

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1962-1963.

30 JANUARI 1963.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, gecoördineerd op 10 april 1951, en van de wetten betreffende de belasting op de spelen en weddenschappen gecoördineerd op 22 maart 1961.

Ontwerp van wet houdende wijziging van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, samengeordend op 10 april 1951.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
FINANCIEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. **DE MAN**.

DAMES EN HEREN,

Het eerste van beide voormelde ontwerpen van wet werd door de Kamer van Volksvertegenwoordigers met eenparigheid van stemmen goedgekeurd.

Het tweede ontwerp heeft geen reden van bestaan meer en om het van de agenda van de Commissie af te voeren werd het samen met het eerste behandeld.

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren, Pierre De Smet, voorzitter; Baron de Dorlodot, Louis Desmet, Franck, Godin, Janssen, Jennard, Molter, Scokaert, Van Cauwenberghe, Van Laeys, Versé, Wiard en De Man, verslaggever.

R. A 6423.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

66 (Zitting 1962-1963) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

R. A 4697bis.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

429 (Zitting 1952-1953) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1962-1963.

30 JANVIER 1963.

Projet de loi modifiant les lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951, et les lois relatives à la taxe sur les jeux et paris, coordonnées le 22 mars 1961.

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES (1)
PAR M. **DE MAN**.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le premier des deux projets de loi dont il s'agit a été adopté à l'unanimité par la Chambre des Représentants.

Quant au second, il est devenu sans objet et s'il a été joint au premier, c'est pour permettre à votre Commission de le retirer de son ordre du jour.

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Pierre De Smet, président; Baron de Dorlodot, Louis Desmet, Franck, Godin, Janssen, Jennard, Molter, Scokaert, Van Cauwenberghe, Van Laeys, Versé, Wiard et De Man, rapporteur.

R. A 6423.

Voir :

Document du Sénat :

66 (Session de 1962-1963) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

R. A 4697bis.

Voir :

Document du Sénat :

429 (Session de 1952-1953) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

Toelichting van de Minister.

De Minister van Financiën heeft het ontwerp als volgt toegelicht :

« Dit ontwerp van wet strekt ertoe, enerzijds het taxatieregime van zekere voertuigen te vereenvoudigen, en anderzijds de bepalingen van de gecoördineerde wetten aan te passen aan de huidige omstandigheden.

» In de eerste plaats stelt de regering U voor de motorrijwielen voorzien van een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 250 cm³, evenals de vaartuigen en de boten, vrij te stellen van de staatsbelasting, maar aan de provinciën en de gemeenten de mogelijkheid te geven deze voertuigen te belasten. Het gaat daar om een vermindering van de Staatsinkomsten om reden van vereenvoudiging, vermindering die gecompenseerd wordt door nieuwe inkomsten voor de locale besturen.

» In de tweede plaats wordt het belastingregime van de kampeeraanhangwagens, de aanhangwagens voor boten, en de antieke voertuigen gemoderniseerd door het invoeren van een forfaitaire belasting. Het ontwerp streeft hetzelfde doel na, voor hetgeen de voertuigen aangewend tot internationaal vervoer betreft, door de afschaffing van de thans bestaande hinderpaal gevormd door de beperking van het aantal dagen gebruik der voertuigen in België. Dit geldt eveneens voor de voertuigen met beperkt gebruik, die, in plaats van 12 of 90 dagen zoals thans, gedurende 30, 60 of 90 dagen per jaar zullen mogen rijden. Het staat vast dat dit nieuw regime zal gewaardeerd worden door de forreizers en de landbouwers die een belangrijk belastingssupplement moeten betalen zodra zij hun voertuig meer dan 12 dagen gebruiken.

» Het ontwerp voert eveneens een andere vereenvoudiging in, gewenst door de meerderheid der vervoerders, namelijk de vervanging van het huidig administratieve regime van de « reservevoertuigen » door maatregelen die veel gunstiger zijn voor de belastingplichtigen.

» Inderdaad, iedere onderneming die ten minste drie voertuigen aangeeft, verkrijgt voor ieder aangegeven voertuig een vermindering van 10 % van de belasting.

» Bovendien wordt het regime van de individuele taxatie van de aanhangwagens en opleggers vervangen door een anonieme taxatie. Dit wil zeggen dat de belastingplichtige er zich toe zal kunnen beperken een aantal belastingen te betalen gelijk aan het aantal aanhangwagens en opleggers dat hij terzelfdertijd gebruikt. Het afgeleverd fiscaal kenteken zal mogen aangebracht worden op de tractor en is geldig voor om het even welke aanhangwagen of oplegger waarvoor geen hogere belasting verschuldigd is.

» De andere artikels zijn wijzigingen aan de classificatie van de bestaande teksten ».

Algemene bespreking.

Een lid wenst te weten hoe men de bruikbaarheid van de voertuigen, die voortaan aan de Rijksfiscaliteit zullen ontsnappen, zal kunnen controleren. Schuilt er daar geen gevaar in de nieuwe bepalingen van het ontwerp ?

Exposé du Ministre.

Le Ministre des Finances a donné les explications suivantes sur le premier projet :

« Le présent projet de loi tend, d'une part, à simplifier le régime de taxation de certains véhicules et, d'autre part, à adapter aux circonstances actuelles les dispositions des lois coordonnées.

» En premier lieu, le Gouvernement propose d'exempter de la taxe au profit de l'Etat les motocyclettes pourvues d'un moteur d'une cylindrée maximum de 250 cm³, ainsi que les bateaux et les canots, et d'autoriser les provinces et les communes à taxer ces mêmes véhicules. Il en résultera donc une diminution des recettes de l'Etat, qui se justifie par un souci de simplification et qui sera d'ailleurs compensée par un accroissement des recettes des pouvoirs locaux.

» De plus, le régime fiscal des remorques de camping, des remorques conçues pour le transport d'un bateau ainsi que des véhicules très vieux est rationalisé par l'instauration d'une taxe forfaitaire. Le projet poursuit le même but en ce qui concerne les véhicules affectés aux transports internationaux, par le fait qu'il supprime la limitation actuelle du nombre de jours pendant lesquels ils peuvent être utilisés en Belgique. Une modification analogue est prévue pour les véhicules à usage limité, qui pourront désormais être utilisés respectivement pendant 30, 60 ou 90 jours par an et non plus 12 ou 90 jours au maximum, comme c'était le cas jusqu'ici. Il est certain que le nouveau régime de taxation sera bien accueilli par les forains et les agriculteurs qui, actuellement doivent payer un complément de taxe assez important dès qu'ils utilisent leur véhicule pendant plus de 12 jours.

» Le projet apporte encore une autre simplification, qui répond aux vœux de la majorité des transporteurs, à savoir le remplacement du régime administratif des « véhicules de réserve » par des mesures bien plus avantageuses pour les redevables.

» En effet, toute entreprise déclarant au moins trois véhicules obtiendra une réduction de 10 % de la taxe pour chaque véhicule déclaré.

» En outre, une taxation sans identification des véhicules est substituée à la taxation individuelle des remorques et semi-remorques. Cela signifie que le redevable pourra se borner à payer un nombre de taxes égal à celui des remorques et semi-remorques qu'il utilise simultanément. Le signe distinctif délivré pourra être fixé au tracteur et couvrira l'usage de n'importe quelle remorque ou semi-remorque pour laquelle il n'a y a pas lieu de payer une taxe plus élevée.

» Les autres modifications ne concernent que l'ordre et le numérotage des textes existants. »

Discussion générale.

Un membre désire savoir comment on pourra contrôler l'état des véhicules qui échapperont désormais à la taxe. A cet égard, les dispositions nouvelles du projet ne présentent-elles pas quelque risque ?

De Minister merkt op dat de bepalingen van het voorliggend ontwerp niet de minste verandering aanbrengen aan de vigerende regelen inzake de controle der motorvoertuigen, welke controle trouwens afhangt van het ministerie van Verkeerswezen.

Inzake technische controle, waarmee de fiscale administratie nooit iets te maken had, blijft alles zoals vroeger en zullen de van fiscaliteit vrijgestelde voertuigen aan de technische controle onderworpen blijven.

Een ander lid wenst verder enkele toelichtingen en nadere uitleg inzake de tekst van het verslag van de Kamer van Volksvertegenwoordigers en bepaalde artikelen van het ontwerp :

1° Op de eerste bladzijde van het verslag van de Kamercommissie voor de Financiën (doc. 427-5, zitting 1961-1962) staat vermeld dat « een vermindering van 2/3 van de jaarlijkse belasting verleend wordt voor de voertuigen die minstens 7.000 kg wegen en die aangewend worden tot internationaal vervoer (T.I.R.) ». Het is nu zo dat de voertuigen met de vermelding T.I.R. een speciale structuur bezitten doch alle voertuigen die bij het internationaal vervoer worden gebruikt zijn geen T.I.R.-voertuigen.

Er zou dus klaar en duidelijk moeten worden gezegd, dat het niet alleen de T.I.R.-voertuigen zijn die van de belastingvermindering kunnen genieten, voorzien in artikel 5 van ontwerp, doch alle voertuigen die voor het internationaal vervoer gebruikt worden.

De Minister verklaart dat de tekst wel zo moet worden begrepen, dat alle voertuigen, voor internationaal vervoer gebruikt, van de vermindering zullen genieten krachtens artikel 5 van het ontwerp.

2° Er zou nader moeten worden bepaald, dat een belastingplichtige die drie motorvoertuigen heeft aangegeven op 1 januari, de vermindering van 10 % zou moeten kunnen genieten voor elk bijkomend voertuig dat hij in de loop van het jaar in bedrijf neemt.

De Minister is akkoord met deze interpretatie, de tekst van artikel 4 is ten andere, naar zijn oordeel, in dat opzicht, zeer klaar.

3° In de artikelen 5, § 2 en 6, § 2, is bepaald dat elke inbreuk op de controlemaatregelen, door de Minister van Financiën voorgeschreven, « het intrekken van de vermindering voor gevolg heeft ». Moet er niet nader worden bepaald dat de intrekking enkel mag toegepast worden op het voertuig dat in gebreke wordt bevonden ?

De Minister verwijst het lid naar bladzijde 1 van het verslag van de Kamercommissie voor de Financiën, waar men kan lezen :

« ... de intrekking van de reductie slaat alleen op het voertuig dat aan de voorgeschreven controlemaatregelen niet voldoet ».

4° Artikel 14 bepaalt, dat « het niet-bevestigen van het regelmatig fiscaal kenteken betreffende de aanhangwagens en opleggers, bedoeld in artikel 25, tweede lid, wordt gelijkgesteld met een gebrek aan aangifte binnen de voorgeschreven termijn ».

Le Ministre fait observer que celles-ci ne dérogent nullement aux règles actuellement applicables au contrôle des véhicules automobiles, contrôle qui relève d'ailleurs du Ministère des Communications.

Le projet n'innove pas en matière de contrôle technique; c'est là un domaine qui a toujours été étranger à l'administration fiscale, et les véhicules exemptés de la taxe resteront soumis à ce contrôle.

Un autre membre demande des explications sur le texte du rapport de la Chambre des Représentants ainsi que sur certains articles du projet :

1° A la page 1 du rapport de la Commission des Finances de la Chambre (Doc. n° 427-5, session de 1961-1962), il est dit qu'« une réduction de 2/3 de la taxe annuelle est actuellement accordée pour les véhicules dont le poids est d'au moins 7.000 kg et qui sont affectés à des transports internationaux (T.I.R.) ». Il est exact que les véhicules « T.I.R. » bénéficient d'un régime spécial, mais tous les véhicules utilisés dans les transports internationaux n'appartiennent pas à cette catégorie.

Il faudrait donc préciser que ce ne sont pas seulement les véhicules « T.I.R. » qui pourront jouir de la réduction de taxe prévue à l'article 5 du projet, mais tous les véhicules affectés à des transports internationaux.

Le Ministre déclare que le texte doit, sans aucun doute, être compris en ce sens que tous les véhicules affectés à des transports internationaux bénéficieront de la réduction de taxe visée à l'article 5 du projet.

2° Il faudrait préciser que le redevable qui a déclaré trois véhicules à moteur le 1^{er} janvier, pourra bénéficier de la réduction de 10 % pour chaque véhicule supplémentaire qu'il met en usage dans le courant de l'année.

Le Ministre accepte cette interprétation, estimant d'ailleurs que le texte de l'article 4 est très clair.

3° Les articles 5, § 2, et 6, § 2, portent que toute infraction aux mesures de contrôle prescrites par le Ministre des Finances « entraîne le retrait de la réduction ». Ne faudrait-il pas préciser que le retrait n'est applicable qu'au véhicule trouvé en défaut ?

Le Ministre renvoie l'intervenant à la page 4 du rapport de la Commission des Finances de la Chambre, où on lit :

« Le retrait de la réduction ne se rapporte en effet qu'au véhicule qui ne répond pas aux mesures de contrôle prescrites ».

4° L'article 14 dispose que « la non-fixation du signe distinctif régulier concernant les remorques et semi-remorques visées à l'article 25, deuxième alinéa, est assimilée au défaut de déclaration dans le délai prescrit ».

Op bladzijde 6 van het verslag van de Kamercommissie voor de Financiën wordt door de verslaggever genoteerd dat « het fiscaal kenteken dat betrekking heeft op de aanhangwagens en opleggers op de tractor zal dienen aangebracht te worden ».

Het lid is van mening dat deze bewering fout is, aangezien het fiscaal kenteken ook kan worden aangebracht op de aanhangwagens en opleggers.

In het verslag zou dus ter verduidelijking moeten worden geacteerd : « Het fiscaal kenteken dat betrekking heeft op de aanhangwagens en opleggers zal op de tractor kunnen aangebracht worden ».

De Minister verklaart zich volledig akkoord met deze uitdrukkingswijze.

*
**

De Commissie keurt tenslotte het eerste ontwerp goed met éénparigheid van stemmen.

*
**

Uwe Commissie heeft het tweede ontwerp zonder bespreking, met algemene stemmen verworpen.

Dit ontwerp dat sinds 1953 bij de Commissie hangende was en geen reden van bestaan meer had, wordt op die wijze van de dagorde afgevoerd.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
R. DE MAN.

De Voorzitter,
Pierre DE SMET.

A la page 6 du rapport de la Commission des Finances de la Chambre, le rapporteur note que « le signe distinctif concernant les remorques et semi-remorques devra être fixé au tracteur ».

L'intervenant estime cette affirmation inexacte, puisque le distinctif peut aussi bien être fixé aux remorques ou semi-remorques.

Pour plus de clarté, le rapport devrait s'exprimer comme suit : « Le signe distinctif concernant les remorques et semi-remorques pourra être fixé au tracteur ».

Le Ministre se rallie à cette rédaction.

*
**

Enfin, votre Commission a adopté le premier projet à l'unanimité.

*
**

Elle a rejeté le deuxième projet sans discussion et à l'unanimité.

Ce projet étant devenu sans objet, votre Commission, qui en était saisie depuis 1953, l'a retiré de son ordre du jour.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
R. DE MAN.

Le Président,
Pierre DE SMET.