

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

12 FÉVRIER 1952.

PROJET DE LOI

modifiant les lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951.

AMENDEMENTS

PRESENTES PAR LE GOUVERNEMENT.

Article 1bis (nouveau).

Insérer un article 1bis libellé comme suit :

A l'article 3. § 1^{er}, des lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951, ajouter à la fin du 2^o, l'alinéa ci-après :

Par dérogation à l'article 14 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges, l'alinéa qui précède est applicable aux véhicules utilisés en vertu d'autorisations délivrées à la dite Société nationale.

Art. 4.

Ajouter in fine de cet article un alinéa rédigé comme suit :

L'article 1bis entre en vigueur le 1^{er} janvier 1952.

JUSTIFICATION.

L'article 1^{er} de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, dispose que nul ne peut effectuer le transport rémunéré de personnes sur route par véhicules automobiles avec ou sans remorques ou par tout autre véhicule à traction mécanique indépendante, sans avoir obtenu une autorisation délivrée conformément au dit arrêté-loi.

D'autre part, la loi du 29 août 1931 prévoit la délivrance d'autorisations permettant à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux et aux concessionnaires de lignes de tramways d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de leurs lignes ferrées.

Voir :

10 : Projet de loi.

12 FEBRUARI 1952.

WETSONTWERP

tot wijziging van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, geordend op 10 April 1951.

AMENDEMENTEN

VOORGESTELD DOOR DE REGERING.

Artikel 1bis (nieuw).

Een artikel 1bis invoegen, dat luidt als volgt :

Op het einde van het 2^o van artikel 3. § 1, der wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, geordend op 10 April 1951, het hiernavolgend lid toevoegen :

Met afwijking van artikel 14 der wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, is voorgaand lid van toepassing op de voertuigen gebruikt krachtens machtigingen afgeleverd aan vermelde Nationale Maatschappij.

Art. 4.

In fine van dit artikel een lid toevoegen, dat luidt als volgt :

Artikel 1bis treedt in werking op 1 Januari 1952.

VERANTWOORDING.

Artikel 1 van de besluitwet van 30 December 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van autovoertuigen, bepaalt dat niemand bezoldigd vervoer van personen over de weg met behulp van autovoertuigen met of zonder aanhangwagen of met behulp van elk ander voertuig met onafhankelijke mechanische trekkracht mag verrichten, zonder een overeenkomstig deze besluitwet verleende machtiging te hebben verkregen.

Anderdeels, voorziet de wet van 29 Augustus 1931 de aflevering van machtigingen die de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de concessiehouders van tramweglijnen toelaten autobusdiensten tot verbetering van de exploitatievoorwaarden van hun spoorlijnen in te richten.

Zie :

10 : Wetsontwerp.

G.

Les autorisations prévues par le dit arrêté-loi du 30 décembre 1946 et la dite loi du 29 août 1931 sont délivrées, selon les cas, à la Société nationale des Chemins de fer belges, à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux ou à d'autres entrepreneurs de transports (concessionnaires de lignes de tramways, particuliers, etc.).

En matière de taxe de circulation sur les véhicules automobiles, l'article 3, § 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées relatives à la dite taxe, exempté de cet impôt les véhicules employés exclusivement pour les transports en commun de personnes en vertu d'autorisations délivrées en vue de l'exploitation de services d'autobus, en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 et de la loi du 29 août 1931, tous deux précités.

La même disposition prévoit aussi que les dits véhicules dont le moteur est alimenté à l'huile lourde, même partiellement ou temporairement, restent assujettis à la taxe, mais que celle-ci n'est pas augmentée de 40 p. c., conformément à l'article 16 des lois coordonnées susvisées (1).

Mais l'article 1^{er} du projet de loi tend à modifier cette disposition en ce sens que les dits véhicules dont le moteur est alimenté à l'huile lourde, même partiellement ou temporairement, restent assujettis à la taxe, mais que la taxe augmentée de 40 p. c., conformément à l'article 16 (1), est réduite de moitié.

Les véhicules affectés exclusivement à des services autorisés d'autobus sont donc exempts de la taxe de circulation, lorsque le moteur est alimenté à l'essence, mais la taxe est exigible en partie quand le moteur est alimenté à l'huile lourde.

Toutefois, étant donné que l'article 14 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges assimile celle-ci à l'Etat pour l'application des lois d'impôts, les véhicules affectés à des services d'autobus exploités en vertu d'autorisations accordées à la Société nationale des Chemins de fer belges restent exempts de toute taxe même quand le moteur est alimenté à l'huile lourde.

Ces services d'autobus sont en effet assimilés à des services publics de l'Etat et les véhicules y affectés sont exempts de la taxe par application de l'article 3, § 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées déjà citées, disposition aux termes de laquelle sont exempts de la taxe, les véhicules affectés exclusivement à un service public de l'Etat, des provinces ou des communes.

De cet état de la législation résultent des inégalités entre la Société Nationale des chemins de fer belges et ses fermiers, d'une part, et la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux et ses fermiers et les autres porteurs d'autorisations, d'autre part.

Ces inégalités sont devenues très nombreuses étant donné que les services autorisés d'autobus sont de plus en plus exploités au moyen de véhicules à l'huile lourde.

Elles sont surtout choquantes pour les services d'autobus réservés aux transports d'ouvriers, étant donné que le prix qui est réclamé à ces derniers est fonction du montant des frais généraux.

En fait, le département des Communications a été amené à procéder à une répartition régionale de ces services sous l'égide des sociétés nationales de chemins de fer, en vue d'une meilleure coordination et d'une surveillance plus aisée, de façon à éviter les doubles emplois et à déjouer les manœuvres d'accaparement d'intermédiaires peu scrupuleux.

Il s'ensuit que les services de transports d'ouvriers effectués au moyen de véhicules à huile lourde supportent la taxe de circulation dans les régions où ces services sont organisés sous la tutelle de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux, et en sont exonérés dans les régions où les dits services sont affermés par la Société Nationale des chemins de fer belges.

Le but de l'amendement est de mettre fin aux inégalités signalées ci-dessus.

Le Ministre des Finances,

De machtigingen voorzien in de genoemde besluitwet van 30 December 1946 en in bewuste wet van 29 Augustus 1931, worden, naar het geval, afgeleverd aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen of aan andere vervoerondernemers (concessiehouders van tramweglijnen, particulieren, enz.).

Op het stuk van verkeersbelasting op de autovoertuigen, stelt artikel 3, § 1, 2^o, der samengeordende wetten betreffende bedoelde belasting van deze laatste vrij de voertuigen uitsluitend gebruikt tot gemeenschappelijk vervoer van personen krachtens machtigingen afgeleverd met het oog op het exploiteren van autobusdiensten, in uitvoering van de besluitwet van 30 December 1946 en de wet van 29 Augustus 1931 hierboven vermeld.

Dezelfde bepaling voorziet tevens dat bewuste voertuigen waarvan de motor zelfs gedeeltelijk of tijdelijk met zware olie gedreven wordt, aan de belasting onderworpen blijven, doch dat deze belasting niet met 40 t. h. verhoogd wordt, overeenkomstig artikel 16 van de hierboven bedoelde samengeordende wetten (1).

Artikel 1 van het wetsontwerp strekt er evenwel toe deze bepaling in die zin te wijzigen dat bedoelde voertuigen waarvan de motor zelfs gedeeltelijk of tijdelijk met zware olie gedreven wordt, aan de belasting onderworpen blijven, maar dat de overeenkomstig artikel 16 (1) met 40 t. h. verhoogde belasting met de helft verminderd wordt.

De voertuigen uitsluitend gebruikt tot toegelaten autobusdiensten zijn dus van de verkeersbelasting vrijgesteld wanneer de motor met benzine gedreven wordt, maar de belasting is gedeeltelijk eisbaar wanneer de motor met zware olie gevoed wordt.

Daar echter artikel 14 der wet van 23 Juli 1926, tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, deze laatste voor de toepassing van de belastingwetten met de Staat gelijkstelt, blijven de voertuigen gebruikt voor autobusdiensten uitgebaat krachtens machtigingen afgeleverd aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, van elke belasting vrijgesteld, zelfs indien de motor met zware olie wordt gedreven.

Deze autobusdiensten worden immers met openbare diensten van de Staat gelijkgesteld en de daartoe bestemde voertuigen zijn van de belasting vrijgesteld bij toepassing van artikel 3, § 1, 1^o, van de reeds aangehaalde samengeordende wetten, bepaling luidens dewelke van belasting vrijgesteld zijn de voertuigen uitsluitend gebruikt voor een openbare dienst van de Staat, van de provinciën of van de gemeenten.

Uit deze stand der wetgeving vloeien ongelijkheden voort tussen de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en haar pachters eensdeels, en de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen en haar pachters en andere houders van machtigingen, anderdeels.

Deze ongelijkheden zijn zeer talrijk geworden omdat de toegelaten autobusdiensten hoe langer hoe meer worden uitgebaat door middel van met zware olie gedreven voertuigen.

Zij geven vooral aanstoot voor de autobusdiensten, voorbehouden tot het vervoer van werklieden, omdat de van deze werklieden gevorderde prijs functie is van het bedrag der algemene onkosten.

Feitelijk werd het departement van Verkeerswezen er toe genoopt tot een gewestelijke verdeling van deze diensten over te gaan met toestemming van de nationale maatschappijen van spoorwegen, met het oog op een betere samenordering en een gemakkelijker toezicht, derwijze dubbel gebruik te voorkomen en pogingen tot inpalming door weinig gewetensvolle tussenpersonen te vrijdelen.

Hieruit vloeit voort dat de diensten voor het vervoer van arbeiders, gedaan door middel van voertuigen gedreven met zware olie, de verkeersbelasting ondergaan in de streken waar deze diensten georganiseerd worden onder de voogdij van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen, en hiervan vrijgesteld zijn in de streken waar voornoemde diensten door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen worden verpacht.

Dit amendement heeft tot doel aan de hierboven aangehaalde ongelijkheden een einde te stellen.

De Minister van Financiën,

A. E. JANSSEN.

(1) Art. 16. : « La taxe est augmentée de 40 p. c. pour tous les véhicules, sans distinction, dont le moteur est alimenté à l'huile lourde, même partiellement ou temporairement ».

(1) Art. 16 : « De belasting wordt met 40 t. h. verhoogd voor alle voertuigen zonder onderscheid waarvan de motor, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, met zware olie wordt gedreven ».