue, tant du point de vue du fond que de la forme, dans le cadre du projet de loi portant confirmation du Code des impôts sur les revenus 1992, coordonné le 10 avril 1992 (Doc. n° 407/1-91/92).

Le Ministre rappelle que la coordination constitue une tâche purement technique et n'apporte conformément à la loi d'habilitation, aucune modification de fond à la matière. Il a été tenu compte de toutes les observations du Conseil d'Etat à cet égard (cf. rapport de M. Taylor, Doc. n° 407/2-91/92, pp. 5-6).

A la question de *M. Michel* de savoir si les matières fiscales ne doivent pas rester une prérogative exclusive du législateur, *le Ministre* répond affirmativement. Il précise toutefois que de telles dispositions se justifient dans des cas limités, précisément en matière de TVA et d'accises, et sont d'ailleurs appliquées depuis de longues années de manière analogue.

En effet, s'il fallait procéder à des modifications des taux de TVA et d'accises par le biais d'une loi, la période qui s'écoulerait entre le moment où la décision est prise et celui où aboutit la procédure parlementaire, serait trop longue, ce qui perturberait gravement le marché. C'est d'ailleurs à la demande expresse de certains secteurs d'activités (tels que l'audiovisuel et l'électroménager) que le Gouvernement a choisi la date du 1^{er} avril 1992 comme date d'entrée en vigueur pour les modifications de taux de TVA, afin que les spéculations en la matière ne se prolongent pas trop longtemps.

L'amendement n° 33 de M. Daems (Doc. n° 466/5) a une portée analogue à celle de l'amendement n° 16 précité. L'auteur ne peut se satisfaire de l'argument avancé ci-dessus par le Gouvernement, car le procédé visé est contraire à l'article 110 de la Constitution.

Le Ministre fait remarquer que le législateur est juge de la constitutionnalité des lois. Antérieurement, il a estimé à plusieurs reprises que cette attribution limitée accordée au pouvoir exécutif, à condition que celui-ci soumette immédiatement un projet de loi de confirmation aux Chambres législatives, n'était pas contraire à la Constitution.

M. Daems estime qu'il n'est pas normal que le pouvoir législatif puisse décider d'une interprétation de la Constitution à la majorité simple. Une telle procédure équivaut à donner des pouvoirs spéciaux au pouvoir exécutif.

M. De Vlieghe peut admettre que l'existence d'un délai trop long entre le moment de la prise de déci-

wat elk van de bestanddelen ervan betreft, namelijk de grondslag, het tarief en de vrijstellingen ».

Het feit dat een bekrachtiging *a posteriori* door de Wetgevende Kamers in uitzicht wordt gesteld (artikel 98, § 2, tweede lid), volstaat niet. Die bepaling kent de uitvoerende macht immers een te ruime beoordelingsbevoegdheid toe, zonder dat daarop een daadwerkelijk parlementair toezicht wordt uitgeoefend. Het gaat in feite om verdoezelde volmachten.

De heer de Clippele wijst erop dat de regering op soortgelijke wijze zowel inhoudelijk als vormelijk haar bevoegdheden te buiten is gegaan, in het raam van het wetsontwerp tot bekrachtiging van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, gecoördineerd op 10 april 1992 (Stuk n° 407/1-91/92).

De Minister memoreert dat de coördinatie een louter technische aangelegenheid is en overeenkomstig de machtigingswet ter zake geen enkele inhoudelijke wijziging meebrengt. In dat verband werd met alle opmerkingen van de Raad van State rekening gehouden (zie verslag van de heer Taylor, Stuk n° 407/2-91/92, blz. 5-6).

Op de vraag van *de heer Michel* of de fiscale aangelegenheden geen exclusieve bevoegdheid van de wetgever moeten blijven, antwoordt *de Minister* bevestigend. Niettemin preciseert hij dat dergelijke bepalingen in een beperkt aantal gevallen gewettigd zijn, precies inzake BTW en accijnzen. Die worden immers sinds jaren op analoge wijze uitgevoerd.

Wanneer we de BTW- en accijnswijzigingen immers bij wet zouden moeten doorvoeren, zou er te veel tijd liggen tussen het ogenblik waarop de beslissing wordt genomen en dat waarop de parlementaire procedure haar beslag krijgt, wat de markt ernstig zou verstoren. De regering heeft overigens op uitdrukkelijke vraag van bepaalde sectoren uit het bedrijfsleven (zoals de audiovisuele sector en die van de elektrische huishoudapparatuur) gekozen voor 1 april 1992 als datum waarop de wijziging van de BTW-tarieven in werking zal treden, opdat er ter zake niet te lang gespeculeerd zou worden.

Amendement n° 33 van de heer Daems (Stuk n° 466/5) heeft een gelijksoortige strekking als het bovenvermelde amendement n° 16. Spreker kan zich niet aansluiten bij het hiervoren aangehaalde argument van de regering aangezien de desbetreffende techniek strijdig is met artikel 110 van de Grondwet.

De Minister merkt op dat de wetgever moet oordelen over de grondwettigheid van de wetten. Vroeger was hij herhaaldelijk van oordeel dat die beperkte toewijzing aan de uitvoerende macht niet in strijd was met de Grondwet, op voorwaarde dat die macht bij de Wetgevende Kamers onmiddellijk een wetsontwerp tot bekrachtiging zou indienen.

Volgens *de heer Daems* is het niet normaal dat de wetgever met een gewone meerderheid kan oordelen over een interpretatie van de Grondwet. Een dergelijke procedure komt erop neer dat men aan de uitvoerende macht volmachten toekent.

De heer De Vlieghe heeft begrip voor het feit dat een te lange periode tussen het tijdstip waarop de

sion et l'entrée en vigueur de la loi perturbe sérieusement le marché.

La pratique montre cependant que dans le cas de dispositions analogues figurant dans le Code de la TVA (article 37, § 2) et dans l'arrêté royal du 18 juillet 1977 portant coordination des dispositions générales relatives aux douanes et accises, confirmé par la loi du 6 juillet 1978 (article 13), le Gouvernement a souvent fait preuve de beaucoup de laxisme en ce qui concerne le dépôt des projets de loi de confirmation. Ainsi, dans le projet de loi portant des dispositions fiscales et financières (doc. n° 444/1-91/92), le Parlement est invité à confirmer des arrêtés royaux en matière de TVA datant du 20 décembre 1989 et du 25 avril 1990 (article 50 du projet). Dans un passé récent, le retard encouru en la matière était même encore beaucoup plus important.

C'est pourquoi l'orateur introduit un *amendement* n° 24 (doc. n° 466/5), visant à prévoir dans la loi une disposition selon laquelle les effets de l'arrêté royal visé seront suspendus jusqu'à ce que les Chambres législatives soient saisies d'un projet de loi de confirmation.

M. de Clippele demande pourquoi le Gouvernement n'a pas appliqué la procédure de l'« announcement effect » dans ce cas-ci.

Le Ministre indique que le Gouvernement n'applique cette technique que lorsqu'il veut éviter que le délai existant entre la prise de décision et le vote de la loi, ne soit mis à profit pour multiplier les opérations d'évasion fiscale. Dans le cas de la TVA, le seul risque se situe plutôt au niveau du marché : les consommateurs auront évidemment tendance à différer leurs achats jusqu'à ce que la diminution des taux soit entrée en vigueur.

Quant au problème soulevé par M. De Vlieghe, le Ministre estime également que les projets de loi de confirmation doivent être déposés immédiatement au Parlement. Il fait toutefois remarquer que l'arriéré en la matière a été sensiblement réduit. Le projet de loi portant des dispositions fiscales et financières (doc. n° 444/1-91/92) ratifie pour l'essentiel des modifications d'accises et de TVA intervenues en 1991 et 1992 (articles 44, 48 et 50). Il fera vérifier par son administration pourquoi les arrêtés royaux du 20 décembre 1989 et du 25 avril 1990 (article 50, 1° et 2°) n'ont pu être confirmés antérieurement.

*
* *

M. Michel retire son *amendement* n° 17 (doc. n° 466/3).

L'*amendement* n° 5 de MM. Michel et consorts (doc. n° 466/3) vise à ajouter un troisième paragraphe à l'article 98 CTA, libellé comme suit :

« § 3. Une réduction de la taxe de mise en circulation est octroyée aux familles comptant au moins deux enfants en vie ou une personne handicapée. Cette déduction est égale à 20 % pour chaque enfant

beslissing wordt genomen en dat waarop de wet in werking treedt, de markt ernstig verstoort.

De praktijk leert evenwel dat de regering bij gelijkaardige bepalingen in het Wetboek van BTW (artikel 37, § 2) en in het koninklijk besluit van 18 juli 1977 tot coördinatie van de algemene bepalingen inzake douane en accijnzen, bekrachtigd bij de wet van 6 juli 1978 (artikel 13) vaak blijkt heeft gegeven van grote laksheid bij het indienen van de wetsontwerpen tot bekrachtiging. In het wetsontwerp houdende fiscale en financiële bepalingen (Stuk n° 444/1-91/92) wordt het Parlement aldus verzocht de koninklijke besluiten van 20 december 1989 en 25 april 1990 inzake BTW te bekrachtigen (artikel 50 van het ontwerp). In een recent verleden was de in dat verband opgelopen achterstand zelfs nog een stuk groter.

Spreker dient derhalve een *amendement* n° 24 (Stuk n° 466/5) in, om in de wet een bepaling op te nemen luidens welke de uitwerking van het bedoelde koninklijk besluit wordt opgeschort tot bij de Wetgevende Kamers een wetsontwerp tot bekrachtiging is ingediend.

De heer de Clippele vraagt waarom de regering in dit geval het procédé van het « announcement effect » niet heeft toegepast.

De Minister geeft aan dat de regering die techniek alleen toepast wanneer zij wil voorkomen dat de termijn tussen het nemen van de beslissing en de goedkeuring van de wet gebruikt zou worden om tal van fiscale ontduikingsmechanismen op te zetten. Inzake BTW ligt het enige risico veeleer bij de markt : de verbruiker zal vanzelfsprekend de neiging hebben zijn aankopen uit te stellen tot wanneer de tariefverlagingen in werking zijn getreden.

Over het door de heer De Vlieghe aangehaalde probleem is ook de Minister van oordeel dat de wetsontwerpen tot bekrachtiging onmiddellijk bij het Parlement moeten worden ingediend. Toch wijst hij erop dat de achterstand ter zake in aanzienlijke mate werd weggewerkt. Het wetsontwerp houdende fiscale en financiële bepalingen (Stuk n° 444/1-91/92) bekrachtigt vooral accijns- en BTW-wijzigingen die in 1991 en 1992 werden doorgevoerd (artikelen 44, 48 en 50). Hij zal zijn diensten opdracht geven na te gaan waarom de koninklijke besluiten van 20 december 1989 en 25 april 1990 (artikel 50, 1° en 2°) niet vroeger konden worden bekrachtigd.

*
* *

De heer Michel trekt zijn *amendement* n° 17 (Stuk n° 466/3) in.

Amendement n° 5 van de heer Michel c.s. (Stuk n° 466/3) wil aan artikel 98 van het WGB een derde paragraaf toevoegen, luidend als volgt :

« § 3. Aan gezinnen met ten minste twee kinderen in leven of met een gehandicapte wordt een vermindering van de belasting toegekend wanneer zij een voertuig in het verkeer brengen. Die vermindering is

à charge non handicapé et 40 % pour chaque personne à charge handicapée, y compris le conjoint. »

M. Michel estime que les voitures de type familial, et par conséquent les familles nombreuses, seront particulièrement visées par la taxe de mise en circulation. Il s'indique donc de leur octroyer des réductions en la matière.

Le Ministre renvoie à la réponse donnée lors de la discussion générale (point 8). Il est d'avis qu'il est d'ailleurs préférable d'accorder des avantages aux familles nombreuses au niveau de la fiscalité directe.

*
* *

L'amendement n° 11 de M. Michel (doc. n° 466/3) a pour but de compléter l'article 98 CTA, par un troisième paragraphe, libellé comme suit :

« § 3. L'application de la taxe de mise en circulation ne peut cependant avoir pour effet d'accroître la pression fiscale par rapport à la situation en vigueur avant le 1^{er} avril 1992. »

M. de Clippele constate que, selon le Gouvernement, le montant de la taxe de mise en circulation, pour les véhicules qui y sont soumis, demeurera presque toujours inférieur à l'économie d'impôt réalisée grâce à la suppression du taux de TVA de 25 % et de la taxe additionnelle de luxe.

Les débats parlementaires n'ont pas permis de préciser jusqu'à présent la portée exacte de la restriction contenue dans l'utilisation du mot « presque », et ce en particulier pour les véhicules de type break souvent utilisés par les familles nombreuses, les commerçants et les artisans. En effet, en commission du Sénat, le Ministre a contesté les exemples donnés par la FEBIAC mais a refusé de communiquer les données réelles en prétendant qu'il était délicat de citer certaines marques de voiture dans un document parlementaire. Il s'indique dès lors d'établir dans la loi une mesure de sauvegarde empêchant un accroissement de la pression fiscale sur les ventes de voitures en toute hypothèse.

Le Ministre fait remarquer que, lors de la discussion générale, il a fourni un tableau comparatif indiquant le gain fiscal pour le consommateur pour toute une série de marques et de types de voitures (cf. point 6.1.). Ces exemples sont nombreux et offrent donc un choix très large au consommateur.

gelijk aan 20 % voor ieder niet-gehandicapt kind ten laste en aan 40 % voor iedere gehandicapte persoon ten laste, met inbegrip van de echtgenoot. »

De heer Michel stelt dat men het in dit geval vooral op gezinswagens heeft gemunt en de BIV vooral bij de kinderrijke gezinnen hard zal aankomen. Het is derhalve aangewezen hen ter zake verminderingen toe te kennen.

De Minister verwijst naar het antwoord dat hij tijdens de algemene bespreking heeft gegeven (punt 8). Hij vindt het overigens verkieslijker de kinderrijke gezinnen op het stuk van de directe belastingen voordelen toe te kennen.

*
* *

Amendement n° 11 van de heer Michel (Stuk n° 466/3) wil artikel 98 van het WGB aanvullen met een derde paragraaf, luidend als volgt :

« § 3. De toepassing van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen mag evenwel niet tot gevolg hebben dat de belastingdruk vergeleken met de vóór 1 april 1992 bestaande toestand stijgt. »

De heer de Clippele constateert dat het bedrag van de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen volgens de regering voor de voertuigen die eraan zijn onderworpen bijna altijd lager zal liggen dan de belastingbesparing als gevolg van het wegvallen van het BTW-tarief van 25 % en van de luxebebelasting.

Uit de besprekingen die tot nu toe in het Parlement werden gevoerd, kon niet worden opgemaakt wat de beperking die besloten ligt in de woorden « bijna altijd » precies inhoudt. Die vraag rijst vooral voor de stationcars, die vaak door grote gezinnen, handelaren en ambachtslui worden gebruikt. In de Senaatscommissie heeft de Minister de voorbeelden van FEBIAC in twijfel getrokken. Tegelijkertijd weigerde hij evenwel de werkelijke cijfers mee te delen omdat hij vond dat automerken moeilijk in een parlementair stuk kunnen worden vermeld. De wet zou bijgevolg in een maatregel moeten voorzien die een stijging van de belastingdruk op de verkoop van voertuigen uitsluit, welke situatie zich ook voordoet.

De Minister wijst erop dat hij bij de algemene bespreking een tabel heeft overhandigd waarin voor een hele reeks merken en types van auto's de belastingwinst voor de consument wordt vergeleken (cf. punt 6.1.). De vele voorbeelden geven een overzicht van de talrijke keuzemogelijkheden waarover de consument beschikt.

CHAPITRE V

Débiton de la taxe et modalités de perception

Art. 99 CTA

Cet article n'a donné lieu à aucune remarque.

Art. 100 CTA

L'amendement n° 20 de M. De Vlieghe (doc. n° 466/4) vise à :

- 1) remplacer les mots « est due » par les mots « est due annuellement » ;
- 2) remplacer les mots « lors de la première mise en usage » par les mots « pour la première fois lors de la première mise en usage ».

Cet amendement est directement lié à l'amendement n° 19 à l'article 98, § 1^{er}, CTA, qui proposait une taxation adaptée des modèles de voiture les plus puissants, qui ont un impact particulièrement néfaste sur notre environnement.

Le présent amendement propose de transformer la taxe de mise en circulation en une taxe annuelle, de manière à produire l'effet écologique et l'effet d'étalement visés par l'amendement n° 19.

Art. 101 et 102 CTA

Ces articles n'ont donné lieu à aucun commentaire.

Art. 103 CTA

M. Daems souhaiterait savoir pourquoi il est nécessaire de spécifier que « la taxe est rattachée à un exercice d'imposition désigné par le millésime de l'année au cours de laquelle se situe la date de débiton de la taxe ».

Le Ministre indique qu'il s'agit de respecter le principe d'annalité visé à l'article 115 de la Constitution.

HOOFDSTUK V

Ontstaan van de belastingschuld en inningsregels

Art. 99 WGB

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 100 WGB

Amendement n° 20 van de heer De Vlieghe (Stuk n° 466/4) strekt ertoe in het voorgestelde artikel 100 :

- 1) de woorden « is verschuldigd » te vervangen door de woorden « is jaarlijks verschuldigd » ;
- 2) de woorden « op het ogenblik van de eerste inverkeerstelling » te vervangen door de woorden « voor de eerste maal op het ogenblik van de eerste inverkeerstelling ».

Dit amendement houdt direct verband met amendement n° 19 op artikel 98, § 1, WGB, waarin wordt voorgesteld een aangepaste heffing in te voeren op voertuigen met een zeer groot vermogen, die een bijzonder nefaste invloed op het milieu hebben.

Amendement n° 20 wil de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen omzetten in een jaarlijkse heffing, zodat het in amendement n° 19 beoogde ecologische en spreidingseffect ook daadwerkelijk wordt bereikt.

Artt. 101 en 102 WGB

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 103 WGB

De heer Daems wenst te vernemen waarom zonnig moet worden gepreciseerd dat « de belasting verbonden is aan een aanslagjaar aangeduid door het jaartal van het jaar waarin de datum van het ontstaan van de belastingschuld valt ».

De Minister wijst erop dat het in artikel 115 van de Grondwet opgenomen beginsel van de eenjarigheid moet worden nageleefd.

Art. 104 et 105 CTA

Ces articles n'ont donné lieu à aucune observation.

CHAPITRE VI

Mesures de contrôle

Art. 106 CTA

L'amendement n° 31 de M. Daems (doc. n° 466/5) vise à supprimer les mots « Ils sont autorisés à visiter, sans aucune assistance, les garages, les hangars et les lieux de dépôt ou d'amarrage ».

L'auteur estime en effet que les pouvoirs d'investigation accordés aux agents chargés de la surveillance sur le terrain sont beaucoup trop étendus. Selon lui, seuls les officiers de la police judiciaire sont autorisés à effectuer une perquisition à un domicile privé. Si le Gouvernement souhaite maintenir cette disposition, celle-ci devrait au moins être complétée de sorte que l'agent en question soit obligatoirement accompagné par un officier de la police judiciaire.

Le Ministre indique que cette disposition est en fait directement inspirée de l'article 39 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus. Ce texte n'a jamais donné lieu au moindre problème dans la pratique. Pour autant que ce soit nécessaire, le Ministre rappellera dans une circulaire que cette disposition doit être appliquée dans le respect de la vie privée et de l'inviolabilité du domicile. Il précise encore que ce sont les garages, hangars et lieux de dépôt ou d'amarrage affectés à un usage professionnel qui sont visés par la présente disposition.

Afin de mentionner explicitement cette précision importante dans le texte de loi, pour éviter tout abus de droit de l'administration, *M. Michel* dépose un amendement n° 14 (doc. n° 466/3) visant à compléter l'article 106 CTA par les mots « affectés à un usage professionnel ».

Le Ministre assure que les agents chargés de la surveillance appliquent depuis des années la disposition visée à l'article 39 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, dans le respect de la vie privée et de l'inviolabilité du domicile.

Artt. 104 en 105 WGB

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

HOOFDSTUK VI

Controlemaatregelen

Art. 106 WGB

Amendement n° 31 van de heer Daems (Stuk n° 466/5) strekt ertoe de woorden « Zij zijn gemachtigd zonder enige bijstand de garages, de hangars en de berg- of aanmeerplaatsen te onderzoeken » weg te laten.

Spreker is immers van mening dat de onderzoeksbevoegdheden van de agenten die belast zijn met het toezicht ter plaatse veel te uitgebreid zijn. Volgens hem zijn voor huiszoeken bij particulieren alleen de officieren van gerechtelijke politie bevoegd. Als de regering die bepaling per se wil behouden, moet zij ze ten minste aanvullen met de verplichting dat de betrokken agent vergezeld moet zijn van een officier van gerechtelijke politie.

De Minister wijst erop dat die bepaling in feite is geïnspireerd op artikel 39 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen. Over die tekst zijn in de praktijk nooit problemen gerezen. Desnoods kan de Minister er in een circulaire nog altijd aan herinneren dat bij de toepassing van die bepaling de persoonlijke levenssfeer en de onschendbaarheid van de woning moeten worden geëerbiedigd. Hij voegt er nog aan toe dat de wet alleen voor beroepsdoeleinden bestemde garages, hangars en berg- of aanmeerplaatsen beoogt.

Opdat die belangrijke verduidelijking ook in de wettekst zou worden vermeld, zodat elk rechtsmisbruik vanwege de administratie uitgesloten is, dient *de heer Michel* een amendement n° 14 (Stuk n° 466/3) in dat ertoe strekt in artikel 106 WGB, de woorden « de garages, de hangars en de berg- of aanmeerplaatsen » te vervangen door de woorden « de voor beroepsdoeleinden bestemde garages, hangars en berg- of aanmeerplaatsen ».

De Minister verzekert dat de met het toezicht belaste agenten al sedert jaren de bepaling van artikel 39 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen toepassen met het oog op de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer en de onschendbaarheid van de woning.

CHAPITRE VII

**Pouvoirs des Communautés, des Régions,
des provinces, des agglomérations
et des communes**

Art. 107 CTA

L'amendement n° 32 de M. Daems (doc. n° 466/5) vise à supprimer cet article. La présente disposition ne peut en effet être votée qu'à la majorité des deux tiers car il s'agit d'une disposition interprétative de l'article 110, § 2, de la Constitution. Cette disposition concerne en fait l'autonomie fiscale des Communautés et des Régions, telles qu'elle a été définie par la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions (*Moniteur belge* du 17 janvier 1989, 2^e édition).

Le Ministre fait remarquer que le Conseil d'Etat n'a formulé aucune observation à cet égard.

M. Daems relève encore une contradiction apparente entre la version française et la version néerlandaise de la présente disposition. N'y-a-t-il en effet pas une différence de sens entre les mots « ne peuvent établir des additionnels » et les mots « zijn niet gerechtigd opcentiemen (...) te heffen ». Ne serait-il pas préférable d'utiliser le mot « gemachtigd », étant donné qu'il s'agit d'une autorisation (conformément à l'article 110 de la Constitution) et non d'un droit ?

Le Ministre constate que la terminologie utilisée figure déjà dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus et qu'elle n'a jamais soulevé la moindre difficulté d'application.

*
* *

L'amendement n° 8 de M. Michel (Doc. n° 466/3) vise à supprimer l'article 1^{er}.

M. Michel renvoie à la justification de son amendement (p. 4).

L'amendement n° 21 de M. Daems (Doc. n° 466/5) a la même objet. L'auteur renvoie à la justification de son amendement (p. 1).

Art. 2 (Disposition transitoire)

L'amendement n° 4 de M. Michel et consorts (Doc. n° 466/3) vise à compléter cet article par un deuxième alinéa, libellé comme suit : « Toutes les demandes d'immatriculation introduites avant le 31 mai 1992 ne seront pas soumises à la taxe de mise en circulation. La date de la poste fera preuve. »

Comme il l'a indiqué lors de la discussion générale (point 21), *le Ministre* assure que toutes les demandes régulières et complètes, valablement déposées à la Direction immatriculation des véhicules ou envoyées par lettre recommandée avant le 1^{er} juin de

HOOFDSTUK VII

**Bevoegdheid van de Gemeenschappen, de
Gewesten, de provincies, de agglomeraties en
de gemeenten**

Art. 107 WGB

Amendement n° 32 van de heer Daems (Stuk n° 466/5) laat dit artikel weg. De huidige bepaling moet immers met een tweederde meerderheid worden goedgekeurd aangezien het een uitlegging van artikel 110, § 2, van de Grondwet betreft. Die bepaling heeft immers betrekking op de fiscale autonomie van Gemeenschappen en Gewesten, zoals bepaald bij de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten (*Belgisch Staatsblad* van 17 januari 1989, tweede uitgave).

De Minister merkt op dat de Raad van State ter zake geen opmerkingen heeft gemaakt.

De heer Daems wijst nog op een frappante tegenstelling tussen de Franse en de Nederlandse tekst van deze bepaling. Hebben de woorden « ne peuvent établir des additionnels » en de woorden « zijn niet gerechtigd opcentiemen (...) te heffen » immers geen verschillende betekenis ? Kan bijgevolg niet beter het woord « gemachtigd » worden gebruikt, aangezien het (conform artikel 110 van de Grondwet) om een machtiging en niet om een recht gaat ?

De Minister constateert dat de terminologie die hier werd gebruikt ook in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt gehanteerd. De toepassing ervan heeft nooit voor moeilijkheden gezorgd.

*
* *

Amendement n° 8 van de heer Michel (Stuk n° 466/3) strekt ertoe artikel 1 weg te laten.

De heer Michel verwijst naar de verantwoording van zijn amendement (blz. 4).

Amendement n° 21 van de heer Daems (Stuk n° 466/5) heeft hetzelfde doel. Spreker verwijst eveneens naar de verantwoording van zijn amendement (blz. 1).

Art. 2 (Overgangsbepaling)

Amendement n° 4 van de heer Michel c.s. (Stuk n° 466/3) strekt ertoe dit artikel aan te vullen met een tweede lid, luidend als volgt : « De vóór 31 mei 1992 ingediende inschrijvingsaanvragen zijn niet aan de belasting op de inverkeerstelling onderworpen. De postdatum geldt hiervoor als bewijs ».

Zoals tijdens de algemene bespreking (punt 21) is aangegeven, garandeert *de Minister* dat alle regelmatige en volledige aanvragen die vóór 1 juni aanstaande op behoorlijke wijze bij de Directie Inschrijving der voertuigen zijn ingediend of bij aangetekend

cette année, ne seront *pas* soumises à la taxe de circulation.

M. Poncelet signale qu'au cours d'une interview à la RTBF radio, un fonctionnaire de l'administration a déclaré que toutes les demandes d'immatriculation qui seraient introduites postérieurement au 25 mars, à 12 heures, donneraient lieu au paiement de la nouvelle taxe.

Le Ministre confirme que des dispositions ont été prises pour que toutes les demandes d'immatriculation qui parviendront à l'Office de la circulation routière jusqu'au 26 mai figurent sur la bande magnétique du mois de mai.

Les demandes qui parviendront à l'Office les 27 et 29 mai, ainsi que celles arrivées après le 1^{er} juin mais dont on pourra prouver qu'elles ont été postées avant cette date (envoi par lettre recommandée), figureront sur la bande magnétique de juin. Elles feront toutefois l'objet d'un traitement particulier (grâce à l'utilisation d'un code spécial), si bien qu'elles ne donneront *pas* lieu au paiement de la taxe de mise en circulation.

A la suite de ces précisions, *M. Michel* retire son amendement.

*
* *

L'amendement n° 9 de M. Michel (Doc. n° 466/3) vise à supprimer cet article.

M. Michel renvoie à la justification de son amendement (p. 4).

L'amendement n° 22 de M. Daems (Doc. n° 466/5) a une portée identique. L'auteur renvoie à la justification de son amendement (p. 1).

Art. 3 (Entrée en vigueur)

L'amendement n° 3 de M. Daems (Doc. n° 466/3) vise à remplacer la date d'entrée en vigueur du 1^{er} juin 1992 par la date du 1^{er} juillet 1992.

Dans l'avant-projet de loi portant des dispositions fiscales et financières, soumis au Conseil d'Etat, les présentes dispositions (figurant à l'article 42) étaient sensées entrer en vigueur le 1^{er} juillet 1992 (article 43, § 12, de l'avant projet).

Le Gouvernement a ensuite décidé de déposer ces mêmes dispositions sous forme d'un projet de loi distinct au Parlement, afin de pouvoir avancer la date d'entrée en vigueur au 1^{er} juin de cette année.

De cette manière, il a trompé le contribuable. En annonçant initialement l'entrée en vigueur au 1^{er} juillet, le Gouvernement a encouragé le consommateur à acquérir rapidement un nouveau véhicule afin de pouvoir bénéficier de la diminution du taxe de TVA. Toutefois, dès qu'il eut constaté une augmentation des achats de voitures, le Gouvernement s'em-

schrijven zijn toegezonden, *niet* aan de belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen zullen worden onderworpen.

De heer Poncelet wijst er op dat een ambtenaar van die directie in een radio-interview op de RTBF heeft verklaard dat alle na 25 mei, om 12 uur, ingediende inschrijvingsaanvragen aan de nieuwe belasting worden onderworpen.

De Minister bevestigt dat schikkingen zijn getroffen om alle inschrijvingsaanvragen die uiterlijk op 26 mei bij de Dienst van het Wegverkeer zijn ingekomen, op de magneetband van de maand mei te registreren.

De aanvragen die de bovengenoemde Dienst op 27 en 29 mei bereiken, alsmede die welke na 1 juni toekomen, maar waarvan kan worden bewezen dat zij vóór deze laatste datum zijn gepost (bij aangetekend schrijven) zullen op de magneetband van juni worden geregistreerd. Ze zullen evenwel (door middel van een bijzondere code) aan een speciale behandeling worden onderworpen, waardoor de belasting op het in het verkeer brengen niet van toepassing zal zijn op deze aanvragen.

Na deze verduidelijkingen trekt *de heer Michel* zijn amendement in.

*
* *

Amendement n° 9 van de heer Michel (Stuk n° 466/3) heeft tot doel dit artikel weg te laten.

De heer Michel verwijst naar de bij dit amendement gegeven verantwoording (blz. 4).

Amendement n° 22 van de heer Daems (Stuk n° 466/5) heeft een zelfde strekking. De indiener verwijst naar de verantwoording van zijn amendement (blz. 1).

Art. 3 (Inwerkingtreding)

Amendement n° 3 van de heer Daems (Stuk n° 466/3) strekt ertoe de datum van inwerkingtreding vast te stellen op 1 juli 1992 in plaats van op 1 juni 1992.

In het aan de Raad van State voorgelegde voorontwerp van wet houdende fiscale en financiële bepalingen, was bepaald dat deze bepalingen (van artikel 42) op 1 juli 1992 in werking zouden treden (artikel 43, § 12, van het voorontwerp).

Naderhand heeft de regering besloten die bepalingen als een afzonderlijk wetsontwerp in het Parlement in te dienen, om de datum van inwerkingtreding tot 1 juni aanstaande te kunnen vervroegen.

Zodoende heeft zij de belastingplichtigen bedrogen. Door aanvankelijk aan te kondigen dat de desbetreffende bepalingen op 1 juli in werking zouden treden, heeft de regering de consument ertoe aangezet om met het oog op de BTW-verlaging nog gauw een nieuw voertuig te kopen. Toen de regering evenwel vaststelde dat het aantal verkochte auto's toe-

pressa d'anticiper l'entrée en vigueur afin de réaliser un supplément de recettes.

Le présent amendement permet de traduire réellement l'« announcement effect », si prisé par le Gouvernement, dans les faits. M. Daems est en effet d'avis qu'il faut éviter que les personnes qui ont commandé une voiture depuis le 1^{er} avril, à un moment où ils ne pouvaient connaître la date d'entrée en vigueur de la taxe de mise en circulation, ne doivent acquitter cette taxe, compte tenu des délais de livraison parfois très longs.

Le Ministre indique qu'il n'a jamais été annoncé dans le communiqué de presse du Gouvernement du 16 mars 1992 que les présentes dispositions entreraient en vigueur le 1^{er} juillet 1992. D'autre part, si le Gouvernement avait voulu faire jouer l'« announcement effect », la date d'entrée en vigueur aurait dû être celle où la décision a été prise par le Conseil des Ministres, c'est-à-dire le 10 avril 1992.

Dans le cas présent, il n'a pas été nécessaire d'utiliser cette technique, étant donné qu'il ne s'agit pas de décourager le recours à des procédés de fraude ou d'évasion fiscales pendant la période qui s'écoule entre le moment de la décision et celui où la loi entre en vigueur.

M. Daems dépose ensuite un amendement n° 25 (subsidaire à l'amendement n° 3) (Doc. n° 466/5) qui vise à remplacer l'article 3 par la disposition suivante :

« L'article 1^{er} est applicable aux véhicules dont la demande d'immatriculation est parvenue à l'Office de la circulation routière à partir du 1^{er} juin 1992. »

L'instauration hâtive de la taxe de mise en circulation entraînera sûrement un afflux de demandes d'immatriculation avant le 1^{er} juin 1992, demandes qui ne pourront probablement pas toutes être traitées avant cette date par l'Office de la circulation routière.

Afin d'éviter les discriminations inévitables qui pourraient s'ensuivre, il y a lieu, pour l'application des présentes dispositions, de ne tenir compte que des demandes parvenues au service susvisé à partir du 1^{er} juin 1992.

Par ailleurs, l'orateur souhaiterait savoir ce qui se passerait si le présent projet de loi n'était pas voté le 1^{er} juin de cette année.

Le Ministre répond que, quelle que soit la date où le projet deviendra loi, l'article 3 fixe la date d'entrée en vigueur au 1^{er} juin 1992.

L'amendement n° 12 de M. Michel (Doc. n° 466/3) vise à postposer la date d'entrée en vigueur au 1^{er} septembre 1992. M. Michel renvoie à la justification de son amendement (p. 5).

nam, heeft zij zich beijverd om de datum van inwerkingtreding te vervroegen en zo extra ontvangsten te kunnen binnenrijven.

Dit amendement maakt het mogelijk het door de regering zo gewaardeerde « announcement effect » in de praktijk om te zetten. De heer Daems is namelijk van oordeel dat de mensen die een wagen hebben besteld na 1 april, dus op een tijdstip waarop zij onmogelijk kennis konden hebben van de datum van inwerkingtreding van de belasting op het in het verkeer brengen, die belasting niet moeten betalen rekening houdend met de soms zeer lange leveringstermijnen.

De Minister merkt op dat in de persmededeling van de regering van 16 maart 1992 nergens is gezegd dat de bepalingen op 1 juli 1992 in werking zouden treden. Voorts had de datum van inwerkingtreding, mocht de regering het « announcement effect » hebben willen doen spelen, moeten samenvallen met de datum waarop de beslissing in de Ministerraad is genomen, dat wil zeggen 10 april 1992.

In dit geval was het niet nodig die techniek toe te passen, aangezien niet moest worden voorkomen dat gedurende de periode tussen het nemen van de beslissing en de inwerkingtreding van de wet een beroep zou worden gedaan op mechanismen voor het plegen van fraude of voor belastingontwijking.

De heer Daems dient vervolgens een amendement n° 25 in (in bijkomende orde bij amendement n° 3) (Stuk n° 466/5) tot vervanging van artikel 3 door de volgende bepaling :

« Artikel 1 is van toepassing op de voertuigen waarvoor de aanvragen om inschrijving vanaf 1 juni 1992 bij de Dienst van het Wegverkeer toekomen. »

De invoering van een belasting op het in het verkeer brengen van voertuigen zal er vast en zeker voor zorgen dat de aanvragen om inschrijving vóór 1 juni 1992 zullen toestromen. De Dienst van het Wegverkeer zal die aanvragen waarschijnlijk niet allemaal vóór die datum kunnen verwerken.

Om mogelijke discriminaties te voorkomen, verdient het aanbeveling voor de toepassing van deze bepalingen alleen rekening te houden met de inschrijvingen die voornoemde dienst vanaf 1 juni 1992 bereiken.

Bovendien wenst spreker te weten wat er zal gebeuren indien dit wetsontwerp op 1 juni van dit jaar niet is aangenomen.

De Minister antwoordt dat, ongeacht de datum waarop het ontwerp kracht van wet krijgt, de datum van inwerkingtreding bij artikel 3 is vastgesteld op 1 juni 1992.

Amendement n° 12 van de heer Michel (Stuk n° 466/3) strekt ertoe de inwerkingtreding uit te stellen tot 1 september 1992. De heer Michel verwijst naar de verantwoording van zijn amendement (blz. 5).

L'amendement n° 10 de M. Michel (Doc. n° 466/3) propose de supprimer cet article. M. Michel renvoie à la justification de son amendement (p. 4).

*
* *

Votes

L'amendement n° 13 de M. Michel est rejeté par 15 voix contre 5.

L'amendement n° 29 de M. Daems est rejeté par 16 voix contre 4 et 1 abstention.

Les amendements n°s 26 et 27 de M. Daems sont rejetés par 17 voix contre 4.

L'amendement n° 2 de MM. De Vlieghe et Defeyt est rejeté par 14 voix contre 6 et 1 abstention.

L'amendement n° 19 de M. De Vlieghe est rejeté par 15 voix contre 1 et 5 abstentions.

L'amendement n° 1 de MM. De Vlieghe et Defeyt est rejeté par 14 voix contre 1 et 5 abstentions.

L'amendement n° 28 de M. Daems est rejeté par 13 voix contre 7.

L'amendement n° 23 de M. Daems (en ordre subsidiaire) est rejeté par 14 voix contre 6.

L'amendement n° 6 de M. Van Rossem est rejeté par 14 voix contre 1 et 6 abstentions.

L'amendement n° 18 de M. De Vlieghe est rejeté par 14 voix contre 2 et 5 abstentions.

L'amendement n° 15 de M. Michel est rejeté par 14 voix contre 5 et 2 abstentions.

L'amendement n° 30 de M. Van Rossem est rejeté par 14 voix contre 1 et 6 abstentions.

Les amendements n° 16 de M. Michel et n° 33 de M. Daems sont rejetés par 15 voix contre 6 et 1 abstention.

L'amendement n° 24 de M. De Vlieghe est rejeté par 15 voix contre 6 et 1 abstention.

L'amendement n° 5 de M. Michel et consorts est rejeté par 15 voix contre 5 et 1 abstention.

L'amendement n° 11 de M. Michel est rejeté par 16 voix contre 6.

L'amendement n° 20 de M. De Vlieghe est rejeté par 16 voix contre 1 et 5 abstentions.

L'amendement n° 31 de M. Daems est rejeté par 16 voix contre 6.

L'amendement n° 14 de M. Michel est rejeté par 16 voix contre 5 et 1 abstention.

L'amendement n° 32 de M. Daems est rejeté par 16 voix contre 6.

L'article 1^{er} est adopté sans modification par 14 voix contre 6 et 1 abstention.

Amendement n° 10 van de heer Michel (Stuk n° 466/3) stelt voor dit artikel weg te laten. De heer Michel verwijst naar de verantwoording van zijn amendement (blz. 4).

*
* *

Stemmingen

Amendement n° 13 van de heer Michel wordt verworpen met 15 tegen 5 stemmen.

Amendement n° 29 van de heer Daems wordt verworpen met 16 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

De amendementen n°s 26 en 27 van de heer Daems worden verworpen met 17 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 2 van de heren De Vlieghe en Defeyt worden verworpen met 14 tegen 6 stemmen en 1 onthouding.

Amendement n° 19 van de heer De Vlieghe wordt verworpen met 15 tegen 1 stem en 5 onthoudingen.

Amendement n° 1 van de heren De Vlieghe en Defeyt worden verworpen met 14 tegen 1 stem en 5 onthoudingen.

Amendement n° 28 van de heer Daems wordt verworpen met 13 tegen 7 stemmen.

Amendement n° 23 van de heer Daems (in bijkomende orde) wordt verworpen met 14 tegen 6 stemmen.

Amendement n° 6 van de heer Van Rossem wordt verworpen met 14 tegen 1 stem en 6 onthoudingen.

Amendement n° 18 van de heer De Vlieghe wordt verworpen met 14 tegen 2 stemmen en 5 onthoudingen.

Amendement n° 15 van de heer Michel wordt verworpen met 14 tegen 5 stemmen en 2 onthoudingen.

Amendement n° 30 van de heer Van Rossem wordt verworpen met 14 tegen 1 stem en 6 onthoudingen.

De amendementen n°s 16 van de heer Michel en 33 van de heer Daems worden verworpen met 15 tegen 6 stemmen en 1 onthouding.

Amendement n° 24 van de heer De Vlieghe wordt verworpen met 15 tegen 6 stemmen en 1 onthouding.

Amendement n° 5 van de heer Michel c.s. wordt verworpen met 15 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Amendement n° 11 van de heer Michel wordt verworpen met 16 tegen 6 stemmen.

Amendement n° 20 van de heer De Vlieghe wordt verworpen met 16 tegen 1 stem en 5 onthoudingen.

Amendement n° 31 van de heer Daems wordt verworpen met 16 tegen 6 stemmen.

Amendement n° 14 van de heer Michel wordt verworpen met 16 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Amendement n° 32 van de heer Daems wordt verworpen met 16 tegen 6 stemmen.

Artikel 1 wordt ongewijzigd aangenomen met 14 tegen 6 stemmen en 1 onthouding.

En conséquence, les amendements n^{os} 8 de M. Michel et n^o 21 de M. Daems, qui visent à supprimer cet article, deviennent sans objet.

L'article 2 est adopté sans modification par 15 voix contre 6.

En conséquence, les amendements n^o 9 de M. Michel et n^o 22 de M. Daems, qui visent à supprimer cet article, deviennent sans objet.

L'amendement n^o 3 de M. Daems est rejeté par 15 voix contre 6.

L'amendement n^o 25 (en ordre subsidiaire) de M. Daems est rejeté par 16 voix contre 5.

L'amendement n^o 12 de M. Michel est rejeté par 16 voix contre 5.

L'article 3 est adopté sans modification par 15 voix contre 6.

En conséquence, l'amendement n^o 10 de M. Michel qui vise à supprimer cet article, devient sans objet.

*
* *

L'ensemble du projet de loi est adopté par 14 voix contre 6 et 1 abstention.

Le Rapporteur,

E. VAN ROMPUY

Le Président,

G. BOSSUYT

De amendementen n^r 8 van de heer Michel en n^r 21 van de heer Daems tot weglating van dit artikel komen bijgevolg te vervallen.

Artikel 2 wordt ongewijzigd aangenomen met 15 tegen 6 stemmen.

De amendementen n^r 9 van de heer Michel en n^r 22 van de heer Daems tot weglating van dit artikel komen bijgevolg te vervallen.

Amendement n^r 3 van de heer Daems wordt verworpen met 15 tegen 6 stemmen.

Amendement n^r 25 van de heer Daems (in bijkomende orde) wordt verworpen met 16 tegen 5 stemmen.

Amendement n^r 12 van de heer Michel wordt verworpen met 16 tegen 5 stemmen.

Artikel 3 wordt ongewijzigd aangenomen met 15 tegen 6 stemmen.

Amendement n^r 10 van de heer Michel tot weglating van dit artikel komt bijgevolg te vervallen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt aangenomen met 14 tegen 6 stemmen en 1 onthouding.

De Rapporteur,

E. VAN ROMPUY

De Voorzitter,

G. BOSSUYT