

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 14 JUILLET 1927

Rapport de la Commission des Finances, chargée de l'examen du Projet de Loi modifiant le régime fiscal des véhicules à moteur.

(Voir les n^{os} 141, 221, 266 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 6 et 7 juillet 1927 ; le n° 171 du Sénat.)

Présents : MM. LAFONTAINE, président, COOLS, DE BROUCKERE, DE CLERCQ, le baron DE MÉVIUS, HUISMAN VAN DEN NEST, MOYERSOEN, PIERLOT, RONVAUX et le baron DELVAUX DE FENFFE, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

La Commission des finances du Sénat a été saisie par le Gouvernement de deux projets de loi ouvrant des dégrèvements fiscaux, l'un sur les spectacles et divertissements publics, l'autre sur le régime fiscal des véhicules à moteur.

Celui-ci voté par la Chambre, le jeudi 7 juillet, par 127 voix contre 2, fait l'objet du présent rapport.

* *

Un membre a fait observer que si le Département des finances juge devoir favoriser les spectacles ou divertissements publics par un dégrèvement de la moitié et plus, des taxes perçues au profit de l'Etat, il serait légitime d'accorder des dégrèvements d'une quotité équivalente aux automobiles utilisées pour le transport des personnes.

* *

En effet, l'industrie automobile nationale est intéressante au double titre

de la perfection qu'elle a atteinte, et du nombre de personnes dont elle assure la subsistance.

Si 25,000 ouvriers sont employés directement à la fabrication des autos et des carrosseries, le nombre est incalculable de ceux qui travaillent au préalable les matières utilisées, dans les fonderies, les forges et les laminiers; dans l'industrie du bois, du verre, du cuir, des glacières; les fabriques de tissus et de vernis; l'appareillage électrique et combien d'autres!

* *

Le développement de l'auto profite d'autre part aux garagistes, réparateurs et à leurs aides, ainsi qu'aux innombrables personnes qui vivent de l'industrie hôtelière, disséminés les uns et les autres sur tous les points du pays.

* *

Enfin, l'usage de l'auto, indépendamment des services inappréciables qu'il rend dans divers domaines d'utilité essentielle, favorise le tourisme et les déplacements.

Il sert donc ceux qui, pour se divertir, aiment parcourir les grand'routes et recherchent l'air pur des campagnes et des forêts.

Il met aussi en contact un plus grand nombre de visiteurs avec les régions pittoresques du pays souvent mal desservies par les chemins de fer.

* *

Il résulte de ces considérations qu'il y aurait lieu d'inaugurer une politique fiscale plus favorable à l'automobile, celle en vigueur frappant le détenteur de six taxes superposées :

1. Taxe de luxe de 10 p. c. sur le prix de l'acquisition de l'auto.

2. Taxe sur la puissance du moteur.

3. Surtaxe à la valeur. Cette surtaxe n'est pas calculée sur le prix réel de la voiture envisagée. Elle est basée sur la valeur théorique qu'avait une voiture semblable à l'état neuf, avec tous ses accessoires au moment où le véhicule a été acheté, avec une dégression de 10 p. c. par an. Les exemples ne sont pas rares d'une voiture taxée par le fisc sur une valeur dépassant de 15 et 20,000 francs le prix marchand auquel elle a été payée.

4. Taxe sur l'essence.

5. Taxe de 10 p. c. sur le renouvellement des pneus, chambre à air et accessoires.

6. Taxe de 10 p. c. sur les réparations.

* *

Ces charges écrasantes entravent la vulgarisation de l'auto, qui devrait, dans notre pays, passer de la catégorie des objets de luxe dans celle des moyens de locomotion accessibles à une très grande partie de la population.

Les raisons qui militent en faveur de ce programme seront développées par leur auteur lorsque les circonstances le permettront.

* *

Il n'y a pas lieu, cependant, de repousser l'allègement de charge, si minime soit-il, proposé par le Gouvernement par l'article premier du projet de loi.

Le dégrèvement porte sur la surtaxe à la valeur, et se borne à modifier les catégories prévues par la loi du 28 mars 1923.

La première de ces catégories est supprimée et le minimum imposable passe de 25,000 francs à 40,000 francs. La redevance fléchit chaque fois d'un degré, ainsi que l'indique le tableau suivant :

	Taxe d'après le régime en vigueur.	Taux proposé par le projet.
Valeur de 40,000 à 60,000 francs . . .	400	250
Valeur de 60,000 à 80,000 id. . . .	600	400
Valeur de 80,000 à 100,000 id. . . .	800	600
Valeur de plus de 100,000 id. . . .	1,000	»
Valeur de 100,000 à 125,000 id. . . .	»	800
Valeur de 125,000 francs et plus . . .	»	1,000

L'article 2 consent un dégrèvement aux automobiles de place et autres véhicules donnés en location par course ou voyage.

La Commission de la Chambre avait repoussé cette exonération en s'appuyant sur ce que « la taxe sur les automobiles a pris dans ces derniers temps

un caractère rémunérateur », et que par suite : « il semble qu'il n'y ait pas lieu d'en exempter en tout ou en partie ces usages ».

La Commission du Sénat fait sienne l'opinion défendue à la Chambre par M. le Ministre des finances, et reconnaît que : « l'automobile est un moyen d'existence pour les chauffeurs de taxis ou garagistes ».

Elle vous propose de maintenir l'exonération du quart de la taxe proposée par le Gouvernement.

Dans une certaine mesure d'ailleurs, le public profite de cette clause qui tend à empêcher les tarifs des taxis et autos de louage de s'élever encore.

*
* *

L'article 3 permet à ceux qui n'usent de l'auto que pendant une partie de l'année, — les vacances par exemple, — de payer une taxe réduite à trois ou six mois, lorsque la voiture n'est effectivement employée que pendant cette période. Il s'ajoute une augmentation d'un dixième eu égard au supplément d'écritures et de surveillance.

Les dispositions des articles de 1 à 3 sont applicables dès 1927, et ouvrent le droit à un remboursement éventuel d'office. Ils ne portent pas sur les véhicules à traction animale.

Deux amendements du Gouverne-

ment l'autorisent à réduire les taxes sur les voitures dont le moteur serait alimenté par un gazogène, par la vapeur ou par l'électricité, s'il n'utilise pas de produits d'origine étrangère; de consentir des exonérations aux habitants des pays étrangers, à charge de réciprocité.

Il serait désirable que M. le Ministre des Finances voulut bien préciser la portée de l'article 6. Celui-ci modifie l'article 32 du Code des taxes assimilées aux timbres, et permet : « en ce qui concerne les ventes qui ne dépassent pas trente francs, de rendre obligatoire la délivrance d'une facture ou la rédaction de tout autre écrit ».

Ce droit s'applique-t-il seulement aux ventes et achats d'essence, ainsi que tend à le faire supposer l'exposé des motifs, ou sa portée s'étend-elle à d'autres transactions? Il conviendrait que ce point fut éclairci.

*
* *

Sous ces réserves, votre Commission, à l'unanimité, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Le Président,
H. LAFONTAINE.

Le Rapporteur,
Baron DELVAUX DE FENFFE.

BELGISCHE SENAAAT

VERGADERING VAN 14 JULI 1927

Verslag uit naam van de Commissie voor Financiën, belast met het onderzoek van het Wetsontwerp tot wijziging van het belastingstelsel op de motorvoertuigen.

(Zie de n^{os} 141, 221, 266 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 6 en 7 Juli 1927, en n^o 171 van den Senaat.)

Aanwezig : De heeren LAFONTAINE, voorzitter ; DE CLERCQ, MOYERSEN, RONYAUX, VAN OVERBERGH, en BARON DELVAUX DE FENFFE, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Bij de Commissie voor Financiën van den Senaat werden door de Regeering twee wetsontwerpen aanhangig gemaakt tot verlaging van belasting, het eene voor de vertooningen en openbare vermakelijkheden, het andere voor de motorvoertuigen.

Dit laatste werd door de Kamer goedgekeurd op 7 Juli, met 127 tegen 2 stemmen en wordt in dit verslag onderzocht.

* *

Een lid deed opmerken dat, zoo het Departement van Financiën meent de vertooningen en openbare vermakelijkheden te moeten ontlasten voor de helft en meer van de ten behoeve van den Staat geheven taxes, het rechtmatig zou zijn dezelfde ontlastingen te voorzien voor de automobielen die voor personenvervoer dienen.

* *

Onze automobielnijverheid verdient belangstelling, zoo wegens hare volmaaktheid als wegens het aantal personen die zij laat leven.

Zoo er 25,000 arbeiders rechtstreeks betrokken zijn bij de vervaardiging van autos en koetswerk, talloos daarentegen zijn degenen die eerst de benuttigde materialen bewerken, in de smelterijen, de hoogovens en de pletterijen ; in het hout-, glas-, leder en spiegelbedrijf ; in de weefstoffen- en vernisfabrieken, in de elektrische toestellen, enz., enz.

* *

De uitbreiding van het automobielfabriek komt bovendien ten goede aan de garagehouders en herstellende, alsook aan de ontelbare personen die van het hotelbedrijf leven, het geheele land door.

* *

Het gebruik van de auto, afgezien van de onschatbare diensten die hij op meer dan een nuttig gebied bewijst, bevordert het toerisme en de reizen.

De auto is dus nuttig voor diegenen die, uit vermaak, het land afreizen om de zuivere lucht van den buiten en de bosschen te gaan inademen.

De auto brengt een grooter aantal bezoekers in voeling met de schilderachtige streken van ons land die vaak zeer

slecht door de spoorwegen worden bediend.

* *

Uit hoogerstaande beschouwingen blijkt dat een meer gunstige fiscale politiek voor de automobielen geboden is dan de thans geldende, die de eigenaars met zes taxes treft :

1° Weeldetaxe 10 t. h. op den koopprijs van het voertuig ;

2° Taxe op het vermogen van den motor ;

3° Overtaxe op de waarde. Deze overtaxe wordt niet berekend op den werkelijken prijs van het voertuig. Zij wordt gevestigd op de theoretische waarde die een gelijkaardig voertuig had in nieuwe staat, met al zijn toebehooren op het oogenblik dat het werd aangekocht, met eene vermindering van 10 t. h. per jaar. Talrijk zijn de voorbeelden van een voertuig door den fiscus getaxeerd op eene waarde, die 15,000 tot 20,000 frank hoger is dan de aankoopprijs ;

4° Taxe op de benzine ;

5° Taxe 10 t. h. op de vernieuwing der buitenbanden, binnenbanden en toebehooren ;

6° Taxe 10 t. h. op de herstellingen.

* *

Deze zware lasten stremmen de uitbreiding van het auto-gebruik, de auto zou in ons land uit de categorie der wieldevoorwerpen moeten overgaan in die der vervoermiddelen, die voor een zeer groot gedeelte der bevolking toegankelijk zijn.

De redenen die voor dit programma pleiten zullen op tijd en stond door den opteller van dit verslag worden uiteengezet.

* *

Evenwel moet men de ontlasting niet van de hand wijzen die de Regeering voorstelt bij artikel 1 van het wetsontwerp, hoe gering deze verlichting ook weze.

De ontlasting treft de overtaxe op de waarde, en bepaalt er zich bij de categorieën te wijzigen voorzien bij de wet van 28 Maart 1923.

De eerste dezer categorieën valt weg en het belastbaar minimum wordt van 25,000 frank tot 40,000 frank opgevoerd. De taxe vermindert dus telkens met een graad zooals moge blijken uit onderstaande tabel :

	Thans geldende taxe.	Voorgestelde taxe.
Waarde van 40,000 tot 60,000 frank	400	250
Waarde van 60,000 tot 80,000 id.	600	400
Waarde van 80,000 tot 100,000 id.	800	600
Waarde van meer dan 100,000 id.	1,000	»
Waarde van 100,000 tot 125,000 id.	»	800
Waarde van 125,000 frank en meer	»	1,000

Artikel 2 staat een ontlasting toe aan de stand-automobielen en andere voertuigen per rit of reis in huur gegeven.

De Commissie der Kamer had deze vrijstelling verworpen op grond van het feit dat « de taxe op de automobielen in den laatsten tijd een winstgevend karakter heeft gekregen » en dat het bij gevolg « niet past dat men deze gebrui-

ken geheel of gedeeltelijk zou vrijstellen ».

De Commissie van den Senaat treedt de meening bij, die in de Kamer werd verdedigd door den Minister van Financiën, en waarbij wordt erkend dat : « de automobiel een bestaansmiddel is voor de voerders van taximeters of de garage-houders ».

Zij stelt U voor de door de Regeering voorgestelde ontlasting met één vierde van de taxe, te handhaven.

In eene zekere maat komt deze bepaling trouwens ten goede aan het publiek, daar zij ertoe strekt te voorkomen dat de tarieven der taximeters of huurauto's nog zouden stijgen.

Artikel 3 laat toe aan hen, die slechts gedurende een gedeelte van het jaar gebruik maken van de auto, — bij voorbeeld tijdens het verlof — eene taxe te betalen die wordt beperkt tot drie of zes maanden, wanneer de auto slechts gedurende dit tijdperk werkelijk wordt gebruikt. Daarbij komt een verhooging van één tiende wegens bijkomend schrijfwerk en toezicht.

De bepalingen der artikelen 1 tot 3 zijn toepasselijk vanaf 1927, en geven recht op eene eventueele terugbetaling van ambtswege. Zij slaan niet op de voertuigen door dieren voortbewogen.

Twee amendementen der Regeering laten aan dezelve toe de taxe te vermindern op de voertuigen met gas-, stoom- of electriciteitsgenerator, indien daarbij geen producten van vreemde herkomst worden gebruikt; alsmede ontlastingen toe te staan aan de inwoners van

vreemde landen, mits last van wederkeerigheid.

Het ware wenschelijk dat de Minister van Financiën de draagwijdte van artikel 6 nader zou bepalen. Dit artikel wijzigd artikel 32 van het wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes en laat toe : « wat de verkooping betreft, die het bedrag van dertig frank niet overschrijden, het afleveren van een factuur of het opstellen van elk ander geschrift voor te schrijven ».

Slaat dit recht alleen op den verkoop en den aankoop van benzine, zooals de Memorie van toelichting doet onderstellen, ofwel slaat het ook op andere verrichtingen? Dit punt zou dienen opgehelderd.

* * *

Onder dit voorbehoud, stelt uwe Commissie U eenparig voor het Wetsontwerp goed te keuren.

De Voorzitter,
H. LAFONTAINE.

De Verslaggever,
Baron DELVAUX DE FENFFE.