

SENAT DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1991-1992

14 MAI 1992

**Projet de loi instaurant une taxe
de mise en circulation**

RAPPORT
FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES
PAR Mme DELCOURT-PETRE

La commission des Finances a examiné le projet de loi qui vous est soumis au cours des ses réunions des 6, 7, 12 et 14 mai 1992.

*
* *

**I. EXPOSE INTRODUCTIF
DU MINISTRE DES FINANCES**

En soumettant le présent projet de loi aux Chambres législatives, le Gouvernement vous propose de traduire en texte de loi l'une des décisions qu'il a prises dans le cadre du contrôle du budget 1992.

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : M. Daerden, président; Mme Cahay-André, MM. De Grauwe, Deprez, Didden, Dighneef, Geens, Goovaerts, Hatry, Jonckheer, Kenzeler, Leroy, Moens, Schiltz, Tavernier, Vancrombruggen, Van Thillo, van Weddingen, Verwilt, Weyts et Mme Delcourt-Pêtre, rapporteur.

2. Membres suppléants : Mme Dardenne, MM. De Roo, Garcia, Mme Gijsbrechts-Horckmans et M. Vandenberghe.

R. A 15895*Voir :*

Document du Sénat :

329-1 (S.E. 1991-1992) : Projet de loi.

BELGISCHE SENAAT

BUITENGEWONE ZITTING 1991-1992

14 MEI 1992

**Ontwerp van wet houdende invoering
van een belasting op de inverteerstelling**

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIEN
UITGEBRACHT
DOOR Mevr. DELCOURT-PETRE

De Commissie voor de Financiën heeft dit ontwerp besproken in haar vergaderingen van 6, 7, 12 en 14 mei 1992.

*
* *

**I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE
MINISTER VAN FINANCIEN**

De Regering legt dit ontwerp van wet voor aan de Wetgevende Kamers en stelt u daarbij voor een van de beslissingen die ze genomen heeft in het raam van de begrotingscontrole 1992, in een wettekst om te zetten.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : M. Daerden, voorzitter; mevr. Cahay-André, de heren De Grauwe, Deprez, Didden, Dighneef, Geens, Goovaerts, Hatry, Jonckheer, Kenzeler, Leroy, Moens, Schiltz, Tavernier, Vancrombruggen, Van Thillo, van Weddingen, Verwilt, Weyts et mevr. Delcourt-Pêtre, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : mevr. Dardenne, de heren De Roo, Garcia, mevr. Gijsbrechts-Horckmans en de heer Vandenberghe.

R. A 15895*Zie :*

Gedr. St. van de Senaat :

329-1 (B.Z. 1991-1992) : Ontwerp van wet.

Dans la perspective européenne de l'abolition des frontières fiscales au 1^{er} janvier 1993, les taux de la T.V.A. ont été récemment modifiés (arrêtés royaux des 17 et 28 mars 1992).

L'une de ces modifications, dictées par la C.E.E., consiste à supprimer le taux de T.V.A. de 25 p.c. ainsi que la taxe additionnelle de luxe de 8 p.c., puisque tout Etat membre ne peut plus avoir qu'un seul taux normal de T.V.A. (d'au moins 15 p.c.) et un ou deux taux réduits (d'au moins 5 p.c.).

Le Gouvernement estime qu'il s'indique de compenser partiellement la perte de recettes fiscales ainsi provoquée en matière de vente de véhicules, par l'instauration d'une nouvelle taxe assimilée aux impôts sur les revenus, frappant la mise en circulation de certains véhicules.

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

La taxe de mise en circulation que le Gouvernement vous propose d'instaurer constitue une des mesures visant à apporter une correction sociale par rapport aux exigences européennes en matière de taux de T.V.A. En effet, cette taxe de mise en circulation ne vise pas les véhicules de faible ou moyenne puissance. Il convient par ailleurs de noter que, pour les véhicules qui y sont soumis, son montant demeurera presque toujours inférieur à l'économie d'impôt réalisée grâce à la suppression du taux de T.V.A. de 25 p.c. et de la taxe additionnelle de luxe.

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

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

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

D'autre part, les petites voitures d'une puissance fiscale égale ou inférieure à 8 CV ou d'une puissance égale ou inférieure à 70 kW, qui représentent la moitié du parc automobile, ne seront pas taxées.

Les voitures ayant une puissance entre 9 et 10 CV ou entre 71 et 85 kW (qui représentent plus de 30 p.c. du parc automobile) seront soumises à une taxe de

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

Een van de wijzigingen, opgelegd door de E.E.G., bestaat erin het B.T.W.-tarief van 25 pct. en de aanvullende weeldetaks van 8 pct. af te schaffen. Elke lidstaat mag immers nog één enkel normaal B.T.W.-tarief hebben (van ten minste 15 pct.) en een of twee verlaagde tarieven (van minstens 5 pct.).

De Regering meent dat het aangewezen is het verlies aan belastingontvangsten inzake verkoop van wagens gedeeltelijk te compenseren door een nieuwe met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting in te voeren bij het in verkeer brengen van sommige voertuigen.

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

De belasting op de inverkeerstelling die de Regering u voorstelt in te voeren, vormt één van de maatregelen bedoeld om een sociale bijsturing aan te brengen aan de Europese vereisten inzake B.T.W.-tarief. Deze belasting op het in verkeer brengen beoogt immers niet de wagens met klein of gemiddeld vermogen. Overigens dient aangestipt te worden dat voor wagens die eraan onderworpen zijn, het bedrag haast steeds lager zal blijven dan de belastingbesparing ingevolge de afschaffing van het B.T.W.-tarief van 25 pct. en de aanvullende weeldetaks.

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

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

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

Anderzijds zullen kleine wagens met een fiscaal vermogen gelijk aan of lager dan 8 PK, of met een vermogen van 70 KW of minder niet belast worden; deze vertegenwoordigen de helft van het wagenpark.

Wagens van 9 en 10 PK of 71 tot 85 KW, die meer dan 30 pct. van het wagenpark uitmaken, zullen worden onderworpen aan een belasting van 5 000 frank.

5 000 francs. Ce qui ne représente qu'une partie du gain fiscal réalisé à la suite de la diminution des taux de T.V.A. de 25 ou 33 p.c. à 19,5 p.c.

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

Pour les bateaux de plaisance de plus de 7,50 mètres et les aéronefs, la taxe est de 100 000 francs.

II. DISCUSSION GENERALE

Un commissaire aimerait savoir quel est le champ d'application de la taxe de mise en circulation. L'article 1^{er} donne une définition des aéronefs. Est-ce la même définition que celle qui figure dans la Convention de Genève de 1948 ou s'agit-il d'une définition propre au projet de loi?

Un débat a eu lieu en commission de la Justice au sujet des propositions de la commission Maystadt II. L'une des propositions visant à promouvoir le rôle de place financière de Bruxelles consistait en la possibilité d'établir des privilèges et hypothèques sur des avions. L'on pourrait créer un cadastre de tous les avions achetés dans notre pays ou par son intermédiaire. La création d'un tel cadastre aurait des conséquences financières importantes (voir: les interventions des banques au moment de l'achat ou du leasing des avions). C'est pourquoi la définition d'aéronef est tellement importante: si l'on part de l'hypothèse que tous les avions seront taxés, la taxe projetée est en contradiction avec les initiatives prises par la commission Maystadt II: d'un côté, on améliore la situation de Bruxelles mais de l'autre, on impose de nouvelles taxes.

L'intervenant ajoute que si le ministre tient malgré tout à imposer une taxe à la mise en circulation d'aéronefs, il devrait veiller à ce qu'elle ne soit pas, comme c'est le cas dans le projet, beaucoup trop basse par rapport à celle que doivent payer les usagers de la route ordinaires (on ne peut assimiler une voiture d'un million de francs à un avion coûtant quelques milliards de francs).

Le ministre répond que la taxe est due pour tous les aéronefs qui sont ou qui doivent être immatriculés en vertu de la réglementation de l'administration de la navigation aérienne.

Un membre aimerait savoir combien de fois le ministre compte encore compenser la même perte de recettes fiscales subie à la suite de la baisse des taux de T.V.A.

La suppression des taux de 25 et de 33 p.c. a déjà été compensée par le biais d'un réajustement des taux de

Dit vertegenwoordigt slechts een gedeelte van de belastingwinst als gevolg van de verlaging van het B.T.W.-tarief van 25 pct. of 33 pct. naar 19,5 pct.

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

Voor pleziervaartuigen van meer dan 7,50 meter lengte en voor vliegtuigen bedraagt de belasting 100 000 frank.

II. ALGEMENE BESPREKING

Een commissielid peilt naar het toepassingsgebied van de belasting op de inverkeerstelling. In artikel 1 wordt de definitie van «luchtvaartuig» gegeven. Is deze definitie dezelfde als de definitie van luchtvaartuig in de conventie van Genève van 1948 of gaat het om een eigen definitie, die alleen op deze wet als dusdanig betrekking heeft?

In de commissie voor de Justitie werden de voorstellen van de Commissie Maystadt II besproken. Een voorstel ter bevordering van Brussel als financieel centrum betrof de mogelijkheid om voorrechten en hypotheek op vliegtuigen te kunnen vestigen. Er zou een kadaster van vliegtuigen, aangekocht via en in dit land, worden aangelegd. Dit heeft belangrijke financiële gevolgen (zie: de tussenkomsten van de banken voor aankoop of leasing van vliegtuigen). Daarom is de implicatie van de definitie van luchtvaartuig belangrijk: indien er nu wordt uitgegaan van het standpunt dat alle vliegtuigen onder deze belasting vallen, dan is deze belasting in tegenspraak met de initiatieven van de Commissie Maystadt II: enerzijds wordt de situatie van Brussel verbeterd en anderzijds worden er bijkomende belastingen opgelegd.

Het lid is ook van mening dat, voor het geval de Minister dan toch meent een belasting op de inverkeerstelling van luchtvaartuigen te moeten opleggen, deze belasting veel te laag is in verhouding tot de belasting die door de gewone weggebruikers verschuldigd is (een wagen van 1 miljoen frank kan niet worden gelijkgesteld met een vliegtuig van enkele miljarden frank).

De Minister antwoordt dat het om alle luchtvaartuigen gaat die ingeschreven zijn of het moeten worden ingevolge de reglementering van de luchtvaartadministratie.

Een lid vraagt de Minister hoe dikwijls hij dezelfde fiscale minderopbrengst door de B.T.W.-verlaging, nog zal compenseren.

De afschaffing van de tarieven van 25 pct. en 33 pct. werd reeds binnen de herschikking van de B.T.W.-

T.V.A. Il y a deux ans, la perte de recettes fiscales, due à l'harmonisation des taux de T.V.A., avait été estimée entre 14 et 28 milliards de francs, alors qu'elle se révèle aujourd'hui n'être que marginale!

Ces deux années de réflexion ont permis au Gouvernement de faire en sorte que la perte de revenus, due à la suppression des deux taux les plus élevés, puisse déjà être compensée au moment de ladite harmonisation, et ce par un déplacement des produits dans les différentes catégories de T.V.A., d'une part, et par une augmentation de 0,5 p.c. du taux normal, d'autre part.

L'intervenant rappelle aussi que les accises ont, à différents moments, sensiblement été augmentées. Etant donné que comparées à la moyenne européenne, les accises étaient effectivement moins importantes en Belgique, ces augmentations pouvaient dès lors être considérées comme la compensation naturelle de la perte de recettes provenant de la diminution des taux de T.V.A.

Les accises ont toutefois toujours été augmentées sans qu'il soit fait référence à quelque compensation que ce soit.

Une partie de la perte de recettes estimée de 14 à 28 milliards a cependant déjà été compensée de cette façon.

Le présent projet de loi instaure donc bel et bien une seconde compensation pour la perte de recettes due à l'harmonisation de la fiscalité indirecte qui découle de l'intégration européenne.

D'autres mesures budgétaires avaient en fait également un caractère compensatoire. Le citoyen est suffisamment intelligent pour voir clair dans ces techniques.

L'intervenant souligne aussi l'iniquité qui existe, particulièrement dans le secteur des voitures d'occasion, en ce qui concerne la perception de la taxe d'immatriculation et de la taxe de circulation. Le système qui régit ces taxes est en soi malsain. Le commissaire renvoie à la situation en France, où le montant de la taxe de circulation diminue en fonction de la vétusté du véhicule. Il est en effet illogique de lever la même taxe annuelle pour une nouvelle voiture que pour le même type de voiture qui a déjà dix ans.

Etant donné qu'il est fait référence, dans le présent projet, à ces taxes, il est peut-être indiqué de revoir le problème dans sa totalité et de rectifier certaines iniquités.

La taxe proposée actuellement augmente encore les iniquités puisque la base imposable a été calculée de façon erronée; de même, la base de la taxe de circulation est incorrecte. La puissance d'un véhicule n'est en effet pas nécessairement proportionnelle à son

tarieven gecompenseerd. Twee jaar geleden werd de kostprijs van de B.T.W.-harmonisatie geschat tussen 14 en 28 miljard frank minder ontvangsten, terwijl we nu constateren dat het verlies van fiscale ontvangsten slechts marginaal is!

Gedurende deze twee jaren heeft de Regering voldoende kunnen nadenken opdat de compensatie voor de minderopbrengsten door de afschaffing van de twee hoogste tarieven reeds zou gebeuren op het ogenblik van de harmonisatie door enerzijds verschuivingen van produkten in de B.T.W.-categorieën en anderzijds door de verhoging van het normale tarief met 0,5 pct.

Spreker wijst ook op de gevoelige verhogingen van de accijnzen die op verschillende momenten werden doorgevoerd. Aangezien de accijnzen in België in vergelijking met het Europees gemiddelde effectief minder hoog waren, konden deze verhogingen dan ook als de natuurlijke compensatie voor minderopbrengsten door de B.T.W.-verlaging worden gezien.

De accijnsverhogingen zijn echter steeds doorgevoerd geworden zonder enige verwijzing naar welke compensatie ook.

Toch werd een deel van de geschatte minderopbrengst van 14 à 28 miljard op deze wijze reeds gecompenseerd.

Dit ontwerp van wet is dus wel degelijk een tweede compensatie van de minderopbrengsten ingevolge de harmonisatie van de indirecte fiscaliteit die voortvloeit uit de Europese integratie.

Ook andere genomen begrotingsmaatregelen waren in feite nogmaals compenserende maatregelen. De Belgische burger is alert genoeg om deze technieken te doorzien.

Spreker wijst ook op de onrechtvaardigheid die er bestaat bij de heffing van de inschrijvingstaks en de verkeersbelasting, vooral wat de tweedehandswagens betreft. Het systeem van deze belastingen is op zich ongezond. Het lid verwijst naar Frankrijk waar het tarief van de verkeersbelasting vermindert met de ouderdom van het voertuig. Het is immers onlogisch om dezelfde jaarlijkse verkeersbelasting te heffen voor een nieuwe wagen als voor hetzelfde type wagen dat reeds tien jaar oud is.

Aangezien in het ontwerp naar deze belastingen wordt verwezen, ware het misschien aangewezen om het probleem in zijn geheel te herzien en om een aantal onrechtvaardigheden recht te zetten.

De belasting die nu wordt voorgesteld, verergert zelfs de onrechtvaardigheden aangezien de belastbare basis onjuist wordt vastgesteld, net zoals de basis van de verkeersbelasting onjuist is. Het vermogen van een voertuig staat immers niet noodzakelijkerwijze in

prix d'achat. L'intervenant cite un certain nombre d'exemples de voitures qui ont la même puissance mais un prix d'achat différent.

La T.V.A. et la taxe de luxe étaient levées sous la forme d'un pourcentage du prix d'achat. Le ministre peut-il faire une comparaison entre la puissance et le prix d'une voiture pour ce qui concerne la perception de la taxe susmentionnée?

Le ministre déclare que la concurrence entre les constructeurs d'automobiles joue ici un rôle important.

Le ministre prétend donc, dit l'intervenant, que, dans pratiquement tous les cas, la compensation de cette taxe en comparaison avec les taux de T.V.A. modifiés n'est que partielle. L'intervenant se demande s'il est exact que seul un petit nombre de personnes devront payer plus cher. Le ministre peut-il donner quelques exemples?

Le ministre souligne qu'il s'agit de 0,89 p.c. du parc automobile (chiffre cité par la Febiac).

Le commissaire renvoie à un tableau comparatif qui mentionne les prix des voitures en date du 1^{er} janvier 1992 ainsi que le prix d'achat final du même type de voiture au jour de l'entrée en vigueur de la loi.

Le ministre souligne un fait important: son collègue des Affaires économiques avait déjà donné son accord pour une série d'importantes augmentations de prix de voitures, applicables précisément à partir du 1^{er} avril 1992. Si l'on compare le prix d'un même véhicule avant et après le 1^{er} avril 1992, il est possible qu'une augmentation se soit produite, mais elle est imputable non à la modification des taux de T.V.A. et à l'éventuelle instauration d'une taxe de mise en circulation, mais à la majoration du prix net, hors T.V.A.

Les tableaux que reproduisent certains journaux ne sont donc pas tout à fait exacts.

L'intervenant demande au ministre de bien vouloir communiquer un certain nombre d'exemples dignes de confiance, de sorte que la Commission puisse constater quelles sont les réductions de prix et dans quel cas (0,89 p.c.) on peut effectivement noter une augmentation des prix.

Le ministre relève qu'il est délicat de citer certaines marques de voitures dans un document parlementaire.

Un commissaire approfondit ensuite l'incidence budgétaire de la suppression des taux de T.V.A. les plus élevés de 25 et de 33 p.c. pour le secteur automobile et l'incidence budgétaire de l'instauration de la taxe de mise en circulation.

Un autre membre désire obtenir un aperçu global des moins-values et des plus-values des différentes

verhouding tot de kostprijs ervan. Spreker citeert een aantal voorbeelden van wagens met hetzelfde vermogen en een verschillende kostprijs.

De B.T.W. en de weeldetaks werden geheven in percentages van de kostprijs. Kan de Minister een vergelijking maken tussen het vermogen en de prijs van een voertuig wat de heffing van deze belasting betreft?

De Minister stipt aan dat hier de concurrentie tussen de autoconstructeurs speelt.

Het lid stelt dat, de Minister, over de compensatie van deze belasting in vergelijking met het gewijzigde B.T.W.-tarief, beweert dat in praktisch alle gevallen de compensatie slechts gedeeltelijk is. Spreker vraagt zich af of het echt zo is dat slechts een klein aantal belastingplichtigen meer zullen moeten betalen. Kan de Minister enkele voorbeelden citeren?

De Minister onderlijnt dat het om 0,89 pct. van het wagenpark gaat (cijfer geciteerd door Febiac).

Het lid verwijst naar een vergelijkende tabel die werd opgemaakt en waar de prijzen van voertuigen op 1 januari 1992 worden vermeld en de uiteindelijke kostprijs van hetzelfde type voertuig op de dag van de inwerkingtreding van de wet.

De Minister benadrukt een belangrijk feit: de Minister van Economische Zaken had reeds toestemming gegeven voor een reeks belangrijke prijsverhogingen voor wagens die precies op 1 april 1992 in voege traden. Indien de prijs van éénzelfde voertuig vóór en na 1 april 1992 wordt vergeleken is het mogelijk dat er meer moet worden betaald, doch dit is niet te wijten aan de wijziging van de B.T.W.-tarieven en de eventuele invoering van een belasting op de inkeerstelling, maar wel aan de verhoging van de netto-prijs, exclusief B.T.W.

De tabellen die in sommige kranten worden weergegeven, zijn dus niet helemaal juist.

Het lid verzoekt de Minister een aantal betrouwbare voorbeelden te willen meedelen zodat de Commissie kan constateren welke de prijsverminderingen zijn en in welke gevallen (0,89 pct.) effectief een prijsverhoging kan worden genoteerd.

De Minister stipt aan dat het delicaat is om bepaalde automerken te citeren in een parlementair document.

Een lid peilt vervolgens naar de budgettaire weerslag van de afschaffing van de hoogste B.T.W.-tarieven van 25 pct. en 33 pct. voor de automobielsector en naar de budgettaire weerslag van de instelling van de belasting op de inkeerstelling.

Een ander lid wenst een globaal overzicht van de min- en de meeropbrengsten van de verschillende

mesures prises en matière de circulation automobile. L'abaissement des taux de T.V.A. implique manifestement une diminution des recettes, laquelle est compensée en partie par cette nouvelle taxe. Il faut encore tenir compte en l'espèce des modifications du taux de T.V.A. applicable aux carburants. L'argument sans cesse invoqué est l'unification du marché européen. L'intervenant met toutefois l'accent sur un argument qui concerne plutôt l'aspect écologique: le glissement de la charge fiscale des coûts fixes au coûts variables, si bien que l'automobiliste se rend compte du coût de l'utilisation de son véhicule. Il est tout à fait favorable à cette philosophie, à la condition que la pression fiscale globale sur la circulation automobile soit au moins maintenue.

D'après un commissaire, l'uniformisation des taux de T.V.A. assure une plus grande neutralité territoriale pour l'achat de voitures. Un certain nombre de véhicules seront dorénavant achetés en Belgique, alors que précédemment, ils l'étaient à l'étranger. Le ministre a-t-il une idée de l'évasion fiscale à laquelle cela donnait lieu? Dans le même ordre d'idées, l'intervenant désire connaître l'éventuel produit fiscal de la loi en projet.

Une autre question est de savoir si la mesure à l'examen est bien efficace. La taxe est due à partir du moment où un nouveau véhicule est immatriculé en Belgique. Un contribuable belge qui fait immatriculer un véhicule à l'étranger n'est-il pas redevable de cette taxe?

Un membre se demande si la taxe de mise en circulation est également due lorsqu'une personne achète une voiture d'occasion à l'étranger et la met en circulation en Belgique.

L'intervenant se demande également si le projet en discussion régleme suffisamment la période transitoire. L'entrée en vigueur est prévue pour le 1^{er} juin 1992, alors que les médias en font mention depuis quelques semaines. Dans quelle mesure des transactions peuvent-elles être conclues actuellement en vue de contourner la taxe, avec pour conséquence qu'il faudra constater, à la fin de 1992, que le produit de celle-ci est quasiment nul?

Un autre membre se rallie à cette observation. Dans des circonstances normales, le citoyen n'achète une nouvelle voiture que tous les cinq ou six ans, si bien qu'il n'est confronté à la taxe de mise en circulation que sporadiquement. L'intervenant se demande toutefois s'il est exact que l'Office de la Circulation Routière délivre actuellement des certificats d'immatriculation pour de nouvelles voitures alors que celles-ci ne sont pas encore disponibles, ou même qu'elles en sont encore au stade de la production. Il demande une explication technique à ce sujet, principalement sur la façon dont les grands concessionnaires collaborent à l'immatriculation de voitures. Celle-ci peut-elle être antérieure à la vente?

maatregelen die genomen worden in verband met het autoverkeer. De verlaging van de B.T.W.-tarieven betekent duidelijk minder inkomsten. Dit wordt deels gecompenseerd door deze nieuwe belasting. Hierbij moet nog rekening worden gehouden met de B.T.W.-wijzigingen op motorbrandstoffen. Het argument dat steeds wordt aangehaald is de éénmaking van de Europese markt. Toch wijst het lid nog op een argument dat meer het ecologische aspect betreft; de verschuiving van de belastingdruk van de vaste naar de variabele kosten zodat de autogebruiker ondervindt wat het gebruik van zijn wagen kost. Het lid gaat met deze filosofie helemaal akkoord, op voorwaarde dat de globale belastingdruk op het autoverkeer minstens behouden blijft.

Volgens een commissielid zorgt de gelijkschakeling van de B.T.W.-tarieven voor een grotere territoriale neutraliteit voor de aankoop van wagens. Een aantal voertuigen zullen nu in België worden aangekocht, terwijl dit vroeger in het buitenland gebeurde. Heeft de Minister enig idee omtrent de fiscale evasie die op die manier ontstond? Hierbij aansluitend wenst spreker de mogelijke fiscale opbrengst van het voorliggende ontwerp van wet te kennen.

Een andere vraag is of de voorliggende maatregel wel efficiënt is. De belasting is verschuldigd vanaf het ogenblik dat een nieuw voertuig in België wordt ingeschreven. Is een Belgische belastingplichtige die een voertuig in het buitenland laat inschrijven, deze belasting niet verschuldigd?

Een lid vraagt zich af of de belasting op de inverkeerstelling ook moet worden betaald wanneer iemand een tweedehandswagen in het buitenland aankoopt en deze dan in België in het verkeer brengt.

Spreker vraagt nog of de overgangsperiode voldoende geregeld is in dit ontwerp? De inwerkingtreding is voorzien voor 1 juni 1992, terwijl de media er al sinds enkele weken gewag van hebben gemaakt. In welke mate kunnen er nu transacties worden geregeld om de belasting te omzeilen zodat we op het einde van 1992 zullen moeten constateren dat de belasting praktisch geen opbrengst heeft gekend.

Een ander lid sluit zich bij deze opmerking aan. In normale omstandigheden koopt de burger slechts om de 5 à 6 jaar een nieuwe wagen, zodat hij slechts sporadisch met de belasting op de inverkeerstelling wordt geconfronteerd. Hij vraagt zich echter af of de berichten juist zijn dat er momenteel inschrijvingsbewijzen voor nieuwe wagens door de Dienst van het Wegverkeer worden afgegeven, terwijl de wagens nog niet beschikbaar, zelfs nog in productie zijn. Hij wenst hierover een technische uitleg, vooral over de manier waarop de inschrijving van wagens naar grote verdelers toe, gebeurt. Kan dit gebeuren voor de verkoop is gebeurd?

L'intervenant suivant partage cette inquiétude quant au fait que l'on tentera d'échapper à cette taxe par une immatriculation de voitures à l'étranger. Tel n'est quand même pas l'objectif du Gouvernement. Il demande si le Gouvernement a pris des précautions.

Il en va de même de certaines techniques financières, telles que le leasing, qui peuvent également entraîner une fraude fiscale. Comment peut-on y remédier?

Le ministre souligne que le Gouvernement tient surtout à éviter l'évasion à l'étranger. Il se demande s'il ne faudrait pas renforcer le texte du projet sur ce point.

Un commissaire note que le projet de loi en discussion est certes de nature fiscale, mais le ministre des Finances doit surtout être très attentif aux conséquences économiques de chaque mesure fiscale.

Depuis l'instauration de l'unification européenne, la Belgique s'est toujours attiré la meilleure part du marché automobile européen, grâce à l'esprit de compétitivité de sa population et au sens du commerce de ses entreprises. On achetait en Belgique des voitures destinées à l'étranger. Des véhicules spéciaux pour handicapés (voitures nécessitant du travail à façon) y étaient également construits.

Lorsque des concessionnaires abusaient de leur position monopolistique dans un pays déterminé, on pouvait acheter les voitures en Belgique afin de rompre ce monopole sur son propre marché intérieur. Les prix étaient très avantageux en Belgique.

C'est ainsi que l'on vit apparaître tout un réseau d'acheteurs internationaux.

L'intervenant cite l'exemple de la France: lorsqu'on voulait s'y soustraire à la tyrannie de certains concessionnaires exclusifs, on trouvait en Belgique les distributeurs prêts à approvisionner le marché français, qui, normalement, ne relevait pas de leur territoire. La différence de prix pouvait ainsi atteindre de 20 à 30 p.c.

Le ministre des Affaires économiques accordera assurément une grande importance au maintien de ce réseau, qui permettait à d'autres pays de trouver en Belgique l'approvisionnement nécessaire à la levée dans leur pays des entraves qui étaient contraires à la lettre et, en tout cas, à l'esprit de l'intégrité européenne.

L'intervenant a l'impression que le ministre des Finances ignore cette réalité et veut mettre fin, en instaurant la taxe de mise en circulation, à l'ensemble du réseau de distribution qui fait de la Belgique le marché le plus intéressant pour l'acquisition de véhicules automobiles.

Een volgende spreker deelt de bezorgdheid over het feit dat er zal gepoogd worden om aan deze belasting te ontsnappen door registratie van wagens in het buitenland. Dit is toch niet de bedoeling van de Regering. Hij vraagt zich af of de Regering voorzorgsmaatregelen heeft getroffen.

Hetzelfde geldt voor bepaalde financiële technieken, zoals leasing, die ook tot belastingontwijking kunnen leiden. Hoe kan dit worden ondervangen?

De Minister onderlijnt dat de Regering vooral de evasie naar het buitenland wil vermijden. Hij vraagt zich af of de tekst van het ontwerp op dit punt niet moet worden versterkt.

Een lid stipt aan dat het voorliggende ontwerp van wet weliswaar van fiscale aard is, doch de Minister van Financiën moet vooral ook zeer opmerkzaam zijn voor de economische gevolgen van elke fiscale maatregel.

Sinds de Europese éénmaking werd geïnstalleerd, heeft België, door de competitieve geest van de bevolking en de commerciële zin van de ondernemingen, steeds het beste deel van de Europese automarkt naar zich toe getrokken. In België werden wagens aangekocht voor het buitenland. Er werden ook speciale voertuigen voor gehandicapten (wagens die maatwerk vereisen) geconstrueerd.

Wanneer verdelers in een bepaald land misbruik maakten van hun monopoliepositie, kon men in België de wagens aankopen teneinde dit monopolie te doorbreken op de eigen binnenlandse markt. In België waren de prijzen zeer voordelig.

Op deze wijze werd een gans netwerk van internationale afnemers gecreëerd.

Spreker citeert Frankrijk als voorbeeld: wanneer men zich daar aan de tirannie van bepaalde exclusieve verdelers wilde onttrekken, vond men in België de verdelers die bereid waren om de Franse markt, die normalerwijze niet behoorde tot hun territorium, te bevoorraden. Het verschil in prijs kon immers 20 à 30 pct. bedragen.

De Minister van Economische Zaken zal zeker en vast veel belang hechten aan het voortbestaan van dit netwerk waardoor het voor andere landen mogelijk was om in België de bevoorrading te vinden die de belemmeringen in hun land, strijdig met de letter en in ieder geval met de geest van de Europese integratie, opheft.

Spreker heeft de indruk dat de Minister van Financiën geen oog heeft voor deze realiteit en een einde wil stellen, door het invoeren van de belasting op de inkeerstelling, aan het hele distributienetwerk dat van België de meest interessante markt voor de aanschaf van autovoertuigen maakt.

Les conséquences de cette taxe se feront sentir à deux niveaux: d'une part, par une diminution sensible des exportations et, d'autre part, par un accroissement considérable des importations de voitures.

S'agissant de la diminution des exportations, l'intervenant explique que dans certains cas, il était effectivement nécessaire d'immatriculer d'abord en Belgique la voiture que l'on venait d'acheter, avant de l'exporter vers le pays de destination.

C'est pourquoi une quantité considérable de véhicules ont été achetés et immatriculés en Belgique puis, après quelques semaines, exportés à l'étranger. Il s'agit de plusieurs milliers de véhicules par an.

L'instauration de cette taxe va entraîner une baisse sensible de ces exportations.

L'intervenant met l'accent sur les effets négatifs qui en résulteront pour les entreprises: baisse du chiffre d'affaires à l'exportation, augmentation des stocks et ralentissement des ventes de nouvelles voitures et, enfin, diminution de l'emploi.

Cet aspect n'est pas neutre pour l'Etat: les résultats positifs de ces entreprises vont diminuer avec, par suite de la baisse de l'emploi, une augmentation des charges sociales.

Le rendement de la taxe de mise en circulation ne sera pas celui que l'administration escompte. Celle-ci perd en effet de vue les modifications fondamentales qui vont se produire dans le circuit d'achat et de vente des voitures.

Le second aspect concerne l'augmentation des importations de véhicules. Les véhicules prétendument d'occasion qui seront mis en circulation en Belgique seront immatriculés pour la première fois dans un autre pays dans le seul but d'éluder la taxe. Le circuit qui faisait notre prospérité à cet égard va se déplacer à l'étranger.

L'intermédiaire étranger va donc recueillir les avantages qui profitent aujourd'hui aux intermédiaires belges.

Le projet à l'examen n'apportera pas de recettes supplémentaires à l'Etat en compensation du manque à gagner fiscal résultant de la suppression du taux de T.V.A. de 25 p.c. et de la taxe de luxe complémentaire de 8 p.c., mais il débouchera au contraire sur une perte nette plus importante que celle à laquelle le ministre s'attend aujourd'hui.

Un certain nombre de mesures s'imposent pour neutraliser les effets négatifs, notamment en prévoyant certaines exceptions à l'application de la taxe et en adaptant les montants de celle-ci. Le projet péna-

De gevolgen van deze belasting zullen op twee vlakken worden gevoeld: enerzijds door een gevoelige vermindering van de uitvoer en anderzijds door een gevoelige vermeerdering van de invoer van wagens.

Over de vermindering van de uitvoer verduidelijkt het lid dat, in sommige gevallen, het inderdaad nodig was om de nieuwe aangekochte wagen eerst in België in te schrijven alvorens hem uit te voeren naar het land van bestemming.

Een massa voertuigen werden daarom aangekocht en ingeschreven in België en, na enkele weken, uitgevoerd naar het buitenland. Het gaat om een veelvoud van duizenden voertuigen per jaar.

De invoering van deze belasting zal een gevoelige vermindering van deze export tot gevolg hebben.

Het lid wijst op de negatieve gevolgen voor de ondernemingen: vermindering van het exportzakencijfer, verhoging van de stocks met een vertraging in de verkoop van nieuwe wagens en, ten slotte, vermindering van de werkgelegenheid.

Dit aspect is niet neutraal voor de Staat: de positieve resultaten van dergelijke ondernemingen zullen verkleinen met, ingevolge de daling van de werkgelegenheid, een verhoging van de sociale lasten.

Het rendement van de belasting op de inverterstelling zal niet deze zijn waarop de administratie rekent. Zij verliezen immers de fundamentele wijzigingen in het netwerk van aan- en verkoop van wagens, uit het oog.

Het tweede aspect betreft de verhoging van de invoer van voertuigen. De zogenaamde tweedehandsvoertuigen die in België in het verkeer zullen worden gebracht, zullen voor de eerste keer in een ander land worden ingeschreven alleen om deze belasting te omzeilen. Het netwerk dat de welvaart in België op dit vlak veroorzaakte, zal worden verplaatst naar het buitenland.

De buitenlandse tussenpersoon zal dan ook de voordelen inpikken die nu aan de Belgische tussenpersonen toekwamen.

Het voorliggende ontwerp van wet zal geen bijkomende inkomsten opleveren voor de Staat ter compensatie van het verlies van de fiscale ontvangsten dat is ontstaan door de afschaffing van het B.T.W.-tarief van 25 pct. en de aanvullende weeldetaks van 8 pct., maar eerder netto-verliezen opleveren die belangrijker zijn dan de Minister nu verwacht.

Een aantal maatregelen dringen zich op om negatieve gevolgen op te heffen, met name door bepaalde uitzonderingen voor de toepassing van de belasting te voorzien en door de bedragen van de belasting aan te

lise véritablement certaines voitures. Et il ne s'agit pas seulement d'un seul modèle de la marque, mais de toute la gamme de celle-ci.

L'intervenant estime que la taxe de mise en circulation doit frapper tous les véhicules immatriculés pour la première fois en Belgique, de manière à ne pas fausser la concurrence. Les voitures d'occasion importées doivent être taxées à un taux dégressif suivant l'année de construction.

A propos du système consistant à exempter de la taxe les voitures d'occasion, l'intervenant fait part de ses doutes. Il estime que le ministre ne peut se permettre un tel système, car celui-ci suppose un contrôle strict du marché des occasions. Une telle opération est-elle possible ?

Mais il y a plus important : dans la mesure où un véhicule est immatriculé puis désimmatriculé dans les six mois (pour être mis ensuite en circulation à l'étranger), il faut absolument que la taxe de mise en circulation soit remboursée. De cette manière, ce genre de transaction, commercialement importante, restera possible.

Il importe également que, pour certains modèles de voitures qui se situent parfois juste au-delà des limites, la taxe d'immatriculation existante soit adaptée.

Le ministre a déclaré récemment que l'instauration de la nouvelle taxe n'entraînerait aucune augmentation pour aucune voiture. L'intervenant en doute formellement. Selon lui le prix global, surtout des voitures américaines, sera plus élevé.

Le ministre déclare qu'il admet cette dernière affirmation, mais il souligne que les voitures américaines ne constituent qu'une infime partie du marché (à peine 2 000 des 500 000 voitures au total).

L'intervenant s'étonne que le ministre ne se soit jamais demandé pourquoi le marché des voitures américaines est si petit en Belgique. En effet, l'achat de ces voitures est relativement bon marché.

Le ministre estime que cette situation est due à la baisse du cours du dollar.

Le commissaire ne partage pas ce point de vue et il trouve que le cours du dollar n'est pas si faible que cela. Les Etats-Unis se trouvent dans une période relativement critique en matière financière. L'argument selon lequel les voitures américaines occupent une petite part du marché belge est fréquemment utilisé par des pays qui recourent à des mesures protectionnistes. Les tarifs et les quotas existants entravent en effet les importations de ces voitures.

passen. Bepaalde wagens worden echt afgestraft door dit ontwerp. Het gaat hier ook niet om slechts één model van een bepaald merk, maar om het hele gamma van het merk.

Spreker meent dat de belasting op de inverkeerstelling op alle voertuigen die voor de eerste keer in België worden ingeschreven, moet slaan. Op deze manier wordt de concurrentie niet vervalst. De ingevoerde tweedehandswagens moeten volgens een degressief tarief worden belast, naargelang van het bouwjaar.

In verband met het systeem waarbij tweedehandswagens worden vrijgesteld van belasting, uit het lid zijn twijfel. Hij meent dat de Minister zich dergelijk systeem niet kan veroorloven omdat dit een scherpe controle op de tweedehandsmarkt veronderstelt. Blijft een dergelijke operatie mogelijk ?

Van meer belang is het volgende: voor zover een voertuig ingeschreven en binnen de zes maanden terug uitgeschreven wordt (waarna het voertuig in het buitenland in het verkeer wordt gebracht), moet de belasting op de inverkeerstelling in ieder geval worden terugbetaald. Op die wijze kunnen voornoemde, commercieel belangrijke, transacties blijven plaatsvinden.

Het is eveneens belangrijk dat voor sommige modellen van wagens die soms amper buiten de limieten vallen, de bestaande inschrijvingsbelasting wordt aangepast.

De Minister heeft recentelijk verklaard dat voor geen enkele wagen, ingevolge deze nieuwe belasting, er meer zal moeten worden betaald. Het lid betwist deze stelling formeel. Vooral de Amerikaanse wagens zullen, globaal genomen, duurder moeten worden betaald.

De Minister geeft dit toe, doch wijst erop dat het slechts om een zeer klein deel van de markt gaat (amper 2 000 op een totaal van 500 000 wagens).

Het lid verwondert zich erover dat de Minister zich nooit heeft afgevraagd waarom de markt van de Amerikaanse wagens in België zo klein is. Deze wagens zijn immers relatief goedkoop in aanschaf.

Volgens de Minister is dit te wijten aan de daling van de koers van de dollar.

Het commissielid is het hier niet mee eens: de waarde van de dollar is niet zo laag. De Verenigde Staten bevinden zich nu in een relatief kritische financiële periode. Het argument dat de Amerikaanse wagens een klein deel van de Belgische markt uitmaken, is een argument dat veel wordt gehoord door landen die protectionistische maatregelen hanteren: de bestaande tarieven en de quota's belemmeren immers de invoer van deze wagens.

Les achats de voitures américaines sont limités, bien que les voitures ne coûtent pas cher en Belgique, parce que la taxe de circulation est calculée sur la base, non pas de la puissance, mais de la cylindrée (les voitures américaines ont une forte cylindrée mais une faible puissance, si bien qu'elles sont déjà fortement taxées) et parce que la nouvelle taxe de circulation est également calculée sur la base de la cylindrée.

En conséquence, les voitures américaines disparaissent pratiquement du marché.

Le ministre prive ainsi les Etats-Unis d'une des rares possibilités dont ils disposent pour rétablir l'équilibre de leur balance avec l'Europe.

L'intervenant cite la marque Chrysler, pour laquelle le gain réalisable à la suite de l'abaissement de la T.V.A. se situerait entre 30 000 et 45 000 francs, tandis que la nouvelle taxe de circulation coûterait entre 35 000 et 100 000 francs. Par conséquent, il y aura un supplément de prix de 6 000 à 65 000 francs pour tous les modèles. Aucun modèle ne profitera de l'opération.

Il cite un autre exemple, à savoir celui de la Jeep. En fait, il ne s'agit pas d'une voiture de luxe (prix: 761 520 francs). Elle est utilisée principalement à des fins plutôt agricoles. Le gain de T.V.A. pour la Jeep sera de 42 307 francs, mais le coût de la nouvelle taxe sera de 200 000 francs. Il y aura donc une perte de 157 693 francs.

Le ministre cite l'exemple d'une autre voiture « agricole », à savoir celui de la Land-Rover, pour laquelle il y aura finalement un bénéfice de 17 000 francs.

L'intervenant estime que le consommateur devra toujours rester libre dans son choix et il souligne, d'une part, que la Land-Rover ne fournit qu'un confort limité et, d'autre part, qu'en Belgique la Jeep s'inscrit dans une tradition et qu'elle y a une signification dans un contexte historique.

L'intervenant ajoute à ce qu'il a déjà dit, que les prix de certaines voitures japonaises — voitures dont on estime que le prix n'est pas élevé et qui ne sont pas destinées à une clientèle de luxe — augmenteront de plus de 50 000 francs.

La mesure que propose le ministre affaiblira la concurrence entre les voitures. Il s'agit donc tout simplement d'une mesure antidémocratique, anticommerciale, anticoncurrentielle, qui bat en brèche les efforts déployés depuis des années par les distributeurs belges.

Le membre reproche au ministre d'avoir manqué de sens critique dans l'examen des propositions qui lui ont été faites par son administration. Le ministre ne voit que les effets immédiats de la mesure et n'en aperçoit pas les conséquences à long terme. Il se contente d'une approche purement économétrique à

Amerikaanse wagens worden geweerd alhoewel de prijzen van auto's in België laag zijn, omdat de verkeersbelasting niet op het vermogen, maar wel op de cilinderinhoud wordt gevestigd (Amerikaanse wagens hebben een grotere cilinderinhoud, doch een klein vermogen, zodat ze nu al zwaar worden belast) en de nieuwe belasting op de inverterstelling weeral geheven wordt naargelang de cilinderinhoud.

De Amerikaanse wagens worden op die manier letterlijk van de kaart geveegd.

De Minister onttrekt op die manier één van de weinige kansen van de Verenigde Staten om hun balans met Europa in evenwicht te brengen.

Het lid verwijst naar het automerk « Chrysler » : in verhouding tot de B.T.W.-winst die tussen 30 000 à 45 000 frank bedraagt, bedraagt de vermeerdering ingevolge deze nieuwe belasting tussen 35 000 en 100 000 frank. Bijgevolg moet voor alle modellen een prijsaanvulling van 6 000 tot 65 000 frank worden betaald. Geen enkel model wint bij deze operatie.

Een ander voorbeeld is een Jeep. Dit is in feite toch geen luxewagen (kostprijs: 761 520 frank). Hij wordt voornamelijk voor eerder agrarische doeleinden gebruikt. De B.T.W.-winst bedraagt hier 42 307 frank, doch de nieuwe belasting zal 200 000 frank bedragen. Het verlies is 157 693 frank.

De Minister wijst op een ander, ook « agrarisch » vervoermiddel, namelijk een Landrover, waarvoor de uiteindelijke winst 17 000 frank bedraagt.

Het lid meent dat de consument nog altijd vrij moet zijn in zijn keuze en wijst enerzijds op het weinige comfort in een Landrover en anderzijds op de traditie en het geschiedkundig belang van de Jeep voor België.

Het lid vervolgt zijn tussenkomst en stelt dat de prijzen van sommige Japanse wagens — die geacht worden niet duur te zijn en niet bestemd voor een luxe-cliënteel — met meer dan 50 000 frank worden vermeerderd.

Door de maatregel die nu door de Minister wordt voorgelegd, zal de concurrentie tussen de wagens verkleinen. Deze houding is gewoonweg antidemocratisch, anti-commercieel, anti-concurrentieel en straft de inspanningen die door de Belgische verdelers sinds jaren zijn geleverd, af.

Het lid verwijt de Minister een gebrek aan kritische zin bij het overwegen van de voorstellen die door zijn administratie werden gedaan. De Minister heeft alleen oog voor de onmiddellijke effecten van de maatregel en ziet de gevolgen op lange termijn niet. De Minister stelt zich tevreden met een louter econo-

court terme, qui ne donne qu'une image théorique de ce qui va se produire (les autres variables restant égales) si l'on applique mécaniquement aux secteurs du marché de 1991 la hausse de T.V.A. et l'augmentation résultant de la taxe de mise en circulation, comme si le marché allait approvisionner automatiquement le Trésor par l'accroissement des recettes fiscales dont le ministre estime avoir besoin.

Le ministre répond que son administration a plutôt attiré son attention sur certaines conséquences qu'il n'avait pas d'abord prises en considération. Le projet a été adapté pour tenir compte d'un certain nombre de ces remarques. La discussion n'est du reste pas terminée.

L'intervenant apprécie que le ministre défende son administration. Il souligne cependant que l'administration s'imagine toujours avoir la science infuse. Les politiques doivent se montrer plus humbles que les milieux administratifs et universitaires. Ils se doivent de rester sceptiques à l'égard de tout ce qu'on leur présente. Surtout lorsqu'il s'agit de propositions très détaillées. Au niveau du marché, rien n'est stable, rien ne stagne. Les conséquences de ce projet surprendront.

L'intervenant se réjouit que la discussion ne soit pas close et que des amendements, y compris de l'opposition, puissent éventuellement être adoptés.

La remarque suivante concerne les exemptions de la taxe (article 96 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus). Le projet prévoit cinq catégories. Un membre s'interroge sur le nombre de véhicules des différentes catégories qui étaient déjà exemptés de la T.V.A. dans le passé.

Une autre question porte sur l'application pratique des exemptions accordées. Actuellement, quand un handicapé achète une voiture, il paie la T.V.A. S'il l'a fait immatriculer à son nom, il peut récupérer la T.V.A. sur présentation de la facture de la voiture et de la preuve d'un handicap suffisant. La technique sera-t-elle la même pour la nouvelle taxe ou bien celle-ci ne sera-t-elle pas perçue dès le départ? Comment règlera-t-on cette question technique? Il est dit dans l'exposé des motifs que les diplomates et les organismes internationaux sont dispensés de la taxe selon les critères utilisés actuellement en matière de taxe de circulation. Combien y a-t-il de voitures exemptées de cette manière?

Selon un commissaire, le texte relatif aux exemptions n'est pas logique.

Si la nouvelle taxe remplace les taux de T.V.A. les plus élevés, on ne peut quand même pas lui appliquer les exemptions prévues en matière de taxe de circulation.

metrische benadering op korte termijn die alleen een theoretisch beeld geeft van wat er zal gebeuren (indien alle andere variabelen dezelfde blijven) wanneer op de marktgegevens voor 1991, de B.T.W.-verhoging en de vermeerdering ingevolge de belasting op de inverkeerstelling, mechanisch worden toegepast, alsof de markt de Staatskas automatisch zal bevoorraden door de vermeerdering van de fiscale ontvangsten waarvan de Minister meent ze nodig te hebben.

De Minister merkt op dat zijn administratie hem eerder attent heeft gemaakt op een aantal gevolgen die hij eerst niet had ingeschat. Het ontwerp werd aangepast om tegemoet te komen aan een aantal van die opmerkingen. De discussie is trouwens nog niet gesloten!

Het lid prijst het feit dat de Minister zijn administratie verdedigt. Toch stipt hij aan dat de administratie altijd meent alle wijsheid in pacht te hebben. Politici moeten nederiger zijn dan de administratieve en de universitaire wereld. Politici moeten sceptisch zijn tegenover alles wat hen wordt voorgelegd! Zeker wanneer het om zeer gedetailleerde voorstellen gaat. Niets is stabiel, noch stagnerend op het vlak van de markt. De gevolgen van dit ontwerp zullen verrassend zijn.

Spreker verheugt er zich over dat de discussie over dit ontwerp nog niet afgesloten is en dat amendementen, ook deze van de oppositie, mogelijks kunnen worden aangenomen.

Een volgende opmerking betreft de vrijstellingen van de belasting (artikel 96 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen). Er worden vijf categorieën voorzien in dit ontwerp. Een lid peilt naar het aantal voertuigen die in het verleden reeds van B.T.W. werden vrijgesteld in de verschillende categorieën.

Een andere vraag betreft de praktische uitvoering van de verleende vrijstellingen. Wanneer een gehandicapte nu een wagen koopt, dan betaalt hij B.T.W. Bij de inschrijving op zijn naam, kan hij de B.T.W. terugvorderen op voorlegging van de factuur van de wagen en het bewijs van voldoende handicap. Geldt deze techniek nu ook voor de nieuwe belasting of wordt de belasting niet geheven van in den beginne? Hoe wordt dit technisch geregeld? In de memorie van toelichting wordt gezegd dat de diplomaten en de internationale instellingen vrijgesteld zijn van de belasting volgens de thans geldende criteria inzake verkeersbelasting. Hoeveel wagens zijn op deze manier vrijgesteld?

Volgens een commissielid is de tekst over de vrijstellingen niet logisch.

Indien deze belasting in de plaats van de hogere B.T.W.-tarieven wordt gesteld, dan kunnen er toch niet de vrijstellingen voor de verkeersbelasting op worden toegepast.

Il serait plus logique de lui appliquer les exemptions en matière de T.V.A. Certaines catégories vont être exemptées de la nouvelle taxe alors qu'elles ne l'étaient pas de la T.V.A.

A propos des exemptions, l'intervenant se réfère encore aux aéronefs et bateaux de l'Etat, qui sont exemptés de la taxe de mise en circulation.

Un membre se demande si l'on entend par là l'Etat au sens strict ou si l'exemption s'applique par exemple également aux navires de la police du port de Gand.

La taxe frappe les aéronefs, «qu'ils soient plus lourds ou plus légers que l'air». Si l'on vise par là tous les aéronefs (même ceux qui sont aussi lourds que l'air), cette disposition est incompréhensible.

Un autre membre précise que cette expression figure également dans la Convention de 1948, dans laquelle on a voulu définir la notion d'aéronef. Si l'on prend cette définition à la lettre, l'on crée une catégorie d'aéronefs ne se déplaçant pas de cette manière (plus légers que l'air).

En ce qui concerne les exemptions, le ministre souligne que cette taxe ne correspond ni à la T.V.A., ni à la taxe de circulation. La liste des exemptions est différente de celles établies en matière de T.V.A. et de taxe de circulation.

Un membre se réfère à l'exemption dont bénéficient les véhicules d'occasion. Le régime de taxation des véhicules d'occasion demeure inchangé. Lorsqu'un vendeur professionnel d'automobiles vend une voiture d'occasion à un particulier, cette vente est soumise au régime de la T.V.A. et seule une taxe de 19,5 p.c. est dès lors due.

Le marché des voitures d'occasion jouit donc d'un grand avantage par rapport à celui des voitures neuves, puisqu'aucune taxe compensatoire n'est perçue. Alors qu'auparavant, les voitures d'occasion de luxe étaient soumises à une taxe de 33 p.c. (25 p.c. de T.V.A. et une taxe de luxe de 8 p.c.), elles ne sont désormais plus soumises qu'à une taxe de 19,5 p.c. Le marché des voitures d'occasion sera donc avantagé, et ce au moins pendant les 7 derniers mois de 1992 (jusqu'à l'entrée en vigueur de la directive européenne sur la vente des biens d'occasion. Quelles seront les conséquences pour le marché des voitures neuves pendant ces 7 mois? Ce secteur subira en tout cas des pertes.

Un autre problème est celui de la vente de voitures d'occasion de particulier à particulier. Une telle vente est soumise au régime de la taxe à l'immatriculation, lequel demeure inchangé. Le taux minimal s'appliquant à une telle vente est de 25 p.c., le taux maximal étant de 33 p.c. Il s'agit là d'une deuxième discrimination, à côté de celle que subit le marché des voitures

Het ware logischer om de vrijstellingen voor de B.T.W. hier toe te passen. Sommige categorieën worden nu van deze belasting vrijgesteld ook al waren ze niet vrijgesteld voor B.T.W.

Over de vrijstellingen verwijst spreker nog naar de luchtvaartuigen en boten van de Staat die vrijgesteld zijn van de belasting op de inverkeerstelling.

Een lid vraagt zich af of hiermee de Staat in enge zin wordt bedoeld of geldt de vrijstelling ook voor bijvoorbeeld de boten van de havenpolitie in Gent?

De belasting slaat op luchtvaartuigen «zwaarder of lichter dan lucht». Indien alle luchtvaartuigen worden gevisieerd (ook deze die even zwaar zijn als lucht), dan is deze bepaling onbegrijpelijk.

Een andere spreker verduidelijkt dat deze zinsnede in de Conventie van 1948 waarbij men het luchtvaartuig wil definiëren, wordt vermeld. Indien deze definitie naar de letter wordt aangehaald, dan wordt een categorie van luchtvaartuigen gecreëerd die zich niet op deze manier (als zijnde lichter dan de lucht) door de lucht bewegen.

Over de vrijstellingen, beklemtoont de Minister dat deze belasting geen B.T.W.-heffing is, noch een verkeersbelasting. De lijst van de vrijstellingen is niet dezelfde als deze voor de B.T.W., noch deze van de verkeersbelasting.

Een lid verwijst naar de vrijstelling die wordt verleend voor tweedehandsvoertuigen. Het taxatiesysteem voor dergelijke voertuigen blijft onveranderd. Indien een professionele autoverkoper een tweedehandswagen verkoopt aan een privé-persoon, dan is deze verkoop onderworpen aan het regime van de B.T.W. en is alleen het B.T.W.-tarief van 19,5 pct. verschuldigd.

De markt van tweedehandsvoertuigen kent hierdoor een groot voordeel in vergelijking met deze van nieuwe wagens, omdat er geen compenserende belasting wordt geheven. Op de prijs van een luxetweedehandswagen, die vroeger onderworpen was aan 33 pct. (25 pct. B.T.W. en 8 pct. weeldetaks), wordt nu nog slechts 19,5 pct. geheven. De markt van de tweedehandswagens wordt op z'n minst gedurende de laatste 7 maanden van 1992 (tot het ogenblik waarop de Europese Richtlijn op de verkoop van tweedehandsgoederen van kracht wordt) bevoordeligd. Wat zullen de gevolgen zijn voor de markt van de nieuwe wagens gedurende deze 7 maanden? De sector zal in ieder geval schade lijden.

Een ander probleem betreft de verkoop van een tweedehandsvoertuig door een privé-persoon aan een ander privé-persoon. Een dergelijke verkoop is onderworpen aan het systeem van de inschrijvings-taks. Dit systeem wordt niet gewijzigd. Het minimum tarief dat op een dergelijke verkoop wordt geheven is 25 pct. en het maximum tarief is 33 pct. Dit betekent

neuves par rapport au marché des voitures d'occasion; en effet, au sein de ce dernier marché, les particuliers sont discriminés par rapport aux vendeurs professionnels de voitures. Le surcoût d'une même voiture sera de 5,5 p.c. si le vendeur est un particulier et de 13,5 p.c. si le vendeur est un professionnel. C'est tout à fait injuste!

Comment le ministre expliquera-t-il cette discrimination aux particuliers qui souhaitent vendre leur voiture?

Là aussi, nous avons à faire à un effet pervers de la mesure visant à créer une taxe de mise en circulation, qui a manifestement été prise dans la précipitation.

Le ministre souligne que le Gouvernement ne souhaite pas intervenir dans le marché des voitures d'occasion avant l'entrée en vigueur de la directive européenne précitée. En tout cas, la différence de taux ne persistera pas longtemps. D'ailleurs, la vente de voitures occasion ne plus de frais à un vendeur professionnel qu'à un particulier, qui lui n'en a pas.

L'intervenant partage le point de vue selon lequel il faut éviter que la taxe n'aboutisse dans certains cas, à une augmentation exagérée du prix total des voitures. Toutes les voitures ne sont pas des voitures de luxe, et l'augmentation de prix est parfois disproportionnée et inéquitable.

Il cite en exemple deux types de voitures de la gamme Toyota, dont les prix seront augmentés respectivement de 152 975 francs et de 150 500 francs. Il s'agit de deux voitures diesel de grande cylindrée.

Le ministre répète que l'on pourra effectivement noter une forte augmentation dans certains cas. Les exemples cités ne donnent toutefois pas une idée entièrement exacte des choses, puisque toute augmentation de prix est répercutée à l'exclusion de la T.V.A. L'on part de deux prix nets différents (prix avant et prix après l'augmentation des prix autorisée à partir du 1^{er} avril 1992). L'on compare donc deux prix, T.V.A. exclue, tout à fait différents. Cela n'est pas possible.

Selon l'intervenant, il continue à y avoir une grosse différence, même si l'on tient compte de l'augmentation des prix qui a eu lieu. En fait, il s'agit d'une voiture de quelque 850 000 francs, qui n'est donc pas une voiture de luxe. Le ministre aurait dû mieux s'informer avant de déclarer qu'aucune voiture ne coûterait plus cher.

Le ministre confirme que le cas cité est effectivement le plus flagrant.

Il y a donc bel et bien un problème.

L'intervenant déclare qu'il proposera, en vue de prévenir toute autre contestation, un amendement qui disposera que, pour une voiture donnée le mon-

een tweede discriminatie: na de discriminatie van de markt van de nieuwe wagens tegenover de markt van de tweedehandsvoertuigen, worden, binnen deze laatste markt, de privé-personen gediscrimineerd tegenover de professionele autoverkopers. De meerprijs voor een wagen zal immers 5,5 pct. bedragen zo de verkoper een particulier is en 13,5 pct. indien hij een professioneel is. Dit is zeer onrechtvaardig!

Hoe zal de Minister dit uitleggen aan al de privé-personen die hun eigen wagen wensen te verkopen?

Ook dit is een nefast gevolg van de maatregel tot instellen van een belasting op de inverteerstelling, die overduidelijk in alle haast is beslist.

De Minister beklemtoont dat de Regering nu geen verandering wil in de markt van de tweede handsvoertuigen in afwachting van het van kracht worden van de hiervoor geciteerde Europese Richtlijn. Het verschil in taxatietarief zal in ieder geval niet voor lang zijn. Trouwens, professionele autoverkopers hebben ook meer kosten bij het verkopen van wagens, terwijl de privé-persoon er geen heeft.

Het lid sluit zich aan bij de heffing dat de belasting er niet mag toe leiden dat in sommige gevallen de totaalprijs van wagens véél hoger zal worden. Het gaat niet altijd om luxe-wagens en de prijsverhoging is soms buitensporig en oneerlijk.

Hij citeert als voorbeeld twee type wagens van het Toyota-gamma die respectievelijk 152 975 frank en 150 500 frank duurder worden. Het gaat om twee Toyota dieselwagens met een grote cilinderinhoud.

De Minister herhaalt dat er in sommige gevallen een vermeerdering kan genoteerd worden. De geciteerde voorbeelden zijn echter niet helemaal juist aangezien een prijsverhoging, exclusief B.T.W., doorgerekend wordt: men vertrekt van twee verschillende netto-prijzen (prijs vóór en prijs ná de toegelaten prijsverhoging van 1 april 1992). Er worden dus twee totaal verschillende prijzen, exclusief B.T.W., vergeleken. Dit gaat niet.

Het lid beweert dat, zelfs indien we rekening houden met de tussengekomen prijsstijging, er toch nog een groot verschil te noteren valt. Het gaat in feite om een wagen van ongeveer 850 000 frank, met andere woorden geen luxe-wagen. De Minister had zich beter moeten informeren alvorens hij verklaringen aflegde als zou geen enkele wagen duurder uitvallen.

De Minister bevestigt dat dit inderdaad het meest flagrante geval is.

Er is dus wel degelijk een probleem.

Het lid zal een amendement indienen om alle mogelijke verdere betwistingen te vermijden, door te stellen dat in geen enkel geval het bedrag van de belasting

tant de la taxe ne pourra dépasser en aucun cas les montants cumulés de la T.V.A. et de la taxe de luxe calculées en fonction du taux d'imposition appliqué avant le 1^{er} avril 1992.

Le ministre estime qu'une telle disposition provoquera d'innombrables difficultés: les constructeurs modifieront certains détails de leurs voitures, si bien que les modèles changeront eux aussi et que l'on n'aura plus à faire aux mêmes voitures. Aucun contrôle ne sera possible.

L'intervenant défend son point de vue et déclare qu'à son avis cette disposition résoudra bien des difficultés et qu'elle sera en tout cas plus équitable: l'on aura vraiment à faire à une simple compensation et non plus à une surcompensation comme ce fut plusieurs fois le cas au cours des dernières années! Les automobilistes y seront tous fort sensibles.

Le ministre souligne que, pour la moitié des automobilistes, il y aura un bénéfice net: ils ne devront payer aucune taxe de mise en circulation; 30 p.c. auront à payer une somme ne dépassant pas 5 000 francs. Ce montant est de toute manière inférieur au gain de T.V.A. Par conséquent, pour 80 p.c. des automobilistes, aucune question ne se pose!

Un autre membre déclare, d'une part, que tout le monde est évidemment satisfait lorsque les taxes à payer diminuent et, d'autre part, que si l'on veut sérieusement ramener, comme il se doit, le déficit public à un niveau raisonnable et le ramener à un niveau raisonnablement comparable à celui des pays voisins, l'on ne peut pas se soustraire à l'âpre nécessité de maintenir les dépenses publiques au niveau le plus bas et les recettes publiques à un niveau normal. Nous avons appris, au cours de la précédente législature, qu'un abaissement des impôts ne génère pas automatiquement, au niveau des recettes, les mécanismes de récupération que l'on attend. Le relèvement du pouvoir d'achat des citoyens au cours de la précédente législature n'a pas permis aux pouvoirs publics de se procurer des revenus supplémentaires, bien au contraire. Il est illusoire de penser qu'un abaissement des impôts se traduit automatiquement par une augmentation des revenus économiques et, par là, des recettes fiscales.

Au budget du Gouvernement central pour l'année 1992 sont inscrits 1 000 milliards de crédits opérationnels (les charges d'intérêts exclues).

En fait, la moitié de ces 1 000 milliards est constituée purement et simplement de transferts en faveur des citoyens et des entreprises. Cela signifie que l'on ne peut économiser suffisamment sur les 500 milliards restants pour comprimer la charge de la dette.

Par conséquent, l'intervenant se sent contraint de reconnaître qu'il faut trouver des moyens honnêtes pour au moins maintenir à un niveau normal les recettes des pouvoirs publics.

hoger mag zijn dan het samengevoegde bedrag van de B.T.W. en de weeldetaks die op het betrokken voertuig van toepassing zouden zijn geweest op basis van de vóór 1 april 1992 geldende aanslagvoet.

De Minister meent dat dergelijke bepaling aanleiding zal geven tot ontelbare moeilijkheden: de autoconstructeurs zullen details aan hun wagens veranderen, waardoor ook het model verandert, zodat het niet meer om dezelfde wagen gaat. Dit kan niet gecontroleerd worden.

Het lid verdedigt zijn stelling en meent dat deze bepaling veel problemen zal oplossen en in ieder geval billijker zal zijn: het zal dan echt om compensatie gaan, niet om overcompensatie, zoals de laatste jaren meermaals het geval was! Voor iedere automobilist zal dit zeer gevoelig liggen.

De Minister beklemtoont dat voor de helft van de automobilisten de winst een netto-winst is: zij zullen geen belasting op de inverkeerstelling moeten betalen; 30 pct. zal slechts 5 000 frank moeten betalen. Dit is in ieder geval minder dan de B.T.W.-winst. Voor 80 pct. rijst die vraag dus niet!

Volgens een ander commissielid is enerzijds iedereen tevreden wanneer er minder belastingen moeten worden betaald. Anderzijds, indien men het ernstig meent met de noodzaak het overheidstekort tot redelijke proporties terug te dringen en de comparatieve schuld situatie van België met de ons omringende landen tot vergelijkbare proporties te herleiden, dan ontkomt men niet aan de bittere noodzaak om de uitgaven van de overheid zo laag mogelijk te houden en om de inkomsten van de overheid op een normaal peil te handhaven. De vorige legislatuur heeft ons geleerd dat het verlagen van de belastingen niet automatisch de terugverdieneffecten op de inkomsten oplevert die men mocht verwachten. De stijging van de koopkracht van de burger heeft, onder de vorige legislatuur, geen meerinkomsten opgeleverd voor de overheid, zelfs integendeel. Het is een illusie dat lagere belastingen automatisch meer economische opbrengsten — dientengevolge fiscale inkomsten — genereren.

In de begroting van de centrale Regering voor het jaar 1992 worden 1 000 miljard operationele kredieten voorzien (rentebetalingen uitgezonderd).

De helft van deze 1 000 miljard zijn in feite pure tranferten naar de burgers en de bedrijven. Dit betekent dat er op de 500 overblijvende miljard frank onvoldoende kan bespaard worden om de schuldenlast terug te dringen.

Het lid voelt zich bijgevolg verplicht om toe te geven dat, op een eerlijke manier, middelen moeten gevonden worden om de onkosten van de overheid minstens op een normaal peil te houden.

Toute la discussion porte sur la question de savoir si la loi en projet engendrera une amélioration ou une détérioration pour le citoyen par rapport à la situation avant l'adaptation de la T.V.A.

L'intervenant trouve qu'il est dommage que les journaux soient les seuls à publier cette information. Le calcul détaillé ne figure dans aucun document parlementaire. Le ministre pourrait-il veiller à la publication de chiffres incontestables dans un document parlementaire?

Si le ministre peut lui répondre d'une manière satisfaisante, l'intervenant votera le projet.

Un commissaire note que, dans un passé récent, on a non seulement adapté les taux de T.V.A., mais aussi majoré les accises sur les carburants. La pression globale sur l'automobiliste ne s'est donc assurément pas réduite, elle a même plutôt augmenté. Cela représente en fait un bénéfice net d'environ 10 milliards de francs pour le Trésor.

L'intervenant se demande s'il convient maintenant de percevoir une nouvelle fois une taxe supplémentaire frappant l'automobiliste.

Il estime également que l'instauration de cette taxe donnera naissance à une structure des prix très irrégulière. Il renvoie à deux graphiques (voir l'annexe 1) relatifs à l'effet sur le prix des modifications des taux de T.V.A. et de l'instauration de la nouvelle taxe: l'avantage financier s'accroît à mesure que le prix de la voiture augmente (surtout à partir d'un million de francs). Plus la voiture est coûteuse, plus l'avantage financier est élevé, parce que le taux de la taxe est constant pour toute une marge de catégories de prix, alors que l'avantage fiscal procuré par la réduction du taux de la T.V.A. suit une augmentation linéaire.

Cette nouvelle taxe stimule la vente de voitures plus coûteuses. Il en résulte un modèle instable d'avantages et de désavantages financiers, pour lesquels on ne peut trouver aucune justification économique. Les voitures de catégorie moyenne renchérissent, alors que le prix des plus petites et des plus coûteuses diminue. Ne peut-on discuter de ces tarifs en vue de corriger la structure arbitraire des prix?

Il s'agit d'éviter des distorsions arbitraires. Il faut établir un tarif permettant de majorer graduellement la taxe.

L'intervenant explique qu'il a utilisé dans son graphique des prix moyens d'un certain nombre de marques (Citroën, Volkswagen, Opel).

Les graphiques indiquent quelle catégorie d'acheteurs retire un bénéfice lors de l'achat d'une voiture. La question est la suivante: pourquoi l'acheteur de la voiture la plus coûteuse (même s'il n'y en a que 5 sur le marché) doit-il retirer le plus grand avantage?

De hele discussie betreft de vraag of dit ontwerp een verbetering dan wel een verslechtering medebrengt voor de burger ten aanzien van de toestand vooraleer de B.T.W. werd aangepast.

Spreeker vindt het jammer dat alleen de kranten deze informatie geven. De gedetailleerde berekeningen komen nergens in een parlementair document voor. Kan de Minister ervoor zorgen dat de onbetwistbare cijfers in een parlementair document worden gepubliceerd?

Indien de Minister hier een bevredigend antwoord kan op geven, zal het lid het ontwerp goedkeuren.

Een lid stipt aan dat recentelijk niet alleen de B.T.W.-tarieven werden aangepast, maar dat er ook accijnsverhogingen op de motorbrandstoffen werden doorgevoerd. De globale druk op het autogebruik is dus zeker niet gedaald, eerder wel gestegen. Dit betekent in feite een netto-winst van ongeveer 10 miljard frank voor de Schatkist.

Het lid stelt zich de vraag of er nu opnieuw een extra belasting op het autogebruik moet worden geheven.

Spreeker meent ook dat door de invoering van deze belasting, een zeer grillige prijzenstructuur ontstaat. Het lid verwijst naar twee grafieken (zie: bijlage 1) in verband met het prijseffect ingevolge de wijzigingen in B.T.W.-tarieven en invoering van de nieuwe belasting: naarmate de prijs van de auto stijgt (vooral vanaf 1 miljoen frank), stijgt ook het ontstane prijsvoordeel. Hoe duurder de wagen, hoe groter het prijsvoordeel omdat het tarief van de belasting constant is voor een hele marge van prijsklassen, terwijl het belastingvoordeel, ontstaan door de vermindering van het B.T.W.-tarief, lineair toeneemt.

Door deze nieuwe belasting wordt de verkoop van duurere wagens gestimuleerd. Het resultaat is een grillig patroon van prijsvoordelen en prijsnadelen, waarvoor geen economische rechtvaardiging kan gevonden worden. De middenklasse wagens worden duurder, terwijl de kleinere en de duurere wagens goedkoper worden. Kan over deze tarieven niet gepraat worden teneinde de arbitraire prijzenstructuur te corrigeren?

Het is een kwestie van arbitraire distorsies te vermijden. Er moet een tarief worden opgesteld waardoor de belasting stapsgewijs wordt verhoogd.

Het lid legt uit in zijn grafiek gemiddelde prijzen van een aantal merken (Citroën, Volkswagen, Opel) te hebben gehanteerd.

De grafieken geven aan welke categorie van kopers voordeel doet bij de aankoop van een wagen. De vraag is: waarom moet de koper van de duurste wagen (zelfs al zijn er zo maar vijf op de markt) het grootste voordeel doen?

Un autre membre estime qu'il faut doubler la taxe sur les voitures plus coûteuses, afin de neutraliser cet effet inévitable de la taxe.

Le ministre souligne qu'il n'y a aucun lien entre le prix d'une voiture et la taxe de mise en circulation proposée.

Une voiture moyenne sera soumise à une taxe de 5 000 francs. Moins d'un pour cent du parc automobile devra payer une taxe légèrement supérieure.

L'anomalie citée par l'intervenant est notamment due au fait qu'un certain nombre de voitures de classe moyenne étaient soumises à un taux de T.V.A. de 25 p.c., alors qu'en raison de leurs caractéristiques, elles auraient dû être soumises à un taux de 33 p.c. (25 p.c. de T.V.A. et une taxe de luxe de 8 p.c.).

Un troisième membre estime à son tour que, pour des raisons sociales, une catégorie distincte devrait être créée pour les voitures d'une puissance de plus de 20 CV ou de plus de 160 kW, qui seraient soumises à une taxe de 300 000 francs. Ce sont en effet des voitures qui coûtent plus de 2 millions de francs.

Un membre se demande pourquoi cette taxe, assortie de montants forfaitaires, ne pourrait être remplacée par une taxe proportionnelle au prix d'achat.

Le ministre renvoie à la sixième directive européenne en la matière qui interdit la création d'une taxe autre que la T.V.A. sur le chiffre d'affaires. Le problème provient du fait que la diminution de la T.V.A. est calculée sur la base d'un pourcentage du prix d'achat (le plus grand avantage revenant donc aux voitures les plus chères), alors que la nouvelle taxe est perçue suivant un autre critère.

Si l'on devait créer une nouvelle catégorie de voitures, soumises à une taxe de mise en circulation de 300 000 francs, le nombre de cas subissant une augmentation de prix irait en augmentant. On a déjà fait des efforts pour récupérer une grande partie de l'avantage dont bénéficiaient les voitures les plus chères, qui sont généralement aussi les plus puissantes et profitent le plus de la diminution des taux de T.V.A.

Un membre estime que, s'il est vrai que les voitures les plus chères bénéficient du plus grand avantage, il serait opportun de créer une catégorie spéciale soumise à une taxe plus élevée.

Il ne faut toutefois pas se faire d'illusions quant au produit fiscal de la mesure: les personnes pouvant s'offrir de telles voitures sont généralement aussi celles qui font appel aux meilleurs experts fiscaux pour mettre au point les techniques d'évasion les plus raffinées.

Een ander lid meent dat de belasting op de duurdere wagens moet worden verdubbeld om dit onrechtvaardige gevolg van de belasting te neutraliseren.

De Minister beklemtoont dat er geen relatie bestaat tussen prijs van een wagen en de te heffen belasting op de inverteerstelling.

Op de gemiddelde wagens zal een belasting van 5 000 frank geheven worden. Voor minder dan 1 pct. van het wagenpark zal er iets meer worden betaald.

De door het lid geciteerde anomalie is deels toe te schrijven aan het feit dat een aantal wagens uit de middenklasse aan een B.T.W.-tarief van 25 pct. waren onderworpen, terwijl, gelet op hun karakteristieken, dit eerder het tarief van 33 pct. zou moeten zijn (25 pct. B.T.W. en 8 pct. weeldetaks).

Ook een derde lid is van oordeel dat, om sociale overwegingen, voor bepaalde wagens een aparte categorie (meer dan 20 PK of meer dan 160 kilowatt) moet worden ingevoerd, waarop een belasting van 300 000 frank wordt geheven. Het gaat dan immers om wagens die meer dan 2 miljoen frank kosten.

Een lid vraagt zich af waarom deze belasting met forfaitaire bedragen niet kan worden vervangen door een belasting volgens een percentage van de aankoop-prijs.

De Minister verwijst naar de zesde Europese Richtlijn ter zake waardoor het verboden is een andere belasting dan de B.T.W. op de omzet in te voeren. Het probleem is een gevolg van het feit dat de vermindering van B.T.W. wordt berekend volgens een percentage van de prijs van een wagen (waardoor aan de duurste wagens een groter voordeel wordt toegekend), terwijl deze nieuwe belasting geheven wordt volgens een ander criterium.

Ingeval nog een categorie wordt ingevoerd waarop 300 000 frank belasting op de inverteerstelling moet worden geheven, dan zullen de enkele gevallen die nu reeds een prijsverhoging kennen, toenemen. Er werd reeds getracht om voor de duurste wagens — die meestal ook de wagens met een groter vermogen zijn en die het meest voordeel halen uit de B.T.W.-verlaging — een groot gedeelte van het voordeel te recupereren.

Volgens een lid is, indien het juist is dat een groter wordend voordeel gaat naar duurdere wagens, het opportuun om een speciale categorie in te voeren die meer zou worden belast.

Toch meent hij dat geen illusies mogen gemaakt worden over de fiscale opbrengst van de maatregel: degenen die zich dergelijke wagens (kunnen) aanschaffen, zijn ook degenen die beroep doen op de beste fiscale experts om de meest geraffineerde ontwijkstechnieken te ontwikkelen.

Il y aura toujours des cas où l'instauration de cette nouvelle taxe débouchera soit sur une augmentation du prix, soit sur un prix plus avantageux.

Un autre membre estime que l'on s'est basé, à tort, sur le même critère que pour la taxe de circulation.

Il convient de se demander s'il est opportun de vouloir à tout prix compenser la diminution des taux de T.V.A.

Si l'on veut réellement réaliser une compensation équitable, il faut également revoir les taux applicables aux aéronefs et aux navires. Pourquoi, par exemple, ne pas prévoir de taux proportionnels à la puissance du moteur d'un bateau au lieu d'un taux unique, selon que la longueur du bateau soit supérieure ou inférieure à 7,5 mètres? Que représente la somme de 100 000 francs pour un navire de 11 mètres qui coûte entre 12 et 18 millions de francs?

Le ministre répond qu'il s'agit d'un nombre très limité de bateaux et que l'incidence fiscale est très faible.

Il reconnaît qu'il y a un problème concernant les aéronefs ultralégers motorisés. La taxe (100 000 francs) est trop élevée par rapport à leur prix d'achat (entre 300 000 francs et 700 000 francs).

Un membre se réfère à l'article 98 du projet, dont le § 2 autorise le Roi à modifier le montant de la taxe.

Le Conseil d'Etat a fait remarquer que cette disposition était contraire à l'article 110 de la Constitution, qui réserve au seul législateur le pouvoir de déterminer les impôts. Il n'a pas été tenu compte de cet avis du Conseil d'Etat dans le projet à l'examen.

Le ministre répond que la disposition a été modifiée, en ce sens que l'arrêté royal délibéré en Conseil des ministres sera soumis immédiatement pour confirmation aux Chambres législatives.

Un membre fait remarquer que l'on tolère quand même une disposition inconstitutionnelle pendant un certain temps (jusqu'à la confirmation).

Au sujet de la remarque du Conseil d'Etat, un membre estime que, du point de vue légistique, il y a une grande différence selon que, d'une part, le pouvoir exécutif prend une décision, l'exécute et ne demande qu'ensuite au Parlement de la confirmer (la majorité au pouvoir pouvant difficilement faire autre chose que la confirmer sous peine de désavouer rétroactivement le Gouvernement) ou que, d'autre part, le Gouvernement discute d'une mesure avec le Parlement avant d'appliquer celle-ci.

Er zullen altijd gevallen zijn waardoor ofwel een prijsverhoging zal worden genoteerd door de invoering van de nieuwe belasting, ofwel een belangrijk prijsvoordeel.

Een ander lid meent dat van een verkeerd basis criterium (namelijk hetzelfde als voor de verkeersbelasting) wordt vertrokken.

De echte vraag naar de opportuniteit om te allen prijze de B.T.W.-verlaging te moeten compenseren, moet worden gesteld.

Indien men werkelijk een rechtvaardige compensatie wil invoeren, dan moeten ook de tarieven voor lucht- en zeevaartuigen worden herzien. Waarom worden er ook geen verschillende tarieven voorzien, bijvoorbeeld in functie van het vermogen van de motor van een boot, in plaats van één tarief, afhankelijk van het feit of de boot al dan niet langer is dan 7,5 meter. Wat betekent 100 000 frank voor een schip van 11 meter dat tussen 12 miljoen en 18 miljoen frank kost?

De Minister antwoordt dat het hier om een zeer beperkt aantal boten gaat met een zeer kleine fiscale weerslag.

De Minister geeft toe dat er een probleem bestaat voor de ultralichte motorluchtvaartuigen. De belasting (100 000 frank) is te hoog in vergelijking met de kostprijs ervan (tussen 300 000 frank en 700 000 frank).

Een lid verwijst naar het ontworpen artikel 98 waar in paragraaf 2 de Koning gemachtigd wordt het bedrag van de belasting te wijzigen.

De Raad van State heeft hier opgemerkt dat deze bepaling in strijd is met artikel 110 van de Grondwet volgens hetwelk alleen de wetgever bevoegd is om de belastingen te bepalen. Met dit advies van de Raad van State werd geen rekening gehouden in het voorliggende ontwerp.

De Minister legt uit dat de bepaling werd gewijzigd in die zin dat het in Ministerraad overlegd koninklijk besluit onmiddellijk aan de Wetgevende Kamers ter bekrachtiging wordt voorgelegd.

Een lid merkt op dat gedurende een bepaalde tijd (tot aan de bekrachtiging) toch een ongrondwettelijke bepaling wordt geduld.

Over de opmerking van de Raad van State, meent een lid dat het, uit legistiek opzicht, een groot verschil maakt wanneer de uitvoerende macht een beslissing neemt, deze uitvoert en pas dan om de bekrachtiging van het Parlement verzoekt (de regerende meerderheid kan moeilijk anders dan de beslissing bekrachtigen want anders wordt de Regering retroactief gedesavoueerd), dan wel wanneer de Regering met het Parlement een maatregel bespreekt alvorens hem toe te passen.

Il est plus sage, surtout en matière de fiscalité, que l'Exécutif dispose le moins possible d'un pouvoir de décision propre lorsqu'il s'agit de taux d'imposition.

Un autre membre partage ce point de vue et souhaite un vote distinct sur le § 2 de l'article 98. La modification apportée par le Gouvernement par rapport au texte initial de l'avant-projet n'est pas substantielle.

Un membre s'interroge sur le moment où la taxe est établie et sur la manière dont elle doit être acquittée. La taxe n'est pas perçue lors de l'immatriculation, mais à un autre moment et par un autre organisme. Ne serait-il pas plus efficace de percevoir simultanément le droit d'immatriculation et la taxe de mise en circulation?

Le ministre souligne qu'il ne s'agit pas de la même administration. Il précise que l'Office de la Circulation Routière n'est pas en mesure de percevoir cette taxe. C'est la raison pour laquelle on fait appel au ministère des Finances (Service de la taxe de circulation).

Une dernière remarque concerne l'interprétation de l'article 105, où il est dit que les agents de surveillance ont un droit de contrôle. L'intervenant estime que l'article proposé manque de précision. Même si l'on sait avec certitude ne pas trouver de voiture dans un garage déterminé (qu'est-ce du reste qu'un garage? Il n'en existe pas de définition juridique), l'agent de surveillance a quand même le droit d'y pénétrer. On laisse aux agents trop de possibilités d'appréciation arbitraire.

Réponses du ministre

En ce qui concerne la question des aéronefs, le ministre précise que l'article 1^{er} de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne (*Moniteur belge* des 26 et 27 juillet 1937) qualifie d'aéronefs « tous appareils pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air ».

Le critère « se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air » explique sans doute que les divisions ultérieures se limitent à :

1. plus lourd ou plus léger que l'air;
2. avec ou sans moteur.

La définition prévue pour la T.M.C. est conforme à la réglementation de la navigation aérienne: devrait être soumis à la T.M.C. tout aéronef immatriculé ou devant être immatriculé à l'administration aéronautique.

La définition prévue en ce qui concerne les aéronefs susceptibles d'hypothèque est plus restrictive; elle se

Het is wijzer dat, vooral in fiscale zaken, de Exécutieve liefst zo weinig mogelijk eigen beslissingsmacht krijgt wanneer het om belastingtarieven gaat.

Een ander lid sluit zich hierbij aan en wenst een afzonderlijke stemming over artikel 98, paragraaf 2. De wijziging die de Regering heeft aangebracht ten overstaan van het oorspronkelijke artikel in het voorontwerp is niet fundamenteel.

Over het ogenblik waarop de belasting is gevestigd en de manier waarop zij moet worden betaald, stelt een lid zich vragen. De belasting wordt niet op het ogenblik van de inschrijving geheven, doch op een ander moment en door een andere instelling. Is het niet efficiënter om het inschrijvingsrecht en de belasting op de inverterstelling tegelijkertijd te heffen?

De Minister beklemtoont dat het niet om dezelfde administratie gaat. Hij verduidelijkt dat de Dienst van het Wegverkeer niet in staat is om deze belasting te innen. Daarom wordt een beroep gedaan op het ministerie van Financiën (de dienst van de verkeersbelasting).

Een laatste opmerking betreft de interpretatie van artikel 105, waarin wordt gezegd dat de ambtenaren controlerecht hebben. Het lid meent dat het voorgestelde artikel onvoldoende precies is. Zelfs indien met zekerheid is geweten in een bepaalde garage (wat is een garage, trouwens, er bestaat geen juridische definitie) geen auto aan te treffen, heeft de ambtenaar dan toch het recht er binnen te treden. Er worden te veel arbitraire appreciatiemogelijkheden aan de ambtenaar gelaten.

Antwoorden van de Minister

Wat de luchtvaartuigen betreft zegt de Minister dat artikel 1 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart (*Belgisch Staatsblad* van 26 en 27 juli 1937) als luchtvaartuigen beschouwt « alle toestellen die in den dampkring kunnen gehouden worden tengevolge van de reactiekrachten welke de lucht erop uitoefent ».

De definitie « in den dampkring kunnen gehouden worden tengevolge van de reactiekrachten welke de lucht erop uitoefent » verklaart wellicht waarom de latere onderverdelingen zich beperken tot :

1. zwaarder of lichter dan lucht;
2. met of zonder motor.

De definitie voor de B.I.V. stemt overeen met de regelgeving voor de luchtvaart: aan de B.I.V. moet worden onderworpen elk luchtvaartuig dat is ingeschreven of moet worden ingeschreven bij het Bestuur van de Luchtvaart.

De definitie betreffende de luchtvaartuigen waarop een hypotheek kan worden gevestigd is beperkter;

réfère également à la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation de la navigation aérienne mais doit également tenir compte des problèmes de conventions internationales (notamment la Convention de Genève).

Sont ainsi visés tous les appareils pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air à l'exclusion toutefois des aérostats, des planeurs, des ultra légers motorisés (U.L.M.) et des appareils qui en raison de leur structure ou de leur poids ne seraient pas ou ne devraient pas être immatriculés.

Sur l'impossibilité d'immatriculer dès maintenant des voitures encore en fabrication ou non encore importées, le ministre confirme que pour immatriculer une voiture à l'O.C.R., il faut être en possession d'une vignette 705, laquelle constitue en fait une attestation que le véhicule a été régulièrement déclaré en consommation, assemblé ou construit dans l'Union économique belgo-luxembourgeoise (U.E.B.L.).

Ensuite, le ministre donne quelques renseignements complémentaires sur les modalités de perception.

Dans un but évident de simplification, la taxe de mise en circulation (T.M.C.) sera réclamée au redevable en même temps que la T.C. due pour la première période imposable, en ce qui concerne les véhicules routiers.

Pour les véhicules exempts de la taxe de circulation pour lesquels la taxe de mise en circulation est due, cette dernière sera réclamée dans les mêmes délais qui seraient d'application si la T.C. était due.

Cette modalité de perception combinée est rendue possible par « l'utilisation » d'un fait générateur commun: l'immatriculation ou l'obligation d'immatriculation d'un véhicule auprès de la l'O.C.R.

Elle se traduit également par un niveau d'automatisation qui exclut toute intervention manuelle avant l'expiration du délai de paiement.

Idéalement, le schéma — dans le temps — de la perception est le suivant:

Hypothèse: immatriculation d'un véhicule au mois de juin 1992.

1. Entre le 6 et le 15 juillet 1992: envoi d'une invitation à payer la T.M.C. avant le 1^{er} août 1992.

N.B.: dès ce moment, les personnes concernées peuvent faire valoir des causes d'exemption tout en étant, en principe, tenues au paiement dans les délais requis.

zij verwijst eveneens naar de wet van 27 juni 1937 betreffende de regeling der luchtvaart, maar moet ook rekening houden met de internationale verdragen (met name het Verdrag van Genève).

Aldus worden bedoeld alle toestellen die in de dampkring gehouden kunnen worden tengevolge van de reactiekrachten van de lucht, met uitzondering evenwel van de luchtballonnen, de zweefvliegtuigen, de ultralichte motorluchtvaartuigen en de toestellen die wegens hun structuur of hun gewicht niet worden, of niet moeten worden ingeschreven.

Over de onmogelijkheid om nu reeds voertuigen in te schrijven die nog in productie zijn of nog niet zijn ingevoerd, bevestigt de Minister dat om een voertuig in te schrijven bij de D.I.V., men in het bezit moet zijn van een vignet 705, dat eigenlijk een bewijs is dat het voertuig regelmatig is aangegeven als zijnde in het verkeer gebracht, geassembleerd of gebouwd in de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie (B.L.E.U.).

Voorts geeft de Minister enkele aanvullende inlichtingen inzake de wijze van inning.

Om het eenvoudig te maken, zal de belasting op de inverkeerstelling, wat betreft de wegvoertuigen, worden geëist van de belastingschuldige op hetzelfde tijdstip als de verkeersbelasting verschuldigd voor het eerste belastbare tijdperk.

Voor de voertuigen vrijgesteld van verkeersbelasting waarvoor wel belasting op de inverkeerstelling verschuldigd is, zal deze geëist worden binnen dezelfde termijnen die zouden gelden indien de verkeersbelasting verschuldigd was.

Deze gelijktijdige inning wordt mogelijk doordat het gegeven dat de belastingschuld doet ontstaan, dezelfde is: de inschrijving of de verplichting tot inschrijving van een voertuig bij de D.I.V.

De automatisering is op dit punt reeds zo ver doorgevoerd dat ieder handmatig ingrijpen vóór het verstrijken van de betalingstermijn uitgesloten is.

Het ideale tijdschema voor de inning ziet er als volgt uit:

Hypothese: inschrijving van een voertuig in de maand juni 1992.

1. Tussen 6 en 15 juli 1992: toesturen van een verzoek om de belasting op de inverkeerstelling te betalen vóór 1 augustus 1992.

N.B.: vanaf dat ogenblik kunnen de betrokken personen gronden tot vrijstelling aanvoeren, terwijl zij in beginsel gehouden zijn te betalen binnen de vereiste termijnen.

2. Vers la fin septembre 1992: enrôlement des sommes impayées au 1^{er} août 1992:

- délai de paiement immédiat;
- application d'une amende administrative;
- prélèvement d'intérêts de retard.

3. Sauf en cas de demande d'exemption — valant réclamation —, possibilité d'entamer les procédures de recouvrement forcé valables en matière d'impôts sur les revenus.

Sur aperçu global des recettes et des coûts relatifs aux frais de voitures, le ministre communique les chiffres suivants:

A. Diminution des taux de T.V.A. de 25 et 33 p.c. à 19,5 p.c. relative aux véhicules automobiles

- de 25 à 19,5 p.c.: 8,96 milliards;
- de 33 à 19,5 p.c.: 0,27 milliard.

Total: 9,23 milliards.

B. Diminution des taux de T.V.A. de 25 à 19,5 p.c. sur les carburants

3,722 milliards.

C. Perte de recettes en 1993 si application de la 7^e directive (T.V.A. perçue sur marge bénéficiaire)

6 milliards en matière de T.V.A.

+ 2 milliards pour suppression de la taxe à l'immatriculation pour ventes entre particuliers

Total: 8 milliards.

D. Augmentation des accises sur les carburants au 1^{er} janvier 1992

Recettes escomptées en année pleine: + 12 milliards.

E. Instauration de la T.M.C. sur les véhicules neufs

Recettes escomptées en année pleine: + 6 milliards.

Répliques des commissaires

Selon un membre, on dissocie en fait la taxe de circulation de la taxe de mise en circulation.

Le processus de perception de la taxe de mise en circulation s'engage dès que la taxe de circulation est due pour un véhicule.

Mais qu'advient-il des véhicules qui ne sont pas soumis à la taxe de circulation mais bien à la taxe de mise en circulation? Le ministre a-t-il la certitude que ce cas ne se présentera pas?

2. Ongeveer eind september 1992: inkohiering van de bedragen die op 1 augustus 1992 nog niet zijn betaald:

- onmiddellijke betaling;
- toepassing van een administratieve boete;
- aanrekening van verwijlrenten.

3. Behalve bij een aanvraag tot vrijstelling — die gelijkstaat met een bezwaarschrift — mogelijkheid om procedures voor gedwongen invordering in te stellen zoals inzake de inkomstenbelastingen.

Voor de overzichtstabel van ontvangsten en uitgaven in verband met autokosten, deelt de Minister de volgende cijfergegevens mede:

A. Vermindering van de B.T.W.-aanslagvoet van 25 en 33 pct. naar 19,5 pct. voor motorvoertuigen

- van 25 naar 19,5 pct. 8,96 miljard;
- van 33 naar 19,5 pct. 0,27 miljard.

Totaal 9,23 miljard.

B. Vermindering van de B.T.W.-aanslagvoet van 25 naar 19,5 pct. op motorbrandstoffen

3,722 miljard.

C. Verlies aan ontvangsten in 1993 indien de 7^e richtlijn toepassing vindt (B.T.W. geïnd op de winstmarge)

6 miljard B.T.W.

+ 2 miljard wegens afschaffing van de inschrijvingsbelasting bij verkoop tussen particulieren

Totaal 8 miljard.

D. Verhoging van de accijns op brandstoffen op 1 januari 1992

Verwachte ontvangsten over het hele jaar: + 12 miljard.

E. Invoering van een belasting op de inverkeerstelling voor nieuwe voertuigen

Verwachte ontvangsten over het hele jaar: + 6 miljard.

Replieken van de commissieleden

Volgens een lid worden de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling in feite ontkoppeld.

De processus tot inning van de belasting op de inverkeerstelling wordt aangevat zodra er voor een voertuig de verkeersbelasting moet worden betaald.

Wat gebeurt er echter met voertuigen die niet onderworpen zijn aan de verkeersbelasting, maar wel aan de belasting op de inverkeerstelling? Is de Minister zeker dat een dergelijk geval zich niet zal voordoen?

Le ministre répond que la liste des exemptions prévues dans la loi en projet est plus limitée que celle qui est prévue pour la taxe de circulation. Il y aura donc des cas où des véhicules, exemptés de la taxe de circulation, devront cependant payer la taxe de mise en circulation. En pareil cas, la taxe sera perçue dans le même délai que si la taxe de circulation était effectivement due.

L'intervenant constate donc qu'il faudra faire une distinction. Cette distinction ne sera pas automatique; elle sera faite par des fonctionnaires sur la base de critères figurant dans une circulaire.

Le ministre explique que dans un premier temps, tout le monde recevra une invitation à payer cette taxe de mise en circulation, y compris les personnes qui peuvent prétendre à une exemption. Celles-ci devront ensuite faire le nécessaire pour pouvoir en bénéficier.

Un commissaire s'interroge sur la nature de cette taxe.

Sera-t-elle considérée comme une dépense non admise ou sera-t-elle déductible à titre de charge professionnelle dans les limites actuelles?

Le ministre confirme que la taxe de mise en circulation sera déductible comme charge professionnelle.

Un membre déclare ne pas comprendre le sens de la double norme appliquée dans ce projet. La technique s'efforce d'utiliser un système uniforme (soit la cylindrée soit la puissance kilowatts). Ne pourrait-on, ici aussi, adopter une seule échelle?

L'intervenant estime que la valeur en kilowatts doit prévaloir parce que cette unité traduit la puissance réelle. Il y a surtout une grande différence entre les voitures diesel et les voitures à essence. Une cylindrée plus petite peut développer une puissance beaucoup plus élevée. La double échelle proposée est inéquitable, non seulement en fonction de la puissance développée, mais aussi en fonction de la consommation d'énergie (avec les conséquences écologiques de cette décision).

Il serait beaucoup plus simple de n'utiliser qu'une seule échelle.

Le ministre fait remarquer qu'en appliquant une échelle uniforme, on réduirait de plus de moitié le rendement budgétaire. A cela s'ajoute encore un problème technique: l'immatriculation des véhicules se fait en fonction de la puissance fiscale. Le ministère des Communications et le ministère des Finances établiront une table de conversion pour les différents modèles.

Au sujet du double critère et de la réponse du ministre concernant le manque à gagner pour le Trésor, un membre estime que l'on peut facilement trouver une

De Minister antwoordt dat de lijst van vrijstellingen voorzien in deze wet beperkter is dan deze voorzien voor de verkeersbelasting. Er zullen zich dus gevallen voordoen waarbij voertuigen, vrijgesteld van verkeersbelasting, toch de belasting op de inverkeerstelling zullen moeten betalen. In deze gevallen wordt de belasting geheven binnen dezelfde tijdsspanne als wanneer de verkeersbelasting wel verschuldigd zou zijn.

Het lid wijst erop dat hier dus een onderscheid zal moeten worden gemaakt. Dit zal niet automatisch gebeuren, maar wel door ambtenaren op basis van criteria vermeld in een circulaire.

De Minister legt uit dat bij het begin iedereen een uitnodiging tot betalen van deze belasting op de inverkeerstelling zal ontvangen, ook degenen die zich op een vrijstelling kunnen beroepen. Zij zullen nadien de nodige stappen moeten ondernemen om van de vrijstelling te kunnen genieten.

Een commissielid peilt naar de aard van deze belasting.

Wordt die beschouwd als een niet-toegelaten uitgave of is zij binnen de bestaande grenzen aftrekbaar als bedrijfslast.

De Minister bevestigt dat de belasting op de inverkeerstelling aftrekbaar is als bedrijfslast.

Een lid begrijpt de zin van de dubbele normering in dit ontwerp niet. In de techniek wordt gestreefd naar een eenvormig stelsel (ofwel de cilinderinhoud ofwel de kilowatt). Kan hier ook niet één schaal worden aangenomen?

Spreker meent dat het vermogen in kilowatt moet primeren omdat de eenheid het echte vermogen weergeeft. Er is vooral een groot verschil op te merken tussen dieselwagens en wagens met een benzinemotor. Een kleinere inhoud kan een veel grotere PK ontwikkelen. De voorgestelde dubbele schaal is onbillijk, niet alleen gezien in functie van het ontwikkelde vermogen, maar ook in functie van het energieverbruik (met de ecologische gevolgen van dien).

Eén enkele schaal zou veel eenvoudiger zijn.

De Minister wijst op het budgettaire rendement dat door een dergelijke eenvormige schaal meer dan gehalveerd zou worden. Daarenboven stelt zich nog een technisch probleem: de inschrijving van voertuigen geschiedt in functie van de fiscale PK. Een conversietabel voor de verschillende modellen zal worden opgesteld door het Ministerie van Verkeerswezen en het Ministerie van Financiën.

Over het dubbele criterium en het antwoord van de Minister naar de mindere opbrengst voor de Schatkist, meent een lid dat het toch eenvoudig is om

solution au problème. Au lieu de 70 kW, on peut prendre un chiffre moindre, de manière à conserver le même rendement budgétaire.

Le ministre répond que, de cette manière, l'avantage résultant de l'abaissement de la T.V.A. se trouvera neutralisé dans un plus grand nombre de cas encore.

Un membre réitère sa question au sujet de l'évasion fiscale existante résultant de l'achat de voitures à l'étranger, qui sont ensuite importées en Belgique.

Le ministre reconnaît qu'il existait une évasion fiscale importante, mais que celle-ci prenait différentes formes.

Il est très difficile de citer des chiffres.

L'estimation pour une des formes d'évasion fiscale, le « cross border renting », s'élève déjà à 500 millions de francs. A côté de cela, il existe encore d'autres techniques.

Le ministre ne peut toutefois donner des chiffres précis, mais il souligne que l'évasion avait pris des proportions plus importantes au cours des dernières années. Nous devons donc être très prudents pour que de nouvelles formes d'évasion fiscale ne se développent pas après l'entrée en vigueur du projet.

Selon l'intervenant, l'évasion est égale à la différence entre les chiffres de l'Administration de la circulation routière, où les voitures doivent être immatriculées, et le nombre de voitures sur lesquelles on paie de la T.V.A. Il estime que l'évasion se situe entre 2 et 3 milliards de francs.

Un membre se demande si un contribuable belge pourra circuler, à partir du 1^{er} janvier 1993, en Belgique, dans une voiture immatriculée à l'étranger. Il cite l'exemple d'un citoyen belge qui possède une seconde résidence en France. Si ce citoyen achète et fait inscrire une nouvelle voiture en France, il peut également circuler avec celle-ci en Belgique, sans avoir payé la taxe de mise en circulation. Dès lors, les taxes du type de la taxe de mise en circulation sont fort dangereuses!

Le ministre déclare que les personnes domiciliées en Belgique resteront soumises à l'obligation d'inscrire leur voiture en Belgique.

Les voitures neuves (c'est-à-dire les voitures de moins de trois mois et dont le compteur indique moins de 3 000 km) acquises à l'étranger par des personnes qui sont domiciliées en Belgique seront soumises à la T.V.A. belge et doivent être immatriculées en Belgique.

Un membre estime qu'une telle disposition est facile à contourner. Le citoyen mal informé sera seul à

een oplossing hiervoor te zoeken. In plaats van 70 kilowatt kan een lager getal genomen worden, zodat dezelfde budgettaire opbrengst behouden blijft.

De Minister antwoordt dat op die manier de winst ingevolge de B.T.W.-verlaging in nog meer gevallen wordt teniet gedaan.

Een lid herhaalt zijn vraag naar de bestaande fiscale evasie door het aankopen van wagens in het buitenland die daarna in België worden ingevoerd.

De Minister geeft toe dat er een aanzienlijke fiscale evasie bestond, doch deze evasie nam verschillende vormen aan.

Het is zeer moeilijk hier cijfers te citeren.

De schatting voor één van de vormen van fiscale evasie, de « cross border renting », bedraagt reeds 500 miljoen frank. Daarnaast bestaan er nog andere technieken.

De Minister kan echter geen precieze cijfers mededelen, doch hij wijst erop dat de evasie de laatste jaren belangrijkere vormen had aangenomen. Wij moeten dus zeer voorzichtig zijn dat er zich nu geen nieuwe vormen van fiscale evasie ontwikkelen na de inwerkingtreding van dit ontwerp.

Volgens het lid bedraagt de evasie het verschil tussen de cijfers van het Bestuur van het Wegverkeer waar de wagens moeten worden ingeschreven en het aantal wagens waarop B.T.W. wordt betaald. Spreker meent dat de evasie 2 à 3 miljard frank bedraagt.

Een lid vraagt zich af of vanaf 1 januari 1993 een Belgische belastingplichtige in België kan rijden met een voertuig dat in het buitenland is ingeschreven. Spreker citeert het voorbeeld van een Belgische onderdaan die een tweede verblijfplaats in Frankrijk heeft. Wanneer deze persoon een nieuwe auto in Frankrijk koopt en daar ook laat inschrijven, dan kan hij met die wagen ook in België rijden zonder de belasting op de inverterstelling te hebben betaald. Vanaf dat ogenblik zijn belastingen als deze belasting op de inverterstelling zeer gevaarlijk.

De Minister verklaart dat voor diegenen die in België gedomicilieerd zijn, de verplichting om hun voertuig in België in te schrijven, zal blijven bestaan.

Nieuwe wagens (d.w.z. wagens jonger dan drie maanden en met minder dan 3 000 kilometerstand) die in het buitenland zullen worden aangeschaft door personen die in België gedomicilieerd zijn, zullen onderworpen zijn aan de Belgische B.T.W.-heffing en zullen moeten worden ingeschreven in België.

Volgens een lid is een dergelijke bepaling gemakkelijk te omzeilen. Alleen de slecht ingelichte burger zal

devoir payer cette taxe. Les autres citoyens ont, en effet, à leur service des experts fiscaux qui peuvent choisir le système le plus favorable.

Le ministre a déclaré que, pour l'heure, il y a lieu de veiller à ce que l'Administration puisse se protéger contre les manœuvres évasives. Dans le passé, le Gouvernement a déjà adopté des mesures qu'il a modifiées par la suite. Les mesures de protection de l'Administration furent alors inutiles. Il y a un certain nombre d'années, l'Administration a proposé que l'on n'admette plus comme frais généraux que les frais liés à l'utilisation d'une voiture d'un niveau inférieur à un niveau déterminé, et le Gouvernement a retenu cette proposition. Tous les frais supplémentaires liés à des caractéristiques propres à des voitures d'un niveau supérieur devaient rester à charge des particuliers. L'intervenant estime qu'il serait utile, étant donné la modification continue de la législation fiscale, de soumettre tous les moyens de protection de l'Administration conçus dans le passé à un examen critique, pour déterminer s'ils sont encore utiles. Il y a lieu aussi de se demander si l'Administration doit continuer à sanctionner et à limiter le « cross border leasing » comme elle le fait toujours. L'intervenant estime que les limitations en question doivent également être supprimées à partir du 1^{er} janvier 1993.

Le ministre déclare que la pratique du « cross border leasing » s'est développée en raison de l'existence de taux de T.V.A. différents.

Toutefois, comme il s'agit d'une technique légale, l'Administration n'a pris aucune sanction contre ceux qui y ont recouru. Une fois que les taux de T.V.A. auront été abaissés, le recours à ces techniques évasives sera moins fréquent. Le niveau des taux de T.V.A. pratiqués en Belgique est maintenant égal à celui des taux de T.V.A. pratiqués à l'étranger.

En réponse à la réplique d'un membre selon lequel l'instauration de la taxe de mise en circulation pourrait créer une nouvelle différence, le ministre précise que c'est exact dans la mesure où elle est due au moment de l'immatriculation d'un véhicule en Belgique. Cette matière est régie par deux directives européennes. Il sera moins facile de se soustraire au paiement de la taxe.

L'intervenant prétend que l'on pourra s'y soustraire par le biais de son entreprise. Au « split salary » viendra s'ajouter le « split-immatriculation ».

III. DISCUSSION DES ARTICLES

Plusieurs membres déposent des amendements visant à supprimer les articles 1^{er} et 2.

Un premier amendement en ce sens est rédigé comme suit :

« Supprimer ces articles. »

deze belasting moeten betalen. De anderen hebben immers fiscale experts ter hunner beschikking die het meest voordelige systeem kunnen kiezen.

De Minister verklaarde dat nu voor het verweer van de Administratie tegen de ontwijkmanoeuvres moet gezorgd worden. In het verleden heeft de Regering een aantal maatregelen genomen die nadien gewijzigd werden. De verweermiddelen van de Administratie bleken dan nutteloos. Een aantal jaren geleden heeft de Administratie voorgesteld — en de Regering heeft dit geaccepteerd — om als bedrijfsonkosten nog alleen voertuigen beneden een bepaald niveau te aanvaarden. Alle supplementaire karakteristieken van een voertuig bleven uitsluitend ten laste van de particulier. Aangezien de fiscale wetgeving voortdurend wijzigt, lijkt het spreker nuttig om al de verweermiddelen uit het verleden aan een kritisch onderzoek te onderwerpen ten einde uit te maken of deze verweermiddelen nog nuttig zijn. De vraag is dan ook of de « cross border leasing » nog steeds mag worden gesanctioneerd en gelimiteerd zoals dat nu door de Administratie wordt gedaan. Volgens spreker moeten dergelijke beperkingen ook op 1 januari 1993 verdwijnen.

De Minister legt uit dat het « cross border leasing »-fenomeen zich ontwikkelde door het bestaande verschil in B.T.W.-tarieven.

Dergelijke technieken zijn echter wel wettelijk en de Administratie heeft ze ook niet gesanctioneerd. Door de verlaging van de B.T.W.-tarieven zal er minder beroep gedaan worden op dergelijke ontwijktechnieken. De B.T.W.-tarieven in België bevinden zich nu op hetzelfde niveau als deze in het buitenland.

Op de repliek van het lid dat de belasting op de inverteerstelling wel een verschil kan uitmaken, verduidelijkt de Minister dat deze belasting in die mate verschillend is omdat ze verschuldigd is door de inschrijving van een voertuig in België. Deze materie is geregeld door twee Europese richtlijnen. Het zal minder gemakkelijk zijn om eraan te ontsnappen.

Het lid beweert dat, via de onderneming, er toch aan kan ontsnapt worden. Bij de « split-salary » zal de « split-immatriculation » worden gevoegd.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Meerdere leden dienen amendementen in die ertoe strekken de artikelen 1 en 2 te doen vervallen.

Een eerste amendement in die zin luidt als volgt :

« Deze artikelen te doen vervallen. »

Justification

L'exposé des motifs précise clairement que l'instauration de la taxe de mise en circulation a pour unique but de compenser la perte de recettes fiscales provenant de l'adaptation des taux de T.V.A.

Cet argument est manifestement fallacieux. La baisse de recettes fiscales liée aux nouveaux taux de T.V.A. a été largement compensée par les augmentations intervenues parallèlement en matière d'accises. Cette constatation s'impose, que l'on envisage l'ensemble de l'activité économique du pays ou que l'on se borne à examiner la situation du seul secteur de l'automobile, durement touché par le relèvement des droits d'accises sur les carburants.

Le présent projet ne compense donc pas. Il alourdit une fiscalité déjà particulièrement contraignante pour les automobilistes.

Ce projet doit dès lors être supprimé.

*Un deuxième amendement est rédigé comme suit :
« Supprimer ces articles. »*

Justification

Comme les effets de l'abaissement des taux de la T.V.A. relative aux voitures automobiles et aux véhicules apparentés, qui a dû être réalisé dans une perspective européenne, a été largement compensé par des augmentations d'accises (un bonus de 10 milliards de francs pour le Trésor public), il nous semble indéfendable de mettre à la charge du contribuable une taxe nouvelle à la fois inopportune et mal répartie.

Le ministre renvoie à la discussion générale au cours de laquelle il a déjà été largement question de ces problèmes.

Il demande le maintien des articles 1, et 2.

Article 1^{er}:

L'article 1^{er} vise à insérer dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, les articles nouveaux suivants: 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105 en 106.

Article 94

Un membre dépose un amendement, libellé comme suit:

« Compléter le 1^o de l'article 94 proposé par ce qui suit:

«, ainsi que les immatriculations des véhicules de service. Dans ce dernier cas, il s'agit en l'occurrence

Verantwoording

De memorie van toelichting stelt duidelijk dat met de invoering van de belasting op de inverterstelling alleen beoogd wordt het verlies van de fiscale ontvangsten ten gevolge van de aanpassing van de B.T.W.-tarieven te compenseren.

Dit is duidelijk een drogreden. De daling van de belastinginkomsten ten gevolge van de nieuwe B.T.W.-tarieven is reeds ruim gecompenseerd door de gelijktijdig ingevoerde verhogingen van de accijnzen. Daar kan men niet langs kijken, of men nu het geheel van 's lands economische activiteit beschouwt dan wel alleen maar de toestand onder ogen ziet van de automobielsector die zwaar wordt getroffen door de verhoging van de accijnsrechten op de brandstof.

Dit ontwerp vormt dus geen compensatie. Het verzuamt een fiscaliteit die de automobilisten zo al bijzonder zware lasten oplegt.

Het ontwerp dient dus te vervallen.

Een tweede amendement luidt als volgt:

« Deze artikelen te doen vervallen. »

Verantwoording

Daar de uit Europees oogpunt verplicht doorgevoerde verlaging van de B.T.W.-tarieven op personenauto's en aanverwante voertuigen meer dan ruimschoots gecompenseerd werd door accijnsverhogingen (boni van 10 miljard frank voor de Schatkist) lijkt het onverantwoord deze nieuwe ondoordachte en onredelijk verdeelde belasting op de rug van de automobilist te schuiven.

De Minister verwijst naar de algemene bespreking waarin reeds uitvoerig op deze problematiek werd ingegaan.

Hij vraagt het behoud van de artikelen 1 en 2.

Artikel 1:

Artikel 1 strekt ertoe in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen de nieuwe artikelen 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105 en 106 in te voegen.

Artikel 94

Een lid dient een amendement in, dat luidt als volgt:

« Het 1^o van het voorgestelde artikel 94 aan te vullen als volgt:

« of van een andere nummerplaat dan een nummerplaat van een dienstvoertuig. In dat laatste geval gaat

de véhicules immatriculés pour une période inférieure à six mois et destinés aux usages commerciaux des professionnels de l'automobile, à des démonstrations et aux services « essais presse ».

Justification

Cet amendement vise à maintenir le régime actuel pour les véhicules des seuls professionnels en les assujettissant à la seule TVA.

Le ministre souligne que cet amendement vise en fait à créer une nouvelle exemption d'impôt. Les exemptions sont énumérés à l'article 96 et non pas à l'article 94. Il demande le rejet de l'amendement.

Un membre demande si les plaques d'immatriculation de couleur différente subsisteront (plaques de transit, temporaires ou d'«essai»).

Le ministre répond par l'affirmative. Les commerçants choisissent eux-mêmes la plaque. Dans la plupart des cas, ce sera une plaque « marchand » mais parfois, ils préféreront demander une plaque normale. S'ils optent pour la plaque « marchand », ils conservent la possibilité de ne pas payer la taxe de mise en circulation.

A la demande expresse d'un membre, le ministre confirme que les véhicules destinés aux usages commerciaux des professionnels du secteur de l'automobile, à des démonstrations et aux « essais presse » tombent sous le régime d'immatriculation dit « essai » ou « marchand ».

L'objectif de son amendement étant ainsi rencontré, l'intervenant retire celui-ci.

Un membre ayant demandé si des limites ont été fixées dans le temps, le ministre répond par la négative. Un prototype peut donc faire l'objet de démonstrations pendant plus de six mois sans être soumis à la taxe de mise en circulation.

Un autre membre observe que les plaques « marchand » ne peuvent être utilisées qu'en Belgique.

Le ministre déclare que les plaques temporaires sont réservées aux véhicules qui sont normalement exportés dans les six mois. Ces plaques ne sont pas utilisées par les commerçants.

Un membre demande si un journaliste peut parcourir l'Europe pendant six mois, avec une plaque temporaire, afin de tester la voiture.

Le ministre explique qu'un journaliste étranger peut demander une immatriculation temporaire en Belgique, la plaque ainsi obtenue lui permettant ensuite de parcourir l'Europe. Le ministre précise qu'aucune modification n'est en fait apportée au régime existant.

het om voertuigen die ingeschreven zijn voor een periode van minder dan zes maanden, bestemd voor commercieel gebruik door vaklui uit de automobielsector voor demonstraties en voor proefritten ten behoeve van de pers.»

Verantwoording

Voor de voertuigen van vaklui moet de huidige regeling blijven gelden, waarbij alleen B.T.W. wordt betaald.

De Minister wijst erop dat dit amendement in feite een nieuwe vrijstelling van belasting wil creëren. De vrijstellingen worden opgesomd in artikel 96 en niet in artikel 94. Hij vraagt de verwerping van het amendement.

Een lid vraagt zich af of de verschillende kleuren in de nummerplaten blijven bestaan (transitplaten, tijdelijke platen, proefrittenplaten).

De Minister antwoordt bevestigend. De handelaars kiezen zelf de plaat. In de meeste gevallen gaat het om de « handelaarsplaat ». Soms vinden ze het nodig om een gewone nummerplaat aan te vragen. Met de « handelaarsplaat » behouden zij de mogelijkheid om te rijden zonder de belasting op de inverkeerstelling te betalen.

Op de uitdrukkelijke vraag van een lid, bevestigt de Minister dat de voertuigen bestemd voor commercieel gebruik door vaklui uit de automobielsector voor demonstraties en voor proefritten ten behoeve van de pers, onder een « proefritten » of een « handelaarsplaat » vallen.

Het lid trekt het amendement terug in aangezien op die manier reeds tegemoet gekomen is aan de doelstelling van zijn amendement.

Op de vraag naar de tijdslimiet, antwoordt de Minister dat er geen limiet is voorzien. Een prototype kan dus meer dan zes maanden worden gedemonstreerd, zonder dat de belasting op de inverkeerstelling verschuldigd is.

Een ander lid merkt op dat handelaarsplaten uitsluitend in België kunnen gebruikt worden.

De Minister verklaart dat de tijdelijke platen uitsluitend bestemd zijn voor voertuigen die normalerwijze binnen de zes maanden worden geëxporteerd. Tijdelijke platen worden niet door handelaars gebruikt.

Een lid vraagt zich dan af of een journalist met een tijdelijke plaat gedurende zes maanden door Europa kan toeren om de wagen te testen.

De Minister legt uit dat een buitenlandse journalist een tijdelijke inschrijving in België kan vragen en daarna met deze tijdelijke plaat door Europa rijden. De Minister verduidelijkt dat er in feite niets wordt gewijzigd aan de bestaande regeling ter zake.

Article 95

Cet article ne donne lieu à aucune discussion.

Article 96

Un premier amendement est libellé comme suit :

« Dans l'article 96 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, instauré par l'article 1^{er}, les 4^o et 5^o sont chaque fois complétés par les mots suivants : « pendant au moins trois mois. »

Justification

Une période minimale d'immatriculation de trois mois est instaurée afin d'éviter que n'échappent à la taxe les véhicules, aéronefs et bateaux neufs importés de l'étranger, après y avoir été dotés d'une marque d'immatriculation définitive ou d'une lettre de pavillon.

Dans le souci d'éviter toute discrimination, le même régime est étendu aux véhicules, aéronefs et bateaux enregistrés en Belgique.

Le ministre estime que l'amendement présenté répond à l'inquiétude du secteur professionnel de voir se créer des circuits d'importation permettant d'échapper au paiement de la taxe. Cette situation ne serait pas seulement désavantageuse pour le Trésor, mais aussi pour les distributeurs belges.

Un membre constate que cet amendement répond effectivement aux souhaits du secteur professionnel. Il permettra d'éviter certaines distorsions de concurrence. Les consommateurs, en revanche, seront moins heureux. L'intervenant se demande d'ailleurs si la période minimum de trois mois est bien suffisante. Pourquoi ne pas la porter à six mois?

Le ministre déclare que si l'on prévoyait une période de six mois, la mesure devrait en tout cas être corrigée après le 1^{er} janvier 1993. Les directives européennes en la matière prévoient toutefois qu'un délai minimum de trois mois doit être passé pour que ces voitures ne soient plus considérées comme des voitures nouvelles.

L'amendement est adopté par 12 voix et 4 abstentions.

Un second amendement à cet article est libellé comme suit :

« L'article 96 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, tel que proposé par le projet, est complété par un 6^o, libellé comme suit :

« 6^o Les véhicules immatriculés par les importateurs et les distributeurs et utilisés dans le cadre de leurs opérations commerciales auprès de la presse et de la clientèle. »

Artikel 95

Dit artikel geeft geen aanleiding tot verdere bespreking.

Artikel 96

Een eerste amendement luidt als volgt :

« In artikel 96 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, ingevoegd door artikel 1, wordt 4^o en 5^o telkens aangevuld met de woorden « gedurende ten minste drie maanden. »

Verantwoording

Om te beletten dat nieuwe uit het buitenland ingevoerde voertuigen, luchtvaartuigen en boten, die zelfs onder een definitieve inschrijving geregistreerd geweest zijn of van een definitieve vlaggebrief voorzien geweest zijn, aan de belasting zouden ontsnappen, wordt een minimum periode van drie maanden inschrijving voorgeschreven.

Een zelfde regeling geldt voor de in het binnenland geregistreerde voertuigen, luchtvaartuigen en boten ten einde geen discriminatie in het leven te roepen.

De Minister meent dat het voorgestelde amendement tegemoet komt aan de bezorgdheid van de professionele sector dat er importcircuits zouden worden gecreëerd waardoor men aan de betaling van de belasting ontsnapt. Dit zou niet alleen nadelig voor de Schatkist zijn, maar ook voor de Belgische verdeelers.

Een lid stelt dat door dit amendement wel tegemoet wordt gekomen aan de wensen van de beroepssector. Bepaalde distorsies in de concurrentie worden hierdoor vermeden. De consumenten zullen echter niet zo gelukkig zijn. Overigens vraagt het lid zich af of de minimumperiode van drie maanden wel voldoende is. Waarom wordt deze periode niet uitgebreid tot zes maanden?

De Minister verklaart dat, ingeval er zes maanden zouden worden voorzien, de maatregel in ieder geval na 1 januari 1993 gecorrigeerd moet worden. De Europese richtlijnen in dit verband voorzien echter in een minimumtermijn van drie maanden om deze goederen niet meer als nieuwe wagens te beschouwen.

Het amendement wordt aangenomen met 12 stemmen bij 4 onthoudingen.

Een tweede amendement bij dit artikel strekt ertoe :

« Het voorgestelde artikel 96 aan te vullen met een 6^o, luidende :

« 6^o de voertuigen die door de invoerders en distributeurs zijn ingeschreven en voor hun handelsverrichtingen ten behoeve van de pers en hun klanten worden gebruikt. »

Justification

Le projet ne soumet pas à la taxe les immatriculations temporaires. Ceci vise essentiellement les plaques « marchand ».

Cependant, il existe un certain nombre de véhicules que les professionnels du secteur — importateurs et distributeurs — font également immatriculer, de manière non temporaire, pour être utilisés dans le cadre de leurs opérations commerciales auprès de la presse et de la clientèle; nous pensons, par exemple, aux voitures mises à la disposition de journalistes en vue d'essais critiques, ou encore aux véhicules mis à la disposition d'acheteurs en attente de livraison du véhicule neuf ou de clients dont la voiture est en réparation.

Ces véhicules constituent, pour les professionnels du secteur, un véritable outil de travail. Ils sont d'ailleurs remplacés régulièrement et à très court terme.

Dans ces conditions, il s'indique d'exonérer ces véhicules de la taxe en projet.

Le ministre renvoie à la réponse qu'il a déjà donnée précédemment.

L'article 96, 4^o, accordait déjà une telle exemption. Pour les opérations commerciales auprès de la presse et de la clientèle, les importateurs et distributeurs peuvent utiliser une plaque « marchand » ou « essai ». Le ministre demande dès lors que l'amendement soit rejeté.

Un membre signale que les opérations commerciales du secteur professionnel ne concernent pas seulement les véhicules ayant une plaque « essai » ou « marchand », mais également le prêt et la location de véhicules à un tarif préférentiel aux clients qui ont commandé une voiture dont le délai de livraison comporte plusieurs mois. La stratégie de vente de nombreux professionnels comprend la location d'un véhicule pendant toute la durée du délai de livraison. Dans ces cas, le véhicule ne peut être muni des plaques susmentionnées.

Ces véhicules doivent être immatriculés et la taxe de mise en circulation doit être payée. Cette taxe ne peut être récupérée. Les voitures seront par après vendues en tant que voitures de direction. S'il fallait inclure la taxe non récupérable dans le prix, cette voiture coûterait en fait plus cher qu'une nouvelle voiture. Pour le secteur, il s'agit d'un réel problème qui surgit très régulièrement, plus souvent que le problème des essais et des démonstrations. Il s'agit d'une tradition commerciale. Chaque année, des milliers de voitures sont immatriculées de cette façon.

Le ministre estime qu'il ne faut pas laisser le champ libre à ce genre de pratiques. Tout dépend en fait de la politique menée par les distributeurs. La plupart

Verantwoording

In het ontwerp zijn tijdelijke inschrijvingen niet aan de belasting onderworpen. Hiermee worden voornamelijk de « handelaarsplaten » bedoeld.

Er bestaan echter een aantal voertuigen die de beroepsmensen uit de sector, invoerders en distributeurs, ook laten inschrijven op een niet-tijdelijke basis, en die dan in het kader van hun handelscampagne gebruikt worden door de pers en de klanten; we denken bijvoorbeeld aan de wagens die journalisten ter beschikking krijgen om er proefritten mee te maken, of voertuigen waar klanten over mogen beschikken wanneer ze wachten op de levering van een nieuwe wagen of wanneer hun wagen hersteld wordt.

Voor de mensen uit de sector zijn deze voertuigen een echt werkinstrument. Zij worden trouwens regelmatig en zeer snel vervangen.

In die omstandigheden is het aangewezen die wagens vrij te stellen van de in het vooruitzicht gestelde belasting.

De Minister verwijst naar zijn eerder gegeven antwoord.

Dergelijke vrijstelling is reeds verleend in het artikel 96, 4^o. Voor de handelsverrichtingen ten behoeve van de pers en hun klanten kunnen de invoerders en verdelers een « handelaars » of een « proefrittenplaat » gebruiken. Hij vraagt de verwerping van het amendement.

Een lid stipt aan dat de handelsverrichtingen van de beroepssector niet alleen betrekking hebben op voertuigen met een « proefritten- » of een « handelsplaat », maar ook op de uitlending en de verhuring van voertuigen aan een voorkeurtarief aan klanten die een wagen besteld hebben, doch waarvoor de leveringstermijn meerdere maanden bedraagt. De ontlening van een wagen gedurende de leveringstermijn is een verkoopargument dat door veel beroepslui wordt gebruikt. In deze gevallen kan er niet met deze platen worden gereden.

Deze wagens moeten ingeschreven worden en de belasting op de inverkeerstelling betaald. Deze belasting kan niet gerecupereerd worden. De wagens worden nadien als directiewagen verkocht. Indien de niet recupereerbare belasting in de prijs moet worden doorgerekend, dan zouden die wagens in feite aan een hogere prijs dan de prijs voor een nieuwe wagen moeten worden verkocht. Dit is een reëel probleem voor de sector. Het is eveneens een zeer regelmatig voorkomend probleem, meer dan het probleem van de proefritten en demonstraties. Het gaat om een commerciële traditie. Duizenden wagens worden jaarlijks op deze manier ingeschreven.

De Minister is van oordeel dat de deur niet te wijd moet worden opengezet voor dergelijke praktijken. In feite hangt dit af van de gevoerde politiek door de

d'entre eux essayent de livrer une voiture dans un délai raisonnable lorsqu'ils constatent que, sinon, le client s'en ira acheter ailleurs.

Un membre constate que, pour certaines marques, le délai de livraison est assez important. Un autre membre mentionne la pratique qui veut que les garagistes mettent une voiture à la disposition de leurs clients dont la voiture est en réparation. Ces voitures de remplacement sont généralement vendues à très court terme. S'il faut payer la taxe de mise en circulation pour ces voitures, leur prix d'achat ultérieur sera trop élevé, alors qu'il s'agit en fait d'un instrument de travail. On rend cette pratique inutilement cher. L'intervenant estime que la taxe de mise en circulation ne doit pas être perçue au moment où le garagiste achète la voiture, mais bien lorsque celle-ci est remise à son propriétaire définitif. Ceci se fait parfois 8, 9 ou 10 mois après que le garagiste a acheté la voiture.

Le ministre signale qu'un garagiste peut, pendant quelques jours, donner en location à un client une voiture portant une plaque « marchand ».

Le ministre répond à la question du préopinant en confirmant qu'il ne s'agit pas d'une extension de la législation existant en la matière mais que cette possibilité était déjà prévue. Certains professionnels travaillent déjà de cette façon.

Le membre souligne que ceci pourrait sérieusement étendre l'utilisation des plaques « marchand ». Ne devons-nous pas nous attendre à un effet boomerang de la part de l'Administration qui constate dans une circulaire qu'une telle pratique constitue un abus de la plaque « marchand » et qui mettra fin à cette possibilité?

Le ministre répète que l'on ne modifie nulle part les règles existantes en ce qui concerne l'utilisation des plaques « essai » et « marchand ».

L'intervenant met une nouvelle fois le ministre en garde contre les conséquences d'une utilisation accrue de telles plaques, en raison d'une modification de l'équilibre entre le paiement de la taxe à la source et les autres conditions d'achat d'un véhicule. Il espère que le ministre ne devra pas réexaminer la question dans quelques mois, dans le cadre d'une nouvelle loi-programme, parce qu'il aura mal évalué les conséquences.

Le ministre souligne que la taxe de mise en circulation est en tout cas due au moment de l'immatriculation du véhicule.

Un membre demande quelles sont les conditions d'obtention d'une plaque « marchand » et à quelles restrictions sont soumis les véhicules pourvus d'une telle plaque. L'intervenant pense en particulier à des restrictions d'ordre territorial.

Le ministre répond que la délivrance des plaques « essai » ou « marchand » est réglementée par l'Office de la circulation routière. L'utilisation des plaques en

verdelier. De meesten trachten een wagen binnen een redelijke termijn te leveren wanneer ze constateren dat de klant anders elders zal kopen.

Een lid wijst op het feit dat voor bepaalde merken er toch een aanzienlijke leveringstermijn is. Een ander lid verwijst naar de praktijk waarbij autoherstellers een wagen ter beschikking stellen van hun cliënteel terwijl hun wagen in herstelling is. Deze vervangwagens worden meestal na een korte termijn verkocht. Indien voor deze wagens de belasting op de inverkeerstelling moet worden betaald, wordt de kostprijs voor de verkoop ervan te hoog, terwijl het in feite toch om een werkinstrument gaat. Deze praktijk wordt onnodig kostelijk gemaakt. Spreker meent dat de belasting op de inverkeerstelling niet geïnd moet worden op het ogenblik van aankoop door de autohersteller maar wel op het ogenblik dat de wagen wordt overgedragen aan de uiteindelijke eigenaar. Dit gebeurt soms 8, 9 of 10 maanden na aankoop door de autohersteller.

De Minister onderlijnt dat een autohersteller een wagen met een « handelaarsplaat » kan uitlenen aan een klant gedurende enkele dagen.

Op vraag van het lid, bevestigt de Minister dat dit geen uitbreiding van de bestaande regeling terzake is, maar dat deze mogelijkheid reeds is voorzien. Er zijn reeds beroepslui die op deze manier werken.

Het lid wijst erop dat hierdoor het gebruik van de « handelaarsplaten » flink zou kunnen stijgen. Kunnen wij dan geen boemerangeffect van de Administratie verwachten die in een circulaire vaststelt dat dergelijke praktijk oneigenlijk gebruik van de « handelaarsplaat » betekent waardoor een einde aan deze mogelijkheid wordt gesteld?

De Minister herhaalt dat de bestaande regels betreffende het gebruik van de « proefritten » en de « handelaarsplaat » nergens worden gewijzigd.

Het lid waarschuwt de Minister nogmaals voor de gevolgen van de stijging van het gebruik van dergelijke platen ingevolge de wijziging in het evenwicht tussen betaling van de belastingen bij de aanvang en de andere aankoopvoorwaarden van een voertuig. Hij hoopt dat de Minister dit binnen enkele maanden in het kader van een programmawet, niet opnieuw ter sprake brengt omdat hij de gevolgen niet juist heeft ingeschat.

De Minister onderlijnt dat de belasting op de inverkeerstelling in ieder geval bij de inschrijving van het voertuig moet worden betaald.

Een lid vraagt welke de voorwaarden zijn voor het bekomen van een « handelaarsplaat » en welke beperkingen bestaan wanneer men met een dergelijke plaat rijdt. Spreker verwijst in het bijzonder naar de territoriale beperking.

De Minister antwoordt dat het afleveren van « proefritten- » en « handelsplaten » gereguleerd is in de reglementering van de Dienst van het Weg-

question est réservée aux vendeurs, constructeurs et revendeurs de voitures. Une limite est prévue en fonction du chiffre d'affaires.

L'utilisation de ces plaques d'immatriculation n'est autorisée qu'en Belgique.

Lorsque l'on veut se rendre à l'étranger avec un véhicule pourvu d'une telle plaque, il faut d'abord le faire immatriculer. La raison en est qu'une plaque d'immatriculation révèle le régime fiscal auquel le véhicule est soumis. Lorsqu'un véhicule est pourvu d'une plaque d'immatriculation ordinaire, cela signifie que toutes les taxes (T.V.A. ou taxe à l'immatriculation; droit d'immatriculation; taxe de circulation) ont été payées. Un véhicule pourvu de la plaque «essai» ou «marchand» est exempté du paiement de telles taxes, qui devront dès lors être acquittées au moment de l'immatriculation normale du véhicule.

Un membre estime que la réglementation existante ne résout pas le problème réel qui se pose. L'amendement proposé ne pourrait-il être adapté par l'administration afin de résoudre le problème qui résulte du passage (partiel) d'une taxe entièrement récupérable à une taxe qui ne l'est pas.

Le ministre souligne que la taxe est déductible au titre de frais professionnels. Cela résout donc en grande partie le problème.

Un membre précise que si la taxe peut être déduite des bénéfices, la T.V.A., quant à elle, est récupérable à 100 p.c.

Un membre aimerait connaître le critère exact de délivrance de plaques spéciales telles que la plaque «marchand». S'agit-il d'un critère arbitraire, du nombre de véhicules vendus par an, du chiffre d'affaires ou d'un autre critère encore? L'administration peut-elle décider de réduire le nombre de plaques spéciales délivrées lorsqu'elle constate que le secteur automobile s'adapte aux nouvelles données? Aucune modification n'est-elle prévue?

Le ministre déclare que les critères sont déterminés par le Ministère des Communications. Le ministre compétent a confirmé que la réglementation existante en matière de délivrance des plaques était maintenue et que l'on n'envisageait pas de la modifier. La seule condition pour l'obtention d'une telle plaque est la demande d'immatriculation par le vendeur, le constructeur ou le revendeur.

En principe, il n'y a pas de restrictions. Une condition unique, selon laquelle l'intéressé doit exercer, à titre de profession principale, une activité dans le secteur automobile, a récemment été insérée dans l'arrêté royal portant réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur.

verkeer. Dergelijke platen zijn voorbehouden voor verkopers, constructeurs en voortverkopers van wagens. Er is een beperking in functie van hun omzet voorzien.

Het gebruik van die nummerplaten is enkel toegelaten in België.

Wanneer men met zo'n voertuig naar het buitenland wil, dan moet het eerst worden ingeschreven. De reden hiervoor is dat uit een nummerplaat de ondergane fiscaliteit van een wagen blijkt. Voor een voertuig dat onder een gewone nummerplaat is ingeschreven, zijn alle belastingen (B.T.W. of inschrijvings-taks; inschrijvingsrecht; verkeersbelasting) betaald. Een «proefritten-» of een «handelaarsplaat» betekent dat er geen belastingen zijn betaald en moeten deze vereffend worden op het ogenblik dat het voertuig op een gewone manier wordt ingeschreven.

Een lid meent dat de bestaande reglementering niet tegemoet komt aan een reëel probleem. Kan het voorgestelde amendement niet aangepast worden door de administratie om dit probleem op te lossen dat ontstaat omdat er deels wordt overgestapt van een belasting die helemaal verrekenbaar is naar een belasting die dat niet is.

De Minister beklemtoont dat de belasting aftrekbaar is als bedrijfskost. Op die manier wordt voor een groot deel aan het probleem tegemoet gekomen.

Een lid stipt aan dat de belasting aftrekbaar is van de winst, hetgeen niet hetzelfde is als het voor 100 pct. verrekenbaar zijn van de B.T.W.

Een lid peilt naar het juiste criterium voor de aflevering van bijzondere platen (zoals de «handelaarsplaat»). Is dit een arbitrair criterium of een criterium in functie van het aantal verkochte wagens per jaar, of het zakencijfer of nog iets anders? Kan de administratie beslissen om het aantal bijzondere platen te verminderen wanneer wordt vastgesteld dat de automobielsector zich aanpast aan de nieuwe gegevens. Worden er geen wijzigingen voorzien?

De Minister verklaart dat deze criteria worden bepaald door het Ministerie van Verkeerswezen. De bevoegde Minister heeft bevestigd dat de bestaande reglementering voor het toekennen van deze platen behouden blijft en dat er geen plannen zijn om die te wijzigen. Het enige criterium voor de toekenning van dergelijke plaat is het feit dat de inschrijving door een verkoper, constructeur of voortverkoper wordt gevraagd.

In principe zijn er geen beperkingen. Recentelijk werd als enige voorwaarde in het koninklijk besluit betreffende de inschrijving van voertuigen gesteld dat de geïnteresseerde een activiteit in de automobielsector als hoofdberoep moet uitoefenen.

Cette réglementation ne relève toutefois pas des compétences du ministre des Finances.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 4 et 1 abstention.

Un membre dépose un troisième amendement, libellé comme suit :

« Compléter l'article 96 proposé par un 6°, libellé comme suit :

« 6° Les véhicules destinés à être vendus ou donnés en location par les entreprises dont l'activité professionnelle consiste dans la vente ou la location de voitures automobiles. »

Justification

Les véhicules automobiles sont en principe des instruments auxiliaires de l'activité professionnelle ou privée de leurs utilisateurs.

Il est cependant des entreprises pour lesquelles des véhicules automobiles ne constituent pas des instruments auxiliaires d'une activité, mais l'objet même de leur activité.

Il s'agit, pour l'essentiel, des entreprises de commerce de voitures automobiles.

Les hypothèses dans lesquelles des vendeurs de voitures automobiles immatriculent eux-mêmes les véhicules qui font l'objet de leur commerce sont sans doute marginales et l'on pourrait comprendre que le Gouvernement ait décidé de négliger ces situations compte tenu du fait, d'une part, que le nombre de marchands qui seraient concernés est peu significatif et d'autre part que l'impact pour ces entreprises est négligeable.

En revanche, les entreprises qui pratiquent la location de véhicules automobiles, à court ou à long terme, immatriculent les véhicules à leur nom. Pour ces entreprises, le véhicule automobile est par conséquent l'objet même de leur activité commerciale.

La T.M.C. deviendra donc, pour ces entreprises, une charge très importante.

Le projet de loi du Gouvernement ne prévoit en faveur de ces entreprises aucune exemption.

Dans le régime de la T.V.A., un régime particulier de déduction a été mis en place afin de neutraliser la T.V.A. pour ces entreprises.

Le siège de la matière est à l'article 45 du Code de la T.V.A. Cet article règle le principe de la déduction en amont des taxes ayant grevé les livraisons de biens et les prestations de services faites à un assujetti. Le paragraphe 2 de l'article 45 du Code de la T.V.A. introduit un tempérament à ce principe de la déduction de la T.V.A. en amont, en disposant que la déduction ne peut dépasser en aucun cas 50 p.c. des

Deze reglementering ressorteert wel niet onder de bevoegdheid van de Minister van Financiën.

Het amendement wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4 bij 1 onthouding.

Een lid dient een derde amendement in :

« Aan het voorgestelde artikel 96 een 6° toe te voegen, luidende :

« 6° de voertuigen bestemd om te worden verkocht of verhuurd door bedrijven wier bedrijfsactiviteit bestaat in de verkoop of de verhuring van automobielen. »

Verantwoording

In principe worden wagens gebruikt als hulpmiddelen bij het uitoefenen van beroeps- of privéwerkzaamheden.

Er zijn evenwel bedrijven waarvoor wagens geen hulpmiddel zijn bij het uitoefenen van hun bedrijfsactiviteit, maar het voorwerp van die activiteit.

Het gaat hoofdzakelijk om ondernemingen die handel drijven in wagens.

De gevallen waarin verkopers van wagens de voertuigen die ze verkopen, zelf inschrijven zijn ongetwijfeld marginaal en men kan begrijpen dat de Regering besloten heeft met die gevallen geen rekening te houden, daar het aantal betrokken handelaars relatief klein is en de impact voor die bedrijven verwaarloosbaar is.

De bedrijven die wagens op korte of op lange termijn verhuren, schrijven daarentegen de voertuigen in op hun naam. Voor die bedrijven is de wagen bijgevolg het voorwerp van hun handelsbedrijvigheid.

Voor die ondernemingen betekent de belasting op de inverterstelling dus een zeer zware last.

Het wetsontwerp van de Regering voorziet in geen enkele vrijstelling voor die ondernemingen.

In de B.T.W.-regeling werd een bijzonder aftrekmechanisme ingebouwd ten einde de B.T.W. voor die bedrijven te neutraliseren.

Deze regeling vindt zijn grondslag in artikel 45 van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde. Dit artikel bepaalt dat de belastingplichtige « op de belasting die hij verschuldigd is ter zake van de door hem verrichte leveringen en diensten, de belasting geheven van de aan hem geleverde goederen en verleende diensten » in aftrek mag brengen. Paragraaf 2 van artikel 45 van het Wetboek van de belas-

taxes qui ont été acquittées pour l'ensemble des frais se rapportant à des véhicules qui servent au transport de personnes.

Les dispositions du § 2 (déduction de la T.V.A. limitée à 50 p.c.) ne sont toutefois pas applicables :

« a) aux véhicules destinés à être vendus ou donnés en location par un assujetti dont l'activité professionnelle consiste dans la vente ou la location de véhicules automobiles;

b) aux véhicules destinés à être utilisés exclusivement pour le transport rémunéré de personnes. »

Le projet du Gouvernement vise à compenser partiellement la perte de recettes fiscales provoquée par une réduction de la T.V.A. sur les véhicules, à partir du 1^{er} avril 1992, mais pas à rayer le secteur de la location de véhicules du paysage économique belge.

Il convient en effet de mesurer les effets induits que provoquera l'instauration de la T.M.C.

Pour ce qui concerne la location de véhicules à court terme, l'usage — qui répond à des contraintes économiques du secteur — veut qu'un véhicule n'est affecté à la location à court terme que pendant un délai de trois mois à dater de sa mise en circulation. Passé ce délai de trois mois, le véhicule est revendu et le plus souvent destiné à l'exportation. Il en résulte que pour chaque véhicule de location à court terme, l'entreprise de location doit renouveler celui-ci quatre fois par an (ceci ne concerne bien entendu que les véhicules de cylindrée moyenne supérieure et non les véhicules de grosse cylindrée).

Dès lors, si pour la grande majorité des utilisateurs de véhicules, la T.M.C. sera une charge unique grevant le véhicule pendant toute la durée d'utilisation économique dudit véhicule (c'est-à-dire en principe pendant plusieurs années), les entreprises de location à court terme acquitteront en réalité la taxe quatre fois par an, c'est-à-dire à l'occasion de chaque remplacement des véhicules.

Sur base du tableau qui figure à l'article 98 du projet, des calculs ont été effectués, qui se rapportent aux quatre plus importantes sociétés de location de véhicules à court terme du pays. Il en résulterait pour ces entreprises que le montant total de la taxe qui devra être acquitté, serait supérieur au montant du bénéfice avant impôts des mêmes sociétés.

L'amendement proposé vise par conséquent à rétablir la neutralisation fiscale qui existait au profit des entreprises considérées, sous le régime de la T.V.A. L'amendement se propose d'atteindre cet objectif en

ting over de toegevoegde waarde nuanceert dit principe met betrekking tot de aftrek van de B.T.W. en bepaalt dat ten aanzien van levering en invoer van automobielen voor personenvervoer en ten aanzien van leveringen en diensten met betrekking tot de voertuigen, de aftrek in geen geval hoger mag zijn dan 50 pct. van de betaalde belasting.

De bepalingen van § 2 (aftrek van de B.T.W. beperkt tot 50 pct.) zijn evenwel niet van toepassing:

« a) op voertuigen bestemd om te worden verkocht of te worden verhuurd door een belastingplichtige die een beroepswerkzaamheid uitoefent die bestaat in de verkoop of de verhuur van automobielen;

b) op voertuigen bestemd om uitsluitend te worden gebruikt voor bezoldigd personenvervoer. »

Het Regeringsontwerp beoogt het verlies van fiscale ontvangsten veroorzaakt door een vermindering van de B.T.W. op de voertuigen vanaf 1 april 1992, gedeeltelijk te compenseren. Het was echter niet de bedoeling de sector van de autoverhuring in het Belgisch bedrijfsleven te laten verdwijnen.

Het is wenselijk na te gaan wat de afgeleide gevolgen zullen zijn van de invoering van een belasting op de inverterstelling.

Wat de verhuring van voertuigen op korte termijn betreft, wil het gebruik — dat aansluit bij de economische behoeften van de sector — dat een voertuig slechts voor korte-termijnverhuur wordt gebruikt gedurende drie maanden nadat het in het verkeer is gebracht. Is die periode verstreken, dan wordt het voertuig opnieuw verkocht en vaak uitgevoerd. Daaruit vloeit voort dat elk voertuig bestemd voor verhuring op korte termijn door het bedrijf vier keer per jaar vervangen wordt. Hier gaat het vanzelfsprekend enkel om voertuigen met een hogere gemiddelde cilinderinhoud en niet om voertuigen met zeer grote cilinderinhoud).

Voor de grote meerderheid van de auto-eigenaars zal de belasting op de inverterstelling slechts een éénmalige belasting zijn op het voertuig voor de volledige economische gebruiksduur van dat voertuig (d.w.z. in beginsel voor verschillende jaren). De bedrijven die wagens verhuren op korte termijn zullen daarentegen in werkelijkheid vier keer per jaar de belasting betalen, d.w.z. telkens als het voertuig wordt vervangen.

Op basis van de tabel in artikel 98 van het ontwerp werden berekeningen gemaakt die betrekking hebben op de vier belangrijkste bedrijven voor verhuring van voertuigen op korte termijn in ons land. Daaruit blijkt dat het totale bedrag aan belastingen dat die bedrijven verschuldigd zijn, hoger is dan het bedrag van de winst, vóór belastingen, van die bedrijven.

Het voorgestelde amendement beoogt bijgevolg de fiscale neutralisering opnieuw in te voeren, die voor de betrokken bedrijven bestond in de B.T.W.-regeling. Het amendement wil dat doel bereiken door

reproduisant, sous forme d'exemption, la formulation utilisée dans le régime de la T.V.A., où s'applique un régime de déduction intégrale. La formulation tend à rester aussi proche que possible du texte utilisé dans le Code T.V.A. Seul le mot « assujetti » a été remplacé par le mot « entreprises ».

L'expression « dont l'activité professionnelle consiste dans la vente ou la location de voitures automobiles » permet de déjouer les fraudes. L'examen du Manuel de la T.V.A. édité par l'administration montre en effet que ce texte permet de contester les fraudes de fausses entreprises de location. L'application de l'article 45, § 2, du Code T.V.A. ne soulevant pas de problème, le texte proposé ne devrait pas davantage en susciter.

Concernant l'impact sur les entreprises de location de voitures à courte durée, membres de l'Union professionnelle belge des loueurs de véhicules, le membre donne les explications suivantes :

1° Généralités

Le passage des taux de T.V.A. de 25 et 33 p.c. à celui de 19,5 p.c. n'a eu aucune influence sur les charges subies par les loueurs puisque ces derniers récupèrent 100 p.c. de la T.V.A.

Par contre l'instauration d'une taxe à l'immatriculation qui ne pourrait pas être récupérée constituera une charge insurmontable compte tenu des pratiques courantes des loueurs en matière d'achats de véhicules neufs, la plupart de ceux-ci étant remplacés tous les trois mois (quatre « taxes à l'immatriculation » par an et par voiture!!).

Le changement de politique d'achat des loueurs vers un système où le véhicule aurait une durée de vie en parc nettement plus longue obligera les loueurs à annuler les quelque 12 000 commandes actuellement transmises aux différents importateurs et concessionnaires belges.

43,02 p.c. du chiffre d'affaires en location à courte durée provenant de l'aéroport de Bruxelles National, donc d'une clientèle internationale dont les réservations proviennent en grande partie d'organismes de voyages répartis sur toute la planète, il n'est pas possible, pour 1992, d'obtenir de ceux-ci l'acceptation d'une majoration brutale des tarifs qui leur ont été consentis et qui sont imprimés dans des centaines de milliers de directories.

Maillon important du tourisme, les loueurs belges sont confrontés à une concurrence internationale acharnée (Luxembourg et Schiphol). Une hausse des tarifs concédés aux touristes étrangers aura un impact des plus négatifs sur la profession.

de formulering gebruikt in de B.T.W.-regeling, in de vorm van een vrijstelling, over te nemen. Daar is immers een regeling van volledige aftrek van toepassing. Er werd gepoogd in de formulering zo dicht mogelijk bij de tekst van het B.T.W.-Wetboek te blijven. Het woord « belastingplichtige » werd vervangen door het woord « bedrijven ».

De woorden « wier bedrijfsactiviteit bestaat in de verkoop of de verhuring van automobielen » maken het mogelijk fraude te voorkomen. Een onderzoek van het B.T.W.-Handboek uitgegeven door het belastingbestuur toont immers aan dat die tekst het mogelijk maakt fraude begaan door valse verhuurbedrijven aan te vechten. Daar de toepassing van artikel 45, § 2, van het Wetboek van de B.T.W. geen problemen doet rijzen, geldt zulks ook voor de voorgestelde tekst.

In verband met de gevolgen van het ontwerp voor de bedrijven voor verhuring van wagens op korte termijn, die lid zijn van de Belgische beroepsvereniging van voertuigenverhuurders, verstrekt het lid de volgende toelichting :

1° Algemeen

De verlaging van de B.T.W.-tarieven van 25 en 33 pct. tot 19,5 pct. heeft geen enkele invloed gehad op de lasten die de verhuurders dragen, aangezien zij de B.T.W. voor 100 pct. terugwinnen.

De invoering van een inschrijvingstaks die niet teruggevorderd kan worden, is daarentegen een niet op te vangen lastenverzwaring gelet op de gebruikelijke gang van zaken wanneer de verhuurbedrijven nieuwe voertuigen aankopen. De meeste voertuigen worden immers om de drie maanden vervangen (vier « inschrijvingstaksen » per jaar en per wagen!).

De wijziging van het aankoopbeleid van de verhuurders waarbij ze overschakelen naar een systeem waarin het voertuig een veel langere levensduur zou hebben, zou de verhuurders dwingen de zowat 12 000 bestellingen bij verschillende Belgische invoerders en concessiehouders te annuleren.

43,02 pct. van de omzet in de verhuring op korte termijn wordt gerealiseerd op de luchthaven van Brussel-Nationaal dank zij een internationale clientèle voor wie de boekingen in ruime mate gedaan worden door touroperators over de hele wereld. Voor 1992 is het onmogelijk van die touroperators te verkrijgen dat ze zouden instemmen met een plotse verhoging van de tarieven die met hen overeengekomen waren en die in honderdduizenden « directories » vermeld staan.

De Belgische verhuurders, die een belangrijke schakel vormen in het toeristisch netwerk, worden geconfronteerd met een scherpe internationale concurrentie (Luxemburg en Schiphol). Een stijging van de tarieven die met de buitenlandse toeristen waren overeengekomen, zou zeer negatieve gevolgen hebben voor deze bedrijfstak.

2° Performances du secteur

Chiffre d'affaires 1991:

Bruxelles National	705 532 000
National	927 593 000
	<u>1 633 125 000</u>

Jours loués:

Bruxelles National	303 314
National	892 003
	<u>1 195 317</u>

Chiffre d'affaires par jour:

Bruxelles National	2 326
National	1 040
Moyenne nationale	1 366

Résultats 1990, avant impôts, des 4 «grands» (Avis, Hertz, Europcar & Budget) 61 075 000

3° Impact fiscal

Tenant compte du fait que la « vitesse de croisière » actuelle des quatre firmes ci-avant se situe à $\pm 18\ 000$ achats par an comportant 58,51 p.c. de véhicules non visés par les projets gouvernementaux, l'impact financier de la mesure projetée grèvera ces entreprises d'une charge annuelle de 79 308 608 francs, donc supérieure à leurs résultats!!!!

Il est certain que l'extrapolation de ces chiffres à l'ensemble des loueurs ne changera pas ces proportions.

Exemples ponctuels

Voiture 9 CV

Taxe trimestrielle + charges financières	5 150
Taux d'occupation	63 %
Nombre de jours grevés	57
Charge par jour	90

Voiture 11 CV

Taxe trimestrielle + charges financières	20 720
Taux d'occupation	59 %
Nombre de jours grevés	53
Charge par jour	391

Voiture 16 CV

Taxe annuelle + charges financières	112 000
Taux d'occupation	46 %
Nombre de jours grevés	168
Charge par jour	667

Voiture 19 CV

Taxe annuelle + charges financières	224 000
Taux d'occupation	42 %
Nombre de jours grevés	153
Charge par jour	1 464

2° Bedrijfsresultaten

Omzet 1991:

Brussel Nationaal	705 532 000
Nationaal	927 593 000
	<u>1 633 125 000</u>

Verhuurde dagen:

Brussel Nationaal	303 314
Nationaal	892 003
	<u>1 195 317</u>

Omzet per dag:

Brussel Nationaal	2 326
Nationaal	1 040
Nationaal gemiddelde	1 366

Resultaten 1990, vóór belastingen, van de 4 «groten» (Avis, Hertz, Europcar en Budget) 61 075 000

3° Fiscale weerslag

Gelet op het feit dat de vier bovenvermelde bedrijven een «kruissnelheid» halen van $\pm 18\ 000$ aankopen per jaar, waaronder 58,51 pct. voertuigen waarop het regeringsontwerp niet van toepassing is, is de financiële weerslag van de voorgestelde maatregel voor die bedrijven gelijk te stellen met een jaarlijkse last van 79 308 608 frank, d.w.z. een bedrag dat hoger is dan de resultaten»!!!!

Het toepassen van deze cijfers op de hele sector van de verhuurbedrijven zal die verhouding niet wijzigen.

Specifieke voorbeelden

Wagen 9 pk

Driemaandelijkse belasting + financiële lasten	5 150
Bezettingsgraad	63 %
Aantal belastbare dagen	57
Lasten per dag	90

Wagen 11 pk

Driemaandelijkse belasting + financiële lasten	20 720
Bezettingsgraad	59 %
Aantal belastbare dagen	53
Lasten per dag	391

Wagen 16 pk

Jaarlijkse belasting + financiële lasten	112 000
Bezettingsgraad	46 %
Aantal belastbare dagen	168
Lasten per dag	667

Wagen 19 pk

Jaarlijkse belasting + financiële lasten	224 000
Bezettingsgraad	42 %
Aantal belastbare dagen	153
Lasten per dag	1 464

Impact sur les entreprises de location de voitures à longue durée (long term rental)

Contrairement au « leasing », les véhicules faisant l'objet de « contrats à long terme » sont immatriculés au nom du loueur.

L'avance par le loueur d'une « taxe à l'immatriculation » obligera celui-ci à la diluer en fonction du nombre de mensualités du contrat et dès lors de grever cette dépense d'une charge financière.

Jusqu'à ce jour nous ignorons si ce poste facturé au locataire devrait être grevé d'une T.V.A.

Si tel est le cas, il est certain qu'un fossé se créera entre le *leasing* et le *renting*, rendant ce dernier moins attrayant alors que sa présentation comptable est nettement plus favorable au « pouvoir fiscal » puisqu'il n'est pas assorti de la clause obligatoire d'option d'achat.

Il y a lieu également de ne pas perdre de vue les opportunités offertes par le « cross border » que, jusqu'à présent, le fisc n'est pas parvenu à juguler.

Performances 1990 des membres de la « Section long terme » de l'Union professionnelle belge des loueurs de véhicules :

- acquisitions de l'exercice: 23 289 voitures.
- parc total « voitures » au 31 décembre 1990: 48 433 voitures.
- valeur brute du parc: 22 612 502 526.
- acquisitions 1990: 11 108 741 036.

Un membre souligne que ces entreprises de location ont des établissements dans plusieurs pays. L'instauration d'une taxe de mise en circulation constitue, pour elles, un élément justifiant leur départ pour l'étranger. Et, pour le touriste qui veut louer une voiture, l'origine de la plaque minéralogique n'a pas grande importance. Le ministre s'efforcera assurément de mettre au point assez rapidement des dispositions pour combattre les pratiques en question, mais les professionnels ne manqueront pas de trouver ensuite de nouvelles parades. N'est-il pas plus simple d'accorder l'exemption de cette taxe à cette catégorie comme prévu dans l'amendement proposé?

Un membre se demande pourquoi il est aussi question, dans l'amendement, de « véhicules destinés à être vendus ». Les « essais » et les « plaques marchand » ne fournissent-ils pas la solution?

Gevolgen van het ontwerp voor de bedrijven voor verhuur van wagens op lange termijn (long term rental)

In tegenstelling tot wat het geval is bij leasing worden de voertuigen waarvoor « lange-termijncontracten » gesloten worden, ingeschreven op naam van de verhuurder.

Het vooraf betalen door de verhuurder van een inschrijvingstaks verplicht hem die belasting te spreiden over het aantal te verrichten maandelijkse betalingen bepaald in het contract, wat een bijkomende financiële last tot gevolg heeft.

Tot op heden weten wij niet of op die post, die aan de huurder wordt doorberekend, B.T.W. verschuldigd is.

Indien dat het geval is, is het zeker dat er een diepe kloof zal ontstaan tussen *leasing* en *renting* waarbij de laatste formule minder aantrekkelijk wordt, hoewel de boekhoudkundige voorstelling ervan in het voordeel is van de fiscus, aangezien bij *renting* niet moet worden voorzien in de verplichte clausule waarin de mogelijkheid tot aankoop wordt geboden.

Ook mogen de mogelijkheden die de « cross border » biedt, niet uit het oog verloren worden. Tot op heden kon die praktijk door de fiscus niet aan banden worden gelegd.

Prestaties 1990 van de leden van de « Afdeling verhuur op lange termijn » van de Belgische beroepsvereniging van voertuigenverhuurders :

- aankopen tijdens het boekjaar: 23 289 wagens;
- totaal wagenpark op 31 december 1990: 48 433 wagens;
- bruto-waarde van het wagenpark: 22 612 502 526;
- aankopen 1990: 11 108 741 036.

Een lid wijst op het feit dat deze verhuurbedrijven in meerdere landen zijn gevestigd. De instelling van een belasting op de inverteerstelling is voor hen een argument voor uitwijking naar het buitenland. Voor de toerist die een wagen wil huren, maakt het immers geen verschil welke nummerplaat deze wagen heeft. De Minister zal zeker binnen afzienbare tijd een regeling uitwerken om dit tegen te gaan waarna de beroepslui opnieuw andere uitwegen zullen vinden. Is het niet eenvoudiger om voor deze categorie vrijstelling van de belasting te verlenen, zoals voorzien in het amendement?

Een lid vraagt zich af waarom in het amendement ook sprake is van voertuigen bestemd om te worden verkocht. Wordt dit niet opgelost door de « proefritten » en de « handelaarsplaat »?

L'auteur de l'amendement précise que le deuxième amendement à l'article 96 concernait principalement les vendeurs, les importateurs et les revendeurs. Le ministre a répondu à une question le concernant que les «essais» et les «plaques-marchand» résolvait les difficultés, ce dont l'intervenant doute, étant donné que l'on ne peut délivrer qu'un nombre limité de ces plaques et qu'elles sont soumises à une limitation territoriale. Le deuxième amendement vise, par contre, principalement la location de voitures, ainsi que la vente, mais, à cet égard, l'intervenant renvoie à l'argumentation développée au sujet du deuxième amendement. Ce qui s'appliquait déjà en ce qui concerne la vente de voitures est assurément applicable aussi en ce qui concerne la location. L'intervenant est disposé à prendre en considération tout amendement subsidiaire qui tiendrait compte des problèmes du secteur de la location.

Un membre déclare que c'est inacceptable. Il est trop facile de créer une entreprise soi-disant «de location», ce qui permettra de vendre comme «voiture d'occasion» une voiture achetée deux mois plus tôt et d'échapper ainsi à la taxe. Une telle entreprise peut alors mettre la voiture sur le marché à un prix avantageux.

Une difficulté peut toutefois surgir en ce qui concerne le coût des voitures de location. Il s'agit de savoir si le prix de location est compétitif par rapport à celui qui est pratiqué dans les pays voisins. Cette difficulté est due au marché.

Le ministre note que l'Union professionnelle belge des loueurs de véhicules a avoué elle-même que plus de 90 p.c. des 17 000 à 18 000 voitures achetées chaque année par ces entreprises sont exportées. Si l'on prévoit, par voie d'amendement, le remboursement de la taxe de mise en circulation qui aura été perçue pour des voitures que l'on exportera six mois après leur achat, l'on aura suffisamment fait droit aux aspirations du secteur de la location. L'intervenant demande que l'amendement soit rejeté.

A un membre qui fait observer que ces entreprises ne sont ni des entreprises vendant des voitures d'occasion ni des entreprises qui en exportent et qu'elles se contentent de vendre des voitures à des revendeurs, le ministre déclare que ceux-ci peuvent considérer que la taxe de mise en circulation leur sera remboursée lorsque la voiture aura été exportée. La taxe sera remboursée à celui qui aura payé la taxe de mise en circulation. La taxe n'est donc pas prise en compte pour le calcul du prix de vente.

Un membre s'interroge au sujet des taux de T.V.A. pratiqués, en ce qui concerne les voitures automobiles, dans les pays voisins. Envisage-t-on également de percevoir une taxe de mise en circulation dans d'autres pays?

De indier van het amendement verduidelijkt dat het tweede amendement bij artikel 96 voornamelijk de verkopers, invoerders en voortverkopers betrof. De Minister heeft hierop geantwoord dat de oplossing hiervoor de «proefritten» en de «handelaarsplaten» zijn waarover spreker zijn twijfel uit aanzien slechts een beperkt aantal dergelijke platen kunnen worden afgeleverd en aangezien er een territoriale begrenzing geldt. Het derde amendement daarentegen beoogt in hoofdzaak de verhuring van voertuigen, maar ook de verkoop, doch voor dit verwijst het lid naar de argumentatie bij het tweede amendement. Hetgeen reeds gold voor de verkoop van wagens, is zeker ook van toepassing voor de verhuring. Het lid staat open voor elk subsidiair amendement waarin tegemoetgekomen wordt aan de problemen van de verhuursector.

Een lid stipt aan dat dit niet kan aanvaard worden. Het is te gemakkelijk om een zogezegde verhuurfirma op te richten die twee maanden na de aankoop van een wagen, deze als zogezegd tweedehands verkoopt om aldus aan de belasting te ontsnappen. Deze firma's kunnen de wagen dan aan een gunstigere prijs aanbieden.

Er kan zich wel een marktprobleem m.b.t. kostprijs van huurvoertuigen stellen. De vraag is of de verhuurprijs concurrentieel blijft met de prijs in de ons omringende landen. Dit zijn de gevolgen van de markt.

De Minister stipt aan dat de Belgische beroepsvereniging van voertuigenverhuurders zelf heeft toegegeven dat meer dan 90 pct. van de 17 000 à 18 000 wagens die jaarlijks door deze verhuurfirma's worden aangekocht, wordt uitgevoerd. In de mate dat er bij amendement wordt voorzien dat de belasting op de inverkeerstelling wordt terugbetaald voor voertuigen die binnen zes maanden na hun inschrijving worden uitgevoerd, is er voldoende tegemoet gekomen aan de verzuchtingen van de verhuursector. Hij vraagt de verwerping van het amendement.

Op de opmerking van een lid dat deze firma's geen verkopers van tweedehandsvoertuigen zijn, noch uitvoerders ervan en dat zij slechts verkopen aan herverkopers van wagens, antwoordt de Minister dat ze rekening kunnen houden met het feit dat de belasting op de inverkeerstelling hen zal terugbetaald worden wanneer de wagen uitgevoerd zal zijn. De belasting zal terugbetaald worden aan diegene die de belasting op de inverkeerstelling heeft betaald. Die belasting komt dus niet in aanmerking om de verkoopprijs te bepalen.

Een lid peilt naar de B.T.W.-tarieven van auto's in de ons omringende landen. Wordt er elders ook een soortgelijke belasting op de inverkeerstelling overwogen?

Le ministre déclare que la fiscalité frappant les véhicules sera adaptée dans les autres pays européens également, afin d'être conforme aux directives européennes. Il donne un aperçu de la situation actuelle (voir annexe 2).

Un commissaire relève que le grand problème en matière, de concurrence est posé par le Luxembourg. En effet, pour un étranger, peu importe que son avion atterrisse à Bruxelles ou à Luxembourg. Une grande partie du trafic sera donc détournée par Luxembourg, car le taux de T.V.A. n'y est que de 15 p.c. Jusqu'à présent, cela n'avait pas tellement d'importance, parce que la T.V.A. pouvait être compensée intégralement, alors que dorénavant, elle sera remplacée partiellement par une taxe non compensable.

Le ministre souligne que 58 p.c. du parc automobile total des entreprises de location (de 17 000 à 18 000 voitures) échappent complètement à la taxe de mise en circulation.

Le commissaire signale que les chiffres qu'il a communiqués concernent précisément les 42 p.c. restants. La solution proposée par le ministre, à savoir l'exportation avec remboursement de la taxe, est insuffisante. On peut également poser des questions sur les éventuels arrangements avec les revendeurs. Comment la taxe de mise en circulation qui a été payée peut-elle être réclamée au revendeur ?

Si une facture d'un montant plus élevé est établie, ce sera en tout cas profitable au Trésor. En effet, un taux de T.V.A. de 19,5 p.c. est perçu sur le montant de la facture. Ce n'est pas le prix dégressif qui servira de base, mais le montant plus élevé de la facture. Ce n'est pas réaliste. C'est en fait une question de principe, d'égalité devant l'impôt. En outre, il ne s'agit que de quelques dizaines de millions de francs, qui ne préjudicient malheureusement qu'un seul secteur.

Le ministre souligne qu'il en sera ainsi jusqu'au 1^{er} janvier 1993; par la suite, il faudra payer beaucoup moins, conformément à la directive européenne.

En fait, le problème ne se pose pas parce que le premier vendeur (la société de location) peut réclamer directement le remboursement de la taxe. Le ministre renvoie à l'amendement visant à insérer un article 104bis (nouveau), qui prévoit la suppression de la taxe dans certains cas.

Le troisième amendement à l'article 96 est rejeté par 9 voix contre 3.

Un quatrième amendement à l'article 96 est libellé comme suit :

De Minister verklaart dat de fiscaliteit m.b.t. voertuigen ook in de andere Europese landen zal aangepast worden ten einde in regel te zijn met de Europese richtlijnen. De Minister geeft een overzicht van de bestaande situatie (zie bijlage 2).

Een lid stipt aan dat het grote concurrentieprobleem Luxemburg is. Voor een buitenlander is het immers gelijk of hij in Brussel dan wel in Luxemburg per vliegtuig aankomt. Een groot deel van het verkeer zal dan ook nu naar Luxemburg worden omgeleid waar de B.T.W.-aanslagvoet slechts 15 pct. bedraagt. Tot op heden was dit niet zo belangrijk omdat de B.T.W. toch integraal verrekenbaar is, terwijl deze nu deels door een onverrekenbare belasting wordt vervangen.

De Minister onderlijnt dat 58 pct. van het totale wagenpark van de verhuurbedrijven (17 000 à 18 000 wagens) volledig ontsnapt aan de belasting op de inverterstelling.

Het lid wijst erop dat de cijfers die door hem werden medegedeeld precies op de resterende 42 pct. slaan. De oplossing die door de Minister wordt voorgesteld, nl. uitvoer met terugbetaling van de belasting, is onvoldoende. Ook kunnen er vragen gesteld worden over de mogelijke regelingen met de herverkopers. Hoe kan de betaalde belasting op de inverterstelling teruggevraagd worden van de voortverkoper ?

Indien een hogere factuur wordt opgemaakt, dan zal dit in ieder geval de Schatkist ten goede komen. Er wordt op de factuurprijs immers 19,5 pct. B.T.W. geheven. Niet de degressieve prijs zal als basis dienen, maar wel de hogere factuurprijs. Dit is niet realistisch. In feite betreft dit een principe-kwestie, nl. van gelijkheid tegenover de belastingen. Het gaat daarenboven over slechts enkele tientallen miljoen frank die ongelukkigerwijze alleen ten nadele van één sector vallen.

De Minister beklemtoont dat dit zo zal zijn tot 1 januari 1993 waarna er veel minder zal moeten betaald worden overeenkomstig de Europese richtlijn.

In feite stelt het probleem zich niet omdat de eerste verkoper (de verhuurmaatschappij) rechtstreeks de terugbetaling van de belasting kan vragen. De Minister verwijst naar het amendement dat ertoe strekt een artikel 104bis (nieuw) in te voegen en dat de onthefing van belasting in bepaalde gevallen voorziet.

Het derde amendement bij artikel 96 wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Een vierde amendement bij artikel 96 luidt als volgt :

« Compléter l'article 96 proposé, par l'alinéa suivant :

« Le redevable de la taxe pourra prouver par toutes voies de droit, à l'exception du serment ou du témoignage, qu'un véhicule a été régulièrement muni d'une marque d'immatriculation autre que temporaire, « essai » ou « marchand » à l'étranger avant son importation définitive en Belgique. »

Justification

Le texte du projet ne permet pas davantage que l'exposé des motifs, de savoir comment le contribuable pourra prouver qu'un véhicule a été immatriculé à l'étranger avant son importation en Belgique.

Si certains pays émettent — comme en Belgique — des certificats d'immatriculation qui suivent le véhicule en cas de vente, il existe à ce sujet une grande disparité entre les pays.

Le contribuable peut se heurter soit à l'impossibilité de fournir des documents originaux (par exemple parce que ceux-ci doivent être restitués en même temps que la marque d'immatriculation), soit à des difficultés avec l'administration au sujet du caractère probant ou non des documents produits.

L'amendement tend à prévenir ces difficultés en facilitant les modalités de la preuve à charge du contribuable.

Le ministre souligne que la charge de la preuve est déjà réglée de cette manière dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus. Comme on l'a déjà dit précédemment, la réglementation en la matière reste inchangée.

L'amendement est retiré par son auteur.

Article 97

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Article 98

Un premier amendement est déposé. Il est libellé comme suit :

« Compléter le § 1^{er} A, de l'article 98 proposé par ce qui suit :

« Het voorgestelde artikel 96 aan te vullen met het volgende lid :

« De belastingplichtige kan door alle wettelijke middelen, met uitzondering van de eed of het getuigenis, het bewijs leveren dat een voertuig in het buitenland normaal werd ingeschreven, onder een andere plaat dan een tijdelijke plaat, een proefrittenplaat of een handelaarsplaat, vóór het definitief in België werd ingevoerd. »

Verantwoording

Noch uit de ontwerp-tekst noch uit de memorie van toelichting valt op te maken hoe de belastingplichtige het bewijs kan leveren dat zijn voertuig in het buitenland ingeschreven is geweest, nog voor hij het in België heeft geïmporteerd.

Zoals ons land geven bepaalde andere landen inschrijvingsbewijzen af die het voertuig vergezellen bij de verkoop, doch op dat stuk bestaan er aanzienlijke verschilpunten tussen de landen onderling.

Nu kan het voor de belastingplichtige wel eens onmogelijk zijn om de oorspronkelijke documenten voor te leggen, bijvoorbeeld wanneer die samen met de inschrijvingsplaat teruggegeven moeten worden, ofwel krijgt hij moeilijkheden met de administratie omtrent de bewijskracht van de voorgelegde stukken.

Het amendement wil die moeilijkheden voorkomen door de regels op de bewijslast voor de belastingplichtige te versoepelen.

De Minister wijst op het feit dat de bewijslast reeds op deze manier is geregeld in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen. Er wordt, zoals reeds eerder gezegd, niets aan de reglementering ter zake gewijzigd.

Het lid trekt zijn amendement in.

Artikel 97

Dit artikel geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Artikel 98

Een eerste amendement strekt ertoe :

« Paragraaf 1A van het voorgestelde artikel 98 aan te vullen met een nieuw lid, luidende :

« En aucun cas, le montant de la taxe ne peut être supérieur au montant cumulé de la T.V.A. et de la taxe de luxe qui auraient été applicables au véhicule concerné sur base des taux en vigueur avant le 1^{er} avril 1992. »

Justification

Selon l'exposé des motifs, le but du projet est de compenser la perte de recettes provenant de la diminution des taux de T.V.A. applicables aux voitures à partir du 1^{er} avril 1992.

Dans la logique de l'optique ainsi adoptée, puisqu'il s'agit d'une simple compensation, il faut veiller à ce que le montant de la taxe en projet soit, dans tous les cas, inférieur ou égal à l'économie d'impôt réalisée par l'acheteur du fait de l'adaptation des taux de T.V.A., et non pas seulement dans la plupart des cas comme annoncé dans l'exposé des motifs.

Un tableau reprenant un nombre important de véhicules usuellement vendus sur le marché belge révèle que pour ceux-ci la taxe en projet sera, et parfois de beaucoup, supérieure à l'économie de T.V.A. réalisée.

C'est ce genre de situations que l'amendement vise à éviter.

« Het bedrag van de belasting mag in geen geval hoger zijn dan het samengevoegde bedrag van de B.T.W. en de weeldetaks die op het betrokken voertuig van toepassing zouden zijn geweest op basis van de vóór 1 april 1992 geldende aanslagvoet. »

Verantwoording

Volgens de memorie van toelichting wil het ontwerp het verlies aan fiscale ontvangsten compenseren dat volgt uit de vermindering van het B.T.W.-tarief dat sedert 1 april 1992 geldt bij de aankoop van een auto.

Aangezien het hier om niets anders dan een compensatie gaat, volgt daar logisch uit dat men erop moet toezien dat de ontworpen taks in alle gevallen lager is dan of gelijk is aan het belastingvoordeel dat de koper geniet via de aanpassing van het B.T.W.-tarief, en niet alleen « in de meeste gevallen » zoals de memorie van toelichting zegt.

Uit de bijgaande tabel blijkt dat voor een groot aantal op de Belgische markt veel verkochte voertuigen de ontworpen taks soms heel wat hoger ligt dan het voordeel van het verlaagde B.T.W.-tarief.

Zoiets wil het amendement voorkomen.

Voiture — Auto	Prix catalogue T.V.A. 25 p.c. comprise — Catalogusprijs 25 pct. B.T.W. inbegrepen	Prix catalogue T.V.A. 19,5 p.c. comprise — Catalogusprijs 19,5 pct. B.T.W. inbegrepen	Gain de T.V.A. — Winst B.T.W.	Nouvelle taxe — Nieuw taks	Perte — Verlies
Audi:					
100 AV. Q. VR6	1 391 945	1 330 700	61 246	100 000	-38 754
100 AV. VR6	1 262 343	1 200 860	55 543	100 000	-44 457
BMW:					
325 i Touring	1 189 960	1 137 600	52 258	100 000	-47 641
324 td Touring	1 059 990	1 013 350	46 640	50 000	-3 360
325 td	979 969	936 850	43 119	50 000	-6 881
525 i Touring	1 450 000	1 386 200	63 800	100 000	-36 200
525 i X Touring	1 634 980	1 563 050	71 940	100 000	-28 060
Chrysler:					
Saratoga	667 740	638 360	29 380	35 000	-5 620
Saratoga 3.0	787 740	753 080	34 660	100 000	-65 330
Daytona 2.5	805 240	769 809	35 430	50 000	-14 570
Ecarch 3.0	1 055 540	1 009 086	46 444	100 000	-53 556
Voyager 2.5	752 500	719 390	33 110	35 000	-1 890
Voyager 3.3	942 740	901 260	41 480	100 000	-58 520
Voy. 3.3	946 540	904 892	41 648	100 000	-58 352
Citroën:					
BX 1.9 GTI 16V	894 300	554 951	39 349	50 000	-10 651
XM V6 Break	1 275 375	1 219 258	56 116	100 000	-43 884
Fiat:					
Tipo 2.0 16V	714 525	683 086	31 439	35 000	-3 561
Ford:					
R.S. 2000	773 200	739 179	34 021	35 000	-80
Scorpio 2.9 i	1 012 699	968 140	44 559	50 000	-5 441
Honda:					
Civic	794 040	759 102	34 938	50 000	-15 062
Civic 1.6 VTI					

Voiture — Auto	Prix catalogue T.V.A. 25 p.c. comprise — Catalogusprijs 25 pct. B.T.W. inbegrepen	Prix catalogue T.V.A. 19,5 p.c. comprise — Catalogusprijs 19,5 pct. B.T.W. inbegrepen	Gain de T.V.A. — Winst B.T.W.	Nouvelle taxe — Nieuw taks	Perte — Verlies
Lancia:					
Dedra 2.0 Turbo	956 000	913 936	42 064	50 000	-7 936
Mazda:					
323 1.8	595 000	568 820	26 180	35 000	-8 820
626 Wag. 2.2	755 000	721 780	33 220	35 000	-1 780
Mitsubishi:					
.					
Jeep:					
Cherokee 4.0	961 520	919 213	42 307	200 000	157 693
Range Rover 4.0	1 327 250	1 268 851	58 399	200 000	-141 601
Range Rover 3.5 Ess.	1 344 125	1 284 983	59 141	100 000	-40 859
Mitsubishi:					
Pajero 3.0 V6	1 025 000	979 900	45 100	50 000	-4 900
Nissan:					
Patrol 2.8 D	806 250	770 775	35 475	50 000	-14 525
Patrol 2.8 TD	881 250	842 475	38 775	50 000	-11 225
Terrano 3.0 V6	998 750	954 805	43 945	50 000	-6 055
King Cab. 2.5 D	686 250	656 055	30 195	35 000	-4 805
Toyota:					
Hi-Lux 2.4 D	723 750	691 905	31 845	35 000	-3 155
Land Cr. 4.2 D	1 068 750	1 021 725	47 025	200 000	-152 975
Land Cr. 3.5 D	1 025 000	979 900	45 100	100 000	-54 900
Wagon 4.2 D	1 125 000	1 075 500	49 500	200 000	-150 500
Umm:					
Alter 2.5 D	735 000	702 660	32 340	50 000	-17 660
Audi S2 2.3	1 885 372	1 694 000	191 372	200 000	-8 625
Buick Park AV. 3.8	1 599 000	1 436 695	162 304	200 000	-37 696
Chevrolet Caprice 5.0	1 166 000	1 047 646	118 353	200 000	-81 647
Ford:					
Sierra Cosw.	1 729 100	1 553 590	175 510	200 000	-24 490
Scorpio Cosw.	1 629 100	1 463 740	165 360	200 000	-34 640
Mazda:					
626 2.5 V	900 000	808 647	91 353	100 000	-8 647
626 2.5	955 000	858 064	96 936	100 000	-3 064
Mercedes 300 E 24	1 819 440	1 634 760	184 680	200 000	-15 320
Nissan 2.0 T:					
4 X 4	1 098 906	987 363	111 543	200 000	-88 457
200 5 X	931 000	836 500	94 500	100 000	-5 500
Pontiac:					
FI Race Bird 3.2	899 000	807 748	91 252	100 000	-8 748
Transam 5.0	1 199 000	1 077 297	121 703	200 000	-78 297
Saab 9000-CSTS:					
2.3	1 825 000	1 639 755	135 244	200 000	-14 756
Toyota:					
Supra 3.0.1	1 448 000	1 302 023	146 977	200 000	-53 023
Nissan:					
Sunny 2.0 D	444 500	424 942	19 558	20 000	-442
Opel:					
Omega 2.3. D	712 450	681 102	31 348	35 000	-3 652
Omega 2.3 TD	792 840	757 955	34 885	35 000	-115
Caravan 2.3 D	754 650	721 445	33 205	35 000	-1 795
Sedan 2.4	733 640	701 360	32 280	35 000	-2 720
Pontiac:					
Transport 3.4	1 065 000	1 213 140	48 860	100 000	-53 140
Renault:					
Clio 1.7 16V	621 875	594 512	27 362	35 000	-7 638
19 1.7 16V	657 250	628 331	28 919	35 000	-6 081
Espace 2.9i VE	1 100 750	1 052 313	48 433	50 000	-1 567

Voiture — Auto	Prix catalogue T.V.A. 25 p.c. comprise — Catalogusprijs 25 pct. B.T.W. inbegrepen	Prix catalogue T.V.A. 19,5 p.c. comprise — Catalogusprijs 19,5 pct. B.T.W. inbegrepen	Gain de T.V.A. — Winst B.T.W.	Nouvelle taxe — Nieuw taks	Perte — Verlies
Toyota:					
Camry 2.2 16V	739 000	706 484	32 516	35 000	-2 484
Volvo:					
240 2.3 D	715 000	683 540	31 460	35 000	-3 540
940 2.0 T	960 000	917 760	42 240	50 000	-7 760
940 2.3	1 020 000	975 120	44 880	50 000	-5 120
940 Break 2.3 T	1 195 000	1 142 420	52 580	100 000	-47 420
4 X 4:					
Aro:					
Aro 2.5	422 500	403 910	18 590	35 000	-16 410
Aro 3.2 D	495 950	434 125	21 822	100 000	-78 178
Aro 2.7 D	549 900	525 704	24 196	35 000	-10 806
Daihatsu:					
Rocky D	650 000	621 400	25 600	50 000	-21 400
Rocky TD	745 000	712 220	32 780	50 000	-17 220
Rocky Wag. D	755 000	721 780	33 220	50 000	-16 780
Rocky Wag. TD	925 000	894 300	40 700	50 000	-9 300
Isuzu:					
Trooper 2.6	794 100	759 160	34 940	35 000	-60

Source: prix repris dans l'Auto-Monde Revue (COMAUBEL) du mois d'avril 1992.

Bron: prijzen overgenomen uit Auto-Moto Revue (COMAUBEL), april 1992.

Le ministre renvoie à la réponse qu'il a faite précédemment concernant ce problème: une telle disposition est impraticable. Il demande le rejet de l'amendement.

Un membre constate qu'il s'agit malgré tout d'un problème d'équité. La question est de savoir si le critère choisi est le bon, ce qui n'est manifestement pas le cas puisque des voitures de plus de 3 millions de francs seront beaucoup moins taxées, tandis que pour certaines voitures de 720 000 francs, il faudra payer 150 000 francs de taxe en plus. C'est injuste.

Le ministre estime que c'était plutôt l'ancien système qui était injuste. Certaines voitures qui étaient taxées à 25 p.c. auraient dû l'être à 33 p.c.

L'intervenant souhaite que, dans un proche avenir, on puisse revoir l'ensemble du système des taxes sur les véhicules et la taxe de circulation.

L'amendement est rejeté par 8 voix contre 2 et 2 abstentions.

Cet article fait l'objet d'un amendement subsidiaire, libellé comme suit:

- «a) Réduire tous les montants repris à l'article 98, § 1^{er}, A, proposé de 75 p.c.
- b) Réduire tous les montants repris à l'article 98, § 1^{er}, A, proposé de 50 p.c.
- c) Réduire tous les montants repris à l'article 98, § 1^{er}, A, proposé de 25 p.c.»

Justification

Il y a lieu d'éviter des suppléments par rapport aux prix pratiqués avant la suppression des taux de T.V.A. de 25 et de (28+8) p.c.

De Minister verwijst naar zijn antwoord dat hij eerder heeft gegeven op dit probleem: een dergelijke bepaling is onbruikbaar. Hij vraagt de verwerping van het amendement.

Een lid stelt dat het hier toch om een billijkheidsprobleem gaat. De vraag is of het gekozen criterium wel het juiste criterium is, hetgeen klaarblijkelijk niet zo is omdat wagens van meer dan 3 miljoen frank veel minder belast zullen worden, terwijl sommige wagens van 720 000 frank voor 150 000 frank meer worden belast. Dit is onbillijk.

De Minister meent dat eerder het vroegere systeem onbillijk was. Sommige wagens die aan 25 pct. werden belast, hadden aan 33 pct. moeten worden belast.

Het lid uit de wens dat, in een nabije toekomst, heel het systeem van belastingen op voertuigen en de verkeersbelasting zou kunnen worden herzien.

Het amendement wordt verworpen met 8 stemmen tegen 2 bij 2 onthoudingen.

Op dit artikel wordt een amendement in ondergeschikte orde ingediend dat luidt als volgt:

- «a) De bedragen vermeld in het voorgestelde artikel 98, § 1, A, te verminderen met 75 pct.
- b) De bedragen vermeld in het voorgestelde artikel 98, § 1, A, te verminderen met 50 pct.
- c) De bedragen vermeld in het voorgestelde artikel 98, § 1, A, te verminderen met 25 pct.»

Verantwoording

Men mag niet op een hoger bedrag uitkomen dan vóór de afschaffing van de B.T.W.-tarieven van 25 en (28+8) pct.

Le ministre renvoie aux réponses qu'il a données précédemment et rappelle les conséquences budgétaires de l'amendement. Il demande le rejet de celui-ci.

L'amendement est rejeté par 12 voix contre 3 et 1 abstention.

L'article 98 fait l'objet d'un troisième amendement, subsidiaire à l'amendement tendant à supprimer les articles 1^{er} et 2.

« Remplacer le tableau figurant à l'article 98, § 1^{er}, A, proposé par le tableau suivant :

Nombre de C.V.	Nombre de kW	Montant de la taxe en francs
11	de 100 à 110	20 000
De 12 à 15	de 111 à 120	30 000
16 et 17	de 121 à 160	60 000
Supérieur à 17	supérieur à 160	100 000

Justification

Dans le nouveau tableau des taux, proposé par notre amendement, nous avons supprimé la taxe pour les petits et moyens véhicules de faible puissance et réaménagé les autres tranches selon un rapport plus raisonnable entre les chevaux fiscaux (C.V.) et la puissance réelle exprimée en kW.

Nous supprimons par la même occasion le déséquilibre qu'il y avait, au niveau du montant de la taxe, entre voitures, d'une part, et aéronefs et bateaux, d'autre part.

L'auteur de l'amendement évoque la structure de la taxe. Ce sont surtout les voitures au diesel qui sont touchées. Toute une catégorie de voitures relativement petites sont taxées en version diesel et ne le sont pas en version essence. Cela est dû à la cylindrée supérieure des voitures diesel.

Le ministre renvoie à la discussion générale, au cours de laquelle on a traité de ce problème. Il demande le rejet de l'amendement.

Il ajoute qu'il y a une différence considérable au niveau des accises entre le diesel et l'essence. L'avantage pour le diesel est de 5,15 francs le litre.

L'amendement est rejeté par 7 voix contre 4 et 1 abstention.

Un quatrième amendement à l'article 98 est libellé comme suit :

De Minister verwijst naar zijn eerdere gegeven antwoorden en wijst op de budgettaire gevolgen van het amendement. Hij vraagt de verwerping.

Het amendement wordt verworpen met 12 tegen 3 stemmen, bij 1 onthouding.

Een derde amendement wordt ingediend bij artikel 98 dat een amendement in ondergeschikte orde is op het amendement ertoe strekkende de artikelen 1 en 2 te doen vervallen.

« De tabel onder A, van § 1, van het voorgestelde artikel 98, te wijzigen als volgt :

Aantal P.K.	Aantal kW	Bedrag van de belasting in frank
11	100 tot 110	20 000
12 tot 15	111 tot 120	30 000
16 en 17	121 tot 160	60 000
Boven 17	boven 160	100 000

Verantwoording

Volgens het nieuwe in tabelvorm opgenomen tarief worden enerzijds de kleine en middelgrote voertuigen met een laag vermogen aan de belasting onttrokken en stemmen de andere indelingen meer overeen met een redelijke verhouding fiscale P.K./werkelijke kracht in kW.

Tevens wordt de wanverhouding in belastingsbedrag tussen auto's enerzijds en luchtvaartuigen en boten anderzijds weggewerkt.

De indiener van het amendement wijst op de structuur van de belasting. Vooral de dieselwagens worden getroffen. Een hele categorie van relatief kleine wagens worden belast in dieseluitvoering, maar niet in benzine-uitvoering. Dit heeft te maken met de hogere cylinderinhoud van dieselwagens.

De Minister verwijst naar de algemene bespreking waarin dit probleem reeds aan bod kwam. Hij vraagt de verwerping van het amendement.

De Minister stipt nog aan dat er een aanzienlijk verschil inzake accijnzen bestaat tussen diesel en benzine. Het voordeel voor diesel bedraagt 5,15 frank per liter.

Het amendement wordt verworpen met 7 stemmen tegen 4 bij 1 onthouding.

Een vierde amendement bij artikel 98 luidt als volgt :

« Remplacer le tableau figurant au § 1^{er}, A, de cet article par le tableau suivant :

Nombre de C.V.	Nombre de kW	Montant de la taxe en francs
9 et 10	de 71 à 85	5 000
11	de 86 à 100	20 000
De 12 à 14	de 101 à 110	35 000
15	de 111 à 120	50 000
16 et 17	de 121 à 154	100 000
18 et 19	de 155 à 170	200 000
Supérieur à 20	supérieur à 170	300 000 »

Justification

Le présent amendement vise à réduire l'avantage à l'achat de voitures très puissantes.

Le ministre demande le rejet de l'amendement.

L'amendement est rejeté à l'unanimité des 16 membres présents.

Un cinquième amendement est libellé comme suit :

« A l'article 98 proposé, compléter le § 1^{er}, A, par le texte suivant :

« sauf :

« — les voitures mixtes et minibus qui sont considérés sous le seul critère puissance exprimée en kW ;

— pour les voitures dont le montant de la taxe est supérieur sur base des C.V. fiscaux, la taxe à payer ne pourra dépasser le niveau déterminé sur base des kW + 1^o et limité à 50 000 francs ;

— pour les motocyclettes, la taxe est limitée, dans tous les cas, à 5 000 francs. »

Justification

Ceci écarte en tout cas les dépassements excessifs pour les voitures américaines, diesels, mixtes, minibus et motocyclettes.

Le ministre demande le rejet de l'amendement.

L'amendement est rejeté par 13 voix contre 3.

Un sixième amendement à l'article 98 est libellé comme suit :

« Rédiger comme suit le § 1^{er}, B, de l'article 98 proposé :

« B. Aéronefs définis à l'article 94. La taxe est fixée à 25 000 francs pour les aéronefs ultralégers motorisés et à 100 000 francs pour tous les autres aéronefs. »

« In § 1, A, van dit artikel, de tabel te vervangen als volgt :

Aantal P.K.	Aantal kW	Bedrag van de belasting in frank
9 en 10	van 71 tot 85	5 000
11	van 86 tot 100	2 000
Van 12 tot 14	van 101 tot 110	35 000
15	van 111 tot 120	50 000
16 en 17	van 121 tot 154	100 000
18 en 19	van 155 tot 170	200 000
Vanaf 20	boven 170	300 000 »

Verantwoording

Het is de bedoeling het voordeel bij de aankoop van zeer zware wagens te verminderen.

De Minister vraagt de verwerping van het amendement.

Het amendement wordt verworpen bij eenparigheid van de 16 aanwezige leden.

Een vijfde amendement strekt ertoe :

« Aan het slot van artikel 98, § 1, A, na de woorden « voor het hoogste bedrag verschuldigd » toe te voegen de woorden :

« , behalve voor :

« — auto's voor dubbel gebruik en minibussen, waarvoor als enig criterium geldt het vermogen uitgedrukt in kilowatt ;

— auto's waarvoor het bedrag van de belasting hoger ligt op basis van de fiscale P.K. ; in dat geval mag de verschuldigde belasting niet hoger zijn dan het bedrag berekend volgens de grondslag van de kW + 1^o en beperkt tot 50 000 frank ;

— motorfietsen ; in dat geval is de belasting hoe dan ook beperkt tot 5 000 frank. »

Verantwoording

Daardoor vervallen alleszins de overdreven bedragen voor Amerikaanse personenauto's, diesels, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen.

De Minister vraagt de verwerping van het amendement.

Het amendement wordt verworpen met 13 tegen 3 stemmen.

Een zesde amendement bij artikel 98 luidt als volgt :

« Paragraaf 1, B, van het voorgestelde artikel 98 te doen luiden als volgt :

« B. Luchtvaartuigen zoals omschreven in artikel 94. De belasting wordt vastgesteld op 25 000 frank voor ultralichte motorluchtvaartuigen en op 100 000 frank voor alle andere luchtvaartuigen. »

Justification

Au premier alinéa, il s'agit d'une correction. Au deuxième alinéa, la taxe pour les Ultra Légers Motorisés est portée à 25 000 francs. Une taxe de 100 000 francs est disproportionnée par rapport au prix d'achat d'un U.L.M. qui varie entre 160 000 et 700 000 francs. Le taux de la T.V.A. a été ramené de 25 à 19,5 p.c. le 1^{er} avril 1992. Une taxe de 25 000 francs correspond à peu près au produit de la réduction de la T.V.A. calculée sur la base d'un prix d'achat moyen de 430 000 francs.

Un septième amendement est libellé comme suit:

« Au § 1^{er}, B, de l'article 98 proposé, remplacer les mots « article 1^{er} » par les mots « article 94. »

Justification

Correction du texte.

Le ministre accepte les corrections de texte proposées dans les deux amendements précédents.

En ce qui concerne les aéronefs ultralégers motorisés, il déclare pouvoir accepter l'amendement. En effet, l'incidence budgétaire de celui-ci est très faible: on n'immatricule annuellement que 40 aéronefs de ce type.

Un membre fait remarquer que l'équité intervient pour les propriétaires d'aéronefs ultralégers motorisés, mais pas pour les propriétaires d'une Toyota diesel.

Le ministre souligne que les automobilistes ont en tout cas un choix plus large, puisque différents taux sont prévus.

Le sixième et le septième amendement sont adoptés à l'unanimité des 16 membres présents.

Le huitième amendement à l'article 98 est libellé comme suit:

« Supprimer l'article 98, § 2, proposé. »

Justification

Le Conseil d'Etat a rappelé que la délégation au Roi organisée par cet article est contraire à l'article 110 de la Constitution qui réserve au seul législateur la matière fiscale.

L'insertion d'un second alinéa dans le projet présenté ne rencontre pas l'objection du Conseil d'Etat de manière satisfaisante et maintient toute l'insécurité juridique qui s'attachera aux situations nées et

Verantwoording

In het eerste lid gaat het om een correctie. In het tweede lid wordt de belasting voor ultralichte motorluchtvaartuigen op 25 000 frank gebracht. Een belasting van 100 000 frank is niet in verhouding met de aankoop prijs van een ultralicht motorluchtvaartuig die varieert van 160 000 frank tot 700 000 frank. Het B.T.W.-tarief is per 1 april 1992 van 25 op 19,5 pct. gebracht. Een belasting van 25 000 frank is ongeveer gelijk aan de B.T.W.-vermindering op een gemiddelde aankoop prijs van 430 000 frank.

Een zevende amendement wordt ingediend:

« In § 1, B, van het voorgestelde artikel 98 de woorden « artikel 1 » te vervangen door de woorden « artikel 94 ».

Verantwoording

Correctie van de tekst.

De Minister aanvaardt de voorgestelde tekstcorrecties in de twee voorgaande amendementen.

Over de ultralichte motorluchtvaartuigen zegt de Minister dit amendement te kunnen aanvaarden. De budgettaire weerslag ervan is immers zeer klein: het gaat om slechts 40 dergelijke vaartuigen die jaarlijks worden ingeschreven.

Een lid merkt op dat de billijkheid voor sommigen wel een rol speelt voor eigenaars van een ultralicht motorluchtvaartuig, maar niet voor de eigenaars van een Toyota diesel.

De Minister stipt aan dat autogebruikers in ieder geval een grotere keuzemogelijkheid hebben aangezien er verschillende tarieven zijn voorzien.

Het zesde en het zevende amendement worden aangenomen bij eenparigheid van de 16 aanwezige leden.

Het achtste amendement bij artikel 98 luidt als volgt:

« Het voorgestelde artikel 98, § 2, te doen vervallen. »

Verantwoording

De Raad van State heeft erop gewezen dat de delegaties van bevoegdheid aan de Koning waarin dit artikel voorziet, strijdig is met artikel 110 van de Grondwet, volgens hetwelk alleen de wetgever bevoegd is in belastingaangelegenheden.

De invoeging van een tweede lid in het voorliggende ontwerp komt niet op bevredigende wijze tegemoet aan het bezwaar van de Raad van State en houdt rechtsonzekerheid in stand die zal ontstaan in de toe-

acquises avant la loi de confirmation. Il s'indique donc de rejeter la délégation à l'Exécutif prévue par cette disposition.

*
* *

Le ministre répond qu'un tel système existait déjà avant la modification des taux de T.V.A. Il insiste sur les avantages du système, qui permet notamment d'éviter de perturber le marché. Il va de soi que les Chambres législatives seront immédiatement informées de toute modification. Le ministre demande le rejet de l'amendement.

Un membre reconnaît que ce raisonnement est valable pour la T.V.A. Mais le projet à l'examen concerne une taxe unique, que l'on perçoit uniquement lorsqu'un véhicule est mis en circulation.

Le ministre conteste ce point de vue. Si l'on déposait un projet de loi en vue, par exemple, d'exempter totalement la première catégorie qui est actuellement soumise à une taxe de mise en circulation de 5 000 francs, la vente de ces voitures s'arrêterait complètement pendant trois mois environ.

L'intervenant réplique qu'il faut, dans ce cas, revoir les méthodes de travail du Parlement pour que celui-ci puisse travailler plus rapidement. Il estime qu'il est dangereux de donner constamment la priorité au pouvoir exécutif. D'ailleurs, s'il s'agissait de réduire la taxe, les parlementaires ne manqueraient pas de tout mettre en œuvre pour voter le projet le plus rapidement possible.

Un membre se réfère aux similitudes qui existent entre la nouvelle taxe et la taxe d'immatriculation. Cette dernière est fixée, elle aussi, par arrêté royal. L'intervenant peut dès lors marquer son accord sur cet article.

L'amendement est rejeté par 12 voix contre 3 et une abstention.

Un dernier amendement relatif à l'article 98 est un amendement subsidiaire par rapport au précédent. Il est libellé comme suit :

« Compléter le § 2, premier alinéa, de l'article 98 proposé, par les mots : « , en fonction de l'évolution du coût de la vie et en fonction du marché de l'automobile, de façon à maintenir constantes les recettes perçues par le Trésor au titre de l'article 98, § 2. »

Justification

Il convient de limiter les compensations au montant strictement nécessaire pour compenser les pertes de T.V.A. et d'éviter les surcompensations fiscales comme celles qui ont été perçues lors de l'instauration

stand vóór de bekrachtigingswet. De delegatie aan de uitvoerende macht, zoals hier wordt bepaald dient bijgevolg te worden verworpen.

*
* *

De Minister antwoordt dat een dergelijk systeem reeds bestond vóór de wijziging van de B.T.W.-tarieven. Hij wijst op de voordelen van het systeem, met name het vermijden van verstoringen van de markt. Vanzelfsprekend zullen de Wetgevende Kamers onmiddellijk op de hoogte worden gebracht van elke wijziging. De Minister vraagt de verwerping van het amendement.

Een lid geeft toe dat deze redenering geldt voor de B.T.W. Het voorliggende ontwerp van wet betreft echter een eenmalige belasting die opgelegd wordt wanneer een voertuig in het verkeer wordt gebracht.

De Minister is het hier niet mee eens. Wanneer een wetsontwerp zou neergelegd worden om bijvoorbeeld de eerste categorie die nu onderworpen is aan 5 000 frank belasting op de inverkeerstelling, volledig vrij te stellen, dan zou gedurende ongeveer drie maanden de verkoop van deze wagens volledig stilvallen.

Het lid repliqueert dat de werkmethodes van het Parlement dan herzien moeten worden opdat het Parlement sneller zou kunnen werken. Spreker vindt het gevaarlijk dat steeds opnieuw de voorrang aan de uitvoerende macht wordt verleend. Trouwens, de parlementsleden zullen, in geval van een belastingvermindering, wel alles doen om het ontwerp zo snel mogelijk te stemmen.

Een lid verwijst naar de bestaande gelijkenissen tussen deze belasting en de inschrijvingstaks. Deze laatste wordt ook bij koninklijk besluit vastgelegd, zodat spreker zich akkoord kan verklaren met dit artikel.

Het amendement wordt verworpen met 12 stemmen tegen 3 bij 1 onthouding.

Een laatste amendement bij artikel 98 is een subsidiair amendement op het voorgaande amendement. Het luidt als volgt :

« Paragraaf 2, eerste lid, van het voorgestelde artikel 98 aan te vullen als volgt : « ... rekening houdend met de ontwikkeling van de kosten van levensonderhoud en met de situatie op de automarkt ten einde de ontvangsten op peil te houden die de Schatkist op grond van artikel 98, § 2, int. »

Verantwoording

De compensaties voor het verlies aan B.T.W.-ontvangsten moeten strikt beperkt blijven tot het bedrag dat daarvoor nodig is. Fiscale overcompensaties zoals bij de invoering van het nieuwe tarief van

du précompte mobilier à 10 p.c. et de l'insertion dans la loi belge de la directive « mères-filiales » du Conseil C.E.E.

Un membre rappelle les mesures compensatoires qui ont été prises dans le passé afin de neutraliser la perte de recettes subie par le Trésor. A plusieurs reprises, nous avons pu constater par la suite que la diminution d'impôt, au lieu d'entraîner une perte de recettes pour le Trésor, avait, au contraire, donné lieu à une augmentation sensible des recettes. L'intervenant rappelle que la baisse de 25 à 10 p.c. du précompte mobilier sur obligations avait entraîné une hausse rapide des recettes fiscales. Des compensations avaient pourtant été inscrites au budget, mais celles-ci s'étaient avérées inutiles par la suite.

Le ministre conteste ce qui vient d'être dit. Une diminution d'impôts n'entraîne pas automatiquement une augmentation des recettes grâce à une reprise de l'économie.

L'intervenant prétend que le précompte mobilier n'a jamais rapporté autant au Trésor qu'après sa diminution. Pendant deux ans, cette augmentation des recettes a persisté, après quoi la situation s'est stabilisée. Si le ministre n'a pas perçu les recettes qu'il espérait, cela n'est pas dû aux raisons qu'il invoque, mais à l'erreur qui consiste à croire que rien ne change jamais. Le ministre a continué à répercuter l'augmentation, mais entre-temps, les S.I.C.A.F. et les S.I.C.A.V. (tant belges que luxembourgeoises) ont vu le jour. La situation n'est donc plus la même.

Un autre exemple se situe dans le domaine de la fiscalité des entreprises. Les directives adoptées en octobre 1991 entraînent une compensation sur un exercice qui n'est pas complet — qui paraît compenser ce que l'on a perdu. Après quelques années, les augmentations de recettes sont telles qu'aucune compensation n'est nécessaire. Cependant, les mesures de compensation restent maintenues. A partir de 1993, la directive rapportera 18 milliards de francs au Trésor.

L'intervenant souligne ensuite que le marché automobile a toujours été un marché porteur. Dès lors, une modération s'impose par deux mesures qui sont en fait opposées dans leurs effets. D'une part, il reconnaît volontiers qu'il faut tenir compte de l'évolution du coût de la vie, mais il y a lieu de plafonner l'augmentation possible. L'intervenant s'oppose par contre à une explosion des recettes qui seraient en fait des surcompensations de deux ou trois fois.

Le but de cet amendement est d'éviter en tout cas des surcompensations. Le membre y ajoute que le

roerende voorheffing van 10 pct. en ten gevolge van de omzetting in het Belgisch recht van de E.G.-richtlijn met betrekking tot de « moeder-dochterondernemingen », moeten worden vermeden.

Een lid wijst op de compensatiemaatregelen die in het verleden werden genomen om een inkomstenverlies voor de Schatkist te neutraliseren. Meermaals hebben wij nadien kunnen vaststellen dat de Schatkist door de belastingverlaging geen inkomstenverlies leed, maar wel aanzienlijk meer ontving. Spreker verwijst naar de verlaging van de roerende voorheffing op obligaties van 25 pct. naar 10 pct. die een snelle stijging van de belastinginkomsten tot gevolg had. Toch werden compensaties in de begroting ingeschreven die nadien onnodig bleken te zijn.

De Minister betwist formeel deze bewering. Het is niet zo dat een belastingverlaging automatisch voor meer inkomsten zorgt door de herneming van de economie.

Het lid beweert dat de Schatkist nooit meer inkomsten uit de roerende voorheffing heeft ontvangen als na de verlaging van deze voorheffing. Gedurende twee jaar bleef de stijging duren, waarna de toestand zich stabiliseerde. Indien de Minister niet de inkomsten die hij verwachtte heeft geïnd, dan is dit niet te wijten aan hetgeen de Minister beweert, maar wel aan het feit dat er niet mag worden uitgegaan van de veronderstelling dat alles blijft zoals het was. De Minister heeft de verhoging blijven doorberekenen, doch ondertussen zijn de B.E.V.A.K. en B.E.V.E.K. (zowel de Belgische als de Luxemburgse) in werking getreden. De toestand is dus niet meer dezelfde.

Een ander voorbeeld vindt men bij de fiscaliteit van de ondernemingen. De in oktober 1991 aangenomen richtlijnen leveren een compensatie op voor een boekjaar dat niet volledig is. Dat wekt de indruk dat het verlies wordt goedge maakt. Na enkele jaren zijn de ontvangsten zo gestegen dat zulks niet meer nodig is. Dat neemt evenwel niet weg dat de compensatiemaatregelen behouden blijven. Vanaf 1993 brengt de richtlijn 18 miljard frank op voor de Schatkist.

Spreker wijst er vervolgens op dat de automarkt altijd een dynamische markt is geweest. Bijgevolg moet er een beperking van de fiscaliteit komen via twee maatregelen, die in feite tegengestelde gevolgen hebben. Enerzijds geeft spreker grif toe dat men rekening moet houden met de ontwikkeling van de kosten van levensonderhoud, maar anderzijds moet men een maximum bepalen voor de mogelijke stijging. Spreker verklaart echter gekant te zijn tegen een ongebreidelde toename van de ontvangsten die in feite neerkomt op een twee- of drievoudige overcompensatie.

Dit amendement wil hoe dan ook overcompensatie voorkomen. Het lid voegt eraan toe dat de vorige

Gouvernement précédent a commis une erreur en jouant sur la carte de la conjoncture avec l'expansionnisme sans limites des dépenses. Le Gouvernement ne s'est pas rendu compte de l'effet boule de neige. Les autres mesures soi-disant d'économie n'étaient que du « window-dressing ». Ce Gouvernement n'a pu réduire le solde net à financer que de 1/10 de p.c. par an. Par contre, les Gouvernements précédents l'ont fait de 1 p.c. par an.

Le but de l'amendement est de contraindre le Gouvernement à réduire les dépenses au lieu d'augmenter systématiquement les recettes.

Le ministre conteste la surcompensation en matière fiscale. Les statistiques officielles démontrent que le prélèvement fiscal est passé de 49 p.c. du P.N.B. en 1985 à 45 p.c. en 1991, ce qui signifie une diminution de 4 p.c. du P.N.B. Une explication de ce fait est que les compensations n'ont pas toujours été réalisées.

Le membre conteste les chiffres donnés par le ministre, qui ne dispose que des chiffres jusqu'en 1989.

L'amendement est rejeté par 13 voix contre 3.

Articles 99, 100, 101, 102 et 103

Les articles 99, 100, 101, 102 et 103 ne donnent lieu à aucune question.

Article 104

Cet article fait l'objet d'un amendement rédigé comme suit:

« A l'article 104 proposé, ajouter un § 2 libellé comme suit :

« § 2. Un dégrèvement sera également accordé, si celui qui l'a acquittée établit que la marque d'immatriculation a été renvoyée à l'Office de la circulation routière et que le véhicule a été exporté définitivement, dans les six mois à compter de son inscription à l'Office. »

Justification

Pour la grande majorité des utilisateurs, l'achat d'un véhicule automobile est un investissement et le véhicule est destiné à rester dans le patrimoine de l'acheteur (ou d'un tiers) pendant une longue durée, qui correspond en principe à la durée de l'utilisation économique du bien.

Dans tous ces cas, la taxe de mise en circulation représente une charge unique qui vient en quelque sorte majorer le coût de l'acquisition et dont l'utilisateur répercutera l'impact pendant la durée de l'utilisation du véhicule.

Régierung zich heeft vergist door alles te zetten op een expansieve conjunctuur zonder de uitgaven aan banden te leggen. De vorige Regering heeft geen oog gehad voor het sneeuwbal-effect. De overige zogeheten bezuinigingsmaatregelen waren in feite slechts « window dressing ». De Regering is er slechts in geslaagd het netto te financieren saldo per jaar met 0,1 pct. terug te brengen. De vorige Regeringen hebben daarentegen een vermindering van 1 pct. per jaar weten te bereiken.

Het amendement wil de Regering ertoe brengen de uitgaven te beperken in plaats van de ontvangsten stelselmatig op te voeren.

De Minister betwist dat er een fiscale compensatie zou zijn. Officiële statistieken wijzen immers uit dat de fiscaliteit verminderd is van 49 pct. van het B.N.P. in 1985 tot 45 pct. in 1991, m.a.w. een daling van 4 pct. Dat is te verklaren door het feit dat de compensaties niet altijd werden gerealiseerd.

Het lid betwist de cijfergegevens van de Minister, omdat die niet verder gaan dan 1989.

Het amendement wordt verworpen met 13 stemmen tegen 3.

Artikelen 99, 100, 101, 102 en 103

De artikelen 99, 100, 101, 102 en 103 geven geen aanleiding tot verdere vragen.

Artikel 104

Een amendement bij artikel 104 luidt als volgt:

« Aan het voorgestelde artikel 104 een tweede lid toe te voegen, luidende :

« Ontheffing wordt eveneens verleend indien degene die de nummerplaat heeft betaald, bewijst dat deze is teruggezonden naar de Dienst van het Wegverkeer en dat het voertuig definitief is uitgevoerd binnen zes maanden na de inschrijving ervan bij de Dienst. »

Verantwoording

Voor de grote meerderheid van de gebruikers is de aankoop van een auto een investering en zal de auto voor lange tijd — in beginsel de economische gebruiksduur van het goed — tot de bezittingen blijven behoren van de koper (of van een derde).

In elk geval is de belasting op de inverterstelling een eenmalige last die bovenop de aankoop prijs komt en waarvan de gebruiker dus de weerslag zal ondervinden gedurende de volledige gebruiksduur van het voertuig.

Il existe cependant un secteur d'activité dans lequel un véhicule n'est immatriculé que pour une courte période: il s'agit de la location de voitures à court terme.

Dans cette profession, un usage — qui répond à des contraintes économiques du secteur — veut qu'un véhicule n'est affecté à la location à court terme que pendant un délai de trois mois à dater de sa mise en circulation. Passé ce délai de trois mois, le véhicule est revendu et le plus souvent destiné à l'exportation. Il en résulte que, pour chaque véhicule de location à court terme, l'entreprise de location doit renouveler celui-ci quatre fois par an (ceci ne concerne bien entendu que les véhicules de la cylindrée moyenne supérieure et non des véhicules de grosse cylindrée).

Sur base du tableau qui figure à l'article 98 du projet, des calculs ont été effectués, qui se rapportent aux quatre plus importantes sociétés de location de véhicules à court terme du pays. Il en résulterait pour ces entreprises que le montant total de la taxe qui devra être acquitté serait supérieur au montant du bénéfice avant impôts des mêmes sociétés.

L'amendement proposé vise par conséquent à rétablir la neutralisation fiscale qui existait au profit des entreprises considérées, sous le régime de la T.V.A. L'amendement se propose d'atteindre cet objectif en transposant, sous forme de dégrèvement, le mécanisme de restitution dans le régime de la T.V.A.

Le ministre renvoie à l'amendement suivant qui vise à insérer un article 104bis. Selon lui, la rédaction de cet amendement, qui a la même portée, est plus précise.

L'intervenant retire son amendement.

Article 104bis (nouveau)

L'amendement ci-après vise à insérer, à l'article 1^{er}, un article 104bis. Il est libellé comme suit:

« Dans l'article 1^{er}, il est inséré un nouvel article 104bis du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, rédigé comme suit:

« Article 104bis. — Dégrèvement de la taxe est accordé pour les véhicules, les aéronefs et les bateaux visés à l'article 94, 1^o, 2^o et 3^o, lorsque, dans les six mois de leur immatriculation au sens de l'article 99, §§ 1^{er} et 2, ou de la délivrance de la lettre de pavillon visée à l'article 99, § 3, ces véhicules, aéronefs et bateaux sont transférés dans un autre Etat membre de la Communauté économique européenne pour y être munis, en régime définitif, d'une marque d'immatriculation ou d'une lettre de pavillon de cet autre Etat membre.

Le Roi règle l'application du présent article. »

Er is echter een bedrijfssector waar een voertuig maar voor een korte periode wordt ingeschreven: het gaat om de verhuring van voertuigen op korte termijn.

In dit beroep is het een gebruik (dat aansluit bij de economische behoeften van de sector) dat een voertuig maar gedurende drie maanden nadat het in het verkeer is gebracht, voor korte-termijnverhuur wordt gebruikt. Is die periode verstreken, dan wordt het voertuig opnieuw verkocht en vaak uitgevoerd. Het resultaat daarvan is dat het verhuurbedrijf elk voertuig voor korte-termijnverhuur vier keer per jaar moet vervangen (dat geldt uiteraard alleen maar voor de voertuigen met een hogere gemiddelde cylinderinhoud en niet voor de voertuigen met zeer grote cylinderinhoud).

Op basis van de tabel in artikel 98 van het ontwerp, werden berekeningen gemaakt voor de vier grootste bedrijven voor de verhuring op korte termijn in ons land. Daaruit blijkt dat het totale bedrag van de belastingen die die bedrijven verschuldigd zijn, hoger is dan het bedrag van de winst, vóór aftrek van de belastingen van die bedrijven.

Het voorgestelde amendement beoogt bijgevolg de fiscale neutralisering opnieuw in te voeren die voor de betrokken bedrijven bestond in de B.T.W.-regeling. Het amendement wil dit doel bereiken door de teruggaveregeling van het B.T.W.-stelsel om te zetten in een ontheffing.

De Minister verwijst naar het volgende amendement dat een artikel 104bis invoert. Hij meent dat dit amendement dezelfde draagwijdte heeft, maar precieser is opgesteld.

Het lid trekt zijn amendement in.

Artikel 104bis (nieuw)

Het volgende amendement strekt ertoe in artikel 1 een artikel 104bis in te voegen. Het luidt als volgt:

« In artikel 1 wordt een nieuw artikel 104bis van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen ingevoegd, luidend als volgt:

« Artikel 104bis. — Ontheffing van belasting wordt verleend voor de in artikel 91, 1^o, 2^o en 3^o, vermelde voertuigen, luchtvaartuigen en boten die binnen zes maanden na inschrijving overeenkomstig artikel 99, §§ 1 en 2, of na uitreiking van een vlaggebrief overeenkomstig artikel 99, § 3, worden overgebracht naar een andere lid-staat van de Europese Gemeenschap en er onder een definitieve regeling worden ingeschreven of van een vlaggebrief voorzien.

De Koning regelt de uitvoering van dit artikel. »

Justification

Cet article prévoit le dégrèvement de l'impôt payé pour les véhicules, aéronefs et bateaux qui, dans les six mois de leur enregistrement, sont transférés dans un autre Etat membre de la Communauté économique européenne, à condition que ces moyens de transport y soient ensuite enregistrés sous un régime définitif.

Le ministre marque son accord sur cet amendement.

Un membre ayant demandé quelles sont les attributions du Roi en ce qui concerne l'exécution de l'article 104bis, le ministre souligne que cet article porte sur la procédure à suivre. Il précise qu'un dégrèvement de la taxe est accordé à celui qui s'en est acquitté. Dans le cas d'une société de location de véhicules, cela signifie donc qu'un dégrèvement sera même accordé à celui qui n'a pas exporté lui-même la voiture, à condition qu'il puisse prouver que le véhicule a été exporté dans les six mois de son immatriculation.

L'amendement est adopté à l'unanimité des 16 membres présents.

Un second amendement tend également à insérer un article 104bis (nouveau), libellé comme suit :

« Article 104bis. — La taxe est remboursée lorsque le véhicule est désimmatriculé dans les six mois de sa première immatriculation par un professionnel de l'automobile et exporté. »

Justification

De nombreux professionnels du secteur automobile procèdent à des immatriculations de voitures qui sont ensuite, dans un délai très bref, exportées sur les marchés étrangers.

Le montant de la taxe à l'immatriculation dont ces véhicules seront grevés, et qui sera répercuté dans leur prix de vente, les rendra moins attractifs sur ces marchés étrangers.

Il s'ensuivra une inévitable diminution des exportations et, à l'intérieur du pays, une augmentation des stocks d'occasion au détriment du marché du neuf.

L'auteur de l'amendement déclare retirer celui-ci.

Article 105

Un membre dépose l'amendement suivant :

« A l'article 105 proposé, supprimer les mots « Ils sont autorisés à visiter, sans aucune assistance, les garages, les hangars et les lieux de dépôt ou d'amarage. »

Verantwoording

Met dit artikel wordt voorzien in de ontheffing van de betaalde belasting wanneer een voertuig, luchtvaartuig of boot binnen zes maanden na registratie wordt overgebracht naar een ander land van de E.G. en op voorwaarde dat het vervoermiddel aldaar onder een definitieve regeling wordt geregistreerd.

De Minister verklaart akkoord te gaan met de bedoeling van dit amendement.

Op vraag van een lid naar de bevoegdheid van de Koning m.b.t. de uitvoering van artikel 104bis, stipt de Minister aan dat dit betrekking heeft op de procedure. De Minister beklemtoont dat ontheffing van belasting wordt verleend aan diegene die de belasting heeft betaald. In het geval van de verhuurbedrijven, betekent dit bijgevolg zelfs aan diegene die niet zelf de wagen uitvoert, in zoverre hij kan bewijzen dat het voertuig binnen zes maanden na inschrijving werd uitgevoerd.

Het amendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 16 aanwezige leden.

Ook een tweede amendement beoogt het invoeren van een artikel 104bis (nieuw) :

« Artikel 104bis. — De belasting wordt terugbetaald indien het voertuig, binnen zes maanden na de eerste inschrijving, door vaklui uit het automobielfabriek wordt uitgeschreven en geëxporteerd. »

Verantwoording

Tal van vaklui uit het automobielfabriek schrijven voertuigen in die kort nadien worden uitgevoerd naar buitenlandse markten.

Indien op deze voertuigen inschrijvingstaks moet worden betaald die wordt doorberekend in de verkoopprijs, zullen ze minder gegeerd zijn op buitenlandse markten.

Dit zal onvermijdelijk leiden tot een daling van de uitvoeren, binnenlands, tot een toename van de voorraad tweedehandswagens, zeer ten nadele van de verkoop van nieuwe wagens.

De auteur van het amendement verklaart nadien dit amendement in te trekken.

Artikel 105

Een lid dient het volgende amendement in :

« In het voorgestelde artikel 105 de woorden « Zij zijn gemachtigd zonder enige bijstand de garages, de hangars en de berg- of aanmeerplaatsen te onderzoeken » te doen vervallen. »

Justification

Ce texte est trop imprécis pour permettre la protection de la vie privée.

Un autre membre estime lui aussi que les termes «garages», «hangars» et «lieux de dépôt ou d'amarrage» sont trop vagues. Ils permettent aux agents de pénétrer partout. L'intervenant rappelle le principe de l'inviolabilité du domicile.

Le ministre signale qu'une telle disposition figure déjà dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne les mesures de contrôle relatives à la taxe de circulation. Les lieux énumérés à l'article 105 sont à considérer comme des affectés à un usage professionnel. L'autorisation qui existe déjà actuellement pour les agents chargés du contrôle de la taxe de circulation n'a soulevé jusqu'ici aucune difficulté. Le contrôle du paiement de la taxe de mise en circulation sera effectué par les mêmes personnes, qui demeurent soumises aux mêmes règles déontologiques. Le ministre renvoie à la circulaire existante en matière de taxe de circulation (cf. l'annexe 3).

Le membre se déclare satisfait de cette précision, qui nuance en fait notablement le texte et permet de prévenir les abus de droit.

L'auteur de l'amendement déclare ne pas être entièrement rassuré et maintient son amendement.

L'amendement est rejeté par 12 voix contre 3 et 1 abstention.

Article 105bis (nouveau)

Un membre dépose l'amendement suivant :

« Insérer un chapitre VIbis (nouveau) comportant un article 105bis, libellé comme suit :

« Chapitre VIbis — Disposition modificative

Art. 105bis. — Le taux de la taxe à l'immatriculation tel que fixé par l'article 6 du Code des taxes assimilées au timbre et par l'article 1^{er} du règlement général sur les taxes assimilées au timbre est uniformément fixé à 19,5 p.c. »

Justification

Le marché des véhicules d'occasion va se caractériser par un aspect d'iniquité totale entre :

— le professionnel du secteur, qui est soumis à une T.V.A. de 19,5 p.c. et ne subit pas la taxe de mise en circulation;

Verantwoording

Een dergelijke vage tekst brengt de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in het gedrang.

Ook een ander lid is van mening dat de termen «de garages», «de hangars» en «de berg- of aanmeerplaatsen» te algemeen zijn. Hierdoor worden de agenten gemachtigd om overal binnen te gaan. Spreker wijst op het principe van de onschendbaarheid van de woning.

De Minister stipt aan dat een dergelijke bepaling reeds is voorzien in het Wetboek van de met de inkomstenbelasting gelijkgestelde belasting wat de controlemaatregelen betreffende de verkeersbelasting betreft. De in artikel 105 geciteerde plaatsen moeten beschouwd worden als plaatsen bestemd voor beroepsdoeleinden. De reeds bestaande machtiging van de agenten belast met de controle van de verkeersbelasting, heeft tot op heden nog voor geen moeilijkheden gezorgd. De controle van betaling van de belasting op de inverkeerstelling zal door dezelfde personen worden uitgevoerd, die aan dezelfde deontologische regels blijven onderworpen. De Minister verwijst naar de bestaande circulaire m.b.t. de verkeersbelasting (zie: bijlage 3).

Het lid kan akkoord gaan met deze precisering die in feite een belangrijke nuancering van de tekst is om rechtsmisbruik te voorkomen.

De indiener van het amendement verklaart niet volledig gerustgesteld te zijn en handhaaft zijn amendement.

Het amendement wordt verworpen met 12 tegen 3 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 105bis (nieuw)

Een lid dient het volgende amendement in.

« Een hoofdstuk VIbis (nieuw) in te voegen, bestaande uit een artikel 105bis, luidende :

« Hoofdstuk VIbis — Wijzigingsbepaling

Artikel 105bis. — Het tarief van de inschrijvingsbelasting, zoals vastgesteld door artikel 6 van het Wetboek van de met het zegel gelijkgestelde taksen en door artikel 1 van het algemeen reglement op de met het zegel gelijkgestelde taksen, wordt op een uniform tarief van 19,5 pct. gebracht. »

Verantwoording

Op de markt voor tweedehandsvoertuigen zal een onverantwoord verschil bestaan tussen :

— de vakman van de sector, die onderworpen is aan een B.T.W.-tarief van 19,5 pct. en de belasting op de inverkeerstelling niet moet betalen;

— le particulier qui, pour sa part, est soumis à la taxe à l'immatriculation de 25 ou 33 p.c.

Le particulier qui vend sa voiture d'occasion est donc sanctionné par rapport au professionnel d'un montant de 5,5 ou 13,5 p.c., ce qui est évidemment inique.

En attendant la modification du système d'imposition des transactions sur les voitures d'occasion qui nous est annoncée pour la fin de l'année et qui tiendra compte des dispositions de la directive européenne actuellement en cours d'élaboration, il convient, dans un souci d'équité, d'aligner les deux systèmes de vente sur le marché d'occasion (professionnels et particuliers) en portant la taxe d'immatriculation uniformément à 19,5 p.c.

Le ministre déclare que le Gouvernement estime qu'il ne faut pas compliquer inutilement les choses. Un nouveau régime d'imposition doit de toute manière être adopté avant la fin de l'année en ce qui concerne la vente de véhicules d'occasion.

Le ministre rappelle qu'un professionnel du secteur automobile est taxé sur le bénéfice réalisé à l'occasion de la vente d'un véhicule d'occasion. D'autre part, il peut imputer la T.V.A.

L'amendement est rejeté par 13 voix contre 3.

Article 106

Cet article ne donne lieu à aucune discussion.

L'article 1^{er} du projet de loi, tel qu'il a été amendé, est adopté par 13 voix contre 3.

Article 1^{er}bis:

L'amendement suivant est déposé:

« Dans le projet il est inséré un nouvel article 1^{er}bis rédigé comme suit:

« Disposition transitoire

« Art. 1^{er}bis. — L'exemption prévue à l'article 96, 4^o et 5^o, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus n'est pas applicable aux véhicules, aux aéronefs et aux bateaux qui ont été immatriculés pour la première fois à l'étranger en 1992 ou qui y ont été dotés pour la première fois d'une lettre de pavillon en 1992 et qui, la même année, ont ensuite été munis, dans le pays, d'une marque d'immatriculation autre que temporaire, « essai » ou marchand ou d'une lettre de pavillon ».

— de particulier die onderworpen is aan de inschrijvingsbelasting van 25 of 33 pct.

De particulier die zijn tweedehandsvoertuig verkoopt, wordt dus in vergelijking met de vakman benadeeld ten belope van 5,5 of 13,5 pct., wat uiteraard onrechtvaardig is.

In afwachting van de wijziging van de aanslagregeling voor transacties in verband met tweedehandsvoertuigen die is aangekondigd voor het eind van het jaar, en waarbij rekening zal worden gehouden met de bepalingen van de Europese richtlijn die zich momenteel nog in de ontwerpfase bevindt, verdient het aanbeveling ten behoeve van de rechtvaardigheid de twee verkoopregelingen op de tweedehandsmarkt (vaklui en particulieren) op elkaar af te stemmen door de inschrijvingsbelasting uniform op 19,5 pct. te brengen.

De Minister legt uit dat de Regering meent de zaken niet nodeloos ingewikkeld te moeten maken. Voor het einde van het jaar moet er toch een nieuwe aanslagregeling betreffende de verkoop van tweedehandsvoertuigen gestemd worden.

De Minister wijst nog op het feit dat een vakman in de automobielsector belast wordt op de gerealiseerde winst bij een verkoop van een tweedehandsvoertuig. Anderzijds kan hij wel de B.T.W. verrekenen.

Het amendement wordt verworpen met 13 stemmen tegen 3.

Artikel 106

Dit artikel geeft geen aanleiding tot verdere bespreking.

Het artikel 1 van het ontwerp van wet, zoals gecomendeerd, wordt aangenomen met 13 stemmen tegen 3.

Artikel 1bis:

Het volgende amendement wordt ingediend:

« In het ontwerp wordt een nieuw artikel 1bis ingevoegd luidend als volgt:

« Overgangsbepaling

« Artikel 1bis. — De in artikel 96, 4^o en 5^o, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen vermelde vrijstelling is niet van toepassing op de voertuigen, luchtvaartuigen en boten die in 1992 voor het eerst in het buitenland ingeschreven zijn of van een vlaggebrief voorzien zijn en nadien in hetzelfde jaar in België onder een andere dan een tijdelijke, « proefritten- » of « handelaarsplaat » ingeschreven worden, van een inschrijving of van een vlaggebrief voorzien worden. »

Justification

Dans le souci d'éviter des abus lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle taxe de mise en circulation, l'exemption de cette taxe applicable aux moyens de transport dont l'enregistrement n'est pas définitif, est reportée au début de l'année 1993.

Le ministre déclare qu'il accepte cet amendement. Il souligne que cette disposition transitoire cessera d'exister le 1^{er} janvier 1993.

L'amendement est adopté par 15 voix et 4 abstentions.

Article 2:

Un membre dépose l'amendement suivant:

« A cet article, remplacer les mots « à partir du 1^{er} juin 1992 » par les mots « à partir du 1^{er} juillet 1992. »

Justification

Pour des raisons pratiques, la date du 1^{er} juillet est plus opportune.

L'intervenant se demande si ce mois supplémentaire représenterait une perte de recettes importante pour le Trésor.

Le ministre estime que la période transitoire doit être la plus brève possible. On note déjà actuellement une augmentation des immatriculations de véhicules de luxe.

L'amendement est rejeté par 13 voix contre 3.

La commission apporte à cet article la correction de texte suivante: les mots « L'article 1^{er} est applicable à partir du » sont remplacés par les mots « La présente loi entre en vigueur le ».

L'article 2 ainsi corrigé est adopté par 13 voix contre 3.

A la suite de l'adoption des articles 1^{er} et 2, les amendements visant à supprimer ces articles deviennent sans objet.

*
* *

L'ensemble du projet de loi amendé a été adopté par 13 voix contre 3.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 14 membres présents.

Le Rapporteur,
A. DELCOURT-PETRE.

Le Président,
M. DAERDEN.

Verantwoording

Ter voorkoming van misbruiken bij het in werking treden van de nieuwe belasting op de inverkeerstelling, wordt de vrijstelling voor niet definitief geregistreerde vervoermiddelen uitgesteld tot begin 1993.

De Minister verklaart dit amendement te aanvaarden. Hij benadrukt dat deze overgangsbepaling ophoudt te bestaan op 1 januari 1993.

Het amendement wordt aangenomen met 15 stemmen bij 1 onthouding.

Artikel 2:

Een lid dient het volgende amendement in:

« In dit artikel de woorden « met ingang van 1 juni 1992 » te vervangen door de woorden « met ingang van 1 juli 1992. »

Verantwoording

De datum van 1 juli verdient om praktische redenen de voorkeur.

Het lid vraagt zich af of deze bijkomende maand een belangrijk inkomenverlies voor de Schatkist zou betekenen.

De Minister meent dat de overgangsperiode zo kort mogelijk moet zijn. Nu al kunnen we een verhoogde inschrijving van luxe-voertuigen opmerken.

Het amendement wordt verworpen met 13 tegen 3 stemmen.

De Commissie brengt de volgende tekstcorrectie aan in dit artikel: de woorden « artikel 1 is van toepassing met ingang van » worden vervangen door « deze wet treedt in werking op ».

Artikel 2, aldus verbeterd, wordt aangenomen met 13 tegen 3 stemmen.

Aangezien de artikelen 1 en 2 zijn aangenomen vervallen de amendementen die ertoe strekken deze artikelen te schrappen.

*
* *

Het ontwerp van wet, geamendeerd, wordt aangenomen met 13 tegen 3 stemmen.

Dit verslag wordt goedgekeurd bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

De Rapporteur,
A. DELCOURT-PETRE.

De Voorzitter,
M. DAERDEN.

**TEXTE ADOPTE
PAR LA COMMISSION**

Article 1^{er}

Dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, il est inséré un nouveau titre V, rédigé comme suit :

« TITRE V

Taxe de mise en circulation

CHAPITRE I^{er}

Véhicules imposables

Art. 94. Il est établi au profit de l'Etat une taxe assimilée aux impôts sur les revenus frappant :

1^o les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes, tels que ces véhicules sont définis dans la réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur et des remorques, en tant que ces véhicules sont ou doivent être munis d'une marque d'immatriculation, autre que temporaire, « essai » ou « marchand », délivrée dans le cadre de cette réglementation;

2^o les avions, hydravions, hélicoptères, planeurs, ballons sphériques ou dirigeables et autres aéronefs, qu'ils soient plus lourds ou plus légers que l'air, avec ou sans moteur, dès qu'ils sont ou doivent être immatriculés;

3^o les yachts et bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à 7,50 mètres, dès qu'une lettre de pavillon est ou doit être délivrée pour ceux-ci, lorsque ces véhicules routiers, aéronefs ou bateaux, sont mis en usage sur la voie publique ou utilisés en Belgique.

Art. 95. Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par les dispositions du présent titre, l'article 2, alinéas 1^{er}, 3 et 4, et les articles 37, 38 et 41, sont applicables à la taxe de mise en circulation.

CHAPITRE II

Exemptions

Art. 96. Sont exemptés :

1^o les aéronefs et bateaux, définis à l'article 94, affectés exclusivement à un service public de l'Etat;

**TEKST AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE**

Artikel 1

In het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt een nieuwe titel V ingevoegd, luidend als volgt :

« TITEL V

Belasting op de inverkeerstelling

HOOFDSTUK I

Belastbare voertuigen

Art. 94. Er wordt ten bate van de Staat een met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting geheven op :

1^o de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen, zoals deze voertuigen omschreven zijn in de reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens en voor zover deze voertuigen voorzien zijn of moeten zijn van een andere nummerplaat dan een in het kader van de bedoelde regeling uitgereikte tijdelijke, « proefritten- » of « handelaarsplaat »;

2^o de vliegtuigen, watervliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen, luchtballons of bestuurbare luchtschepen en andere luchtvaartuigen, zwaarder of lichter dan lucht, met of zonder motor, wanneer zij ingeschreven zijn of het moeten zijn;

3^o de jachten en pleziervaartuigen langer dan 7,5 meter, wanneer voor deze een vlaggebrief is of moet zijn afgeleverd, wanneer de wegvoertuigen, luchtvaartuigen of boten, op de openbare weg in het verkeer worden gesteld of gebruikt in België.

Art. 95. Voor zover er door de bepalingen van deze titel niet wordt afgeweken, zijn artikel 2, eerste, derde en vierde lid, en de artikelen 37, 38 en 41, van toepassing op de belasting op de inverkeerstelling.

HOOFDSTUK II

Vrijstellingen

Art. 96. Van de belasting worden vrijgesteld :

1^o de luchtvaartuigen en de boten, zoals omschreven in artikel 94, uitsluitend gebruikt voor een openbare dienst van de Staat;

2° les véhicules affectés exclusivement au transport de personnes malades ou blessées et, s'il s'agit de véhicules routiers, immatriculés comme ambulances;

3° les voitures utilisées comme moyens de locomotion personnelle par :

a) les grands invalides de la guerre, militaires ou civils, qui bénéficient d'une pension d'invalidité de 60 p.c. au moins;

b) les personnes frappées de cécité complète, de paralysie entière des membres supérieurs ou ayant subi l'amputation de ces membres et les personnes atteintes d'une invalidité permanente découlant directement des membres inférieurs et occasionnant un taux de 50 p.c. au moins;

4° 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 pendant au moins trois mois;

5° les aéronefs et bateaux visés à l'article 94, 2° et 3°, qui ont déjà été régulièrement immatriculés ou munis d'une lettre de pavillon, soit dans le pays, soit à l'étranger avant leur importation définitive pendant au moins trois mois.

CHAPITRE III

Base imposable

Art. 97. La taxe est due, pour les véhicules routiers, en raison de la puissance du moteur exprimé soit en chevaux fiscaux, soit en kilowatts.

CHAPITRE IV

Montant de la taxe

Art. 98. § 1^{er}. La taxe est fixée selon les bases et taux suivants :

A. Voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes.

2° de voertuigen uitsluitend gebruikt voor het vervoer van zieke of gewonde personen en, indien het wegvoertuigen betreft, ingeschreven als ziekenauto's;

3° de voertuigen als persoonlijk vervoermiddel gebruikt door :

a) de groot-oorlogsinvaliden, militaire of burgerlijke, die een invaliditeitspensioen van ten minste 60 pct. genieten;

b) de personen die volledig blind zijn, volledig verlamd zijn aan de bovenste ledematen of wier bovenste ledematen geamputeerd zijn en de personen die aangetast zijn door een blijvende invaliditeit die rechtstreeks toe te schrijven is aan de onderste ledematen en ten minste 50 pct. bedraagt;

4° 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 ten minste drie maanden;

5° de in artikel 94, 2° en 3°, bedoelde luchtvaartuigen en boten die reeds, ofwel in het binnenland, ofwel in het buitenland vóór hun definitieve invoer, normaal ingeschreven geweest zijn of van een vlaggebrief voorzien geweest zijn gedurende ten minste drie maanden.

HOOFDSTUK III

Belastbare grondslag

Art. 97. De belasting is, voor de wegvoertuigen, verschuldigd op grond van het vermogen van de motor uitgedrukt hetzij in fiscale paardekracht, hetzij in kilowatt.

HOOFDSTUK IV

Bedrag der belasting

Art. 98. § 1. De belasting wordt naar de volgende grondslagen en aanslagvoeten vastgesteld :

A. Personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen.

Nombre de CV — Aantal P.K.	Nombre de kW — Aantal kW	Montant de la taxe en francs — Bedrag van de belasting in franken
9 et 10. — 9 en 10	De 71 à 85. — Van 71 tot 85	5 000
11	De 86 à 100. — Van 86 tot 100	20 000
De 12 à 14. — Van 12 tot 14	De 101 à 110. — Van 101 tot 110	35 000
15	De 111 à 120. — Van 111 tot 120	50 000
16 et 17. — 16 en 17	De 121 à 155. — Van 121 tot 155	100 000
Supérieur à 17. — Boven 17	Supérieur à 155. — Boven 155	200 000

Lorsque la puissance d'un même moteur exprimée en chevaux fiscaux et en kilowatts donne lieu à perception d'une taxe d'un montant différent, la taxe est fixée au montant le plus élevé.

B. Aéronefs définis à l'article 94.

La taxe est fixée à 25 000 francs pour les aéronefs ultralégers motorisés et à 100 000 francs pour tous autres aéronefs.

C. Bateaux définis à l'article 94.

La taxe est fixée à 100 000 francs pour les bateaux.

§ 2. Le Roi est autorisé à modifier les montants de la taxe par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Le Roi saisira les Chambres législatives, immédiatement si elles sont réunies, sinon dès l'ouverture de leur plus prochaine session, d'un projet de loi de confirmation des arrêtés pris en exécution de l'alinéa 1^{er}.

CHAPITRE V

Débitio de la taxe et modalités de perception

Art. 99. § 1^{er}. Les véhicules visés à l'article 94, 1^o, sont présumés mis en usage sur la voie publique en Belgique dès qu'ils sont ou doivent être inscrits au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière.

§ 2. Les aéronefs visés à l'article 94, 2^o, sont présumés utilisés en Belgique dès qu'ils sont ou doivent être immatriculés par l'Administration de l'Aéronautique.

§ 3. Les bateaux visés à l'article 94, 3^o, sont présumés utilisés en Belgique dès qu'une lettre de pavillon est ou doit être délivrée pour ceux-ci par l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure.

Art. 100. La taxe est due par la personne physique ou morale qui est reprise, selon le cas, au certificat d'immatriculation ou à la lettre de pavillon, lors de la première mise en usage sur la voie publique du véhicule routier ou lors de la première utilisation de l'aéronef ou du bateau, par les soins de ladite personne physique ou morale.

Art. 101. Le lieu d'imposition est la commune qui figure au certificat d'immatriculation ou sur la lettre de pavillon au moment de la débitio de la taxe.

Indien het vermogen van éézelfde motor uitgedrukt in fiscale paardekracht en in kilowatt aanleiding geeft tot de heffing van een verschillend belastingbedrag, is de belasting voor het hoogste bedrag verschuldigd.

B. Luchtvaartuigen zoals omschreven in artikel 94.

De belasting wordt vastgesteld op 25 000 frank voor ultralichte motorluchtvaartuigen en op 100 000 frank voor alle andere luchtvaartuigen.

C. Boten zoals omschreven in artikel 94.

De belasting wordt vastgesteld op 100 000 frank voor de boten.

§ 2. De Koning is gemachtigd het bedrag van de belasting te wijzigen bij een in Ministerraad overlegd besluit.

De Koning zal bij de Wetgevende Kamers, onmiddellijk indien ze in zitting zijn, zoniet bij de opening van de eerstvolgende zitting, een ontwerp van wet indienen tot bekrachtiging van de ter uitvoering van het eerste lid genomen besluiten.

HOOFDSTUK V

Ontstaan van de belastingschuld en inningsregels

Art. 99. § 1. De in artikel 94, 1^o, bedoelde voertuigen worden geacht op de openbare weg in gebruik te zijn genomen, wanneer zij in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer ingeschreven zijn of het moeten zijn.

§ 2. De in artikel 94, 2^o, bedoelde luchtvaartuigen worden geacht in België te zijn gebruikt wanneer zij ingeschreven zijn of het moeten zijn door het Bestuur van de Luchtvaart.

§ 3. De in artikel 94, 3^o, bedoelde boten worden geacht in België te zijn gebruikt wanneer voor deze een vlaggebrief is of moet zijn uitgereikt door het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

Art. 100. De belasting is verschuldigd door de natuurlijke of rechtspersoon die vermeld is, naargelang het geval, op het inschrijvingsbewijs of op de vlaggebrief, op het ogenblik van de eerste inverkeerstelling op de openbare weg van het wegvoertuig of op het ogenblik van een eerste gebruik van een luchtvaartuig of van een boot, door voormelde natuurlijke of rechtspersoon.

Art. 101. De plaats van aanslag is de gemeente vermeld op het inschrijvingsbewijs of op de vlaggebrief op het ogenblik van het ontstaan van de belastingschuld.

Art. 102. La taxe doit être versée de la manière et dans le délai indiqués sur l'avis adressé à cette fin au redevable par le fonctionnaire ou le service désigné par le directeur général des contributions directes. Ce délai ne peut toutefois être inférieur à huit jours.

A défaut d'un tel avis, la taxe doit être versée, selon les modalités fixées par le Roi, au plus tard à l'expiration du mois qui suit celui au cours duquel elle est due.

Art. 103. La taxe est rattachée à un exercice d'imposition désigné par le millésime de l'année au cours de laquelle se situe la date de débit de la taxe.

Art. 104. Des rappels de la taxe peuvent être établis dans les trois ans à compter du premier jour du mois au cours duquel la taxe est due. Dégrèvement de la taxe peut être accordé d'office pendant le même délai lorsque celle-ci a été soit payée soit établie indûment.

Art. 105 (*nouveau*). Dégrèvement de la taxe est accordé pour les véhicules, les aéronefs et les bateaux visés à l'article 94, 1^o, 2^o et 3^o, lorsque, dans les six mois de leur immatriculation au sens de l'article 99, §§ 1^{er} et 2, ou de la délivrance de la lettre de pavillon visée à l'article 99, § 3, ces véhicules, aéronefs et bateaux sont transférés dans un autre Etat membre de la Communauté économique européenne pour y être munis, en régime définitif, d'une marque d'immatriculation ou d'une lettre de pavillon de cet autre Etat membre.

Le Roi règle l'application du présent article.

CHAPITRE VI

Mesures de contrôle

Art. 106. Les agents de la surveillance, munis de leur commission, sont autorisés à se faire produire le certificat d'immatriculation des véhicules routiers ou des aéronefs et la lettre de pavillon des bateaux ainsi que tout autre document attestant du paiement de la taxe. Ils sont autorisés à visiter, sans aucune assistance, les garages, les hangars et les lieux de dépôt ou d'amarrage.

CHAPITRE VII

Pouvoirs des Communautés, des Régions, des provinces, des agglomérations et des communes

Art. 107. Les Communautés, Régions, provinces, les agglomérations et les communes ne peuvent établir des additionnels à la taxe de mise en circulation.

Art. 102. De belasting dient te worden gestort op de wijze en binnen de termijn vermeld op het bericht dat te dien einde door de ambtenaar of de dienst, aangeduid door de directeur-generaal der directe belastingen, aan de belastingsschuldige wordt gezonden. Deze termijn mag echter niet minder dan acht dagen zijn.

Bij gebrek aan dergelijk bericht moet de belasting volgens de door de Koning vastgestelde regels worden gestort uiterlijk bij het verstrijken van de maand volgend op die tijdens welke zij verschuldigd is.

Art. 103. De belasting is verbonden aan een aanslagjaar aangeduid door het jaartal van het jaar waarin de datum van het ontstaan van de belastingsschuld valt.

Art. 104. De belasting kan worden nagevorderd gedurende drie jaar, te rekenen van de eerste dag van het aanslagjaar waarvoor ze verschuldigd is. Ontheffing kan binnen dezelfde termijn ambtshalve worden verleend als de belasting ten onrechte betaald of geheven is.

Art. 105 (*nieuw*). Ontheffing van belasting wordt verleend voor de in artikel 91, 1^o, 2^o en 3^o, vermelde voertuigen, luchtvaartuigen en boten die binnen zes maanden na inschrijving overeenkomstig artikel 99, §§ 1 en 2, of na uitreiking van een vlaggebrief overeenkomstig artikel 99, § 3, worden overgebracht naar een andere lidstaat van de Europese Gemeenschap en er onder een definitieve regeling worden ingeschreven of van een vlaggebrief voorzien.

De Koning regelt de uitvoering van dit artikel.

HOOFDSTUK VI

Controlemaatregelen

Art. 106. De agenten van toezicht, drager van hun aanstellingsbrief, zijn gemachtigd zich het inschrijvingsbewijs van de wegvoertuigen en luchtvaartuigen en de vlaggebrief van de boten te doen voorleggen, evenals enig ander document dat de betaling van de belasting bewijst. Zij zijn gemachtigd zonder enige bijstand de garages, de hangars en de berg- of aanmeerplaatsen te onderzoeken.

HOOFDSTUK VII

Bevoegdheid van de Gemeenschappen, de Gewesten, de provincies, de agglomeraties en de gemeenten

Art. 107. De Gemeenschappen, de Gewesten, de provincies, de agglomeraties en de gemeenten zijn niet gerechtigd opcentiemen op de belasting op de inverteerstelling te heffen.

Art. 2 (*nouveau*)**Disposition transitoire**

L'exemption prévue à l'article 96, 4^o et 5^o, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus n'est pas applicable aux véhicules, aux aéronefs et aux bateaux qui ont été immatriculés pour la première fois à l'étranger en 1992 ou qui y ont été dotés pour la première fois d'une lettre de pavillon en 1992 et qui, la même année, ont ensuite été munis, dans le pays, d'une marque d'immatriculation autre que temporaire, «essai» ou «marchand» ou d'une lettre de pavillon.

Art. 3

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} juin 1992.

Art. 2 (*nieuw*)**Overgangsbepaling**

De in artikel 96, 4^o en 5^o, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen vermelde vrijstelling is niet van toepassing op de voertuigen, luchtvaartuigen en boten die in 1992 voor het eerst in het buitenland ingeschreven zijn of van een vlaggebrief voorzien zijn en nadien in hetzelfde jaar in België onder een andere dan een tijdelijke, «proefritten-» of «handelaarsplaat» ingeschreven worden, van een inschrijving of van een vlaggebrief voorzien worden.

Art. 3

Deze wet treedt in werking op 1 juni 1992.

ANNEXE 1

BIJLAGE 1

FIGURE 1

FIGUUR 1

Modifications de prix à la suite de l'adaptation de la T.V.A. et de l'instauration de la T.M.C.
Prijsveranderingen ten gevolge van B.T.W.-aanpassing en B.I.V.

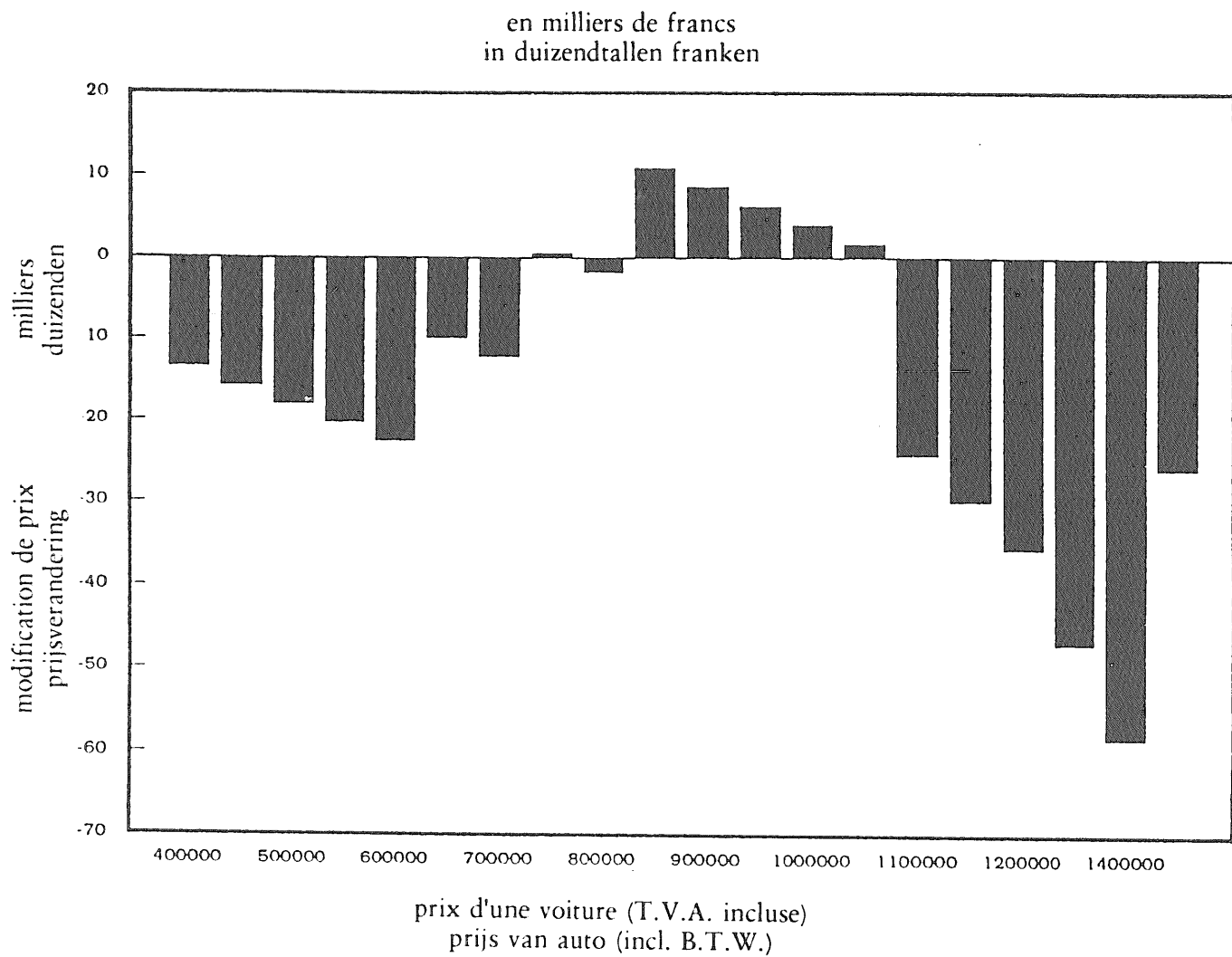
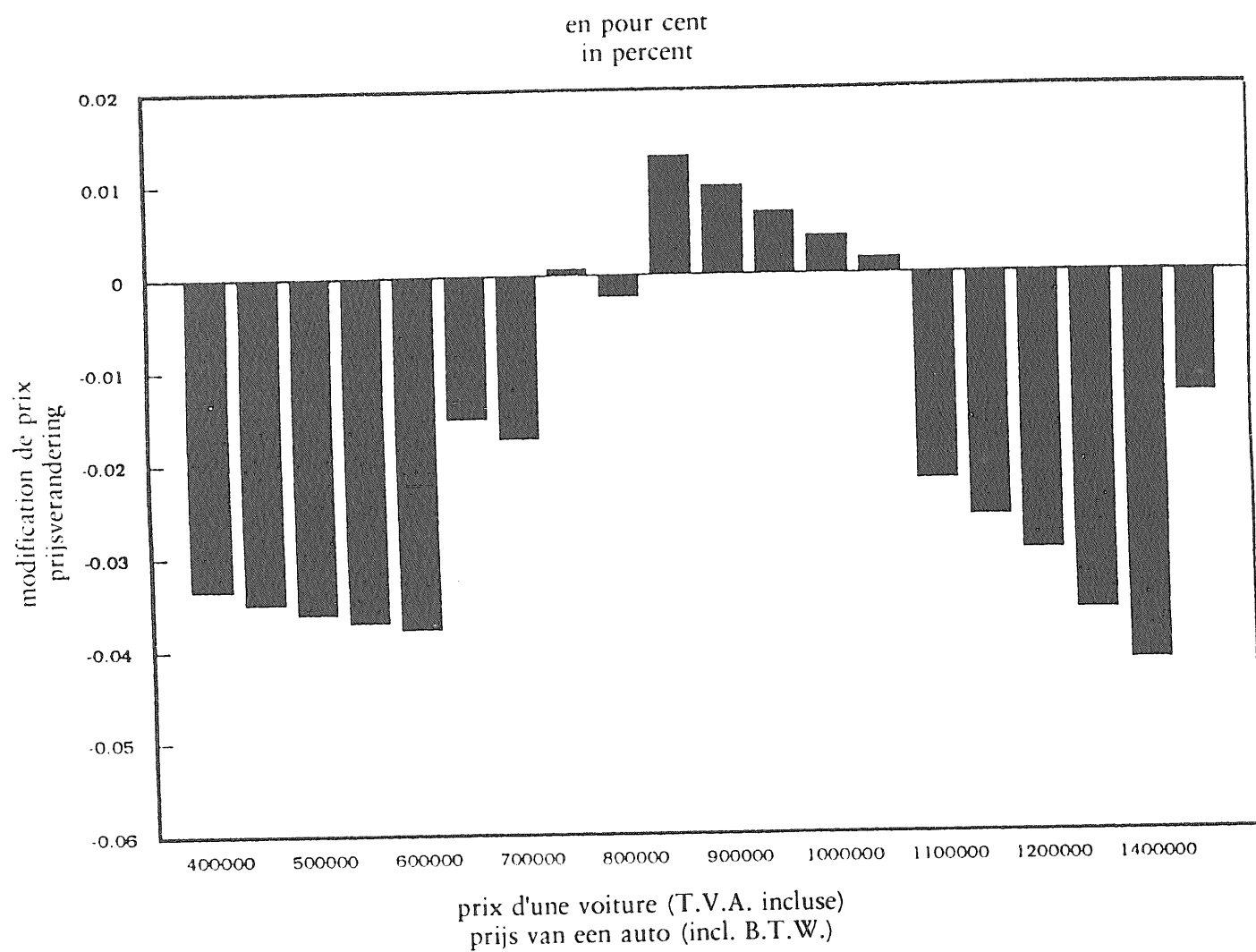


FIGURE 2

FIGUUR 2

Modifications de prix à la suite de l'adaptation de la T.V.A. et de l'instauration de la T.M.C.
 Prijsveranderingen ten gevolge van B.T.W.-aanpassing en B.I.V.



ANNEXE 2

BIJLAGE 2

La taxation des voitures
dans les différents pays de la C.E.Belastingen op voertuigen
in de E.G.-landen

PAYS — LAND	T.V.A. — B.T.W.	TAXATIONS COMPLEMENTAIRES — AANVULLENDE BELASTINGEN
France. — <i>Frankrijk</i>	22 %	* Taxe annuelle sur les véhicules de sociétés (tarif 1990). — <i>Jaarlijkse belasting op de voertuigen van vennootschappen (tarief 1990).</i> — 5 700 FRF pour les véhicules de 7 CV. fiscaux et moins. — <i>5 700 FRF voor de voertuigen van 7 fiscale P.K. en minder.</i> — 12 500 FRF pour les véhicules de plus de 7 CV. fiscaux. — <i>12 500 FRF voor de voertuigen van meer dan 7 fiscale P.K.</i> * Taxe différentielle sur les véhicules automobiles (sauf deux roues et véhicules agricoles) fixée annuellement par les Conseils régionaux en fonction de la nature, de la puissance et de l'âge du véhicule. — <i>Differentiële belasting op de motorvoertuigen (behalve tweewielers en landbouwvoertuigen) jaarlijks vastgesteld door de Regionale Raden op grond van de aard, het vermogen en de leeftijd van het voertuig.</i> * Taxe spéciale sur les véhicules de transport de plus de 16 tonnes (pour compenser la dégradation des routes par les véhicules de fort tonnage). — <i>Bijzondere belasting op de vrachtwagens van meer dan 16 ton (om de wegbeschadiging door zware voertuigen te compenseren).</i> — assiette: poids total autorisé en charge ou poids total effectif en cas de dépassement. — <i>grondslag: toegelaten beladen gewicht of werkelijk totaal gewicht bij overschrijding.</i> — montant. — <i>bedrag:</i> — soit trimestriel: 50 à 3 600 FF. — <i>of driemaandelijks: 50 tot 3600 FF.</i> — soit journalier: 1/25^e du tarif trimestriel. — <i>of dagelijks: 1/25e van het driemaandelijks tarief.</i>
Allemagne. — <i>Duitsland</i>	14 % (1) (1) 15 % à partir du 1.1.1993. — 15 % vanaf 1.1.1993	* Taxe annuelle sur les véhicules à moteur pour la circulation sur la voie publique. — <i>Jaarlijkse belasting op de motorvoertuigen voor het berijden van de openbare weg.</i> — voitures de tourisme: de 13,20 DEM à 21,60 DEM par 100 cm³ de cylindrée. — <i>personenwagens: van 13,20 DEM tot 21,60 DEM per 100 cm³ cilinderinhoud.</i> — autres véhicules: de 22 DEM à 25 DEM/200 kg en fonction du poids total par 100 cm³. — <i>andere voertuigen: van 22 DEM tot 25 DEM per 200 kg naar gelang van het totaal gewicht per 100 cm³.</i>
Danemark. — <i>Denemarken</i>	25 %	* Taxe d'immatriculation calculée sur le prix d'achat (T.V.A. comprise). — <i>Inschrijvingsbelasting berekend op de aankoop prijs (B.T.W. inbegrepen).</i> — 105 % sur les 19 750 premières couronnes. — <i>105 % op de eerste 19 750 kronen.</i> — 180 % sur le reste du montant. — <i>180 % op de rest van het bedrag.</i> * Taxe annuelle sur le poids des véhicules automobiles: cette taxe frappe les véhicules automobiles pour le transport de personnes. Elle est de 875,80 DKK à 3 499,20 DKK par an en fonction du poids à vide du véhicule. Pour les autres véhicules, une taxe moins élevée est appliquée (montant non disponible). — <i>Jaarlijkse belasting op het gewicht van de motorvoertuigen: die belasting is alleen van toepassing op motorvoertuigen voor het personenvervoer. Zij bedraagt 875,80 DKK tot 3 499,20 DKK per jaar naargelang van het gewicht van het onbeladen voertuig. Voor de andere voertuigen is een minder hoge belasting van toepassing (bedrag niet beschikbaar).</i>

PAYS — LAND	T.V.A. — B.T.W.	TAXATIONS COMPLEMENTAIRES — AANVULLENDE BELASTINGEN
Grèce. — <i>Griekenland</i>	8 %	La Grèce applique un système de taxation extrêmement complexe qui peut être résumé succinctement comme suit. — <i>Griekenland past een bijzonder ingewikkelde belastingregeling toe die als volgt beknopt kan worden samengevat :</i> * Taxe de circulation. — <i>Verkeersbelasting.</i> — véhicules de tourisme: de 1 800 GRD à 13 500 GRD par CV, fiscal en fonction de la puissance du véhicule. — <i>personenwagens: van 1 800 GRD tot 13 500 GRD per fiscale P.K. naargelang van het vermogen van het voertuig.</i> — véhicules de transport de marchandises: de 0,85 GRD à 10 GRD par kg en fonction de l'usage public ou privé du véhicule. — <i>voertuigen voor goederenvervoer: van 0,85 GRD tot 10 GRD per kg naargelang het voertuig gebruikt wordt voor openbare of voor privé-doeleinden.</i> — véhicules de transport de personnes: de 70 GRD à 1 000 GRD par place en fonction de l'usage public ou privé du véhicule. — <i>voertuigen voor personenvervoer: van 70 GRD tot 1 000 GRD per plaats naargelang het voertuig gebruikt wordt voor openbare of voor privé-doeleinden.</i> * Taxe spéciale additionnelle unique pour les voitures servant au transport de personnes. — <i>Eenmalige bijkomende bijzondere belasting voor de voertuigen voor personenvervoer.</i> — cylindrée ≤ 1 800 cm³: 100 GRD jusqu'à 1 200 cm³ + 200 GRD par cm³ supplémentaire (1). — <i>met een cilinderinhoud kleiner dan 1 800 cm³: 100 GRD tot 1 200 cm³ + 200 GRD per bijkomende cm³ (1).</i> — cylindrée > 1 800 cm³: 180 000 GRD + 300 GRD par cm³ pour la partie dépassant 1 200 cm³. — <i>met een cilinderinhoud groter dan 1 800 cm³: 180 000 GRD + 300 GRD per cm³ voor het deel dat 1 200 cm³ te boven gaat.</i> (1) Avec un maximum de 25 000 GRD. — <i>Met een maximum van 25 000 GRD.</i> * Taxe spéciale de consommation sur les véhicules destinés au transport de personnes: par un calcul très complexe qui est notamment fonction de la cylindrée du véhicule, on arrive à deux taux réels de taxation allant de 80 % du prix de vente (voiture de 1 000 cm³) à 400 % du prix de vente (voiture de 2 500 cm³ et plus). — <i>Bijzondere verbruiksbelasting op de voertuigen bestemd voor personenvervoer: via een zeer ingewikkelde berekening, onder meer volgens de cilinderinhoud van het voertuig, komt men tot twee reële belastingbedragen gaande van 80 % van de verkoopprijs (voertuig van 1 000 cm³) tot 400 % van de verkoopprijs (voertuig van 2 500 cm³ en meer).</i>
Irlande. — <i>Ierland</i>	21 %	* Droit d'accise dû par l'utilisateur. — <i>Accijnsrecht verschuldigd door de gebruiker.</i> — sur les voitures automobiles: de 8,50 IEP à 17 IEP par 125 cm³ par an en fonction de la cylindrée du véhicule. — <i>op de motorvoertuigen: van 8,5 Ierse pond tot 17 Ierse pond per 125 cm³ per jaar naar gelang van de cilinderinhoud van het voertuig.</i> — sur les véhicules pour le transport de marchandises: de 34 IEP à 953 IEP par an en fonction du poids à vide du véhicule. — <i>op de voertuigen voor goederenvervoer: van 34 Ierse pond tot 953 Ierse pond per jaar naar gelang van het gewicht van het onbeladen voertuig.</i> * Droit d'accise dû par le fabricant, l'importateur ou l'entrepoteur: — <i>Accijnsrecht verschuldigd door de fabrikant, de invoerder of de entrepoteur.</i> — véhicules jusqu'à 2012 cm³: 21,7 % de la valeur imposable. — <i>voertuigen tot 2012 cm³: 21,7 % van de belastbare waarde.</i> — véhicules de plus de 2012 cm³: 24,7 % de la valeur imposable. — <i>voertuigen van meer dan 2012 cm³: 24,7 % van de belastbare waarde.</i>
Espagne. — <i>Spanje</i>	13 % (camions, taxis, autobus). — 13 % (<i>vrachtwagens, taxis bussen</i>) 28 % autres véhicules. — 28 % <i>andere voertuigen.</i>	* Taxe de circulation sur tous les véhicules, quelle que soit leur catégorie. — <i>Verkeersbelasting op alle voertuigen ongeacht de categorie waartoe ze behoren.</i>

PAYS — LAND	T.V.A. — B.T.W.	TAXATIONS COMPLEMENTAIRES — AANVULLENDE BELASTINGEN
Italie. — <i>Italië</i>	19 % véhicules de moins de 2000 cm ³ ou 2500 cm ³ Diesel. — 19 % <i>voertuigen van minder dan 2000 cm³ of 2500 cm³ Diesel</i>	* Taxe annuelle sur les véhicules à moteur. — <i>Jaarlijkse belasting op de motorvoertuigen.</i> — véhicules servant au transport de personnes et au transport mixte de choses et de personnes: de 5 095 ITL à 301 735 ITL par an en fonction de la cylindrée. — <i>voertuigen voor personenvervoer en voor gemengd vervoer (goederen en personen): van 5 095 Italiaanse lire tot 301 735 Italiaanse lire per jaar naar gelang van de cilinderinhoud.</i> — fourgonnettes légères: 5 700 ITL par an. — <i>kleine bestelwagens: 5 700 Italiaanse lire per jaar.</i> — camionnettes: de 7 275 ITL à 25 975 ITL par an en fonction de la cylindrée. — <i>bestelwagens: 7 275 tot 25 975 Italiaanse lire per jaar naar gelang van de cilinderinhoud.</i> — camions: de 7 640 ITL à 160 415 ITL par an en fonction de la charge maximale autorisée. — <i>vrachtwagens: van 7 640 tot 160 415 Italiaanse lire per jaar naar gelang van de maximale toegelaten belasting.</i> — autobus: de 9 170 à 254 120 ITL en fonction de la puissance. — <i>bussen: van 9 170 tot 254 120 Italiaanse lire naar gelang van het vermogen.</i>
Luxembourg. — <i>Luxemburg</i>	15 %	* Taxe annuelle sur les véhicules automoteurs circulant sur la voie publique. — <i>Jaarlijkse belasting op de motorvoertuigen die op de openbare weg rijden.</i> — voitures pour le transport de personnes: de 151 LUF à 170 LUF par tranche de 100 cm³ en fonction de la cylindrée (1). — <i>voertuigen voor personenvervoer: van 151 LFR tot 170 LFR per tranche van 100 cm³ naar gelang van de cilinderinhoud (1).</i> — autobus et autocars: 394 LUF par tranche de 200 kg de tare jusqu'à 2 400 kg et 4 725 LUF + 131 LUF par tranche supplémentaire de 200 kg au-delà de 2 400 kg. — <i>bussen en touringcars: 394 LFR per tranche van 200 kg eigen gewicht tot 2 400 kg en 4 725 LFR + 131 LFR per bijkomende tranche van 200 kg boven 2 400 kg.</i> — camions et camionnettes: 400 LUF par tranche de 200 kg de tare jusqu'à 2 400 kg et 4 200 LUF + 438 LUF par tranche de 200 kg au-delà de 2 400 kg. — <i>vrachtwagens en bestelwagens: 400 LFR per tranche van 200 kg eigen gewicht tot 2 400 kg en 4 200 LFR + 438 LFR per tranche van 200 kg boven 2 400 kg.</i> (1) Pour les véhicules électriques, la taxe est fonction du poids du véhicule. — <i>voor de elektrische voertuigen wordt de belasting berekend op het gewicht van het voertuig.</i>
Pays-Bas. — <i>Nederland</i>	18,5 %	* Taxe de consommation spéciale sur les voitures particulières payée par les importateurs et les fabricants: de 17,3 % à 25,9 % du prix catalogue en fonction de la valeur du véhicule. — <i>Bijzondere verbruiksbelasting op de personenwagens betaald door de invoerders en de fabricanten: van 17,3 % tot 25,9 % van de catalogusprijs naar gelang van de waarde van het voertuig.</i> * Taxe annuelle sur les véhicules à moteur payée par les détenteurs de véhicules: le montant de la taxe varie en fonction du type de véhicule, de son poids et de sa consommation (environ 550 NLG par an pour une voiture particulière à environ 2 500 NLG par an pour un camion). — <i>Jaarlijkse belasting op de motorvoertuigen betaald door de bezitters van de voertuigen: het bedrag van de belasting schommelt naar gelang van het soort voertuig, zijn gewicht en zijn verbruik (van ongeveer 550 NLG per jaar voor een personenwagen tot ongeveer 2 500 NLG per jaar voor een vrachtwagen).</i>

PAYS — LAND	T.V.A. — B.T.W.	TAXATIONS COMPLEMENTAIRES — AANVULLENDE BELASTINGEN
Portugal. — <i>Portugal</i>	17 % ce taux sera modifié prochainement. — <i>17% dit tarief wordt binnenkort gewijzigd</i>	* Impôt spécial sur les véhicules automobiles payé par les propriétaires de véhicules automobiles légers et légers mixtes d'un poids brut inférieur à 2 500 kg, d'une cylindrée supérieure à 1 700 cm³ (moteurs à essence) ou 2 500 cm³ (moteurs diesel) et de moins de 5 ans d'âge. Cette taxe est de 40 000 à 60 000 PTE par an en fonction de la cylindrée du véhicule. — <i>Bijzondere belasting op de motorvoertuigen betaald door de eigenaars van lichte motorvoertuigen en van lichte combinatiewagens met een brutogewicht lager dan 2 500 kg, een cilinderinhoud groter dan 1 700 cm³ (benzinemotoren) of 2 500 cm³ (dieselmotoren) en minder dan vijf jaar oud. Die belasting bedraagt 40 000 tot 60 000 PTE per jaar naar gelang van de cilinderinhoud van het voertuig.</i> * Taxe de vente de véhicules automobiles payée par les producteurs ou importateurs (à l'exception des véhicules mixtes d'un poids brut supérieur à 2 500 kg). Cette taxe est appliquée sur le prix de vente, T.V.A. comprise. Elle va de 9 % pour un véhicule de 900 cm³ à 95 % pour un véhicule de plus de 2 000 cm³. — <i>Belasting op de verkoop van motorvoertuigen betaald door de producenten of de invoerders (met uitzondering van de combinatiewagens met een brutogewicht boven 2 500 kg). Die belasting wordt toegepast op de verkoopprijs, B.T.W. inbegrepen. Ze gaat van 9 % voor een voertuig van 900 cm³ tot 95 % voor een voertuig van meer dan 2 000 cm³.</i> Royaume-Uni. — <i>Verenigd Koninkrijk</i> 17,5 % * Droit d'accise annuel sur les véhicules. — <i>Jaarlijks accijsrecht op de voertuigen.</i> — pour les voitures de tourisme à usage privé: 100 GBP par an. — <i>personenwagens voor privégebruik: 100 GBP per jaar.</i> — pour les véhicules utilitaires: de 100 GBP à 3 100 GBP par an selon le poids. — <i>bedrijfsvoertuigen: van 100 GBP tot 3 100 GBP per jaar volgens het gewicht.</i> * Taxe sur les voitures de tourisme payée par les importateurs et fabricants: 10 % du prix de gros. — <i>Belasting op de personenwagens betaald door de invoerders en fabrikanten: 10 % van de groothandelsprijs.</i>

Source: Inventaire des impôts perçus dans les Etats membres des Communautés européennes, treizième édition, Luxembourg, 1990.

Bron: Inventaris van de belastingen geïnd in de Lid-staten van de Europese Gemeenschap, dertiende uitgave, Luxemburg, 1990.

ANNEXE 3

ART. 39, C.T.A.

39/0 — Les agents de la surveillance munis de leur commission sont autorisés à contrôler le signe distinctif fiscal des véhicules se trouvant sur la voie publique, à se faire produire le carnet d'immatriculation et, en cas de suspicion de fraude, à visiter, sans aucune assistance, les garages ou lieux de dépôt.

Portée de la disposition

Agents de la surveillance

39/1 — Par « agents de la surveillance », il faut entendre les personnes visées à l'article 14, A.R. Règl. gén. C.T.A. Il s'agit donc notamment de tous les fonctionnaires et agents de l'administration des contributions directes.

Contrôle du signe distinctif fiscal

39/2 — Les fonctionnaires et agents de l'administration des contributions directes ne peuvent faire stopper les véhicules. Lors du contrôle de véhicules immobilisés, ils doivent intervenir avec tact et discernement, afin d'éviter toute interruption de la circulation et être munis de leur commission.

Production du certificat d'immatriculation

39/3 — L'article 39 C.T.A. autorise les agents de la surveillance à se faire produire le certificat d'immatriculation lors des contrôles sur la voie publique.

Pour ce qui est de la notion de « voie publique », il est renvoyé au 3/9.

Visite des garages ou lieux de dépôt

39/4 — Le droit accordé par l'article 39 C.T.A. n'est pas un droit de perquisition domiciliaire; il s'agit uniquement d'un droit de visite des garages, lieux de dépôt ou parkings qui ne sont pas situés sur la voie publique; encore faut-il qu'il y ait en l'occurrence suspicion de fraude.

Il ne sera usé de ce droit qu'en cas de réelle nécessité et avec le tact requis.

Compétence territoriale

39/5 — La compétence territoriale des « agents de la surveillance » s'étend à l'ensemble du territoire belge (voir art. 14, alinéa 1^{er}, A.R. Règl. gén. C.T.A.).

Opposition au contrôle

39/6 — Il est renvoyé aux commentaires relatifs aux sanctions (voir 40/23 et 40/44).

BIJLAGE 3

ART. 39, W.G.B.

39/0 — De agenten van toezicht, drager van hun aanstellingsbrief, zijn gemachtigd het fiscaal kenteken te controleren van de voertuigen die zich op de openbare weg bevinden, het inschrijvingsboekje te doen voorleggen en, wanneer zij bedrog vermoeden, zonder enige bijstand de garages of bergplaatsen te onderzoeken.

Draagwijdte

Agenten van toezicht

39/1 — De ter zake bedoelde agenten van toezicht zijn die welke zijn bedoeld bij artikel 14, K.B. Alg. verord. W.G.B. Hieronder zijn o.a. begrepen alle ambtenaren en agenten van de Administratie der directe belastingen.

Controle van het fiscaal kenteken

39/2 — De ambtenaren en agenten van de administratie der directe belastingen kunnen de wagens niet tot stilstand brengen. Wanneer zij stilstaande wagens controleren moeten zij tact en doorzicht aan de dag leggen ten einde te vermijden dat het verkeer zou onderbroken worden; zij moeten bij die opdracht in het bezit zijn van hun aanstelling.

Voorleggen van het inschrijvingsbewijs

39/3 — Ingevolge artikel 39, W.G.B. mogen de agenten van toezicht het inschrijvingsbewijs van de auto doen voorleggen tijdens hun toezichten op de openbare weg.

In verband met de notie « openbare weg » wordt verwezen naar 3/9.

Onderzoek van garages en bergplaatsen

39/4 — Het recht verleend door artikel 39, W.G.B. om garages en bergplaatsen te onderzoeken heeft niets te maken met het recht van huiszoeking; het gaat hier alleen maar om het recht tot onderzoek van garages, bergplaatsen of parkeerplaatsen die niet op de openbare weg gelegen zijn, met dien verstande evenwel dat er eerst een vermoeden van bedrog moet aanwezig zijn.

Van dit onderzoeksrecht zal slechts gebruik worden gemaakt wanneer dit werkelijk noodzakelijk is en, dan nog, zal er met de vereiste tact te werk worden gegaan.

Territoriale bevoegdheid

39/5 — De agenten van toezicht zijn bevoegd over het ganse Belgische grondgebied (zie art. 14, lid 1, K.B. Alg. verord. W.G.B.).

Verzet tegen de controle

39/6 — Er wordt verwezen naar de commentaar m.b.t. de sancties (zie 40/23 en 40/44).