

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1992-1993 (*)

3 MEI 1993

WETSONTWERP

houdende wijziging van de belasting
op tweedehandse vervoermiddelen

WETSVOORSTEL

tot wijziging van Titel V van
het Wetboek van de met de
inkomstenbelastingen
gelijkgestelde belastingen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
FINANCIËN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER PONCELET

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Bossuyt.

A. — Vaste leden :

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

B. — Plaatsvervangers :

HH. Ansoms, Eyskens, Moors, Tant, Van Hecke, N.
HH. Collart, Dufour, Eerdeken, Harmegnies (M.), Léonard.
HH. Denys, Dewael, Platteau, Vergote.
HH. Dielens, Peeters (L.), Vande Lanotte, Van der Maelen.
HH. Bertrand, Ducarme, Kubla.
Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Grimberghs, Thissen.
Mevr. Vogels, HH. Detienne, Morael.
HH. Annemans, Wymeersch.
HH. Candries, Sauwens.

Zie :

- 977 - 92 / 93 :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 : Amendementen.

- 527 - 91 / 92 :

- N° 1 : Wetsvoorstel van de heer Matagne.
- N° 2 : Amendement.

Zie ook :

- N° 4 : Tekst aangenomen door de Commissie.

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

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1992-1993 (*)

3 MAI 1993

PROJET DE LOI

portant modification de la taxation
des moyens de transport d'occasion

PROPOSITION DE LOI

modifiant le Titre V
du Code des taxes
assimilées aux impôts
sur les revenus

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES (1)

PAR M. PONCELET

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Bossuyt.

A. — Titulaires :

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

B. — Suppléants :

MM. Ansoms, Eyskens, Moors, Tant, Van Hecke, N.
MM. Collart, Dufour, Eerdeken, Harmegnies (M.), Léonard.
MM. Denys, Dewael, Platteau, Vergote.
MM. Dielens, Peeters (L.), Vande Lanotte, Van der Maelen.
MM. Bertrand, Ducarme, Kubla.
Mme Corbisier-Hagon, MM. Grimberghs, Thissen.
Mme Vogels, MM. Detienne, Morael.
MM. Annemans, Wymeersch.
MM. Candries, Sauwens.

Voir :

- 977 - 92 / 93 :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 : Amendements.

- 527 - 91 / 92 :

- N° 1 : Proposition de loi de M. Matagne.
- N° 2 : Amendement.

Voir aussi :

- N° 4 : Texte adopté par la Commission.

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

INHOUD

	Blz.
I. PROCEDURE	0
II. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN BEGROTING	0
III. ALGEMENE BESPREKING	0
— Uiteenzettingen van de leden	0
— Antwoorden van de minister van Begroting	0
1. Bezwaren vanwege de betrokken sector	0
2. Verstoring van de markt van tweedehandswagens. — Verlegging van de handel naar het buitenland	0
3. Compensatie van de budgettaire minder-ontvangst ten gevolge van de verlaging van de BTW op tweedehandse vervoermiddelen	0
4. Verlenging van de economische levensduur van de wagens	0
5. Zullen « recente » tweedehandswagens in de toekomst duurder worden ?	0
6. Opbrengst van de uitbreiding van de belasting op de inverkeerstelling tot de wagens met een vermogen dat lager ligt dan 9 PK en 71 kW	0
7. Is het vanuit sociaal oogpunt te verantwoorden dat voortaan ook voor de kleinste wagens (nieuwe en tweedehands) een belasting op de inverkeerstelling is verschuldigd ?	0
8. Heffing van BTW enkel en alleen op de toegevoegde waarde ?	0
9. Vergelijkende tabellen	0
IV. BESPREKING VAN DE ARTIKELEN	0
V. STEMMINGEN	0

TABLE DES MATIERES

	Page
I. PROCEDURE	0
II. EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DU BUDGET	0
III. DISCUSSION GENERALE	0
— Interventions des membres	0
— Réponses du ministre du Budget	0
1. Objections formulées par le secteur concerné	0
2. Perturbation du marché des véhicules d'occasion. — Déplacement du commerce vers l'étranger	0
3. Compensation de la diminution des recettes fiscales par suite de la réduction de la TVA sur les moyens de transport d'occasion	0
4. Prolongation de la durée de vie économique des voitures	0
5. Les voitures d'occasion « récentes » seront-elles plus chères à l'avenir ?	0
6. Rendement de l'extension de la taxe de mise en circulation aux voitures d'une puissance inférieure à 9 CV et 71 kW	0
7. Peut-on admettre, d'un point de vue social, qu'une taxe de mise en circulation soit désormais également due pour les voitures les plus petites (nouves et d'occasion) ?	0
8. Perception de la TVA uniquement sur la seule valeur ajoutée ?	0
9. Tableaux comparatifs	0
IV. DISCUSSION DES ARTICLES	0
V. VOTES	0

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft onderhavig wetsontwerp besproken tijdens de vergaderingen van 27 en 29 april 1993.

I. — PROCEDURE

De Commissie heeft eenparig beslist om de wetsvoorstellen n^{os} 535/1, 536/1 en 537/1 van de heer Van Rossem tijdens een volgende vergadering te behandelen.

*
* *

Op uitdrukkelijke vraag van *een lid* heeft de *minister van Begroting* tijdens de vergadering van 27 april medegedeeld dat het in de voorafgaande opmerking van de Raad van State (Stuk n^o 977/1, blz. 5) bedoelde advies van de inspecteur van Financiën wel degelijk werd verstrekt, en dit op 8 april 1993.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN BEGROTING

« Met de indiening van dit wetsontwerp bij de Wetgevende Kamers, stelt de regering voor de fiscaliteit in verband met de tweedehandse wagens te wijzigen, met name door vooruit te lopen op de toepassing van de 7^e Europese richtlijn betreffende de tweedehandse goederen.

Zoals vorig jaar werd medegedeeld bij de inwerkingtreding van de wet van 1 juni 1992 houdende invoering van een belasting op de inverkeerstelling (*Belgisch Staatsblad* van 1 juni 1992) die van toepassing is op de nieuwe voertuigen, had de regering het voornemen het huidig belastingstelsel voor tweedehandse voertuigen te behouden zolang de voornoemde 7^e richtlijn niet was goedgekeurd.

Die richtlijn had in werking moeten treden op 1 januari 1993, dat wil zeggen op het ogenblik van de afschaffing van de fiscale grenzen. Ze werd op het Europese vlak echter nog niet goedgekeurd.

De opheffing van de fiscale grenzen en de verwezenlijking van de eenheidsmarkt op 1 januari 1993 hebben tot gevolg dat particulieren goederen kunnen aankopen in andere Lidstaten, er taksen betalen tegen het tarief dat in die landen van toepassing is en de goederen vrij in België kunnen brengen. De enige uitzondering op dit algemeen beginsel is de aanschaf van *nieuwe voertuigen* waarvoor de BTW moet worden betaald in het land waar de voertuigen worden ingeschreven. Nieuwe voertuigen, in de zin van de Europese richtlijn van 16 december 1991, zijn die welke sinds minder dan 3 maanden zijn ingeschreven of die minder dan 3000 km hebben afgelegd.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné le présent projet au cours de ses réunions des 27 et 29 avril 1993.

I. — PROCEDURE

La Commission a décidé à l'unanimité d'examiner les propositions de loi n^{os} 535/1, 536/1 et 537/1 de M. Van Rossem au cours d'une prochaine réunion.

*
* *

A la demande formelle d'un membre, le ministre du Budget a indiqué au cours de la réunion du 27 avril que l'avis de l'inspecteur des Finances visé dans l'observation préalable du Conseil d'Etat (doc. n^o 977/1, p. 5) a bien été donné, et ce le 8 avril 1993.

II. — EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DU BUDGET

« En soumettant le présent projet de loi aux Chambres législatives, le gouvernement propose de modifier la fiscalité relative aux voitures d'occasion, notamment en anticipant l'application de la 7^e directive européenne relative aux biens d'occasion.

Ainsi qu'il avait été signalé l'an passé, lors de l'entrée en vigueur de la loi du 1^{er} juin 1992 instaurant une taxe de mise en circulation (*Moniteur belge* du 1^{er} juin 1992) applicable aux véhicules neufs, le gouvernement avait l'intention de maintenir son régime actuel de taxation des voitures d'occasion aussi longtemps que la 7^e directive précitée n'était pas adoptée.

Toutefois, cette directive qui aurait dû entrer en vigueur pour le 1^{er} janvier 1993, c'est-à-dire au moment de la suppression des frontières fiscales, n'a pas encore pu être adoptée au niveau européen.

Par ailleurs, la suppression des frontières fiscales et la réalisation du marché unique au 1^{er} janvier 1993 ont pour conséquence que les particuliers peuvent acquérir des biens dans les autres Etats membres, y payer les taxes en vigueur au taux applicable dans ces pays et les ramener librement en Belgique. La seule exception à ce principe général est l'acquisition de *véhicules neufs* pour lesquels la TVA doit être payée dans le pays où les véhicules sont immatriculés. Sont considérés comme neufs au sens de la directive européenne du 16 décembre 1991, les véhicules qui ont été immatriculés depuis moins de 3 mois ou qui ont parcouru moins de 3000 km.

Wanneer een particulier in een andere Lidstaat een voertuig wil kopen dat niet beantwoordt aan het criterium nieuw, zal hij de taksen moeten vereffenen in dat land tegen het daar geldende tarief.

Er dient opgemerkt te worden dat de verkopen van *tweedehandse voertuigen* door BTW-plichtige herverkopers in ons land thans onderworpen zijn aan het BTW-tarief van 19,5 % op de totale prijs, terwijl in de meeste van onze buurlanden de BTW slechts wordt toegepast op een gedeelte van de prijs (ofwel op de winstmarge, ofwel rekening houdend met de residuele BTW die in de prijs inbegrepen is) en dat de BTW-tarieven er enigszins lager zijn dan de onze. Het ontwerp van 7^e Europese richtlijn poogt inderdaad het beginsel van heffing op de winstmarge te veralgemenen wanneer een tweedehands goed wordt verkocht door een BTW-plichtige herverkoper.

Voorts past België thans de *inschrijvingstaks* toe van 25 of 33 % wanneer een particulier een tweedehandse wagen verkoopt. Geen enkele andere Lidstaat onderwerpt de verkopen van tweedehandse wagens door particulieren aan zulke taks.

Tenslotte werd in België sinds 1 juni 1992 een *belasting op de inverterstelling* (BIV) ingevoerd die enkel van toepassing is op *nieuwe wagens*.

Uit wat voorafgaat vloeit voort dat een Belgisch particulier er alle belang bij heeft een tweedehandse wagen in een andere Lidstaat te kopen : ofwel koopt hij die van een particulier (zonder taks), ofwel van een BTW-plichtige herverkoper (en betaalt hij BTW op de winstmarge). Als de wagen bovendien ouder is dan 3 maanden, ontsnapt hij aan de belasting op de inverterstelling die slechts verschuldigd is op de inschrijving van nieuwe wagens.

Het behoud van het huidige stelsel riskeert dus een grote verlegging van de handel met zich te brengen en bijgevolg een groot verlies voor de begroting dat redelijkerwijze voor 1993 op 4 miljard frank kan worden geraamd.

Om het opzetten van aankoopnetten van tweedehandse wagens in het buitenland te voorkomen, heeft de regering beslist het stelsel van de belasting van de tweedehandse wagens op de volgende manier te wijzigen :

a) *wijziging van het BTW-Wetboek* om heffing op de winstmarge mogelijk te maken wanneer een tweedehands voertuig verkocht wordt door een BTW-plichtige herverkoper (vooruitlopend op de zevende richtlijn).

Er dient echter te worden onderstreept dat de belasting op de winstmarge enkel van toepassing is op de tweedehandse wagens die worden verkocht door BTW-plichtige herverkopers en in de mate dat ze worden aangekocht van een particulier of een niet-BTW-plichtige (dat wil zeggen wanneer er een residuele BTW in de aankoopprijs is begrepen).

Alle andere gevallen van verkoop van tweedehandse wagens door BTW-plichtigen, blijven onderworpen aan de BTW op de totale prijs;

Lorsqu'un particulier veut acquérir dans un autre Etat membre un véhicule qui ne répond pas au critère de véhicule neuf, il devra acquitter les taxes dans ce pays au taux qui y est en vigueur.

Il convient de remarquer que les ventes de *voitures d'occasion* effectuées par des assujettis-revendeurs sont actuellement soumises dans notre pays au taux de TVA de 19,5 % sur l'entièreté du prix alors que dans la plupart des pays voisins la TVA n'est applicable que sur une partie du prix (soit sur la marge bénéficiaire, soit en tenant compte de la TVA résiduelle comprise dans le prix) et que les taux de TVA y sont légèrement inférieurs aux nôtres. Le projet de 7^e directive européenne tend en effet à généraliser le principe de la taxation sur la marge bénéficiaire lorsqu'un bien d'occasion est vendu par un assujetti-revendeur.

Par ailleurs, la Belgique applique actuellement la *taxe à l'immatriculation* de 25 ou 33 % lorsqu'une voiture d'occasion est vendue par un particulier. Aucun autre Etat membre ne soumet à une telle taxe les ventes de voitures d'occasion faites par des particuliers.

Enfin, depuis le 1^{er} juin 1992 a été instaurée en Belgique une *taxe de mise en circulation* (TMC) applicable uniquement aux *voitures neuves*.

Il résulte de ce qui précède qu'un particulier belge a tout intérêt à acquérir un véhicule d'occasion dans un autre Etat membre : soit qu'il l'achète à un particulier (sans taxe), soit qu'il l'achète à un assujetti-revendeur (avec paiement de la TVA sur la marge). En outre, lorsque le véhicule a plus de 3 mois, il échappe à la taxe de mise en circulation (TMC) qui n'est due que sur l'immatriculation de voitures neuves.

Le maintien du régime actuel de taxation risque donc d'entraîner un important détournement de trafic et par conséquent une importante perte budgétaire qui peut raisonnablement être évaluée à 4 milliards de francs pour 1993.

Aussi pour éviter la mise en place de filières d'achat de voitures d'occasion à l'étranger, le gouvernement a décidé de modifier le régime de taxation des véhicules d'occasion de la façon suivante :

a) *modification du Code de la TVA* afin de permettre la taxation sur la marge bénéficiaire lorsqu'un véhicule d'occasion est vendu par un assujetti-revendeur (anticipation de la 7^e directive).

Il convient toutefois de souligner que sont seules soumises à la taxation sur la marge bénéficiaire, les voitures d'occasion qui sont vendues par des assujettis-revendeurs et dans la mesure où elles ont été achetées à un particulier ou un non-assujetti (c'est-à-dire lorsqu'il y a une TVA résiduelle dans le prix d'achat).

Toutes les autres ventes de voitures d'occasion faites par des assujettis restent soumises à la TVA sur la totalité du prix;

b) *wijziging van het Wetboek van de met het zegel gelijkgestelde taksen* om de inschrijvingstaks af te schaffen die verschuldigd is op aankopen van tweedehandse wagens door particulieren;

c) *wijziging van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde taksen* om de toepassingssfeer van de belasting op de inverterstelling (BIV) uit te breiden tot alle wagens, nieuwe of tweedehandse, ongeacht hun cilinderinhoud.

In verband met de wagens met een vermogen dat lager ligt dan 9 PK en 71 KW, zal een belasting op de inverterstelling worden geheven van 2 500 frank, ongeacht of het een nieuwe of een tweedehandse wagen betreft (onder voorbehoud van het bijzonder geval van de tweedehandse wagens van minder dan één jaar).

In verband met de uitbreiding van de BIV tot de tweedehandse wagens neemt men voor de BIV als referte de bedragen die verschuldigd zijn voor de nieuwe wagens. Deze BIV is degressief volgens de ouderdom van het voertuig. Er is echter een hogere belasting vastgesteld voor de wagens van minder dan één jaar teneinde de massale aankomst op de markt te voorkomen van recente tweedehandse wagens, ook met een kleine cilinderinhoud. Dit biedt met name de mogelijkheid om het prijsverschil tussen de nieuwe wagens en de recente tweedehandse wagens te verminderen. Dit geldt tevens voor de wagens van minder dan 9 PK die in feite 47 % van het wagenpark vertegenwoordigen.

De kostprijs van de wijziging van de belasting inzake BTW en de afschaffing van de inschrijvingstaks wordt op 6 miljard frank per jaar geraamd. Dit bedrag zal worden gecompenseerd ten belope van 3,7 miljard frank via de uitbreiding van de belasting op de inverterstelling. De overige compensaties, die evenwel niet in dit ontwerp voorkomen, worden gevonden in een verhoging van het zegelrecht, van het vast registratierecht en van de fiscale boeten inzake indirecte fiscaliteit.

Het is wenselijk dat dit wetsontwerp zo spoedig mogelijk wordt goedgekeurd en in werking treedt op 1 juni aanstaande. Op die manier wordt vermeden dat er een te lange tijdspanne verloopt tussen het ogenblik van de aankondiging van de maatregel en de daadwerkelijke toepassing ervan. Dat is immers noodzakelijk om de verkoop van nieuwe en van tweedehandse wagens niet te verstoren. »

*
* *

Ten einde de bespreking te vergemakkelijken, verstrekt de minister van Begroting een vergelijkende tabel met de belastingregeling voor voertuigen :

b) *modification du Code des taxes assimilées au timbre* afin de supprimer la taxe à l'immatriculation (TI) due sur les acquisitions de voitures d'occasion par des particuliers;

c) *modification du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus* afin d'étendre le champ d'application de la taxe de mise en circulation (TMC) à toutes les voitures, neuves ou d'occasion et quelle que soit leur cylindrée.

En ce qui concerne les voitures d'une puissance inférieure à 9 CV et 71 KW, une taxe de mise en circulation de 2 500 francs sera perçue, que la voiture soit neuve ou d'occasion (sous réserve du cas particulier des voitures d'occasion de moins d'un an).

En ce qui concerne l'extension de la TMC aux voitures d'occasion, la TMC prend pour référence les montants dus pour les voitures neuves et est dégressive en fonction de l'âge du véhicule. Toutefois, une taxation plus importante est envisagée pour les voitures de moins d'un an afin d'éviter la venue massive sur le marché de voitures d'occasion récentes et ce également pour les petites cylindrées. Ceci permet notamment de réduire le différentiel de prix entre les voitures neuves et les occasions récentes, et ce également pour les voitures de moins de 9 CV, qui représentent en fait 47 % du marché.

Le coût de la modification de la taxation en matière de TVA et de la suppression de la taxe à l'immatriculation est évalué à 6 milliards de francs par an, lesquels seront compensés à concurrence de 3,7 milliards de francs résultant de l'extension de la taxe de mise en circulation. Les autres compensations, qui ne figurent cependant pas dans le présent projet, seront réalisées par l'augmentation des droits de timbre, du droit fixe d'enregistrement et des amendes fiscales en matière de fiscalité indirecte.

Il est souhaitable que le présent projet de loi puisse être adopté le plus rapidement possible et entrer en vigueur au 1^{er} juin prochain, et ce afin de réduire au maximum le délai s'écoulant entre le moment de l'annonce de la mesure et son entrée en vigueur effective. Ceci est en effet indispensable afin de ne pas perturber le marché automobile, tant des voitures neuves que d'occasion. »

*
* *

En vue de faciliter la discussion, le ministre du Budget fournit un tableau comparatif concernant le système de taxation des véhicules :

BELASTINGREGELING VOOR VOERTUIGEN
—
SYSTEME DE TAXATION DES VEHICULES

Vóór 1 april 1992 — Avant le 1 ^{er} avril 1992	Vanaf 1 april 1992 — A partir du 1 ^{er} avril 1992	Vanaf 1 juni 1993 — A partir du 1 ^{er} juin 1993
I. NIEUWE WAGENS. — VOITURES NEUVES. BTW op de prijs. — TVA sur le prix : — 25 % (indien — si ≤ 3 000 cc en / et 116 kW). — 33 % (indien — si > 3 000 cc en / et 116 kW). II. TWEEDEHANDSWAGENS. — VOITURES D'OCCASION. a. Verkocht door een particulier. — Vendues par un particulier. Inschrijvingstaks. — Taxe à l'immatriculation : — 25 of 33 % op de prijs. — 25 ou 33 % sur le prix. b. Verkocht door een belastingplichtige die de wagen voor de uitoefening van zijn beroep heeft gebruikt. — Vendues par un assujetti qui l'a utilisée pour ses besoins professionnels. — BTW 25 of 33 % op de prijs. — TVA 25 ou 33 % sur le prix. c. Verkocht door een belastingplichtige herverkoper. — Vendues par un assujetti revendeur. — BTW 25 of 33 % op de prijs. — TVA 25 ou 33 % sur le prix.	I. NIEUWE WAGENS. — VOITURES NEUVES. BTW 19,5 % op de prijs + BIV voor voertuigen ≥ 9 PK of 71 kW (vanaf 1.6.92). — TVA 19,5 % sur le prix + TMC pour véhicules ≥ 9 CV ou 71 kW (depuis le 1.6.92). II. TWEEDEHANDSWAGENS. — VOITURES D'OCCASION. a. Verkocht door een particulier. — Vendues par un particulier. Inschrijvingstaks. — Taxe à l'immatriculation : — 25 of 33 % op de prijs. — 25 ou 33 % sur le prix. b. Verkocht door een belastingplichtige die de wagen voor de uitoefening van zijn beroep heeft gebruikt. — Vendues par un assujetti qui l'a utilisée pour ses besoins professionnels. — BTW 19,5 % op de prijs. — TVA 19,5 % sur le prix. c. Verkocht door een belastingplichtige herverkoper. — Vendues par un assujetti revendeur. — BTW 19,5 % op de prijs. — TVA 19,5 % sur le prix.	I. NIEUWE WAGENS. — VOITURES NEUVES. BTW 19,5 % op de prijs + BIV voor alle voertuigen. — TVA 19,5 % sur le prix + TMC pour tous les véhicules. II. TWEEDEHANDSWAGENS. — VOITURES D'OCCASION. a. Verkocht door een particulier. — Vendues par un particulier. Uitsluitend BIV. — Uniquement TMC. b. Verkocht door een belastingplichtige die de wagen voor de uitoefening van zijn beroep heeft gebruikt. — Vendues par un assujetti qui l'a utilisée pour ses besoins professionnels. — BTW 19,5 % op de prijs + BIV. — TVA 19,5 % sur le prix + TMC. c. Verkocht door een belastingplichtige herverkoper. — Vendues par un assujetti revendeur. — Wanneer het voertuig is aangekocht bij een particulier of een niet-belastingplichtige (resterende BTW in de prijs) BTW 19,5 % op de winstmarge + BIV. — Dans la mesure où le véhicule a été acquis auprès d'un particulier ou d'un non-assujetti (TVA résiduelle dans le prix) TVA 19,5 % sur la marge + TMC. — in de andere gevallen BTW 19,5 % op de prijs + BIV. — Autres cas : TVA 19,5 % sur le prix + TMC.

III. — ALGEMENE BESPREKING

De indiener van voorstel n° 527/1 deelt mee dat hij zijn voorstel intrekt.

*
* *

Een lid wijst erop dat dit wetsontwerp tal van knelpunten bevat.

III. — DISCUSSION GENERALE

L'auteur de la proposition n° 527/1 annonce le retrait de sa proposition.

*
* *

Un membre fait remarquer que le présent projet de loi pose plusieurs problèmes.

1°) Tussen de oprichting van de eenheidsmarkt en de goedkeuring van dit ontwerp, dat spreker overigens helemaal ontoereikend vindt, zal veel tijd verstrijken. Doordat de regering niet onmiddellijk is opgetreden, heeft ze het mogelijk gemaakt dat een aanzienlijk deel van de handel zich naar het buitenland heeft verplaatst, waardoor ze de Belgische auto-verkopers nadeel heeft berokkend.

2°) De minister van Financiën heeft aangekondigd dat de BTW-regeling op de verkoop van tweedehandse auto's op 1 juni zou worden gewijzigd om te voorkomen dat die verplaatsing van de handel zich doorzet. Die aankondiging heeft de markt voor tweedehandse auto's helemaal lamgelegd. Sommige wederverkopers hebben thans heel wat tweedehandse auto's in voorraad die hen flink wat geld kosten en die ze niet meer kunnen verkopen.

3°) De memorie van toelichting (stuk n° 977/1), die zelfs geen commentaar verstrekt bij de verschillende artikelen van het ontwerp, ziet het geval over het hoofd waarin tweedehandse auto's afkomstig zijn van belastingplichtigen en waarop zowel BTW als de zogenaamde belasting op de in verkeerstelling (BIV) verschuldigd zijn. Het lid vraagt zich af of dat geen moedwillig vergetelheid is.

4°) De regering maakt van de gelegenheid gebruik om de regeling van de BIV te wijzigen. Artikel 98, § 1, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt immers vervangen door een nieuwe bepaling die eveneens voorziet in de heffing van een BIV op kleine voertuigen (0 tot 8 fiscale pk) (artikel 2 van het ontwerp).

De regering moet aldus de berekeningen herzien die voorkomen in het namens de commissie voor de Financiën van de Kamer uitgebrachte verslag betreffende het wetsontwerp dat de wet van 1 juni 1992 tot invoering van een belasting op de in verkeerstelling is geworden (cf. verslag van de heer Van Rompuy, Stuk n° 466/6 - 91/92, blz. 38-40).

De regering heeft aangekondigd dat op de verkoop van tweedehandsauto's onder particulieren geen BTW meer zal worden geheven, maar dat deze maatregel (gedeeltelijk) zal worden gecompenseerd door de instelling van een BIV.

De regering laat evenwel opzettelijk na erop te wijzen dat zij tegelijk de regeling voor nieuwe en tweedehandsauto's met kleine cilinderinhoud wijzigt, en dat zij de regeling voor door BTW-plichtigen verkochte tweedehandsauto's duurder maakt. Voor deze laatste wordt zoals te voren BTW geheven, met voortaan de BIV daarbovenop.

5°) Voor sedert minder dan één jaar geregistreerde voertuigen belooft de BIV voor kleine voertuigen (minder dan 9 fiscale pk) 12 500 frank, terwijl deze voor een nieuw voertuig 2 500 frank bedraagt.

Deze maatregel benadeelt de kopers van tweedehandsvoertuigen, terwijl zij vaak minder middelen hebben dan degenen die een nieuw voertuig kopen.

1°) Il s'écoulera un délai important entre la création du marché unique et l'adoption de ce projet, que l'orateur juge d'ailleurs largement insatisfaisant. En n'étant pas intervenu immédiatement, le gouvernement a permis des détournements de trafic importants et pénalisé ainsi les vendeurs d'automobiles belges.

2°) Pour éviter que ces détournements de trafic ne continuent, le ministre des Finances a annoncé que le système de la TVA sur les ventes de véhicules d'occasion serait modifié au 1^{er} juin, ce qui a complètement paralysé le marché des véhicules d'occasion. Certains revendeurs se trouvent désormais avec des stocks importants de véhicules d'occasion, les charges financières continuant à courir mais les véhicules étant invendables.

3°) L'exposé des motifs (doc. n° 977/1), qui ne comporte même pas de commentaires concernant les différents articles du projet, n'envisage pas le cas des véhicules d'occasion provenant d'assujettis et pour lesquels tant une TVA qu'une taxe de mise en circulation (TMC) seront dues. Le membre se demande s'il ne s'agit pas d'un oubli volontaire.

4°) Le gouvernement profite de l'occasion pour modifier le régime de la TMC. En effet, le premier paragraphe de l'article 98 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus est remplacé par une nouvelle disposition qui prévoit également le prélèvement d'une TMC sur les petits véhicules de 0 à 8 chevaux fiscaux (article 2 du projet).

Le gouvernement devra ainsi revoir les calculs qui figurent dans le rapport fait au nom de la Commission des Finances de la Chambre concernant le projet de loi, devenu la loi du 1^{er} juin 1992 instaurant une taxe de mise en circulation (cf. rapport de M. Van Rompuy, doc. n° 466/6-91/92, pp. 38-40).

Le gouvernement a annoncé que plus aucune TVA ne serait prélevée sur la vente de véhicules d'occasion entre particuliers mais que cette suppression serait toutefois (partiellement) compensée par l'instauration d'une TMC.

Le gouvernement omet cependant volontairement de dire qu'il modifie également le système pour les petites cylindrées neuves ou d'occasion et qu'il aggrave celui des voitures d'occasion provenant des assujettis (75 % du marché), qui se verront comme avant grever d'une TVA mais aujourd'hui, en plus, d'une TMC.

5°) En ce qui concerne les véhicules immatriculés depuis moins d'un an, la TMC pour un petit véhicule (moins de 9 chevaux fiscaux) sera de 12 500 francs, alors que pour un véhicule neuf, elle sera de 2 500 francs.

Cette mesure pénalise l'acheteur d'un véhicule d'occasion qui a souvent moins de moyens que celui qui achète un véhicule neuf.

Spreker begrijpt dat de regering invoer uit het buitenland wenst te voorkomen. Hij stelt evenwel voor dat de termijn met name voor directiewagens tot 6 maanden wordt teruggebracht.

6°) De cumulatie van BTW en BIV voor de voertuigen afkomstig van BTW-plichtigen zal nadelig zijn voor de BTW-plichtige aangezien de handelaar hem een lagere prijs zal bieden dan voorheen. Hij zal het voertuig namelijk goedkoper doorverkopen dan een voertuig van een particulier.

Als argument kan ook worden aangevoerd dat de BTW-plichtige de BTW heeft terug gekregen. De BTW-af trek is echter in de meeste gevallen beperkt tot 50 %. De afgetrokken BTW wordt bovendien herzien indien het voertuig binnen vijf jaar wordt doorverkocht.

7°) De cumulatie van BIV en BTW zal volgens spreker ook nadelig zijn voor de verkopers van tweedehandswagens. Die zullen hun verkoopprijzen moeten verlagen voor de voertuigen van BTW-plichtigen (75 % van de markt) opdat die concurrentieel kunnen blijven met de voertuigen van particulieren.

De professionele handelaar in tweedehandswagens dreigt spoedig te verdwijnen.

8°) Ook zal cumulatie nadelig zijn voor de markt van nieuwe wagens, en die stelt het al niet zo best : in februari 1993 werden 40 % minder nieuwe wagens verkocht dan in februari 1992.

De BTW-plichtigen zullen hun voertuig namelijk niet alleen langer houden om niet opnieuw de BIV te moeten betalen, maar aangezien de overnameprijs zal dalen en de garagehouder de minderwaarde bij verkoop die toe te schrijven is aan de cumulatie van BTW en BIV zal doorrekenen in de prijs die hij voor de overname van het oude voertuig betaalt, zou de potentiële koper van een nieuw voertuig zijn aankoop wel eens kunnen uitstellen.

Daarom kondigt spreker aan dat hij een amendement zal indienen dat ertoe strekt een tweedehandsvoertuig onderworpen aan BTW op de volledige verkoopprijs vrij te stellen van BIV.

9°) Spreker is anderzijds van oordeel dat de BIV een onevenwichtig verdeelde belasting is; tijdens de bespreking van het wetsontwerp tot invoering van een belasting op inverterstelling in mei vorig jaar (zie verslag van de heer Van Rompuy, stuk n° 466/6-91/92, blz. 14), had spreker daar overigens al op gewezen. Die belasting bestraft gebruiksvoertuigen, vooral dieselloertuigen en gezinswagens.

10°) Directievoertuigen die ingeschreven zijn (bijvoorbeeld omdat de garagehouder in een grensstreek woont en zijn voertuig in het buitenland wenst te kunnen gebruiken), zullen niet meer kunnen worden verkocht. De koper zal immers de BTW en de BIV (verhoogd tarief voor wagens van minder dan een jaar) dienen te betalen.

Dat geldt tevens voor verhuurmaatschappijen.

Het lid kondigt aan dat hij verscheidene amendementen zal indienen; een van die amendementen zal

L'orateur comprend cependant le souci du gouvernement d'éviter les importations de l'étranger mais il propose alors que le délai soit ramené à 6 mois pour les voitures de direction notamment.

6°) Le cumul de la TVA et de la TMC pour les véhicules provenant d'assujettis va défavoriser l'assujetti puisque le revendeur va lui proposer un prix moins élevé qu'avant étant donné qu'il va revendre le véhicule moins cher par rapport à un véhicule provenant d'un particulier.

Il peut être argumenté que l'assujetti a récupéré la TVA. Toutefois, cette déduction est dans la plupart des cas limitée à 50 %. La TVA déduite donne en outre lieu à révision en cas de revente dans les cinq ans.

7°) Le cumul de la TMC et de la TVA nuira également, selon l'intervenant, aux vendeurs de véhicules d'occasion qui vont devoir diminuer leur prix de vente pour les véhicules provenant d'assujettis (soit 75 % du marché) afin de rester compétitifs par rapport aux véhicules provenant de particuliers.

En fait, le professionnel de l'occasion risque bientôt de disparaître.

8°) Ce cumul va enfin défavoriser le marché des voitures neuves qui ne se porte déjà pas très bien : 40 % de vente de voitures neuves en moins pour le mois de février 1993 par rapport à février 1992.

En effet, non seulement les assujettis vont garder plus longtemps leur véhicule pour éviter de payer une nouvelle fois la TMC, mais, en outre, comme le prix de reprise va diminuer, étant donné que le garagiste va répercuter sur la reprise de l'ancien véhicule sa moins-value à la revente due à la TVA, cumulée à la TMC, l'acheteur potentiel du véhicule neuf risque de postposer son achat.

C'est pourquoi l'intervenant annonce le dépôt d'un amendement visant à ce que la TMC ne soit pas applicable lorsque le véhicule d'occasion est soumis à la TVA calculée sur l'entièreté du prix de vente.

9°) D'autre part, l'orateur estime que la TMC est une taxe mal équilibrée, comme il l'avait déjà indiqué lors de la discussion, en mai 1992, du projet de loi instaurant une taxe de mise en circulation (cf. rapport de M. Van Rompuy, doc. n° 466/6-91/92, p. 14). Cette taxe pénalise les voitures utilitaires, essentiellement des diesel, et les voitures familiales.

10°) Les véhicules de direction qui ont été immatriculés (par exemple parce que le garagiste habite une région frontalière et souhaite pouvoir utiliser le véhicule à l'étranger) seront invendables. En effet, l'acheteur va devoir s'acquitter de la TVA et de la TMC, majorée pour les véhicules de moins d'un an.

Une remarque identique vaut pour les sociétés de location.

Le membre annonce le dépôt de plusieurs amendements, parmi lesquels un amendement visant à per-

erop gericht zijn terugbetaling van de BIV mogelijk te maken als het voertuig binnen een periode van vijf jaar opnieuw wordt verkocht.

In dat geval zal de BIV immers tweemaal worden betaald, waarbij de eerste gebruiker van het voertuig, na een gebruikperiode van slechts een jaar bijvoorbeeld, die BIV niet terugbetaald kan krijgen.

Tot besluit kant spreker zich tegen dit wetsontwerp : het houdt immers in dat de afschaffing van de BTW voor tweedehandse wagens die tussen particulieren onderling worden verkocht, door de invoering van de BIV wordt gecompenseerd; anderzijds bestraft het wetsvoorstel kopers van voertuigen van BTW-plichtigen waarvoor zowel BTW als BIV zullen verschuldigd zijn.

Het lid betreurt dat de regering de toepassing van Europese richtlijnen inroept wanneer ten aanzien van de burger bezuinigingsmaatregelen moeten worden genomen, maar dat de regering de burger nooit laat profiteren van de gunstige maatregelen die uit diezelfde Europese richtlijnen voortvloeien.

*
* *

Een volgende spreker is van oordeel dat de regering de negatieve begrotingsweerslag van de invoering van het nieuwe belastingstelsel inzake tweedehandswagens (afschaffing van de inschrijvingstaks op de wagens verhandeld tussen particulieren, door het ontwerp van 7^{de} Europese richtlijn voorgeschreven berekening van de BTW op de winstmarge in plaats van op de totale prijs) zoekt te compenseren.

Hij merkt echter eerst en vooral op dat zijn fractie steeds gekant is geweest tegen het behoud van de inschrijvingstaks van 25 % in geval van verkoop van een tweedehands voertuig tussen privé-personen.

Hij verwerpt dan ook ieder voorstel dat ertoe strekt de budgettaire weerslag van de afschaffing van deze taks thans te compenseren.

Het lid stelt daarenboven vast dat in het ontwerp de economische levensduur van de tweedehandswagens wordt vastgesteld op 10 jaar. Graag vernam hij wat de wetenschappelijke basis is voor deze termijn.

Daarenboven wordt door dit wetsontwerp het toepassingsgebied van de wet van 1 juni 1992 houdende invoering van een belasting op de inverterstelling (*Belgisch Staatsblad* van dezelfde datum) uitgebreid tot de *nieuwe* kleine voertuigen, dat wil zeggen die met een vermogen van minder dan 9 PK en minder dan 71 kW. Op die manier poogt de regering volgens hem het uit de nieuwe berekening van de BTW (op basis van de winstmarge in plaats van de totale prijs) voortvloeiend verlies aan inkomsten te overcompenseren.

Spreker peilt naar de mogelijke economische gevolgen van deze maatregel voor de verkoop van directiewagens of voor de omzet van leasing-maatschappijen.

mettre la récupération de la TMC en cas de revente du véhicule dans les cinq ans.

En effet, dans ce cas, une TMC sera acquittée à deux reprises sans que le premier utilisateur du véhicule qui ne l'a utilisé, par exemple, qu'un an, ne puisse la récupérer.

En conclusion, l'orateur marque son opposition au présent projet de loi qui compense par une TMC la suppression de la TVA pour les ventes de véhicules d'occasion entre particuliers et qui, d'autre part, pénalise les acheteurs de véhicules provenant d'assujettis, pour lesquels tant la TVA que la TMC seront dues.

Le membre regrette que le gouvernement invoque l'application de directives européennes lorsqu'il s'agit de prendre des mesures de restriction vis-à-vis du citoyen mais qu'il ne fasse par contre jamais profiter le citoyen des mesures favorables qui proviennent de ces mêmes dispositions européennes.

*
* *

L'intervenant suivant estime que le gouvernement cherche à compenser l'incidence budgétaire négative de l'instauration du nouveau régime fiscal applicable aux véhicules d'occasion (suppression de la taxe d'immatriculation sur les véhicules acquis auprès de particuliers, calcul de la TVA sur la marge bénéficiaire et plus sur le prix global en application du projet de 7^e directive européenne).

Il fait observer que son groupe a toujours été opposé au maintien de la taxe d'immatriculation de 25 % en cas de vente d'un véhicule d'occasion entre particuliers.

Il rejette dès lors toute proposition visant à compenser l'incidence budgétaire de la suppression de cette taxe.

Le membre constate en outre que le projet fixe à dix ans la longévité économique des voitures d'occasion. Il demande sur quelle base scientifique ce délai a été fixé.

Le projet de loi à l'examen étend en outre le champ d'application de la loi du 1^{er} juin 1992 instaurant une taxe de mise en circulation (*Moniteur belge* de la même date) aux petits véhicules *neufs*, c'est-à-dire ceux dont la puissance est inférieure à 9 CV et à 71 kW. Le membre estime que le gouvernement essaie ainsi de surcompenser le manque à gagner résultant du nouveau mode de calcul de la TVA (qui sera désormais calculé sur la marge bénéficiaire et non plus sur le prix total).

L'intervenant s'interroge sur les conséquences économiques que cette mesure pourrait avoir sur la vente de voitures de direction ou sur le chiffre d'affaires des sociétés de leasing.

Wat is overigens het marktaandeel (in waarde, niet in aantal) van deze beide segmenten van de markt?

Hij wijst tot slot op de bezwaren die door de federaties van verkopers van tweedehandse voertuigen tegen dit wetsontwerp worden naar voor gebracht (onder meer de mogelijke nefaste gevolgen voor de werkgelegenheid in de sector).

Werd vooraf overleg gepleegd met de betrokken sector?

*
* *

Een ander lid vraagt of de regering enig idee heeft van de omvang van de verlegging van de handel in tweedehandswagens, die door het behoud van het huidige stelsel na 1 januari 1993 werd veroorzaakt.

*
* *

Een volgende spreker herinnert allereerst aan het feit dat sinds het in werking treden van de wet van 1 juni 1992 houdende invoering van een belasting op de inverkeerstelling een verschillende regeling wordt toegepast voor de nieuwe en voor de tweedehandse wagens.

In deze wet bleven overigens de kleine nieuwe wagens (minder dan 9 PK en minder dan 71 kW) buiten schot. In onderhavig wetsontwerp wordt deze belasting uitgebreid tot alle voertuigen.

Voorts blijft een discriminatie bestaan naargelang van de hoedanigheid van de verkoper (BTW-plichtige, particulier).

Bij aankoop van een tweedehandswagen van een particulier, zal de koper alleen de belasting op de inverkeerstelling moeten betalen.

Koopt hij echter dezelfde wagen van een BTW-plichtige herverkoper, dan betaalt hij daarenboven nog BTW op de winstmarge.

Het lid is van oordeel dat de verkoper ongeacht zijn hoedanigheid steeds op dezelfde manier moet worden behandeld.

Daarenboven doet de voorgestelde regeling ingevolge de beperking van de aftrekbare BTW tot 50 % ook afbreuk aan het principe dat de BTW alleen slaat op de toegevoegde waarde.

Ten slotte vraagt spreker op zijn beurt dat de minister zou aantonen dat de door de federaties van verkopers van tweedehandse wagens tegen het wetsontwerp geformuleerde bezwaren ongegrond zijn.

Antwoorden van de minister van Begroting

1. Bezwaren vanwege de betrokken sector

De minister bevestigt dat vooraf overleg werd gepleegd met de betrokken sector. Dit neemt niet weg

Quelle part de marché (en valeur, et *non pas* en unités) représentent ces deux segments du marché?

Il attire enfin l'attention sur les objections formulées par les fédérations de vendeurs de véhicules d'occasion à l'encontre du projet de loi à l'examen (notamment en ce qui concerne l'incidence néfaste qu'il pourrait avoir sur l'emploi dans le secteur).

Une concertation a-t-elle été organisée au préalable avec le secteur concerné?

*
* *

Un autre membre demande si le gouvernement a quelque idée de l'ampleur des mouvements dans le commerce de voitures d'occasion que le maintien du système actuel après le 1^{er} janvier 1993 a provoqués.

*
* *

L'intervenant suivant rappelle d'abord que les véhicules neufs et les véhicules d'occasion sont soumis à des régimes différents depuis l'entrée en vigueur de la loi du 1^{er} juin 1992 instaurant une taxe de mise en circulation.

La taxe instaurée par la loi précitée n'était du reste pas due pour les petits véhicules neufs (moins de 9 CV et moins de 71 kW). Le projet à l'examen va étendre la taxe à tous les véhicules.

Il subsiste en outre une discrimination basée sur la qualité du vendeur (assujetti à la TVA ou particulier).

À l'achat d'un véhicule d'occasion à un particulier, l'acheteur devra seulement payer la taxe de mise en circulation.

Toutefois, s'il achète le même véhicule à un assujetti-revendeur, il devra en outre payer la TVA sur la marge bénéficiaire.

Le membre estime que le vendeur doit toujours être traité de la même façon, quelle que soit sa qualité.

Par suite de la limitation à 50 % du montant de la TVA déductible, le régime proposé porte en outre atteinte au principe selon lequel la TVA ne peut porter que sur la valeur ajoutée.

L'intervenant souhaite enfin lui aussi que le ministre démontre que les objections formulées à l'encontre du projet de loi par les fédérations de vendeurs de voitures d'occasion sont sans fondement.

Réponses du ministre du Budget

1. Objections formulées par le secteur concerné

Le ministre confirme qu'une concertation a eu lieu préalablement avec le secteur concerné. Il n'en de-

dat bepaalde meningsverschillen zijn blijven bestaan.

Een gedeelte van de omzet, die als gevolg van de aanneming van onderhavig wetsontwerp inderdaad dreigt verloren te gaan, was overigens precies het gevolg van bepaalde praktijken die de regering thans wil bestrijden.

Zo werden bijvoorbeeld voertuigen die in België rondreden en in het buitenland waren ingeschreven, na drie maanden als tweedehandsvoertuigen beschouwd, waarop geen belasting op de inverkeerstelling diende te worden betaald.

2. *Verstoring van de markt van tweedehandse wagens — Verlegging van de handel naar het buitenland*

De minister verwijst naar het antwoord van de minister van Financiën op de interpellatie van de heer Knoop (beknopt verslag van de openbare vergadering van de Commissie voor de Financiën van 22 april 1993).

Uit de evolutie van de BTW-ontvangsten tijdens het eerste kwartaal van 1993 kan inderdaad een verlegging van de handel in tweedehandse wagens naar het buitenland worden afgeleid. Het is echter onmogelijk hiervoor een precies cijfer naar voor te schuiven.

De voorbereiding, de indiening en de goedkeuring van een wetsontwerp vergen hoe dan ook enige tijd.

Het is wenselijk dat de voorgestelde wetwijziging in werking treedt op 1 juni aanstaande.

3. *Compensatie van de budgettaire mindervangst ten gevolge van de verlaging van de BTW op tweedehandse vervoermiddelen*

De regering, aldus de minister, was van oordeel dat de kostprijs van de wijziging van de belastbare basis inzake BTW en de afschaffing van de inschrijvingstaks (samen 6 miljard frank per jaar) zoveel mogelijk door de groep van de automobilisten zelf moest worden gedragen.

Vandaar de uitbreiding van de belasting op de inverkeerstelling, die per jaar 3,7 miljard frank zou moeten opbrengen. Het resterende deel (2,3 miljard frank) zal voortvloeien uit een verhoging van het zegelrecht, van het vast registratierecht, en van de fiscale boeten inzake indirecte fiscaliteit.

De regering verkoos deze oplossing boven bijvoorbeeld een bijkomende verhoging van de accijns op benzine, die trouwens ook het indexcijfer der consumptieprijs zou hebben doen toenemen.

4. *Verlenging van de economische levensduur van de wagens*

De minister geeft toe dat in de thans geldende reglementering (koninklijk besluit n° 17 van 20 december 1984 met betrekking tot de vaststelling van

meure pas moins que certaines divergences de vues n'ont pu être surmontées.

Une partie du chiffre d'affaires dont le secteur risque en effet d'être privé par suite de l'adoption du projet de loi était du reste générée par des pratiques que le gouvernement entend aujourd'hui combattre.

C'est ainsi que des véhicules qui circulaient en Belgique en étant immatriculés à l'étranger étaient considérés comme des véhicules d'occasion après trois mois et échappaient de ce fait à la taxe de mise en circulation.

2. *Perturbation du marché des véhicules d'occasion — Déplacement du commerce vers l'étranger*

Le ministre renvoie à la réponse du ministre des Finances à l'interpellation de M. Knoop (compte-rendu analytique de la réunion publique de la Commission des Finances du 22 avril 1993).

L'évolution des recettes de la TVA au cours du premier trimestre de 1993 permet en effet d'inférer que le commerce des véhicules d'occasion s'est déplacé vers l'étranger. Il est toutefois impossible de chiffrer ce phénomène avec précision.

La préparation, le dépôt et l'adoption d'un projet de loi demandent de toute façon un certain temps.

Il est souhaitable que la modification proposée de la législation entre en vigueur le 1^{er} juin prochain.

3. *Compensation de la diminution des recettes fiscales par suite de la réduction de la TVA sur les moyens de transport d'occasion*

Le ministre précise que le gouvernement a estimé que le coût annuel de la modification de la base imposable en matière de TVA et de la suppression de la taxe à l'immatriculation (globalement 6 milliards de francs) devait autant que possible être supporté par les automobilistes eux-mêmes.

D'où l'extension de la taxe de mise en circulation, qui devrait rapporter 3,7 milliards de francs par an. Le reste (2,3 milliards de francs) sera compensé par l'augmentation du droit de timbre, du droit d'enregistrement fixe et des amendes fiscales en matière de fiscalité indirecte.

Le gouvernement a donné la préférence à cette solution, plutôt, par exemple, qu'à une nouvelle hausse de l'accise sur l'essence, qui aurait d'ailleurs aussi fait augmenter l'indice des prix à la consommation.

4. *Prolongation de la durée de vie économique des voitures*

Le ministre reconnaît que la base d'imposition prévue dans la réglementation existante (arrêté royal n° 17 du 20 décembre 1984 relatif à l'établissement

een minimummaatstaf van heffing voor tweedehandse auto's voor dubbel gebruik op het stuk van de belasting over de toegevoegde waarde — *Belgisch Staatsblad* van 3 januari 1985) de maatstaf van heffing rekening houdt met een economische levensduur van 7 jaar.

De regering verlengt thans deze periode tot 10 jaar en dit onder andere om budgettaire redenen.

Tevens meent de minister dat de echte levensduur van een wagen ook langer is dan 7 jaar. Zij verwijst daarvoor naar het aantal tweedehandse wagens van 10 jaar of meer dat jaarlijks nog ingeschreven wordt : in 1991 was dit 139 677 op een totaal van 531 514, of meer dan 1 op 4.

5. Zullen « recente » tweedehandswagens in de toekomst duurder worden ?

De minister gelooft niet dat de forfaitaire verhoging van de belasting op « recente » tweedehandswagens (dat wil zeggen wagens die ingeschreven worden binnen de 12 maanden die volgen op de eerste inverterstelling) van aard zou zijn om de prijs ervan te verhogen.

Een directiewagen kost immers gemiddeld 15 à 35 % minder dan een nieuwe wagen.

Voor auto's met « handelaarsnummerplaten » hoeft geen belasting op de inverterstelling te worden betaald.

6. Opbrengst van de uitbreiding van de belasting op de inverterstelling tot de wagens met een vermogen dat lager ligt dan 9 PK en 71 kW

Binnen de verwachte totale opbrengst van 3,7 miljard frank (zie antwoord n° 3), aldus de minister, is de uitbreiding van de belasting op de inverterstelling van de bovengenoemde categorie van wagens goed voor (een geraamde opbrengst van) 1,2 miljard frank :

— 600 miljoen frank voor de nieuwe wagens en

— eveneens 600 miljoen frank voor de tweedehandse wagens van dezelfde categorie. De opsplitsing van het aantal wagens volgens PK en de opbrengst van de BIV wordt in de hiernavolgende tabellen gegeven :

Opsplitsing van het wagenpark

± 1 000 000 inschrijvingen per jaar (in 1992 : 466 195 nieuwe wagens en 556 132 tweedehandse)

< 9 PK	46,9 %
9 en 10 PK	29,8 %
11 PK	10,9 %
12 tot 14 PK	9,4 %
15 PK	2,2 %
16 en 17 PK	0,3 %
> 17 PK	0,5 %

100,0 %

d'une base minimale d'imposition pour les voitures d'occasion et les voitures mixtes d'occasion en matière de taxe sur la valeur ajoutée — *Moniteur belge* du 3 janvier 1985) tient compte d'une durée de vie économique de 7 ans.

Le gouvernement propose de porter cette durée de vie à 10 ans, et ce notamment pour des raisons budgétaires.

Le ministre estime également que la durée de vie effective d'un véhicule est supérieure à 7 ans. Elle se réfère à cet égard au nombre de véhicules de 10 ans et plus qui sont vendus chaque année : 139 677 sur un total de 531 514, soit plus d'un sur quatre, en 1991.

5. Les voitures d'occasion « récentes » seront-elles plus chères à l'avenir ?

Le ministre estime que l'augmentation forfaitaire de la taxe sur les voitures d'occasion « récentes » (c'est-à-dire les voitures qui sont immatriculées dans les 12 mois qui suivent la première mise en circulation) n'est pas de nature à entraîner une hausse de leur prix.

En moyenne, une voiture de direction coûte en effet 15 à 35 % de moins qu'une voiture neuve.

Les voitures munies d'une marque d'immatriculation « marchand » ne sont pas soumises à la taxe de mise en circulation.

6. Rendement de l'extension de la taxe de mise en circulation aux voitures d'une puissance inférieure à 9 CV et 71 kW

Le ministre précise que dans le rendement total prévu de 3,7 milliards de francs (voir réponse n° 3), l'extension de la taxe de mise en circulation à la catégorie de voitures précitée intervient selon les estimations pour un montant de 1,2 milliard de francs, à savoir :

— 600 millions de francs en ce qui concerne les voitures neuves et

— également 600 millions de francs en ce qui concerne les voitures d'occasion de la même catégorie. Les tableaux suivants présentent la répartition du parc automobile en fonction de la puissance fiscale et du rendement de la TMC :

Répartition du parc automobile

± 1 000 000 immatriculations par an (en 1992 : 466 195 neuves et 556 132 occasions)

< 9 CV	46,9 %
9 et 10 CV	29,8 %
11 CV	10,9 %
12 à 14 CV	9,4 %
15 CV	2,2 %
16 et 17 CV	0,3 %
> 17 CV	0,5 %

100,0 %

	Opbrengst BIV	Rendement TMC
	Nieuwe wagens — <i>Neuves</i>	Tweedehandse — <i>Occasions</i>
< 9 PK. — < 9 CV	0,600 miljard per jaar / <i>milliard par an</i>	0,600 miljard per jaar / <i>milliard par an</i>
> 9 PK. — > 9 CV	(*) 4,500 miljard per jaar / <i>milliards par an</i>	2,500 miljard per jaar / <i>milliards par an</i>
	5,100 miljard per jaar / <i>milliards par an</i>	3,100 miljard per jaar / <i>milliards par an</i>

(*) Wet van 1 juni 1992.

(*) Loi du 1^{er} juin 1992.

7. Is het uit een sociaal oogpunt te verantwoorden dat voortaan ook voor de kleinste wagens (nieuwe en tweedehandse) een belasting op de inverterstelling is verschuldigd ?

De minister legt uit dat de betrokken sector voorstander was van dergelijke uitbreiding.

Voor de tweedehandse wagens bestond ook de vrees voor een verlegging van de handel naar het buitenland, die vooral voor de kleinere handelaars in België een aanzienlijk verlies aan omzet met zich kon brengen. Kleine wagens worden overigens niet per definitie steeds door minder gegoede autobestuurders aangekocht.

*
* *

Een lid repliceert dat dit alvast voor de kleinere tweedehandswagens wel degelijk het geval is.

Hij betreurt dan ook het asociale karakter van deze maatregel.

Een ander lid stipt in dit verband aan dat bij de aankoop van een kleine wagen naast de BTW en de belasting op de inverterstelling ook nog een derde bedrag aan fiscale zegels moet worden betaald.

De minister legt uit dat dit een retributie (een vergoeding voor de door de Staat verleende diensten bij de inschrijving van het voertuig) betreft en dus geen belasting.

Die vergoeding wordt trouwens voor alle voertuigen bij de inschrijving aan de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen betaald.

8. Heffing van BTW alleen op de toegevoegde waarde ?

De minister wijst erop dat het ontwerp van (7^e) Europese richtlijn tot aanvulling van het gemeenschappelijk stelsel van belasting over de toegevoegde waarde en tot wijziging van Richtlijn 77/388/EEG, geen veralgemeende toepassing van dit principe toelaat.

Zo is het niet toegestaan de BTW alleen te heffen op de winstmarge wanneer er een — zelfs gedeeltelijke — aftrek van BTW heeft plaatsgevonden.

Dit zorgt inderdaad voor een probleem gelet op de in ons land geldende beperking van de aftrekbare BTW tot 50 %.

9. Vergelijkende tabellen

De minister verstrekt de hiernavolgende gegevens :

7. Peut-on admettre, d'un point de vue social, qu'une taxe de mise en circulation soit désormais également due pour les voitures les plus petites (neuves et d'occasion) ?

Le ministre précise que le secteur concerné était partisan de l'extension de cette taxe à tous les véhicules.

On craignait également un déplacement vers l'étranger du marché de l'occasion, ce qui pouvait entraîner une baisse considérable du chiffre d'affaires, surtout pour les petits marchands d'occasion en Belgique. Les petites voitures ne sont du reste pas nécessairement achetées par des automobilistes moins fortunés.

*
* *

Un membre réplique que c'est par contre le cas en ce qui concerne les petites voitures d'occasion.

L'intervenant déplore dès lors le caractère antisocial de cette mesure.

Un autre membre souligne à cet égard qu'une personne qui achète une petite voiture doit payer, outre la TVA et la taxe de mise en circulation, une certaine somme en timbres fiscaux.

Le ministre précise que ce montant constitue une rétribution (une redevance pour les services rendus par l'Etat lors de l'immatriculation du véhicule) et qu'il ne s'agit donc pas d'une taxe.

Cette redevance est d'ailleurs due pour tous les véhicules lors de l'immatriculation à la Direction pour l'immatriculation des véhicules.

8. Perception de la TVA uniquement sur la seule valeur ajoutée ?

Le ministre fait observer que le projet de (7^e) directive européenne complétant le système de taxe sur la valeur ajoutée et modifiant la directive 77/388/CEE ne permet pas une application généralisée de ce principe.

Ainsi, il n'est pas permis de ne percevoir la TVA que sur la marge bénéficiaire s'il y a eu déduction — fût-elle partielle — de la TVA.

Cela pose en effet un problème du fait qu'en Belgique, la TVA ne peut être déduite qu'à concurrence de 50 %.

9. Tableaux comparatifs

Le ministre fournit les données suivantes :

TABEL
BIV van toepassing op tweedehandse wagens

TABLEAU
TMC applicable aux voitures d'occasion

	Bedrag der belasting — <i>Montant de la taxe</i>										
	Jaar — Année 1	Jaar — Année 2	Jaar — Année 3	Jaar — Année 4	Jaar — Année 5	Jaar — Année 6	Jaar — Année 7	Jaar — Année 8	Jaar — Année 9	Jaar — Année 10	> Jaar — > Année 10
	100 % van de BIV nieuwe wagens + forfait ⁽¹⁾ — 100 % de la TMC voitures neuves + forfait ⁽¹⁾	90 %	80 %	70 %	60 %	50 %	40 %	30 %	20 %	10 %	Minimum- forfait van 2 500 frank — Forfait minimum de 2 500 francs
< dan 9 PK. — < à 9 CV.	12 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500
9 tot 10 PK. — 9 à 10 CV.	25 000	4 500	4 000	3 500	3 000	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500
11 PK. — 11 CV.....	40 000	18 000	16 000	14 000	12 000	10 000	8 000	6 000	4 000	2 500	2 500
12 tot 14 PK. — 12 à 14 CV.	55 000	31 500	28 000	24 500	21 000	17 500	14 000	10 500	7 000	3 500	2 500
15 PK. — 15 CV.....	70 000	45 000	40 000	35 000	30 000	25 000	20 000	15 000	10 000	5 000	2 500
16 tot 17 PK. — 16 à 17 CV.	130 000	90 000	80 000	70 000	60 000	50 000	40 000	30 000	20 000	10 000	2 500
> dan 17 PK. — > à 17 CV.	230 000	180 000	160 000	140 000	120 000	100 000	80 000	60 000	40 000	20 000	2 500

⁽¹⁾ < 9 PK : 10 000 Frank;
van 9 tot 15 PK : 20 000 frank;
> 15 PK : 30 000 frank.

⁽¹⁾ < 9 CV : 10 000 francs;
de 9 à 15 CV : 20 000 francs;
> 15 CV : 30 000 francs.

**Uitbreiding BIV op nieuwe wagens
met kleine cilinderinhoud
(dat wil zeggen minder dan 9 PK en 71 kW)**

**Extension TMC sur voitures neuves
de petite cylindrée
(c'est-à-dire en-dessous de 9 CV et 71 kW)**

Merk en type — <i>Marque et type</i>	Cylinder- inhoud — <i>Cylindrée</i>	Catalogus- prijs zonder BTW — <i>Prix catalogue hors TVA</i>	BTW 25 % — <i>TVA 25 %</i>	BTW 19,5 % — <i>TVA 19,5 %</i>	Vermindering BTW vanaf invoering tarief- verlaging 1 april 1992 — <i>Gain de TVA depuis la diminution des taux au 1^{er} avril 1992</i>	BIV — <i>TMC</i>
Citroën Ax	954	260 000	65 000	50 700	14 300	2 500
Fiat cinquecento	899	223 340	55 835	43 551	12 284	2 500
Lada Samara	1099	217 400	54 350	42 393	11 957	2 500
Peugeot 106	954	250 962	62 740	48 937	13 803	2 500
Renault Clio	1171	298 300	74 575	58 168	16 407	2 500
Mazda 121	1324	271 966	68 241	53 033	15 208	2 500

**NIEUW STELSEL TOEPASSELIJK
OP TWEEDEHANDSE WAGENS**
**NOUVEAU REGIME APPLICABLE
AUX VOITURES D'OCCASION**
**A) Verkoop door een BTW-plichtige herver-
koper**
A) Vente par un assujetti revendeur

Wagens — Voitures	Veronderstelde basisprijs zonder taks — <i>Prix de base hors taxe supposé</i>	Huidig systeem verkoopprijs + BTW (19,5 %) — <i>Système actuel PV + TVA (19,5 %)</i>	Nieuw systeem verkoopprijs + BTW op de winstmarge — <i>Nouveau système PV + TVA sur la marge</i>	Winst BTW — <i>Gain TVA</i>	Te betalen BIV — <i>TMC à payer</i>	Eindresultaat — <i>Gain final</i>
< 9 PK en < 71 kW. — < 9 PK et < 71 kW						
— VW Polo Diesel 1 jaar. — VW Polo Diesel 1 an	223 000	266 485	227 348	39 137	12 500	26 637
— Citroën AX 3 jaar. — Citroën AX 3 ans	109 000	130 255	111 125	19 130	2 500	16 630
— Peugeot 205 6 jaar. — Peugeot 205 6 ans	66 000	78 870	67 287	11 583	2 500	9 083
9 en 10 PK of van 71 tot 85 kW. — 9 et 10 CV ou de 71 à 85 kW						
— Nissan Sunny 1 jaar. — Nissan Sunny 1 an	248 000	296 360	255 254	41 106	25 000	16 106
— Opel Vectra 3 jaar. — Opel Vectra 3 ans	210 000	250 950	216 142	34 808	4 000	30 808
— Ford Escort 6 jaar. — Ford Escort 6 ans	102 000	121 890	104 983	16 907	2 500	14 407
11 PK of van 86 tot 100 kW. — 11 CV ou de 86 à 100 kW						
— R 25 1 jaar. — R 25 1 an	370 000	442 150	380 822	61 328	40 000	21 328
— Lancia Dedra 3 jaar. — Lancia Dedra 3 ans	224 000	267 680	230 552	37 128	16 000	21 128
— Fiat Croma 6 jaar. — Fiat Croma 6 ans	125 000	149 375	128 656	20 719	10 000	10 719
12 tot 14 PK of van 101 tot 110 kW. — 12 à 14 CV ou de 101 à 110 kW						
— Audi 100 2,3 1 jaar. — Audi 100 2,3 1 an	444 000	530 580	456 987	73 593	55 000	18 593
— Mazda 626 3 jaar. — Mazda 626 3 ans	255 000	304 725	262 458	42 267	28 000	14 267
— Citroën Cx 6 jaar. — Citroën Cx 6 ans	151 000	180 445	155 416	25 029	17 500	7 529
15 PK of van 111 tot 120 kW. — 15 CV ou de 111 à 120 kW						
— Volvo 940 1 jaar. — Volvo 940 1 an	465 000	555 675	478 601	77 074	70 000	7 074
— Saab 900 Turbo 3 jaar. — Saab 900 Turbo 3 ans	251 000	299 945	258 341	41 604	40 000	1 604
— Mercedes 300 D 6 jaar. — Mercedes 300 D 6 ans	374 000	446 930	384 939	61 991	25 000	36 991
16 en 17 PK of van 121 tot 155 kW. — 16 et 17 CV ou de 121 à 155 kW						
— Mercedes 300 TE 1 jaar. — Mercedes 300 TE 1 an	1 011 000	1 208 145	1 050 429	157 716	130 000	27 716
— Ford Sierra Cosworth 3 jaar. — Ford Sierra Cosworth 3 ans	510 000	609 450	529 890	79 560	80 000	— 440
— BMW 525i Cabriolet 6 jaar. — BMW 525i Cabriolet 6 ans	483 000	577 185	501 837	75 348	50 000	25 348
> 17 PK of > 155 kW. — > 17 CV ou > 155 kW						
— Jaguar XJS 1 jaar. — Jaguar XJS 1 an	1 422 000	1 699 290	1 477 458	221 832	230 000	— 8 168
— BMW M5 3 jaar. — BMW M5 3 ans	1 057 000	1 263 115	1 098 223	164 892	160 000	4 892
— Porsche 911 Cabriolet 6 jaar. — Porsche 911 Cabriolet 6 ans	645 000	770 775	670 155	100 620	100 000	620

**NIEUW STELSEL TOEPASSELIJK
OP TWEEDEHANDSE WAGENS**
**NOUVEAU REGIME APPLICABLE
AUX VOITURES D'OCCASION**
B) Verkoop door een particulier
B) Vente par un particulier

Wagens — Voitures	Veronderstelde basisprijs zonder taks <i>Prix de base hors taxe supposé</i>	Huidig systeem verkoopprijs + IT (25 of 33 %) <i>Système actuel PV + TI (25 ou 33 %)</i>	Nieuw systeem verkoopprijs zonder taks <i>Nouveau système PV sans taxe</i>	Winst IT — <i>Gain TI</i>	Te betalen BIV — <i>TMC à payer</i>	Eindresultaat — <i>Gain final</i>
< 9 PK en < 71 kW. — < 9 CV et < 71 kW						
— VW Polo Diesel 1 jaar. — <i>VW Polo Diesel 1 an</i>	223 000	278 750	223 000	55 750	12 500	43 250
— Citroën Ax 3 jaar. — <i>Citroën Ax 3 ans</i>	109 000	136 250	109 000	27 250	2 500	24 750
— Peugeot 205 6 jaar. — <i>Peugeot 205 5 ans</i>	66 000	82 500	66 000	16 500	2 500	14 000
9 en 10 PK of van 71 tot 85 kW. — 9 et 10 CV ou de 71 à 85 kW						
— Nissan Sunny 1 jaar. — <i>Nissan Sunny 1 an</i>	248 000	310 000	248 000	62 000	25 000	37 000
— Opel Vectra 3 jaar. — <i>Opel Vectra 3 ans</i>	210 000	262 500	210 000	52 500	4 000	48 500
— Ford Escort 6 jaar. — <i>Ford Escort 6 ans</i>	102 000	127 500	102 000	25 500	2 500	23 000
11 PK of van 86 tot 100 kW. — 11 CV ou de 86 à 100 kW						
— R 25 1 jaar. — <i>R 25 1 an</i>	370 000	462 500	370 000	92 500	40 000	52 500
— Lancia Dedra 3 jaar. — <i>Lancia De- dra 3 ans</i>	224 000	280 000	224 000	56 000	16 000	40 000
— Fiat Croma 6 jaar. — <i>Fiat Croma 6 ans</i>	125 000	156 250	125 000	31 250	10 000	21 250
12 tot 14 PK of van 101 tot 110 kW. — 12 à 14 CV ou de 101 à 110 kW						
— Audi 100 2,3 1 jaar. — <i>Audi 100 2,3 1 an</i>	444 000	555 000	444 000	111 000	55 000	56 000
— Mazda 626 3 jaar. — <i>Mazda 626 3 ans</i>	255 000	318 750	255 000	63 750	28 000	35 750
— Citroën Cx 6 jaar. — <i>Citroën Cx 6 ans</i>	151 000	188 750	151 000	37 750	17 500	20 250
15 PK of van 111 tot 120 kW. — 15 CV ou de 111 à 120 kW						
— Volvo 940 1 jaar. — <i>Volvo 940 1 an</i>	465 000	581 250	465 000	116 250	70 000	46 250
— Saab 900 Turbo 3 jaar. — <i>Saab 900 Turbo 3 ans</i>	251 000	313 750	251 000	62 750	40 000	22 750
— Mercedes 300 D 6 jaar. — <i>Mercedes 300 D 6 ans</i>	374 000	467 500	374 000	93 500	25 000	68 500
16 en 17 PK of van 121 tot 155 kW. — 16 et 17 CV ou de 121 à 155 kW						
— Mercedes 300TE 1 jaar. — <i>Merce- des 300TE 1 an</i>	1 011 000	1 344 630	1 011 000	333 630	130 000	203 630
— Ford Sierra Cosworth 3 jaar. — <i>Ford Sierra Cosworth 3 ans</i>	510 000	678 300	510 000	168 300	80 000	88 300
— BMW 325i cabriolet 6 jaar. — <i>BMW 325i cabriolet 6 ans</i>	483 000	642 390	483 000	159 390	50 000	109 390
> 17 PK of > 155 kW. — > 17 CV ou > 155 kW						
— Jaguar XJS 1 jaar. — <i>Jaguar XJS 1 an</i>	1 422 000	1 891 260	1 422 000	469 260	230 000	239 260
— BMW M5 3 jaar. — <i>BMW M5 3 ans</i>	1 057 000	1 405 810	1 057 000	348 810	160 000	188 810
— Porsche 911 Cabr. 6 jaar. — <i>Por- sche 911 Cabr. 6 ans</i>	645 000	857 850	645 000	212 850	100 000	112 850

IV. — **BESPREKING VAN DE ARTIKELEN**

De heer Daems dient een amendement n° 5 in (stuk n° 977/2, blz. 3) dat ertoe strekt het opschrift van het wetsontwerp te vervangen door wat volgt: « Wetsontwerp houdende wijziging van de belasting op tweedehandse en nieuwe vervoermiddelen ».

De minister van Begroting heeft er geen bezwaar tegen dat het amendement wordt aangenomen en merkt op dat het geenszins in de bedoeling van de regering ligt te verdoezelen dat er wijzigingen worden aangebracht in de belastingregeling voor nieuwe voertuigen.

De Commissie stemt daarmee eenparig in.

Artikel 1

De minister wijst erop dat artikel 1 een wijziging van artikel 58, § 4, van het BTW-Wetboek betreft.

Artikel 58, § 4, eerste lid, stelt algemeen dat de BTW kan worden geheven op het verschil tussen verkoopprijs en inkoopprijs in de gevallen waarbij belastingplichtigen geregeld van niet-belastingplichtigen tweedehandse goederen kopen om ze weer te verkopen. De belasting wordt dus, met andere woorden, op de winstmarge geheven.

Het tweede lid van dat artikel 58, § 4, maakt tot nu toe een uitzondering voor :

1. voertuigen, boten en vliegtuigen;
2. oorspronkelijke kunstwerken, antiquiteiten, verzamelobjecten, postzegels en oude munten.

Op deze goederen is dus momenteel de heffing op de marge niet van toepassing.

De wijziging die wordt voorgesteld houdt in dat de voertuigen, boten en vliegtuigen niet langer onder de uitzonderingen vallen doch onder de algemene regel. Voortaan zal daarvoor ook de BTW op de marge kunnen worden geheven.

Een lid vraagt of de formulering van artikel 1 vanuit legistiek oogpunt correct is. Ze is in elk geval niet bijster duidelijk aangezien ten onrechte de indruk wordt gewerkt dat de uitzondering voor oorspronkelijke kunstwerken, antiquiteiten, verzamelobjecten, postzegels en oude munten nu pas in het Wetboek wordt opgenomen.

De voorzitter merkt op dat de Raad van State in zijn advies geen bezwaar heeft gemaakt tegen deze tekst, die ook in artikel 1 van het aan de Raad voorgelegde voorontwerp van wet voorkwam.

Art. 2

De minister wijst erop dat artikel 2 van het ontwerp artikel 98 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (WGB) wijzigt, dat is ingevoegd bij de wet van 1 juni 1992 houdende invoering van een belasting op de inverteerstelling (*Belgisch Staatsblad* van 1 juni 1992).

IV. — **DISCUSSION DES ARTICLES**

M. Daems dépose un amendement n° 5 (doc. n° 977/2, p. 3) visant à modifier l'intitulé du projet de loi de la manière suivante : « Projet de loi portant modification de la taxation des moyens de transport neufs et d'occasion ».

Le ministre du Budget est favorable à l'adoption de cet amendement et fait remarquer qu'il n'entre aucunement dans les intentions du gouvernement de dissimuler les modifications apportées au système de taxation des véhicules neufs.

La Commission marque unanimement son accord.

Article 1^{er}

Le ministre explique que l'article 1^{er} modifie l'article 58, § 4, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée.

L'article 58, § 4, dispose d'une manière générale que la TVA peut être perçue sur la différence entre le prix de vente et le prix d'achat dans les cas où des assujettis achètent habituellement à des non-assujettis des biens d'occasion en vue de les revendre. Ainsi donc, la taxe est, en d'autres termes, perçue sur la marge bénéficiaire.

Le deuxième alinéa de l'article 58, § 4, prévoit jusqu'à présent une exception pour :

1. les véhicules, bateaux et aéronefs;
2. les œuvres d'art originales, objets d'antiquité et de collection, timbres-poste et monnaies anciennes.

Actuellement, la règle prévoyant la perception de la taxe sur la marge bénéficiaire n'est donc pas applicable à ces biens.

La modification proposée consiste à ne plus ranger parmi les exceptions les véhicules, bateaux et aéronefs, mais à les soumettre à la règle générale. Désormais, la TVA frappant ces biens pourra également être perçue sur la marge bénéficiaire.

Un membre demande si la formulation de l'article 1^{er} est correcte d'un point de vue légistique. Elle n'est en tout cas pas très claire, étant donné qu'elle suscite, à tort, l'impression que l'exception pour les œuvres d'art originales, les objets d'antiquités et de collection, les timbres-poste et les monnaies anciennes est une nouvelle disposition que le projet insère dans le Code.

Le président fait observer que, dans son avis, le Conseil d'Etat n'a formulé aucune objection à l'égard de ce texte, qui figurait également à l'article 1^{er} de l'avant-projet de loi soumis au Conseil.

Art. 2

Le ministre fait observer que l'article 2 du projet modifie l'article 98 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (CTA/ISR), qui a été inséré par la loi du 1^{er} juin 1992 instaurant une taxe de mise en circulation (*Moniteur belge* du 1^{er} juin 1992).

Het 1° heeft als doel om de BIV ook toe te passen voor nieuwe wagens met een vermogen van minder dan 9 PK en minder dan 71 kW.

De BIV voor die wagens bedraagt 2500 frank.

Het 2° voegt een nieuwe § 2 in artikel 98 WGB in. In het eerste lid daarvan wordt de BIV voor tweedehandse wagens tot minder dan 10 jaar bepaald. Het bedrag is gelijk aan deze voor nieuwe wagens doch degressief afgebouwd met 10 % per jaar verlopen sedert de eerste inschrijving.

Luidens het tweede lid is de BIV voor tweedehandse wagens van minder dan 1 jaar gelijk aan de BIV voor een nieuwe wagen, verhoogd met :

- 10 000 frank indien het vermogen minder is dan 9 PK of minder dan 71 kW;
- 30 000 frank indien het vermogen 16 PK en meer of 121 kW en meer bedraagt;
- 20 000 frank in de tussenliggende gevallen.

In het derde lid wordt de BIV voor wagens van 10 jaar en meer uniform op 2500 frank vastgesteld.

In het vierde lid wordt bepaald dat de BIV nooit minder dan 2500 frank bedraagt.

In het vijfde lid wordt de BIV voor tweedehandse luchtvaartuigen en boten tot 10 jaar bepaald. Het bedrag is gelijk aan de BIV voor nieuwe luchtvaartuigen of boten doch degressief afgebouwd met 10 % per jaar verlopen sedert de eerste inschrijving.

In het zesde lid wordt de BIV voor luchtvaartuigen en boten van 10 jaar en meer eenvormig op 2500 frank gesteld.

Amendement n° 1 (in hoofddorde) van de heren Michel en de Clippele (stuk n° 977/2, blz. 1) strekt ertoe artikel 2 weg te laten.

Een van de indieners merkt op dat artikel 2 onder meer tot doel heeft de voertuigen met een vermogen lager dan 9 PK en 71 kW te onderwerpen aan een belasting op de inverterstelling van 2500 frank.

Door die maatregel wordt het verlies aan BTW-inkomsten gedragen door de economisch zwakste categorie van gebruikers.

De minister antwoordt dat het weglaten van artikel 2 van het ontwerp overeenkomt met het tenietdoen van het gehele voorstel tot uitbreiding van het toepassingsgebied van de belasting op de inverterstelling.

Een dergelijke weglating kan niet worden overwogen, aangezien de compensatie van 3,7 miljard frank waarin door die uitbreiding wordt voorzien niet eens de volledige kost dekt van de maatregelen tot wijziging van het BTW-stelsel en tot opheffing van de inschrijvingstaks (zijnde zowat 6 miljard frank).

Amendement n° 2 van de heren Michel en de Clippele (stuk n° 977/2, blz. 2) voorziet erin dat de belasting op de inverterstelling wordt terugbetaald naar rato van een vijfde per jaar voor alle voertuigen die opnieuw worden verkocht binnen een termijn van vijf jaar te rekenen van de inschrijving. Die breuk

Le 1° vise à étendre la TMC aux véhicules neufs d'une puissance inférieure à 9 CV et inférieure à 71 kW.

La TMC applicable à ces véhicules s'élèvera à 2500 francs.

Le 2° insère un paragraphe 2 (*nouveau*) dans l'article 98 du CTA/ISR. Son premier alinéa fixe la TMC pour les véhicules d'occasion de moins de 10 ans. Le montant de cette taxe est égal à celui qui s'applique aux véhicules neufs mais est progressivement réduit de 10 % par année écoulée depuis la première immatriculation.

Aux termes du deuxième alinéa, la TMC applicable aux véhicules d'occasion de moins d'1 an est égale à la TMC applicable aux véhicules neufs, majorée de :

- 10 000 francs si la puissance du véhicule est inférieure à 9 CV ou inférieure à 71 kW;
- 30 000 francs si la puissance du véhicule est égale ou supérieure à 16 CV ou à 121 kW;
- 20 000 francs dans les cas intermédiaires.

Le troisième alinéa fixe uniformément la TMC à 2500 francs pour les véhicules de 10 ans et plus.

Le quatrième alinéa prévoit que la TMC ne peut être inférieure à 2500 francs.

Le cinquième alinéa fixe la TMC pour les aéronefs et bateaux d'occasion de moins de 10 ans. Son montant est égal à la TMC applicable aux aéronefs ou bateaux neufs mais réduit de 10 % par année écoulée depuis la première immatriculation.

Le sixième alinéa fixe uniformément à 2500 francs la TMC applicable aux aéronefs et bateaux de 10 ans et plus.

L'amendement n° 1 (en ordre principal) de MM. Michel et de Clippele (doc. n° 977/2, p. 1) vise à supprimer l'article 2.

Un des auteurs fait remarquer que cet article vise, entre autres, à soumettre les véhicules d'une puissance inférieure à 9 CV et 71 kW à une taxe de mise en circulation de 2500 francs.

Cette mesure fait supporter la perte de recettes de TVA par la catégorie d'utilisateurs économiquement la plus faible.

Le ministre répond que supprimer l'article 2 du projet revient à supprimer l'ensemble de la proposition d'extension du champ d'application de la taxe de mise en circulation.

Une telle suppression n'est pas envisageable car la compensation de 3,7 milliards de francs prévue par cette extension ne couvre déjà pas l'entière du coût des mesures visant à modifier le régime de TVA et à supprimer la taxe à l'immatriculation (soit quelque 6 milliards de francs).

L'amendement n° 2 de MM. Michel et de Clippele (doc. n° 977/2, p. 2) prévoit le remboursement de la taxe de mise en circulation à concurrence d'un cinquième par an pour tous les véhicules revendus dans un délai de cinq ans à partir de leur immatriculation. Cette fraction est calculée sur la différence entre la

wordt berekend op grond van het verschil tussen de referentieperiode van vijf jaar en de periode waarin het voertuig werkelijk wordt gebruikt.

Een van de indieners merkt op dat aldus een dubbele belasting wordt voorkomen. Het is immers niet logisch dat op een voertuig dat bijvoorbeeld na één jaar opnieuw wordt verkocht, een belasting op de inverteerstelling van 90 % wordt geïnd, zonder dat de eerste eigenaar het gedeelte van de belasting overeenstemmend met de periode tijdens welke hij het voertuig niet meer heeft gebruikt, kan recupereren.

Volgens de minister druist deze suggestie in tegen de geest van de BIV, die van meetaf bedoeld was als een belasting verschuldigd :

- 1° bij de inschrijving van een voertuig;
- 2° voor een ondeelbaar en niet terugbetaalbaar bedrag;
- 3° onafhankelijk van de duur van de effectieve inschrijving van het voertuig op de naam van dezelfde persoon.

Door een terugbetaling in te voeren zou worden ingegaan tegen de wil die de wetgever in 1992 te kennen gaf.

Amendement n° 3 van de heren Michel en de Clippele (stuk n° 977/2, blz. 2) stelt voor een vermindering van de BIV toe te kennen aan gezinnen met ten minste twee kinderen in leven (of een vermindering met 20 % voor elk niet gehandicapt kind ten laste) of met een gehandicapte persoon (of een vermindering met 40 % voor elke gehandicapte persoon ten laste).

Die vermindering wordt volgens één van de indieners gerechtvaardigd door het feit dat de gezinswagens die gewoonlijk door kroostrijke gezinnen worden gebruikt in het bijzonder worden getroffen door de BIV.

De minister wijst erop dat het principe van een belastingvermindering voor kroostrijke gezinnen reeds werd onderzocht door de Commissie voor de Begroting van de Kamer in het raam van het ontwerp dat de wet van 23 december 1974 betreffende de budgettaire voorstellen 1974-1975 (*Belgisch Staatsblad* van 31 december 1974) is geworden, waarin onder andere de verkeersbelasting op auto's aan bod kwam (zie verslag van de heer d'Alcantara, stuk n° 277/6-74/75, blz. 37, 43-45).

De conclusies van toen, waarvan de details hieronder voorkomen, gelden eveneens voor de BIV, aangezien het een belasting betreft die gelijkgesteld is met de inkomstenbelastingen en die bijgevolg onderworpen is aan dezelfde principes als de verkeersbelasting :

- 1° de verkeersbelasting is een reële belasting die niet behoort te worden gepersonaliseerd;
- 2° de toekenning van een vermindering op dit vlak zou een discriminatie in het leven roepen tussen de kroostrijke gezinnen die wel over een wagen beschikken en de kroostrijke gezinnen die niet over de middelen beschikken om er zich een aan te schaffen;
- 3° het eventueel toegekende belastingvoordeel zou ongelijk zijn verdeeld tussen de gebruikers van

période de référence de cinq ans et la période d'utilisation effective du véhicule.

Un des auteurs fait remarquer que le système ainsi proposé évite en fait une double taxation. Il est en effet illogique qu'un véhicule revendu après un an, par exemple, fasse l'objet d'une perception de la taxe de mise en circulation à concurrence de 90 % sans que le premier propriétaire ne puisse récupérer une partie de cette taxe équivalente à la période pendant laquelle il n'a plus utilisé le véhicule.

Le ministre considère que cette suggestion est contraire à la philosophie de la TMC qui a été conçue dès le départ comme étant une taxe due :

- 1° lors de l'immatriculation d'un véhicule;
- 2° pour un montant non divisible et non remboursable;
- 3° indépendamment de la durée de l'immatriculation effective du véhicule au nom de la même personne.

Ce serait donc limiter, par le biais d'un remboursement, la volonté exprimée par le législateur en 1992.

L'amendement n° 3 de MM. Michel et de Clippele (doc. n° 977/2, p. 2) propose d'octroyer une réduction de la TMC aux familles comptant au moins deux enfants en vie (soit une réduction de 20 % pour chaque enfant à charge non handicapé) ou une personne handicapée (soit une réduction de 40 % pour chaque personne à charge handicapée).

Cette réduction se justifie, selon un des auteurs, par le fait que les voitures de type familial, généralement utilisées par les familles nombreuses, seront particulièrement visées par la TMC.

Le ministre indique que le principe d'une réduction de taxe en faveur des familles nombreuses avait déjà été examiné par la Commission du Budget de la Chambre dans le cadre du projet, devenu la loi du 23 décembre 1974 relative aux propositions budgétaires 1974-1975 (*Moniteur belge* du 31 décembre 1974) traitant, entre autres, de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles (TC) (cf. rapport de M. d'Alcantara, doc. n° 277/6-74/75, pp. 37, 43-45).

Les conclusions développées à l'époque, dont le détail figure ci-après, sont valables pour ce qui a trait à la TMC qui, en tant que taxe assimilée aux impôts sur les revenus, obéit aux mêmes principes que la TC :

- 1° la TC est un impôt réel qu'il ne convient pas de personnaliser;
- 2° l'octroi d'une réduction, dans ce domaine, établirait une discrimination entre les familles nombreuses qui disposent d'une voiture et celles qui n'ont pas les moyens d'en acquérir une;
- 3° l'avantage fiscal, s'il était consenti, serait inégalement réparti entre les utilisateurs de voitures et

voertuigen, en wel ten nadele van degenen die zich een voertuig met een middelgrote cilinderinhoud hebben aangeschaft. Tot deze categorie behoren de voertuigen die geschikt zijn voor gebruik door grote gezinnen (bestrafing van de beste keuze);

4° een dergelijke maatregel kan tot misbruiken leiden en zal de wijze van inning van de belasting ingewikkelder maken : fictieve inschrijving op naam van het hoofd van een groot gezin, terwijl deze niet de gebruiker van het voertuig is, keuze van het voertuig waarop de vermindering moet slaan, de verplichting voor de verzoeker om een en ander te staven en aan een aantal vormvereisten te voldoen, terwijl de automatisering van de belastingheffing het juist mogelijk heeft gemaakt om iedere formaliteit uit de weg te ruimen. In dit verband kan redelijkerwijze worden aangenomen dat de met de toekenning van de vermindering verband houdende kosten het totale bedrag van het toegekende belastingvoordeel zeer dicht zullen benaderen. Daartegenover staat dat het individueel terugbetaalde bedrag in het niets verzinkt in vergelijking met de kosten die uit het gebruik van het voertuig voortvloeien (verzekering, onderhoud, brandstof enzovoort).

De minister is van oordeel dat de door de bovengenoemde Commissie aangereikte argumenten nog steeds relevant zijn.

Amendement n° 4 van de heren Michel en de Clippele (stuk n° 977/2, blz. 2-3) heeft tot doel tweedehandse voertuigen waarvoor de BTW op het totale verkoopbedrag wordt geheven vrij te stellen van BIV.

Een van de indieners stelt vast dat de professionele autohandelaren die voertuigen van BTW-plichtigen aankopen, wanneer zij die voertuigen doorverkopen, BTW op de totale verkoopprijs zullen aanrekenen. Om concurrentieel te blijven zullen de autohandelaren de verkoopprijzen dan verminderen, te meer daar voortaan op de verkoop van tweedehandsauto's BIV wordt geheven. De voorgestelde regeling is minder gunstig dan de vroegere, aangezien bij deze laatste niet in een belasting op de inverkeerstelling was voorzien.

De minister wijst erop dat de Europese Commissie geen enkele binding tussen BTW en BIV accepteert omdat de BIV anders overkomt als een verkapte BTW.

De administratie van Financiën had vooraf bij het onderzoek van het dossier voorgesteld om verschillende BIV-tarieven vast te stellen, naar gelang het voertuig werd gekocht van :

- een particulier, dus zonder BTW;
- een belastingplichtige, met BTW over de volledige prijs;
- een garagehouder, met BTW over de winstmarge alleen.

De Europese Commissie zou een dergelijke oplossing evenwel weigeren omdat, zoals hierboven werd uiteengezet, er in dat geval een direct verband is tussen BIV en BTW.

Voorts wijst de minister erop dat wanneer een garagehouder een voertuig van een particulier op-

cela au détriment de ceux qui ont acquis un véhicule de cylindrée moyenne, catégorie dans laquelle on trouve des véhicules adaptés aux nécessités d'une famille nombreuse (pénalisation du meilleur choix);

4° une telle mesure présente un risque d'abus et compliquerait le mode de perception de la taxe : immatriculation fictive au nom du chef d'une famille nombreuse qui n'est pas l'utilisateur, choix du véhicule sur lequel devrait porter la réduction, justifications et démarches imposées au demandeur, alors que le système d'automatisation adopté pour la perception de la taxe a précisément permis de supprimer toute formalité. A cet égard, on peut raisonnablement estimer que le coût des frais inhérents à l'octroi d'une réduction approcherait de très près le montant global de l'avantage qui serait consenti alors que la somme ristournée individuellement à chacun des intéressés représenterait peu de chose si on la compare aux charges résultant de l'emploi d'une voiture (assurance, entretien, carburant etc.)

Le ministre est d'avis que les arguments de la Commission précitée sont toujours pertinents.

L'amendement n° 4 de MM. Michel et de Clippele (doc. n° 977/2, pp. 2-3) vise à exonérer de la TMC les véhicules d'occasion soumis à la TVA calculée sur l'intégralité du prix de vente.

Un des auteurs constate que les professionnels de l'automobile qui achètent un véhicule à un assujetti à la TVA vont revendre ces véhicules avec une TVA calculée sur l'entière du prix de vente. S'il souhaite demeurer concurrentiel, ce revendeur va devoir diminuer son prix de vente dans ce cas et cela d'autant plus que doné avant une taxe de mise en circulation sera perçue sur les véhicules d'occasion. Le système proposé est, en d'autres termes, plus défavorable que le système antérieur, puisqu'auparavant la taxe de mise en circulation n'existait pas.

Le ministre indique que la Commission européenne n'admet aucun lien entre la TVA et la TMC, sous peine de considérer la TMC comme une TVA « déguisée ».

Lors de l'examen préalable du dossier, l'administration des Finances avait envisagé de fixer des montants de TMC différents selon que le véhicule est acheté :

- à un particulier, c'est-à-dire sans TVA;
- à un assujetti, avec application de la TVA sur l'entière du prix;
- à un garagiste, avec application de la TVA sur la marge bénéficiaire uniquement.

Une telle solution ne pourrait cependant pas être acceptée par la Commission européenne car, comme indiqué ci-dessus, il y aurait alors un lien direct entre TMC et TVA.

Par ailleurs, le ministre fait remarquer que lorsqu'un garagiste rachète un véhicule à un particulier,

koopt, die auto logischerwijze duurder is omdat de particulier de BTW niet in mindering heeft kunnen brengen. In die prijs zit bijgevolg een residuaire BTW.

Wanneer de garagehouder daarentegen een voertuig opkoopt van een BTW-plichtige, ligt de prijs van die auto logischerwijze lager omdat de BTW-plichtige niet alleen de helft van de op de aankoop van de auto betaalde BTW in mindering heeft kunnen brengen, maar ook de rest van de BTW als beroepskosten en afschrijvingen heeft kunnen boeken.

Voor de wederverkoop van die auto's door de garagehouder geldt derhalve een verschillende belastingregeling :

- in het eerste geval wordt alleen op de winstmarge BTW geheven omdat de aankoopprijs een residuaire BTW omvat;

- in het tweede geval wordt de BTW op de volledige prijs geheven omdat de gewone regeling van de BTW-afrekken voor de auto geldt.

De BIV zal in alle gevallen verschuldigd zijn, of het nu een nieuw of een tweedehands voertuig betreft dat bij een BTW-plichtige of bij een particulier werd aangekocht. Alleen al de inschrijving of de herinschrijving van het voertuig geeft op zich reeds aanleiding tot die taks; een vergelijking met de BTW gaat dus niet op.

Amendement n° 7 van de heer Poncelet (stuk n° 977/2, blz. 4) is erop gericht in § 2, 1^{ste} lid (*nieuw*), van artikel 98 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (WGB) de woorden « onder een andere dan een tijdelijke, « proefritten » of « handelaarsplaat » normaal ingeschreven » te vervangen door het woord « ingeschreven », zoals dat door het 2° van artikel 2 van dit ontwerp wordt ingevoegd.

De indiener wijst erop dat zijn amendement het mogelijk maakt ieder bestraffend effect (belasting als nieuw voertuig tegen 100 %) voor een voertuig, dat vóór zijn eerste inschrijving in België onder een gewone nummerplaat, reeds onder een bijzondere nummerplaat heeft gereden, uit te sluiten.

Bovendien zal het gebruik van verschillende criteria in het eerste lid enerzijds, en in het 2^{de} en 3^{de} lid anderzijds, de verplichting met zich brengen over drie data te beschikken (werkelijke en fictieve datum waarop het voertuig voor het eerst in het verkeer werd gebracht en de inschrijvingsdatum). Dat kan voor onoverkomelijke problemen bij de Directie voor de Inschrijving van Voertuigen en bij de Dienst Belastingen Auto's zorgen.

De minister verklaart zich daarmee akkoord en wijst erop dat die wijziging de belastingplichtige ten goede komt.

Een lid verzoekt de minister in dat verband opnieuw de administratie van Financiën te raadplegen : volgens hem kan dit amendement immers aanleiding geven tot een aantal problemen.

De minister is van oordeel dat de huidige formulering in het ontwerp nadelig kan zijn voor de belastingplichtige die bijvoorbeeld een voertuig bezit dat

le prix de ce véhicule est logiquement plus élevé car le particulier n'a pas pu déduire la TVA. Il reste donc une TVA résiduelle dans ce prix.

Par contre, lorsque le garagiste rachète un véhicule à un assujetti à la TVA, le prix de ce véhicule doit normalement être inférieur car l'assujetti a non seulement pu déduire la moitié de la TVA payée sur l'achat de ce véhicule, mais il a également porté le reste de la TVA en frais professionnels et en amortissements.

Pour ces raisons, la revente de ces véhicules par le garagiste sera soumise à un régime de taxation différent :

- dans le premier cas, la TVA ne sera applicable que sur la marge bénéficiaire (car une TVA résiduelle est comprise dans le prix d'achat);

- dans le second cas, la TVA sera prélevée sur l'entière du prix (car le véhicule a été soumis au régime normal des déductions en matière de TVA).

La TMC sera due dans tous les cas, que le véhicule soit neuf ou d'occasion, acheté à un assujetti ou à un particulier. Cette taxe est en effet due du simple fait de l'immatriculation ou de la réimmatriculation du véhicule et ne peut dès lors pas être comparée à la TVA.

L'amendement n° 7 de M. Poncelet (doc. n° 977/2, p. 4) vise à remplacer les mots « régulièrement munis d'une marque d'immatriculation autre que temporaire, « essai » ou « marchand », » par le mot « immatriculés » au paragraphe 2, alinéa 1^{er} (*nouveau*) de l'article 98 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (CTA/ISR), tel qu'inséré par l'article 2, 2°, du présent projet.

L'auteur indique que son amendement permet de ne pas pénaliser — en le taxant comme neuf à 100 % — un véhicule ayant circulé sous une plaque spéciale avant sa première immatriculation en Belgique sous plaque ordinaire.

En outre, l'utilisation de critères différents à l'alinéa 1^{er}, d'une part, et aux alinéas 2 et 3, d'autre part, entraînera l'obligation de disposer de trois dates (date réelle de 1^{re} mise en circulation, date fictive de 1^{re} mise en circulation, date d'immatriculation), ce qui risque de poser des problèmes insurmontables à la Direction immatriculation des véhicules (DIV) et au « Service Contributions Autos ».

Le ministre marque son accord et indique que cette modification est favorable au contribuable.

Un membre demande que le ministre consulte une nouvelle fois l'administration des Finances à ce propos car, selon lui, le présent amendement peut poser certains problèmes.

Le ministre estime que la formulation actuelle dans le projet pourrait être préjudiciable au contribuable qui, par exemple, possède un véhicule imma-

sedert twee jaar in het buitenland onder een bijzondere nummerplaat is ingeschreven. Het zou niet normaal zijn dat de belasting op de inverterstelling nog aan 100 % wordt geheven, mocht de bezitter ervan beslissen het na die periode van twee jaar in België onder een gewone nummerplaat te laten registreren.

Op de vraag van een lid of op deze categorie voertuigen ook de in artikel 98, § 2, tweede lid (*nieuw*), van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen vervatte verhoging van de BIV van toepassing is, antwoordt de minister ontkennend. Deze verhoging betreft immers alleen « de voertuigen die minder dan 1 jaar ingeschreven geweest zijn », ongeacht onder welk type van nummerplaat dit is gebeurd.

Amendement n° 8 van de heer Daems (stuk n° 977/2, blz. 4) heeft tot doel de verhoging van de in artikel 98, § 2, tweede lid (*nieuw*), WGB, vervatte verhoging van de BIV voor voertuigen die minder dan een jaar ingeschreven zijn geweest, op te heffen.

De indiener is van mening dat de doorverkopers van tweedehandse auto's duidelijk worden gediscrimineerd ten aanzien van verkopers van nieuwe auto's.

In sommige gevallen (bijvoorbeeld in het geval van een voertuig dat een dag is ingeschreven en onmiddellijk door een BTW-plichtige als tweedehandsauto wordt verkocht) is de prijs van een tweedehandsauto hoger dan die voor een nieuwe, zulks ten gevolge van de heffing van een verhoogde BIV en van BTW op de totale verkoopprijs.

De voorzitter wijst erop dat voertuigen altijd in waarde verminderen zodra zij zijn ingeschreven. De verkoopprijs zal derhalve automatisch lager zijn dan de aankoopprijs voor een nieuw voertuig.

De minister brengt in herinnering dat wagens thans als tweedehands worden beschouwd wanneer ze ouder zijn dan drie maanden en meer dan 3 000 kilometer hebben afgelegd (artikel 8bis, § 2, 2°, van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde).

De verhoging van de BIV voor de voertuigen die minder dan een jaar ingeschreven zijn waartoe is beslist in overleg met de betrokken sectoren, is bestemd om een einde te maken aan de verplaatsing van een aanzienlijk deel van de handel naar het buitenland. De regering heeft ook andere maatregelen in overweging genomen, maar die konden evenwel aanleiding geven tot nieuwe misbruiken.

De minister merkt op dat een garagehouder die een tweedehandswagen binnen de zes maanden terugkoopt, de BTW kan terugvorderen die bij aankoop is geïnd. Dat voertuig heeft een waardeverlies geleden van 15 tot 35 % tijdens de eerste twaalf maanden.

Bij iedere prijsvergelijking moet tevens rekening worden gehouden met de belastingbesparing dank zij de verlaging van de BTW-tarieven.

Amendement n° 9 van de heer Daems (stuk n° 977/2, blz. 4-5) strekt ertoe artikel 98, § 2, eerste

triculé depuis deux ans à l'étranger sous une plaque spéciale. Il ne serait pas normal que la taxe de mise en circulation soit prélevée à concurrence de 100 % sur ce véhicule dans l'hypothèse où son propriétaire décidait de l'immatriculer en Belgique sous une plaque normale après cette période de deux ans.

A la question d'un membre de savoir si ce type de véhicule serait également soumis à la majoration de la TMC telle que prévue au § 2, alinéa 2 (*nouveau*) de l'article 98 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, le ministre répond négativement étant donné que cette majoration concerne uniquement les « véhicules qui ont été immatriculés pendant moins d'un an », quelle qu'ait été la nature de la plaque d'immatriculation.

L'amendement n° 8 de M. Daems (doc. n° 977/2, p. 4) a pour objet de supprimer la majoration de la TMC prévue au § 2, alinéa 2 (*nouveau*) de l'article 98 du CTA/ISR pour les véhicules immatriculés pendant moins d'un an.

L'auteur estime que les revendeurs de voitures d'occasion sont manifestement discriminés par rapport aux vendeurs de voitures neuves.

Dans certains cas (véhicule immatriculé, par exemple, depuis un jour et revendu aussitôt après par un assujetti à la TVA, comme voiture d'occasion), le prix d'une voiture d'occasion sera plus élevé que le prix d'une voiture neuve par suite du prélèvement de la TMC majorée et de la TVA sur la totalité du prix.

Le président fait remarquer qu'un véhicule subit une moins-value dès qu'il a été immatriculé. Son prix de vente sera donc automatiquement inférieur au prix d'achat en tant que véhicule neuf.

Le ministre rappelle que sont considérés actuellement comme des voitures d'occasion les véhicules de plus de 3 mois et qui ont parcouru plus de 3 000 kilomètres (article 8bis, § 2, 2°, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée).

La majoration de la TMC pour les véhicules immatriculés depuis moins d'un an, décidée en concertation avec les secteurs concernés, est destinée à mettre fin à d'importants détournements de trafic. D'autres mesures ont également été envisagées par le gouvernement mais elles risquaient de donner lieu à de nouveaux abus.

Si l'on considère l'exemple d'un garagiste qui rachète un véhicule d'occasion endéans les 6 mois, le ministre fait remarquer qu'il pourra récupérer la TVA perçue lors de l'achat. Ce véhicule aura subi une moins-value de 15 à 35 % pendant les 12 premiers mois.

Pour toute comparaison de prix, il y a également lieu de tenir compte de l'économie d'impôt réalisée grâce à la diminution des taux de TVA.

L'amendement n° 9 de M. Daems (doc. n° 977/2, pp. 4-5) vise à remplacer l'article 98, § 2, alinéa 1^{er}

lid (*nieuw*), WGB, dat door artikel 2 van het ontwerp wordt ingevoegd, te vervangen door wat volgt :

« § 2. De overeenkomstig § 1, A, vastgestelde belasting wordt verminderd tot 80 %, 60 %, 40 % en 20 % van haar bedrag voor de in artikel 94, 1°, bedoelde voertuigen die reeds, ofwel in het binnenland, ofwel in het buitenland vóór hun definitieve invoer, onder een andere dan een tijdelijke, « proefritten » of « handelaarsplaat » normaal ingeschreven geweest zijn gedurende respectievelijk 1 jaar tot minder dan 2 jaar, 2 jaar tot minder dan 3 jaar, 3 jaar tot minder dan 4 jaar en 4 jaar tot minder dan 5 jaar. »

Spreker is van oordeel dat de economische levensduur van de voertuigen gemiddeld vijf jaar bedraagt en geen tien jaar, zoals de regering beweert. De degressie van de BIV moet derhalve op grond van die levensduur worden berekend.

Een lid wijst erop dat tal van factoren de gebruiksduur van een voertuig bepalen (aantal afgelegde kilometer, eigen gebruik dan wel gebruik voor beroepsdoeleinden enz.).

De minister stipt aan dat op grond van gegevens van FEBIAC meer dan een vijfde van de tweedehandse voertuigen die telkenjare worden ingeschreven meer dan 10 jaar oud is.

Een lid stelt vast dat in de nieuwe regeling drie gevallen kunnen worden onderscheiden :

1. een verkoop van een tweedehandswagen tussen twee particulieren : hier wordt voortaan een belasting op de inverkeerstelling betaald in plaats van een inschrijvingstaks;

2. een verkoop van een tweedehandswagen door een handelaar, die hem op zijn beurt heeft gekocht van een particulier of een niet BTW-plichtige : hier wordt voortaan BTW betaald op de toegevoegde waarde (in plaats van op de volledige verkoopprijs) plus de belasting op de inverkeerstelling;

3. een verkoop van een tweedehandswagen door een handelaar die hem op zijn beurt heeft gekocht van een onderneming : hier blijft de BTW behouden op 19,5 % van de verkoopprijs doch er wordt voortaan ook een belasting op de inverkeerstelling betaald.

Amendement n° 10 van de heer Daems (stuk n° 977/2, blz. 5) strekt er precies toe in dit laatste geval te vermijden lastingen samen verschuldigd zijn.

Naar zijn oordeel mag de belasting op de inverkeerstelling immers in geen geval gecumuleerd worden met de heffing van de BTW op de totale verkoopprijs.

Spreker twijfelt overigens aan de juistheid van de door de minister van Begroting naar voor geschoven raming van de budgettaire weerslag van dit wetsontwerp, aangezien het voor ± 75 % van de markt een bijkomende belasting inhoudt.

Daarenboven zal de voorgestelde regeling fiscale distorsies met zich brengen aangezien dezelfde tweedehandswagen duurder zal kosten voor de ene koper dan voor de andere.

Een ander lid merkt op dat de verkoopprijs van een tweedehandswagen steeds bepaald wordt op grond van de cataloguswaarde.

(*nouveau*) du CTA/ISR, tel qu'inséré par l'article 2 du projet, par ce qui suit :

« § 2. La taxe fixée conformément au § 1^{er}, A, est ramenée à 80 %, 60 %, 40 % et 20 % de son montant, pour les véhicules visés à l'article 94, 1°, qui ont déjà été régulièrement munis d'une marque d'immatriculation autre que temporaire, « essai » ou « marchand », soit dans le pays, soit à l'étranger avant leur importation définitive, respectivement pendant 1 an à moins de 2 ans, 2 ans à moins de 3 ans, 3 ans à moins de 4 ans et 4 ans à moins de 5 ans. »

L'auteur estime que la longévité économique des véhicules est en moyenne de cinq ans et non de dix ans, comme le prétend le gouvernement. Il y a donc lieu de calculer la dégressivité de la TMC en fonction de cette longévité.

Un membre fait remarquer que la longévité d'un véhicule dépend d'un nombre important de facteurs (nombre de kilomètres parcourus, usage professionnel ou particulier, etc.).

Le ministre signale que selon des données fournies par la Fédération belge des Industries de l'Automobile et du Cycle réunies (FEBIAC), plus d'un cinquième des véhicules d'occasion immatriculés chaque année a plus de 10 ans.

Un membre constate que l'on peut distinguer trois cas dans la nouvelle réglementation :

1. la vente d'une voiture d'occasion de particulier à particulier : il faudra dorénavant acquitter une taxe de mise en circulation au lieu d'une taxe à l'immatriculation;

2. la vente d'une voiture d'occasion par un marchand qui l'a lui-même achetée à un particulier ou à une personne non assujettie à la TVA : il faudra désormais acquitter la TVA sur la valeur ajoutée (et non plus sur le prix de vente global) ainsi que la taxe de mise en circulation;

3. la vente d'une voiture d'occasion par un marchand qui l'a lui-même achetée à une entreprise : dans ce cas, la TVA restera due au taux de 19,5 % sur le prix de vente, mais il faudra également payer une taxe de mise en circulation.

L'amendement n° 10 de M. Daems (doc. n° 977/2, p. 5) tend précisément à éviter, dans ce dernier cas, le cumul de ces deux taxes.

Il estime en effet que la taxe de mise en circulation ne peut en aucun cas être cumulée avec la perception de la TVA sur le prix de vente total.

Au demeurant, l'intervenant doute de l'exactitude de l'estimation faite par le ministre de l'incidence budgétaire de ce projet de loi, étant donné qu'il instaure une taxe supplémentaire pour environ 75 % du marché.

En outre, le régime fiscal proposé entraînera des distorsions, étant donné que la même voiture d'occasion sera plus chère pour un acheteur que pour l'autre.

Un autre membre fait observer que le prix de vente d'une voiture d'occasion est toujours fixé en fonction de la valeur catalogue du véhicule.

De minister verwijst naar haar antwoord op amendement n° 4 van de heer Michel.

De EG-Commissie aanvaardt zulks niet.

Amendement n° 11 (Stuk n° 977/2, blz. 5) van dezelfde auteur strekt ertoe in de tabel, de eerste regel weg te laten en bijgevolg de voertuigen met minder dan 9 PK en minder dan 71 kW van belasting op de inverkeerstelling vrij te stellen.

Hij herinnert in dit verband aan de sociale motieven die de regering destijds, bij de invoering van de belasting op de inverkeerstelling (stuk Senaat n° 329-2, 1991-1992, blz. 2) heeft ingeroepen om precies deze vrijstelling voor de « kleine » wagens te verantwoorden.

De voorzitter merkt op dat indien dit amendement zou worden aangenomen, de door de Commissie aangebrachte wijziging van de titel van het wetsontwerp (amendement n° 5 van de heer Daems — Stuk n° 977/2) zinloos wordt.

In subsidiaire orde heeft dezelfde auteur een amendement n° 12 (stuk n° 977/2, blz. 5) ingediend.

Dit amendement strekt ertoe enerzijds de belasting voor de wagens met minder dan 9 PK en minder dan 71 kW te schrappen en anderzijds de daaruit voortvloeiende budgettaire minderopbrengst te compenseren door een verhoging van de belasting voor de hoogste categorieën.

Dit amendement zou de regering toelaten logisch te blijven met zichzelf.

De minister vraagt de verwerping van beide amendementen. De regering maakt er geen geheim van dat dit ontwerp ook een belasting op de inverkeerstelling voor de kleinere wagens, nieuwe zowel als tweedehandse, inhoudt.

Zoals gezegd kadert dit in haar streven om de budgettaire kost van deze BTW-verlaging door de groep van de autogebruikers zelf te laten dragen.

Amendement n° 13 (stuk n° 977/2, blz. 6) van de heer Daems strekt ertoe in de voorgestelde § 2, vierde lid, de zin :

« Na toepassing van het eerste lid mag de belasting voor een voertuig niet minder dan 2 500 frank bedragen » weg te laten.

Het inschrijven in de wet van een absoluut minimumbedrag aan te betalen belasting lijkt hem asociaal omdat andermaal de voertuigen van de laagste categorie worden getroffen.

Voor hen zal de te betalen belasting immers, in tegenstelling tot wat voor de hogere categorieën gebeurt, niet dalen naarmate het voertuig ouder wordt.

De minister legt uit dat dit minimumbedrag bedoeld is om steeds de aan de inning verbonden kosten te kunnen dekken.

*
* *

De auteur van het amendement is van oordeel dat de regering er beter aan zou doen enerzijds dit mini-

Le ministre renvoie à sa réponse à l'amendement n° 4 de M. Michel.

La Commission européenne n'admet pas un tel système.

L'amendement n° 11 du même auteur (doc. n° 977/2, p. 5) tend à supprimer la première ligne dans le tableau et donc à exempter les véhicules d'une puissance inférieure à 9 CV et à 71 kW de la taxe de mise en circulation.

L'auteur rappelle à cet égard les motifs sociaux invoqués par le gouvernement lors de l'instauration de la taxe de mise en circulation (doc. Sénat n° 329-2, 1991-1992, p. 2) pour justifier l'exonération des véhicules de « faible » puissance.

Le président fait observer que la modification apportée par la Commission à l'intitulé du projet de loi (amendement n° 5 de M. Daems — doc. n° 977/2) n'aurait plus de sens en cas d'adoption de cet amendement.

Le même auteur présente un amendement en ordre subsidiaire (n° 12, doc. 977/2, p. 5).

Cet amendement vise, d'une part, à supprimer la taxe applicable aux voitures d'une puissance inférieure à 9 CV et inférieure à 71 kW et, d'autre part, à compenser les moins-values de recettes qui en découleraient par une augmentation de la taxe applicable aux catégories supérieures.

Cet amendement permettrait au gouvernement d'être logique avec lui-même.

Le ministre demande le rejet des deux amendements. Le gouvernement ne cache pas que le projet à l'examen prévoit également une taxe de mise en circulation pour les petites voitures, qu'elles soient neuves ou d'occasion.

Ainsi qu'il a déjà été souligné, cette mesure procède de sa volonté de faire supporter le coût budgétaire de cette baisse de la TVA par les automobilistes eux-mêmes.

L'amendement n° 13 (doc. n° 977/2, p. 6) de M. Daems tend à supprimer, au § 2, quatrième alinéa, proposé, la phrase :

« La taxe fixée pour un véhicule après application de l'alinéa 1^{er}, ne peut être inférieure à 2 500 francs. »

L'auteur juge antisocial de fixer dans la loi un minimum absolu de taxe à payer étant donné qu'une telle mesure lèse une fois de plus les véhicules de la catégorie inférieure.

Pour cette catégorie, en effet, la taxe à payer ne diminuera pas en fonction de l'âge du véhicule, contrairement à ce qui est le cas pour les catégories supérieures.

Le ministre explique que ce montant minimum doit permettre de couvrir en permanence les frais de perception.

*
* *

L'auteur de l'amendement estime qu'il serait préférable que le gouvernement supprime ce montant mi-

minimumbedrag te schrappen en anderzijds de belasting op de inverteerstelling van vliegtuigen en boten fors te verhogen.

Indien het bedrag aan te betalen belasting als gevolg van het schrappen van het minimumbedrag na verloop van tijd te laag zou worden in verhouding tot de inningskosten, moet de regering gewoonweg verzaken aan de inning ervan.

De voorzitter merkt op dat een materiële vergissing is geslopen in de Franse tekst van artikel 98, § 2, vijfde lid (*nieuw*), van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, zoals ingevoegd bij artikel 2, 2°, van het ontwerp.

Op de zevende regel leze men « importation définitive » in plaats van « important définitive ».

De commissie neemt die verbetering eenparig aan.

Art. 2bis (*nieuw*)

De heer Lisabeth dient een amendement n° 6 in (stuk n° 977/2, blz. 3) dat ertoe strekt een artikel 2bis (*nieuw*) in te voegen, luidend als volgt :

« Art. 2bis. — In hetzelfde Wetboek, wordt een artikel 103bis ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 103bis. — De bezwaarschriften moeten gemotiveerd en op straffe van verval ingediend worden uiterlijk vier maanden vanaf de laatste dag van het aanslagjaar, zonder dat de termijn nochtans minder dan zes maanden mag bedragen vanaf de datum van de kennisgeving van de aanslag. » »

De indiener is van oordeel dat de bezwaartermijn inzake de BIV dezelfde moet zijn als die inzake de verkeersbelasting, zodat iedere belastingplichtige over een bezwaartermijn van gelijke duur kan beschikken, ongeacht de inschrijvingsdatum van zijn voertuig.

De minister stemt in met het amendement.

Art. 3

De minister wijst erop dat dit artikel de overbodig geworden bepalingen opheft.

In het 1° wordt de vrijstelling van de BIV opgeheven voor :

— wagens die reeds gedurende ten minste 3 maand zijn ingeschreven;

— luchtvaartuigen en boten die reeds gedurende ten minste 3 maanden zijn ingeschreven.

In het 2° wordt de inschrijvingstaks opgeheven. De inschrijvingstaks diende in principe betaald te worden in de gevallen waarbij er een inschrijving gebeurde van een voertuig of vaartuig dat niet onder de BTW-regeling werd verkocht.

nimum et augmente fortement la taxe de mise en circulation applicable aux aéronefs et aux bateaux.

Si le montant de la taxe à payer à la suite de la suppression du montant minimum devenait au fil du temps trop faible par rapport aux frais de perception, le gouvernement devrait tout simplement renoncer à percevoir celle-ci.

Le président fait remarquer qu'une erreur matérielle s'est glissée au paragraphe 2, alinéa 5 (*nouveau*) de l'article 98 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, tel qu'il est inséré par l'article 2, 2°, du projet.

A la septième ligne, il y a en effet lieu de dire « importation définitive » au lieu de « important définitive ».

La commission accepte unanimement cette correction.

Art. 2bis (*nouveau*)

M. Lisabeth dépose un amendement n° 6 (doc. n° 977/2, p. 3) visant à insérer un article 2bis (*nouveau*), libellé comme suit :

« Art. 2bis. — Dans le même Code, il est inséré un article 103bis, rédigé comme suit :

« Art. 103bis. — Les réclamations doivent être motivées et présentées, sous peine de déchéance, au plus tard quatre mois à partir du dernier jour de l'exercice d'imposition, sans cependant que le délai puisse être inférieur à six mois à partir de la date de l'avertissement-extrait de rôle ou de l'avis de cotisation. » »

L'auteur estime que le délai de réclamation en matière de TMC doit être identique à celui qui existe pour la taxe de circulation, de sorte que le redevable bénéficiera d'un délai de durée égale, quelle que soit la date d'immatriculation de son véhicule.

Le ministre marque son accord sur l'amendement.

Art. 3

Le ministre fait observer que cet article abroge les dispositions devenues superflues.

Le 1° abroge l'exemption de TMC pour :

— les véhicules qui ont été immatriculés pendant une période de 3 mois au moins;

— les aéronefs et les bateaux qui ont été immatriculés pendant une période de 3 mois au moins.

Le 2° abroge la taxe à l'immatriculation. En principe, cette taxe devait être payée en cas d'immatriculation d'un véhicule ou d'un bateau qui n'avait pas été acquis sous le régime TVA.

Art. 4

De minister wijst erop dat met dit artikel de inwerkingtreding van dit ontwerp op 1 juni 1993 wordt vastgesteld.

V. — STEMMINGEN

Amendement n° 5 van de heer Daems, dat ertoe strekt het opschrift van het wetsontwerp te wijzigen, wordt eenparig aangenomen.

Artikel 1 wordt aangenomen met 13 tegen 4 stemmen.

De amendementen n° 1 tot 4 van de heren Michel en de Clippele worden verworpen met 14 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 7 van de heer Poncelet wordt aangenomen met 13 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement n° 8 van de heer Daems wordt verworpen met 14 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 9 van de heer Daems wordt ingetrokken.

De amendementen n° 10 tot 13 van de heer Daems worden verworpen met 14 tegen 4 stemmen.

Het aldus geamendeerde artikel 2 wordt aangenomen met 13 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Amendement n° 6 van de heer Lisabeth, dat ertoe strekt een nieuw artikel 2bis in te voegen, wordt aangenomen met 14 tegen 4 stemmen.

Artikel 3 wordt aangenomen met 13 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 4 wordt met dezelfde stemming aangenomen.

Het gehele wetsontwerp wordt aangenomen met 13 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

De Rapporteur,

J.-P. PONCELET

De Voorzitter a.i.,

J. DUPRE

Art. 4

Le ministre indique que cet article fixe l'entrée en vigueur du présent projet au 1^{er} juin 1993.

V. — VOTES

L'amendement n° 5 de M. Daems, visant à modifier l'intitulé du projet de loi, est adopté à l'unanimité.

L'article 1^{er} est adopté par 13 voix contre 4.

Les amendements n° 1 à 4 de MM. Michel et de Clippele sont rejetés par 14 voix contre 4.

L'amendement n° 7 de M. Poncelet est adopté par 13 voix contre 4 et 1 abstention.

L'amendement n° 8 de M. Daems est rejeté par 14 voix contre 4.

L'amendement n° 9 de M. Daems est retiré.

Les amendements n° 10 à 13 de M. Daems sont rejetés par 14 voix contre 4.

L'article 2, tel qu'amendé, est adopté par 13 voix contre 3 et 1 abstention.

L'amendement n° 6 de M. Lisabeth, visant à insérer un nouvel article 2bis, est adopté par 14 voix contre 4.

L'article 3 est adopté par 13 voix contre 4 et 1 abstention.

L'article 4 est adopté par le même vote.

L'ensemble du projet de loi est adopté par 13 voix contre 4 et 1 abstention.

Le Rapporteur,

J.-P. PONCELET

Le Président a.i.,

J. DUPRE