

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
SESSION DE 1933-1934	N° 38		ZITTINGSJAAR 1933-1934
PROJET DE LOI, N° 213	SÉANCE du 6 Décembre 1933	VERGADERING van 6 December 1933	WETSONTWERP, N° 213

PROJET DE LOI

portant révision du régime fiscal des transports
sur route par véhicules à moteur.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES,
DES BUDGETS ET DES ECONOMIES (¹), PAR
M. F. VAN ACKERE.

MADAME, MESSIEURS,

Par deux arrêtés royaux du 14 août 1933, pris en vertu des pouvoirs spéciaux que lui avait conférés la loi du 17 mai 1933, le Gouvernement a frappé d'impôts élevés les transports automobiles. La portée exacte de ces mesures est fidèlement analysée dans l'exposé des motifs qui précède le projet de loi.

Ces arrêtés royaux sont entrés en vigueur le 1^{er} octobre dernier.

A la même date est devenu obligatoire un arrêté royal du 25 septembre 1933, pris en vertu des pouvoirs ordinaires de réglementation appartenant au Gouvernement. Cet arrêté a édicté diverses mesures tendant à faciliter le contrôle du paiement de la taxe de 20 %. Il importait, en effet, d'assurer le paiement de cette taxe élevée, si l'on voulait éviter que ne s'établisse entre transporteurs une concurrence illicite fondée sur le défaut d'application de cet impôt.

L'ensemble des mesures édictées par le Gouvernement — majoration de l'impôt et réglementation prise pour en assurer le paiement — fut l'objet de critiques aussi après que nombreuses.

On a fait ressortir combien un impôt aussi élevé constituait une entrave au développement de l'industrie des transports automobiles qui fait vivre beaucoup d'ouvriers et procure au Trésor, par les taxes sur l'essence, les véhicules, etc., des recettes fiscales très importantes.

(¹) La Commission est composée de MM. Hallet, *président*; Allewaert, Balthazar, Boedt, Brusselmans, Carlier, David, Debunne, de Liedekerke, de Wouters d'Oplinter, Drion, Elias, Hoen, Leclercq, Lepage, Max, Merlot, Pussemier, Soudan, Uytroever, Van Ackere (Fernand) et Wauwermans.

WETSONTWERP

hondende herziening van het fiscaal regime van het
vervoer per baan door motorvoertuigen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE FINANCIEN, DE
BEGROOTINGEN EN DE BEZUINIGINGEN (¹), UITGE-
BRACHT DOOR DEN HEER F. VAN ACKERE.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Door twee Koninklijke besluiten van 14 Augustus 1933, uitgevaardigd krachtens de bijzondere macht haar door de wet van 17 Mei 1933 verleend, heeft de Regeering zware belastingen gelegd op het vervoer per auto. De juiste draagkracht van deze maatregelen wordt trouw ontleed in de memorie van toelichting welke het wetsontwerp voorafgaat.

Deze Koninklijke besluiten traden op 1 October l.l. in werking.

Op denzelfden datum, werd een Koninklijk besluit van 25 September 1933 van kracht, uitgevaardigd krachtens de gewone macht van reglementeering die de Regeering bezit. Dit besluit schreef onderscheidene maatregelen voor om de controle op de betaling der taxe van 20 t. h. te vergemakkelijken. Het kwam er inderdaad op aan de betaling dezer hoge taxe te verzekeren, zoo men wilde vermijden dat onder vervoerders een ongeoorloofde mededinging tot stand kwam, steunend op de niet-toepassing van deze belasting.

Het geheel der door de Regeering uitgevaardigde maatregelen — verhooging van de belasting en reglementeering ten einde de betaling er van te verzekeren — werd even scherp als herhaaldelijk gehekeld.

Men deed uitkomen hoezeer een zoo hoge belasting een beletsel was voor de ontwikkeling van de nijverheid van het auto-vervoer, welke talrijke werklieden doet leven en aan de Schatkist, door de taxes op de benzine, de voertuigen, enz., zeer belangrijke fiskale inkomsten bezorgt.

(¹) De Commissie bestaat uit de heeren Hallet, *voorzitter*; Allewaert, Balthazar, Boedt, Brusselmans, Carlier, David, Debunne, de Liedekerke, de Wouters d'Oplinter, Drion, Elias, Hoen, Leclercq, Lepage, Max, Merlot, Pussemier, Soudan, Uytroever, Van Ackere (Fernand) en Wauwermans.

Des transporteurs ont insisté sur le péril de voir s'instituer, au sein de cette corporation, une concurrence illicite fondée sur la fraude de l'impôt, inévitable selon eux, malgré les mesures draconiennes édictées par l'administration pour permettre le contrôle.

Enfin, les transporteurs ont protesté contre le formalisme qu'a entraîné l'existence de ce taux élevé de 20 %.

Le projet qui nous est soumis est de nature à porter remède à ces griefs, dans la mesure où ils se fondent sur l'élévation du taux de l'impôt. Quant aux protestations suscitées par la réglementation, ce n'est pas le rôle du Parlement d'aviser en cette matière puisqu'il s'agit là de la tâche du Pouvoir exécutif. Mais votre commission n'en exprime pas moins formellement le désir de voir le Gouvernement en revenir à une réglementation moins complexe, que l'abaissement profond du taux de la taxe facilitera d'ailleurs.

L'exposé des motifs analyse très exactement l'ensemble des mesures proposées.

En ce qui concerne la taxe sur les transports, le projet supprime la distinction gênante entre les transports faits sur une distance de plus de 20 kilomètres et les autres transports et il ramène à 5 % le taux de la taxe sur les transports faits au moyen de véhicules à moteur, quelle que soit la distance parcourue. C'est une réduction et une simplification appréciables. Votre Commission estime cependant qu'une difficulté naîtra du fait que le projet laisse subsister une différence entre les transports par chevaux et les transports par automobiles.

Certains transporteurs, notamment ceux qui opèrent dans les ports, se servent, selon les circonstances, tantôt de camions hippomobiles, tantôt de voitures automobiles. A la fin du mois, ils envoient à leurs clients le compte des transports qu'ils ont faits. C'est compliquer leur tâche que de les astreindre à tenir note dans l'établissement de leurs factures, du mode de transport qu'ils ont choisi. Comment d'ailleurs l'administration pourrait-elle s'y prendre pour vérifier si tel transport a été fait par traction automobile et non par traction chevaline? Des fraudes sont à craindre, d'autant plus que les clients qui ont conclu souvent pour un prix fixé uniquement d'après le poids de la marchandise transportée et la longueur du parcours, insisteront auprès des transporteurs pour qu'ils emploient le camion tiré par des chevaux de préférence à la voiture automobile, afin de réduire le montant de l'impôt.

Ces objections ne manquent pas de fondement. Aussi votre Commission exprime le vœu que le taux de la taxe sur les contrats de transports par route soit ramené uniformément à 2 ½ % aussitôt que la situation budgétaire le permettra.

Sommige vervoerders hebben gewezen op het gevaar van, in den schoot, dier corporatie, eene ongeoorloofde mededinging te zien tot stand komen, steunende op het fiscaal bedrog, hetgeen volgens hen onvermijdelijk is, niettegenstaande de drastische maatregelen door het bestuur uitgevaardigd om de controle te kunnen uitoefenen.

Ten slotte, hebben de vervoerders verzet aangevend tegen het formalisme dat door het invoeren van het hooge bedrag van 20 l. h. is ontstaan.

Het ons voorgelegde ontwerp is van aard om die klachten te doen ophouden, in zooverre zijn gesteund zijn op het te hooge bedrag van de belasting. Wat het protest aangaande de reglementeering betreft, dit valt buiten de bevoegdheid van het Parlement maar behoort tot de bevoegdheid van de Uitvoerende Macht. Doch uwe Commissie drukt niettemin den stelligen wensch uit dat de Regeering eene minder ingewikkelde reglementeering zou opmaken, hetgeen trouwens door de gevoelige verlaging van het bedrag der taxe vergemakkelijkt wordt.

In de memorie van toelichting wordt het geheel van de voorgestelde maatregelen zeer nauwkeurig ontleed.

Wat de verkeerstaxe betreft, doet het ontwerp het bezwarend onderscheid tusschen de vervoerondernemingen verdwijnen, dat geschiedt over een afstand van meer dan 20 kilometer, en alle ander vervoer; het bedrag van het vervoer door middel van motorvoertuigen wordt teruggebracht tot 5 l. h., welke ook de afgelegd afstand zij. Dit is eene waardeerbare vermindering en vereenvoudiging. Uwe Commissie voorziet nochtans een moeilijkheid, doordat in het ontwerp een onderscheid blijft bestaan tusschen het paardenvervoer en het motorvervoer.

Sommige vervoerders die inzonderheid hun bedrijf in de havens uitoefenen, bedienen zich, naar gelang de omstandigheden, nu eens van vrachtwagens voor paarden, dan weer van motorvoertuigen. Op het einde der maand, zenden zij aan hunne cliënten de rekening van het gedane vervoer. Men bemoeilijkt hunne taak door hen te verplichten, bij het opmaken hunner facturen, melding te maken van de wijze van vervoer welke zij verkozen hebben. Hoe zou het Bestuur trouwens in staat zijn, na te gaan of een vervoer door middel van motor of met paarden werd verricht? Men stelt zich aan bedrog bloot, te meer daar de cliënten welke dikwijls overeenkomen tegen vasten prijs, volgens het gewicht van de te vervoeren goederen en de af te leggen afstanden, bij de vervoerders zullen aandringen opdat zij paardenvrachtwagens zouden bezigen bij voorkeur op motorvoertuigen, ten einde het bedrag van de belasting te verminderen.

Deze bemerkingen zijn niet van allen grond ontbloot; ook drukt uwe Commissie den wensch uit dat het bedrag der taxe op de vervoerovereenkomsten per haan, eenvormig zou verlaagd worden tot 2,5 l. h. zodra de staat der Begroeting dit zal toelaten.

C'est d'ailleurs le même taux qui est applicable aux transports fluviaux, aux transports aériens, aux contrats de commission-expédition et à toutes les prestations accessoires au transport.

Le Rapporteur,
F. VAN ACKERE

Le Président,
Max HALLET

Dit is trouwens ook het bedrag dat wordt toegepast op het rivier- en luchttransport, op de commissie- verzendingscontracten en op al de verstrekkingen die bij het vervoer hooren.

De Verslaggever,
F. VAN ACKERE

De Voorzitter,
Max HALLET
