

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

15 DÉCEMBRE 1949.

15 DECEMBER 1949.

PROJET DE LOI

WETSONTWERP

concernant le régime fiscal des huiles minérales.

in zake het fiscaal regime van de minerale oliën.

RAPPORT

VERSLAG

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES (1)NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN (1) UITGEBRACHT

PAR M. SCHEYVEN.

DOOR DE HEER SCHEYVEN.

MESDAMES, MESSIEURS,

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Le projet de loi soumis à votre approbation doit être considéré dans le cadre de la réalisation de Benelux.

Het wetsontwerp dat u ter goedkeuring wordt onderworpen, moet gezien worden in het kader van de doorvoering van Benelux.

En effet, lorsque, le 5 septembre 1944, les trois gouvernements intéressés ont signé à Londres la Convention de Communauté Douanière, il avait été prévu de procéder par étapes successives : 1) l'unification tarifaire, 2) l'unification des droits d'accise et de la taxe de transmission, 3) enfin, l'union économique.

Wanneer, inderdaad, de drie betrokken regeringen, op 5 September 1944, te Londen de Douane-overeenkomst ondertekenden, werden drie stadia voorzien voor de doorvoering daarvan : 1) eenvormigmaking van de tarieven, 2) eenvormigmaking van de accijnsrechten en van de overdrachtstaxen, 3) en ten slotte, de economische unie.

L'unification tarifaire est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1948.

De eenvormigheid van de tarieven is in werking getreden sedert 1 Januari 1948.

L'unification des droits d'accise et de la taxe de transmission était prévue pour le 1^{er} septembre 1948.

De eenvormigmaking van de accijnstrechten en van de overdrachtstaxen was voorzien tegen 1 September 1948.

Le protocole des conversations tenues à Bruxelles les 2 et 3 mai 1947 déclare à ce sujet : « Les gouvernements des trois pays soumettront à leurs parlements respectifs, avant le 1^{er} septembre 1948, un projet de loi unifiant le régime des droits d'accise et de la taxe de transmission sur leurs territoires respectifs ».

In het protocol van de besprekingen te Brussel op 2 en 3 Mei 1947 wordt dienaangaande verklaard : « De regeringen der drie landen zullen aan hun respectieve parlementen, vóór 1 September 1948, een wetsontwerp voorleggen tot eenmaking van het regime van de accijnsrechten en van de overdrachtstaxen op hun respectieve grondgebieden ».

Le 1^{er} septembre 1948 est passé depuis plus d'un an déjà, et nous sommes malheureusement encore loin du but.

De datum van 1 September 1948 is echter reeds meer dan een jaar voorbij, en wij hebben ongelukkig het doel nog lang niet bereikt.

L'unification des droits d'accise n'était pourtant pas plus difficile à réaliser que celle des droits de douane, mais elle le devint à la suite des décisions prises unilatéralement par le gouvernement belge d'augmenter le droit d'accise sur l'alcool et l'essence, rendant ainsi plus grande encore la disparité entre droits belges et hollandais.

De eenmaking van de accijnsrechten was nochtans niet moeilijker te verwezenlijken dan die van de douanerechten, maar de verwezenlijking werd moeilijker ten gevolge van de eenzijdig genomen beslissingen van de Belgische regering de accijnsrechten op de alcohol en op de benzine te verhogen, waardoor het verschil tussen de Belgische en Nederlandse rechten nog groter werd gemaakt.

(1) Composition de la Commission : MM. Van Belle, président; Brasseur, Coppé, Dequae, Descampe, Discry, Gaspar, Lefèvre (Théodore), Moyersoen, Parisi, Philippart, Scheyven. — De Sweemer, Detiège, Fiévet, Martel, Merlot, Paque, Soudan, Tielemans. — Dupriez, Koninckx, Masquelier. — Jacquemotte.

Voir :

62 : Projet de loi.

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Van Belle, voorzitter; Brasseur, Coppé, Dequae, Descampe, Discry, Gaspar, Lefèvre (Théodore), Moyersoen, Parisi, Philippart, Scheyven. — De Sweemer, Detiège, Fiévet, Martel, Merlot, Paque, Soudan, Tielemans. — Dupriez, Koninckx, Masquelier. — Jacquemotte.

Zie :

62 : Wetsontwerp.

Avant le 25 mai 1947, le droit d'accise sur l'essence était de 2,025 au litre. Le 25 mai 1947 — soit donc bien exactement 22 jours après la décision prise en commun à Bruxelles de procéder à l'unification des droits d'accise! — le gouvernement porta le nouveau taux du droit à 3,12.

En Hollande, le droit d'accise n'était que de 1,25 seulement. Les Hollandais étaient disposés à faire un effort pour se rapprocher de nous, en portant leur droit à l'ancien taux belge de 2,025. Mais ils se refusèrent à l'augmenter à nouveau, ne voulant pas rendre plus difficile encore pour les transports routiers la concurrence que leur font les transports par eau, qui sont en Hollande admirablement desservis par un magnifique réseau de canaux.

Quant à l'unification des deux taxes de transmission, elle présentait pour la Belgique un problème budgétaire plus difficile à résoudre, car cette taxe rapporte au Trésor quelque 17 milliards et son alignement sur la taxe hollandaise, moins onéreuse que la nôtre, aurait provoqué une réduction de recettes de l'ordre de 4 milliards.

Devant l'impossibilité de réaliser cette deuxième étape, les gouvernements décidèrent d'aller de l'avant et de passer immédiatement à la troisième étape, l'union économique, fixant même une date précise pour son entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 1950, date qui fut reportée récemment au 1^{er} juillet de la même année.

Ce fut une grave erreur d'agir ainsi : d'abord, parce que semblable union économique est très difficile à réaliser entre pays dont les économies ne sont point complémentaires; ensuite parce que l'Union économique entre la Belgique et la Hollande ne sera une réalité que le jour où la convertibilité des monnaies européennes entre elles aura été assurée et que les Pays-Bas auront mis fin, par une hausse des prix correspondante, à l'inflation qui sévit chez eux et provoque un pouvoir d'achat excédentaire, cause principale du déséquilibre de la balance commerciale entre nos deux pays.

Devant l'échec de l'« état de pré-union », fixé celui-ci au 1^{er} octobre de cette année, et qui n'est représenté en somme que par un accord commercial élargi entre nos deux pays, nos gouvernements ont sagement décidé à Luxembourg, les 13, 14 et 15 octobre de cette année, de s'attacher plutôt à la réalisation de ce qui était possible, et, dès lors, à l'unification des droits d'accise.

L'unification des taxes de transmission serait également facilement réalisable si on acceptait de fixer en Belgique un taux plus élevé sur certains produits, qui pourraient néanmoins, malgré cet handicap, soutenir la concurrence de produits hollandais similaires. De ce fait, la diminution de recettes pour le Trésor belge, estimée précédemment à 4 milliards, serait ramenée à 2 milliards ou 2 milliards et demi.

Or, 2 milliards et demi représente bien exactement le montant des dégrèvements fiscaux promis au pays par le Ministre des Finances, mais malheureusement sous la forme d'une réduction de l'impôt direct et non de l'imposition indirecte, ce qui nous séparera encore davantage du système d'impôts établi en Hollande et rendra impossible l'unification des deux taxes de transmission et, partant, l'accomplissement de la deuxième étape de Benelux. Il est bon de faire cette remarque au moment où tant d'hommes d'Etat belges et étrangers insistent sur la nécessité de réaliser rapidement les ententes régionales, prélude de l'Union Européenne.

* * *

Vóór 25 Mei 1947, bedroeg het accijnsrecht op de benzine fr. 2,025 per liter. Op 25 Mei 1947 — dus precies 22 dagen na het te Brussel gemeenschappelijk genomen besluit de eenvormigmaking van de accijnsrechten te verwezenlijken, bracht de regering dit accijnrecht op fr. 3,12 per liter.

In Nederland bedroeg de accijns slechts 1,25. De Nederlanders waren bereid een krachtsinspanning te doen om ons cijfer te benaderen, door hun accijns tot het voormalig Belgisch cijfer 2,025 op te voeren. Maar zij weigerden hem opnieuw te verhogen, daar zij voor het vervoer te land de mededinging van het vervoer te water niet zwaarder wilden maken, want het vervoer te water beschikt in Nederland over een prachtig net van kanalen.

Wat de eenmaking betreft van beide overdrachtstaxen stond België vóór een begrotingsprobleem waarvan de oplossing moeilijker was, want bedoelde taxe brengt nagenoeg 17 milliard voor de Schatkist op; ingeval zij met de Nederlandse taxe, die niet zo zwaar is als de onze, gelijkgesteld werd, zou het aanleiding hebben gegeven tot een vermindering van ontvangsten ten bedrage van 4 milliard.

Daar het onmogelijk bleek dit tweede stadium te verwezenlijken, besloten de regeringen de zaak door te drijven en dadelijk tot het derde stadium, de economische unie, over te gaan; zij bepaalden zelfs voor de inwerkingtreding er van de datum van 1 Januari 1950, welke datum onlangs tot op 1 Juli van hetzelfde jaar werd verschoven.

Dit was een ernstige vergissing : ten eerste, omdat dergelijke economische unie zeer moeilijk kan verwezenlijkt worden tussen twee landen waarvan de economieën elkaar niet aanvullen; verder, omdat de economische unie tussen België en Nederland eerst tot werkelijkheid zal uitgroeien, wanneer de omzetbaarheid van de Europese valuta's onder elkaar verwezenlijkt is, en wanneer Nederland, bij een overeenstemmende verhoging der prijzen een einde heeft gemaakt aan de inflatie, die daar heerst en aanleiding geeft tot een teveel aan koopkracht, wat de voornaamste oorzaak is dat de handelsbalans tussen de twee landen niet in evenwicht is.

Aangezien de mislukking van de « staat van vóór-unie », dit op 1 October van dit jaar was vastgesteld en eigenlijk slechts in de werkelijkheid werd omgezet door een verruimde handelsovereenkomst tussen beide landen, hebben onze regeringen, op 13, 14 en 15 October van dit jaar, te Luxemburg, het wijs besluit genomen, veeleer te streven naar de verwezenlijking van hetgeen mogelijk was, en ten gevolge daarvan, naar de eenmaking van de accijns.

De eenmaking van de overdrachtstaxen zou eveneens gemakkelijk kunnen worden verwezenlijkt, zo men in België wilde aanvaarden een hoger aanslagvoet vast te stellen voor zekere producten, die nochtans, in weerwil van dit handicap, met de gelijkaardige Nederlandse producten zouden kunnen concurreren. Zo zou de vroeger op 4 milliarden geraamde vermindering van ontvangsten voor de Belgische Schatkist, op 2 milliard of 2 milliard en half kunnen teruggebracht worden.

Welnu, twee milliard en half stemmen juist overeen met het bedrag der fiscale verminderingen, welke door de Minister van Financiën ongelukkig in de vorm van een verlaging van de directe belasting en niet van de indirecte belasting beloofd werden, hetgeen ons nog meer van het in Nederland geldend belastingstelsel zal verwijderen en de éénmaking van beide overdrachtstaxen, alsook, bijgevolg, het tweede stadium van Benelux onmogelijk zal maken. Deze opmerking dringt zich op nu zovele Belgische en buitenlandse Staatslieden de nadruk leggen op de noodzakelijkheid van een zeer snel totstandbrengen van regionale overeenkomsten welke de Europese Unie zouden inluiden.

* * *

La diminution du droit d'accise belge sur l'essence, décidée à Luxembourg, est de 93 francs par hectolitre, ce qui ramène le droit au litre de 3,12 à 2,19.

Le gouvernement vient de déposer sur le Bureau de la Chambre un projet de loi dans ce sens.

Le projet de loi n° 62, soumis aujourd'hui à votre approbation, est d'une portée plus limitée qui se réduit à ceci :

A la suite de la dévaluation du franc belge par rapport au dollar américain, le prix de l'essence aurait dû être augmenté en Belgique de 15 francs par hectolitre. Pour neutraliser cette hausse, et dans cette mesure seulement, le gouvernement vous propose de réduire le droit d'accise sur l'essence de 15 francs par hectolitre, ce qui aura pour résultat de ne pas devoir augmenter pour une période limitée le prix de l'essence en Belgique.

Le projet de loi plus complet qui vient d'être déposé sur le bureau de la Chambre, et que nous aurons à discuter prochainement, vous proposera, à la suite de cette première diminution, une nouvelle réduction des droits d'accise sur l'essence de 78 francs par hectolitre à partir du 16 janvier 1950. Ainsi ces deux réductions additionnées de 15 et de 78 francs représentent le montant total de la diminution du droit d'accise décidée à Luxembourg, soit 93 francs à l'hectolitre.

La diminution de recettes pour le Trésor provenant de ce chef est estimée par le gouvernement de l'ordre de 700 millions. Mais le gouvernement espère pouvoir récupérer cette perte, d'abord grâce à un accroissement de la consommation d'essence dans notre pays, et aussi par une augmentation de l'ordre de 50 % de la taxe de circulation sur les véhicules à moteur.

Au cours de la discussion en commission, le Ministre a démenti l'information parue dans certains journaux, qui incitaient les détenteurs de voitures automobiles à payer au cours du mois de décembre leur taxe de circulation, leur promettant qu'en agissant de cette façon ils bénéficieraient de l'avantage du taux ancien.

Le présent projet de loi a été approuvé par sept voix et quatre abstentions.

Le Rapporteur,

R. SCHEYVEN.

Le Président,

F. VAN BELLE.

De verlaging van de Belgische accijns op de benzine, waartoe te Luxemburg besloten werd, bedraagt 93 frank per hectoliter, wat de accijns per liter van 3,12 tot op 2,19 vermindert.

De Regering legde zoeven een daartoe strekkend wetsontwerp ter tafel van de Kamer neer.

Het wetsontwerp n° 62 dat thans aan uw goedkeuring wordt voorgelegd, heeft een meer beperkte draagwijdte, welke tot het volgende kan worden teruggebracht :

Ingevolge de devaluatie van de Belgische frank ten opzichte van de Amerikaanse dollar, zou de prijs van de benzine in België met 15 frank de hectoliter moeten verhoogd geweest zijn. Om deze verhoging te neutraliseren, en in die mate alleen, stelt de Regering U voor de accijns op de benzine met 15 frank per hectoliter te verlagen, hetgeen voor gevolg zal hebben dat, tijdens een bepaald tijdperk, de prijs van de benzine in België niet zal moeten verhoogd worden.

Het volledige wetsontwerp dat ter tafel van de Kamer werd neergelegd en dat wij weldra zullen behandelen, zal U, ingevolge deze eerste verlaging, een nieuwe verlaging, met 78 frank per hectoliter, van de accijns op de benzine van af 16 Januari 1950 voorstellen. Deze twee samengevoegde verminderingen van 15 en van 78 frank zullen aldus overeenstemmen met het totaal bedrag van de te Luxemburg besliste vermindering van de accijns, zegge 93 frank per hectoliter.

De voor de Schatkist hieruit voortvloeiende verlaging van ontvangsten werd door de Regering op 700 miljoen geraamd. De Regering hoopt echter dit verlies te kunnen goedmaken, vooreerst dank zij een verhoging van het benzineverbruik in ons land en, vervolgens, door een verhoging met 50 % van de belasting op de motorrijtuigen.

Tijdens de bespreking in de Commissie, heeft de Minister het in sommige dagbladen verschenen bericht gelogenstraft, waarbij de bezitters van motorvoertuigen er werden toe aangezet hun verkeersbelasting te betalen in de loop van de maand December, met de belofte dat zij door aldus te handelen het voordeel zouden genieten van het vroegere belastingbedrag.

Dit ontwerp werd aangenomen met zeven stemmen en vier onthoudingen.

De Verslaggever,

R. SCHEYVEN.

De Voorzitter,

F. VAN BELLE.