

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1962-1963.

25 JUILLET 1963.

Proposition de loi relative à l'aide financière accordée par l'Etat à la construction de garages accessibles au public.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le problème de la circulation dans le centre des grandes agglomérations prend chaque jour des proportions plus inquiétantes. Le désir général d'aller toujours plus vite et d'être toujours moins dépendant d'autrui pousse tous les citoyens qui en ont un peu les moyens à devenir propriétaire d'un moyen particulier de locomotion. « Avoir sa voiture » finira par être la motivation de toutes les revendications comme le « beefsteak quotidien » inspirait celles des travailleurs il y a trente-cinq ou quarante ans.

Que ferons-nous à Bruxelles lorsque les fonctionnaires, employés et ouvriers qui empruntent actuellement les trains, les bus et tramways vicinaux abandonneront ces moyens de transport en commun pour venir à leur travail dans leur voiture personnelle ? Ils sont 185.000 à débarquer quotidiennement aux gares de Schaerbeek, du Quartier-Léopold, de Bruxelles (Nord, Central et Midi) et aux terminus des bus et tramways vicinaux du Nord, du Midi et de la Place Rouppe. Puis il y a aussi 37.000 voyageurs venant journellement de province et débarquant des vicinaux dans la grande agglomération. Et il y a encore quelque 600.000 voyageurs quotidiens des tramways et bus bruxellois. Bien sûr, dans tous ces voyageurs il y a des personnes qui n'auront jamais leur voiture personnelle : enfants, vieillards et tous ceux qui gagnent « trop petit ». Et sans doute aussi, beaucoup de ces personnes n'abandonneront jamais les transports en commun. Heureusement pour ceux qui ont à régler les problèmes de la circulation.

Il faut pourtant voir les faits tels qu'ils se présentent. D'une part, le nombre de voyageurs qui empruntent

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1962-1963.

25 JULI 1963.

Voorstel van wet betreffende de financiële hulp van de Staat voor de bouw van voor het publiek toegankelijke garages.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het verkeersprobleem in het centrum van de grote agglomeraties wordt iedere dag beklemmender. Het algemene verlangen om steeds sneller te gaan en steeds minder af te hangen van anderen, zet alle burgers die er enigszins de middelen toe hebben, aan om een eigen rijtuig te bezitten. Ten slotte zal « het bezit van een eigen wagen » de drijfveer worden van alle eisen, zoals de « dagelijkse biefstuk » 35 of 40 jaar geleden de eerste eis was van de werknemers.

Wat zal men te Brussel beginnen als alle ambtenaren, bedienden en werklieden die thans trein, bus of buurttram nemen, de gemeenschappelijke vervoermiddelen niet meer zullen gebruiken en met hun eigen wagen naar hun werk komen ? Thans zijn ze met 185.000 die dagelijks uitstappen in de stations te Schaerbeek, de Leopoldswijk, te Brussel (Noord-, Centraal- en Zuidstation) en aan het eindpunt van bussen en buurtspoorwegen aan het Noordstation, het Zuidstation en het Rouppeplein. Bovendien komen met de buurtspoorwegen nog 37.000 reizigers per dag uit de provincie naar de stad, en vervoeren de Brusselse trams en bussen zelf alle dagen 600.000 man. Natuurlijk zullen velen van hen nooit een eigen wagen bezitten : kinderen, ouden van dagen en al degenen die een « klein inkomen » hebben. Ongetwijfeld ook zullen velen altijd blijven gebruik maken van de gemeenschappelijke vervoermiddelen. Gelukkig maar voor degenen die de verkeersproblemen moeten oplossen.

Maar men moet de feiten zien zoals ze zijn. Aan de ene kant het aantal spoorreizigers dat voortdurend

les chemins de fer est en régression, tout au moins pour ceux qui payent le tarif plein. Les seules catégories de voyageurs des chemins de fer qui sont en augmentation sont celles des abonnés scolaires et du travail. D'autre part, le nombre de voitures en circulation est en augmentation constante. Devant le Sénat, lors du débat du budget du Ministère des Communications, le Ministre Bertrand disait : « De 1950 à 1960, le nombre de voitures automobiles est passé de 273.000 à 782.000. Nous pouvons nous attendre à ce que ce nombre augmente jusqu'à plus de 1.200.000 en 1970 et, d'après certains, même jusqu'à 1.600.000 ».

Cela veut dire que, pour celui qui pénètre dans une grande ville en voiture, le cheminement vers la destination qu'il se propose sera de plus en plus difficile. L'arrivée à cette destination ne résoudra que l'aspect le moins difficile du problème. Car pour sortir de sa voiture, il devra trouver un moyen de stationnement. S'il a la chance de trouver celui-ci pas trop loin de l'endroit où il doit se rendre, tant mieux, mais de toute façon il connaîtra alors le troisième lot de difficultés, celles du piéton. Car le piéton est une espèce qui ne diminue pas avec la multiplication des moyens de transport particuliers ou individuels. Il faut toujours « faire un bout de chemin à pieds ». Et ce bout de chemin est, lui aussi, toujours plus difficile et plus dangereux à cause de la diminution de la largeur des trottoirs, du nombre de voitures en stationnement qui encombrement les rues et restreignent la vue du piéton, comme à cause du nombre toujours plus élevé de voitures qui circulent et de l'élargissement constant des voies de circulation pour les automobiles.

Ce caractère inquiétant du problème de la circulation s'accuse encore par la concentration dans les grandes villes des bâtiments administratifs publics et privés, toujours plus nombreux et toujours plus élevés en hauteur, pour héberger des employés toujours plus nombreux, car chacun sait que le nombre d'emplois du « tertiaire » augmente sans cesse. A l'époque du téléphone et de la poste qui distribue le courrier trois fois par jour, on se demande pourquoi les administrations publiques et privées n'essaient pas en dehors des villes, pour s'installer le long des voies ferrées à trafic rapide et dense ?

De tout quoi il résulte que la seule solution économique au problème de la circulation est celle qui consisterait à empêcher les voitures particulières (en dehors de celles affectées aux livraisons à domicile; mais celles là ne sont plus particulières) d'entrer dans les grandes villes — au moins à certaines heures — et d'augmenter considérablement les moyens de transport en commun. Mais cette solution est aussi utopique que radicale, et ce, en raison de multiples faits dont les principaux semblent être les suivants : il y a déjà trop de voitures particulières en circulation et trop de citoyens ont pris d'habitude d'aller partout « par leurs propres moyens » de locomotion; les services des travaux publics semblent, sinon plus dynamiques, au moins avoir le pas sur ceux des communications; le drainage des voitures vers les centres est continuellement encouragé par l'aménagement des voies d'accès vers ces centres sans qu'aucun parking public d'envergure ne soit créé à leur périphérie avec création simultanée de nouvelles lignes de transport

daalt, althans wat betreft degenen die het volle tarief betalen. De enige categorie die in aantal toeneemt, is die van de school- en de werkabonnementen. Aan de andere kant, het aantal wagens in het verkeer dat voortdurend stijgt. Tijdens de behandeling van de begroting van Verkeerswezen voor de Senaat, heeft Minister Bertrand verklaard : « Van 1950 tot 1960 is het aantal wagens gestegen van 273.000 tot 782.000. Wij mogen verwachten dat dit getal in 1970 zal opgelopen zijn tot meer dan 1.200.000 en volgens sommigen zelfs tot 1.600.000 ».

Dit betekent dat degene die per wagen naar een grote stad komt, steeds moeilijker ter bestemming zal geraken. Maar dit is nog de minst moeilijke kant van de zaak. Want om te kunnen uitstappen is een stationeerplaats nodig. Heeft hij het geluk zulk een plaats te vinden, niet al te ver van waar hij moet zijn, des te beter. Maar in ieder geval zal op dat ogenblik voor hem de derde reeks moeilijkheden beginnen, namelijk als voetganger. Want het aantal voetgangers verkleint niet als het aantal eigen of individuele vervoermiddelen vergroot. Men moet nog altijd « een eindje lopen ». En ook dat « eindje » wordt steeds moeilijker en gevaarlijker, omdat de voetpaden smaller worden, het aantal gestationeerde wagens op straat het uitzicht belemmert, het aantal rijdende voertuigen steeds groter en de verkeerswegen voor de auto's steeds breder worden.

Het verkeersprobleem wordt nog indrukwekkender omdat in de grote steden steeds meer en steeds hogere openbare en particuliere administratiegebouwen worden geconcentreerd, voor steeds meer bedienden, want het is bekend dat het aantal werkgelegenheden in de « tertiaire sector » steeds stijgt. In deze tijd van telefoon en posteries met drie bestellingen per dag, vraagt men zich af waarom de openbare en particuliere administraties niet uitzwermen buiten de steden om zich te vestigen aan spoorwegen met dicht snelverkeer.

Een en ander heeft ten gevolge dat de enige economische oplossing van het verkeersprobleem erin zou bestaan dat aan de particuliere voertuigen (behalve aan die voor huis-aan-huis bestellingen, maar dit zijn geen particuliere voertuigen meer) de toegang tot de grote steden wordt ontzegd — althans op bepaalde uren — en dat de gemeenschappelijke vervoermiddelen aanzienlijk worden uitgebreid. Maar deze oplossing is al even utopisch als radicaal, wegens een aantal feiten waarvan de voornaamste de volgende schijnen te zijn : er zijn reeds te veel particuliere voertuigen in het verkeer en al te veel personen zijn reeds gewoon met hun eigen wagen overal te komen; de diensten van openbare werken schijnen het beter aan te pakken dan die van verkeerswezen of althans hen voor te zijn; de aantrekking van voertuigen naar de centra wordt steeds meer in de hand gewerkt door de verbetering van de toegangswegen, maar aan de rand van die centra komen geen grote openbare parkings tot stand en vandaar uit worden ook geen nieuwe gemeen-

en commun à partir de ces parkings; la vanité humaine fera toujours choisir la voiture particulière par tous ceux qui en ont les moyens, et même par d'autres !

La société belge ayant opté, en fait, pour la solution coûteuse qui permet à tout le monde d'aller avec sa voiture personnelle n'importe où et n'importe quand doit être logique avec elle-même et s'efforcer d'améliorer au maximum la circulation et le stationnement dans le système choisi.

Pour la circulation, des efforts louables sont faits par les travaux publics et par les autorités communales. Dès lors qu'on améliore constamment la circulation, il faut aussi permettre de s'arrêter, car, généralement, on ne circule pas en ville pour le plaisir de circuler, mais pour se rendre là où l'on a affaire. Il faut donc absolument que les moyens de transport particuliers puissent s'arrêter et s'arrêter sans gêner la circulation des piétons et des véhicules en mouvement. Les mesures prises par les autorités publiques en vue d'augmenter la surface de voie publique disponible pour le parking ont bien apporté un remède non négligeable, mais qui se révèle insuffisant en présence de l'accroissement rapide et continu de la circulation automobile urbaine.

Il s'impose donc, d'une manière pressante, de procurer aux usagers des possibilités de parking dans les centres urbains, mais en dehors des voies publiques, de façon à éviter les abus d'une appropriation personnelle trop longue des voies publiques et à réduire en même temps la capacité circulatoire de celles-ci. Les limitations de stationnement dans le temps sont des mesures qui peuvent encore être développées. Mais il faut employer, simultanément, tous les moyens possibles.

*
**

En raison du prix élevé du terrain dans les grandes agglomérations, l'exploitation d'immeubles entiers comme garage ne paraît pas appelée à se généraliser.

Une autre solution souvent préconisée par les experts en matière de circulation urbaine est l'établissement de garages en sous-sol ou en toiture dans des immeubles affectés à des exploitations existantes telles que banques, grands magasins et autres établissements industriels ou commerciaux disposant de la superficie nécessaire.

Ce qui a spécialement retenu l'attention desdits experts, c'est l'aménagement d'une multiplicité de parkings de moyenne importance — de 30 à 50 véhicules — qui présenteraient le double avantage de se trouver répartis dans tous les quartiers commerciaux et, par suite de leur capacité réduite, de ne pas provoquer de perturbation de la circulation à leur issue sur la voie publique.

L'utilisation d'espaces non bâtis peut également être envisagée.

Appliquée d'une manière généralisée, cette solution serait susceptible d'apporter une contribution certaine aux possibilités du parking dans les centres urbains. C'est ainsi que d'aucuns estiment qu'en ce qui con-

schappelijke vervoerlijnen aangelegd; degenen, die de middelen bezitten, en zelfs de anderen, zullen uit ijdelheid steeds de voorkeur geven aan een eigen wagen !

Nu de Belgische maatschappij feitelijk gekozen heeft voor de duurste oplossing, waarbij iedereen altijd overal kan komen met zijn eigen wagen, moet men ook logisch zijn en trachten het verkeer en de parkeermogelijkheden in het gekozen systeem zoveel mogelijk te verbeteren.

Voor het verkeer hebben openbare werken en de gemeenteverkeersdiensten een prijzenswaardige inspanning gedaan. Maar als men de verkeersmogelijkheden steeds vergroot, moet men ook voorzien in gelegenheden om te stoppen, want normaal rijdt men in de stad niet voor zijn genoegen rond maar om ergens heen te gaan. De particuliere auto's moeten dus absoluut kunnen stoppen en stoppen zonder voetgangers en rijdend verkeer te hinderen. De overheid heeft reeds meer plaats op de openbare weg beschikbaar gesteld voor parkerende voertuigen; dit is een niet te onderschatten verbetering, maar zij is nog onvoldoende tegenover de voortdurende snelle uitbreiding van het automobiilverkeer in de steden.

Men dient dus in de stadscentra dringend te voorzien in parkeergelegenheid voor de weggebruikers, maar niet op de openbare wegen, ten einde te verhinderen dat de persoonlijke toeëigening van de openbare wegen al te lang wordt misbruikt met het gevolg dat hun verkeerscapaciteit aanzienlijk gaat slinken. De duur van het stationeren kan nog worden beperkt. Maar men moet alle mogelijke middelen tegelijk gebruiken.

*
**

In de grote agglomeraties is de grond zo duur dat de exploitatie van gehele gebouwen als garage niet algemeen schijnt te zullen worden.

Een andere oplossing, die de deskundigen op het gebied van het stadsverkeer dikwijls aanprezen, is het bouwen van garages onder of bovenop gebouwen van bestaande bedrijven, zoals banken, grootwarenhuizen en andere nijverheids- of handelsbedrijven waar men over de nodige oppervlakte beschikt.

Maar wat vooral de aandacht heeft getrokken van die deskundigen, is het bouwen van een groot aantal middelgrote parkings — voor 30 tot 50 voertuigen — die het tweevoudige voordeel zouden bieden dat zij gespreid zouden zijn over alle handelswijken en, ten gevolge van hun beperkte capaciteit, het verkeer aan de uitgang ervan op de openbare weg niet zouden hinderen.

Men zou ook ongebouwde gronden kunnen gebruiken.

Deze oplossing zou, op grote schaal toegepast, zeker een middel zijn om de parkeermogelijkheden in de stadscentra te vergroten. Sommigen denken dan ook dat het mogelijk moet zijn, bij voorbeeld te Brussel, vooral

cerne Bruxelles par exemple, et plus particulièrement la zone délimitée par les boulevards de la Petite Ceinture, il serait possible de provoquer la création de quelque 200 garages et parkings du genre de ceux dont question ci-dessus.

**

Mais il est bien évident que bon nombre d'entreprises, devant le coût élevé des opérations, et tenant compte du fait notoire que l'exploitation de tels garages n'est pas rentable par elle-même, hésiteront toujours à s'engager dans la voie ci-dessus tracée si elles ne sont pas assurées d'obtenir le soutien, voire la collaboration des pouvoirs publics.

En raison de l'intérêt général engagé dans la création de nouveaux emplacements destinés à recevoir des véhicules automobiles, il paraît opportun aux auteurs de la présente proposition de loi de prévoir certaines mesures permettant à l'Etat d'encourager directement l'initiative privée à effectuer les investissements nécessaires soit seule soit conjointement avec les pouvoirs publics subordonnés.

Les modalités de cet encouragement ont été reprises dans les lois du 24 mai 1959 portant élargissement des facilités d'accès au crédit professionnel et artisanal en faveur des classes moyennes, du 17 juillet 1959 instaurant et coordonnant des mesures en vue de favoriser l'expansion et la création d'industries nouvelles, loi qui a été modifiée par la loi du 14 février 1961, et dans celle du 15 juillet 1959 apportant temporairement des aménagements fiscaux en vue de favoriser les investissements complémentaires.

Examen des articles.

Article 1^{er}.

L'article 1^{er} définit le but de la loi. Il s'agit de faciliter la création, dans les grandes agglomérations, d'emplacements destinés au parking des véhicules automobiles par l'affectation à cette fin d'immeubles ou parties d'immeubles bâtis ou non bâtis.

Il prévoit une première mesure destinée à encourager cette création, à savoir la réduction du taux d'intérêt afférent aux sommes empruntées à cette fin. La technique du système envisagé est empruntée aux lois de relance économique de juillet 1959.

Article 2.

Les experts en matière de circulation urbaine ont estimé que la solution des problèmes posés par le stationnement devait être trouvée dans la multiplicité de parkings moyens d'une capacité variant de 30 à 50 véhicules. Il convient partant de prendre toute disposition utile à cette fin. C'est pourquoi l'article 2 subordonne l'octroi de la subvention-intérêt au respect de certaines conditions et notamment à la limitation du montant de l'emprunt souscrit à 5 millions de francs.

binnen de kleine ring, ongeveer 200 soortgelijke garages en parkings te laten bouwen.

**

Natuurlijk zullen tal van bedrijven, wegens de grote kosten en het feit dat de exploitatie van zulke garages op zichzelf niet rendabel is, aarzelen aan dat plan mede te werken, indien zij niet verzekerd zijn van de steun en de medewerking van de openbare besturen.

Het algemeen belang eist evenwel dat nieuwe parkeergelegenheden voor autovoertuigen tot stand komen, zodat de indieners van dit voorstel van wet het dienstig hebben geacht te voorzien in sommige maatregelen die het aan de Staat mogelijk maken het particulier initiatief rechtstreeks aan te moedigen om hetzij alleen, hetzij samen met de ondergeschikte openbare besturen, de nodige investeringen te doen.

De modaliteiten ervan zijn overgenomen uit de wet van 24 mei 1959 tot verruiming van de mogelijkheden inzake de beroeps- en ambachtskredietverlening aan de middenstand, de wet van 17 juli 1959 tot invoering en ordening van maatregelen ter bevordering van de economische expansie en de oprichting van nieuwe industrieën, gewijzigd bij de wet van 14 februari 1961, en de wet van 15 juli 1959 tot invoering van tijdelijke fiscale ontheffingen met het oog op het begunstigen van aanvullende beleggingen.

Artikelsgewijze onderzoek

Eerste artikel.

Artikel 1 geeft het doel van de wet aan. Het wil, in de grote agglomeraties, de aanleg van parkeerplaatsen bevorderen voor motorrijtuigen, waarvoor gebouwde of ongebouwde onroerende goederen of gedeelten ervan worden gebruikt.

Dit artikel voorziet in een eerste maatregel om deze oprichting aan te moedigen, namelijk het verminderen van de rentevoet van de bedragen die hiervoor worden geleend. De techniek van de overwogen regeling is ontleend aan de wetten voor economisch herstel van juli 1959.

Artikel 2.

De deskundigen inzake stadsverkeer zijn van oordeel dat de oplossing van de problemen die het stationeren medebrengt, moet worden gevonden in een ruime spreiding van middelgrote parkeergelegenheden met een capaciteit van 30 tot 50 voertuigen. Men behoort derhalve iedere maatregel te nemen die daartoe kan bijdragen. Daarom stelt artikel 2 dat de rentetoeelagen slechts worden verleend als bepaalde voorwaarden zijn vervuld, en met name de beperking van de aangevangene lening tot 5 miljoen frank.

Cette somme représente — à raison d'une moyenne de 100.000 francs par véhicule — le capital nécessaire pour l'aménagement d'un emplacement susceptible de recevoir au maximum 50 véhicules.

On écarte ainsi automatiquement la création de grands parkings professionnels dont la rentabilité doit être assurée par eux-mêmes.

Article 3.

Outre la réduction du taux d'intérêt déjà stipulée à l'article 1^{er}, il convient de prévoir en faveur des mêmes opérations, d'autres avantages susceptibles de promouvoir de tels investissements.

L'article 3 s'inspirant des dispositions des lois des 15 et 17 juillet 1959 accorde à cette fin, des exonérations en matière d'impôts directs.

Article 4.

Poursuivant le même but, cet article accorde, pour une durée de 5 ans, remise du précompte immobilier afférent aux immeubles bâtis et non bâtis aménagés en parkings, ainsi qu'une non-globalisation des revenus cadastraux desdits immeubles pour le calcul de la base imposable à l'impôt des personnes physiques, à l'impôt des sociétés, à l'impôt des non-résidents et des personnes morales.

De plus, un régime d'amortissement accéléré doit être instauré. Le coût de la construction, de la transformation ou de l'aménagement pourra être amorti en 15 années.

Article 5.

Etant donné que les deniers de la collectivité serviront, dans une certaine mesure, à financer l'aménagement desdits emplacements, il faut, au départ, prévenir et réprimer les abus éventuels.

Tel est l'objet de l'article 5.

Article 6.

C'est à la demande expresse de certains pouvoirs locaux que l'article 6 a été introduit dans la proposition de loi.

Il permet une collaboration étroite entre le secteur privé et les pouvoirs publics subordonnés.

Article 7.

La solution des problèmes posés par l'application pratique des dispositions de cadre contenues dans cette proposition de loi, sera laissée à la diligence du pouvoir exécutif.

Il serait vain de tenter d'entrer dès à présent dans les détails techniques du système proposé.

Deze som vertegenwoordigt, naar rato van een gemiddelde van 100.000 frank per voertuig, het kapitaal dat nodig is voor de aanleg van een bergplaats voor ten hoogste 50 voertuigen.

De aanleg van grote parkeergelegenheden waarvan de rentabiliteit uit de eigen middelen van de exploitant moet worden verzekerd, wordt aldus uiteraard buiten beschouwing gelaten.

Artikel 3.

Behalve de verlaging van de rentevoet, reeds vermeld in artikel 1, dient men voor dezelfde verrichtingen te voorzien in andere voordelen die dergelijke investeringen in de hand kunnen werken.

Artikel 3, dat steunt op het bepaalde in de wetten van 15 en 17 juni 1959, verleent daartoe vrijstelling van directe belastingen.

Artikel 4.

Dit artikel streeft hetzelfde doel na en verleent, voor een duur van vijf jaar, uitstel voor de onroerende voorheffing betreffende gebouwde of ongebouwde onroerende goederen die als parkeergelegenheid zijn ingericht, alsmede een niet-globalisatie van de kadastrale inkomsten uit de voornoemde onroerende goederen bij de berekening van de belastbare grondslag van de personenbelasting, de vennootschapsbelasting, de belasting der niet-verblijfhouders, en de rechtspersonenbelasting.

Bovendien moet een regeling inzake versnelde afschrijving worden ingevoerd. De kosten van de bouw, de verbouwing of de geschiktmaking mogen in vijftien jaren worden afgeschreven.

Artikel 5.

Daar de gelden van de gemeenschap tot op zekere hoogte zullen dienen om de inrichting van de voornoemde bergplaatsen te financieren, moet men van in het begin de eventuele misbruiken voorkomen en bestraffen.

Dat is het doel van artikel 5.

Artikel 6.

Artikel 6 werd in het voorstel van wet opgenomen op uitdrukkelijk verzoek van bepaalde plaatselijke besturen.

Dank zij dit artikel kunnen de particuliere sector en de ondergeschikte besturen nauw samenwerken.

Artikel 7.

De oplossing van de vraagstukken in verband met de praktische toepassing van de kaderbepalingen van dit voorstel van wet wordt opgedragen aan de uitvoerende macht.

Het zou nutteloos zijn nu reeds te trachten in de technische bijzonderheden van het voorgestelde systeem te treden.

Article 8.

Les dépenses découlant de l'application des dispositions envisagées seront couvertes par l'inscription au budget extraordinaire d'un montant de 10.000.000 de francs représentant la somme nécessaire pour couvrir les subventions relatives à un investissement de près de 400.000.000 de francs devant permettre la création de 80 garages de 50 places en moyenne, soit 4.000 places de stationnement en dehors de la voie publique.

J. DEBUCQUOY.

**

Proposition de loi relative à l'aide financière accordée par l'Etat à la construction de garages accessibles au public.

ARTICLE PREMIER.

Dans la mesure où un crédit est prévu à cette fin au budget, des subventions peuvent être octroyées aux institutions de crédit pour leur permettre de consentir des prêts dont le taux d'intérêt sera réduit pendant une durée de 15 ans à 3 %, en faveur de la création dans les grandes agglomérations d'emplacements destinés à garer des véhicules automobiles par l'aménagement ou l'affectation à cette fin de tout ou partie d'immeubles bâtis ou non bâtis.

Le montant de la subvention est égal à la différence entre l'intérêt calculé au taux normalement pratiqué par l'institution de crédit et l'intérêt au taux de 3 %.

ART. 2.

La subvention ne peut porter sur un montant investi supérieur à 5 millions de francs par emprunteur.

Son octroi est subordonné aux conditions suivantes :

- 1° la superficie aménagée doit être suffisante pour garer au moins 30 voitures;
- 2° au moins la moitié des emplacements doit être accessible au public;
- 3° l'exploitation du garage ne doit pas avoir immédiatement une rentabilité normale.

ART. 3.

§ 1^{er} Les bénéfices imposables des exploitations industrielles ou commerciales sont immunisés de l'impôt des personnes physiques, de l'impôt des sociétés, de l'impôt des non-résidents, et de l'impôt des personnes morales à concurrence d'un montant égal à 30 % de la valeur des investissements nouveaux effectués en Belgique dans les grandes agglomérations et consistant en immeubles ou parties d'immeubles bâtis ou non bâtis destinés au garage des véhicules automobiles et répondant aux conditions énumérées au 1° et au 2° de l'article 2.

Artikel 8.

De uitgaven voortvloeiende uit de toepassing van de overwogen bepalingen zullen worden bestreden door uittrekking, op de buitengewone begroting, van een bedrag van 10 miljoen frank dat noodzakelijk is tot dekking van de toelagen voor een investering van ongeveer 400 miljoen frank. Dit krediet moet de oprichting mogelijk maken van 80 garages van gemiddeld 50 plaatsen, d.i. 4.000 parkeerplaatsen buiten de openbare weg.

**

Voorstel van wet betreffende de financiële hulp van de Staat voor de bouw van voor het publiek toegankelijke garages.

EERSTE ARTIKEL.

In zoverre daartoe een krediet is uitgetrokken kunnen toelagen worden verleend aan de kredietinstellingen om deze in staat te stellen leningen toe te staan waarvan de rentevoet gedurende 15 jaar beperkt wordt tot 3 %, ten behoeve van de aanleg, in de grote agglomeraties, van plaatsen voor het stallen van motorrijtuigen, door daartoe gebouwde of ongebouwde onroerende goederen of gedeelten ervan geschikt te maken of te bestemmen.

Het bedrag van de toelage is gelijk aan het verschil tussen de intrest berekend tegen de voet die normaal toegepast wordt door de kredietinstelling en de rentevoet van 3 %.

ART. 2.

De toelage mag niet verleend worden voor een geïnvesteerd bedrag van meer dan 5 miljoen frank per lener.

Voor de toekenning ervan worden de onderstaande voorwaarden gesteld :

- 1° de aangelegde oppervlakte moet groot genoeg zijn om ten minste 30 wagens te stallen;
- 2° ten minste de helft van de plaatsen moet toegankelijk zijn voor het publiek;
- 3° de exploitatie van de garage mag niet onmiddellijk een normale rentabiliteit hebben.

ART. 3.

§ 1. De belastbare winsten van de industriële of handelsbedrijven worden vrijgesteld van de personenbelasting, van de vennootschapbelasting, van de belasting der niet-verblijfhouders en van de rechtspersonenbelasting, ten belope van een bedrag gelijk aan 30 % van de waarde van de nieuwe investeringen die in België worden gedaan in de grote agglomeraties en bestaan in gebouwde of ongebouwde onroerende goederen of gedeelten ervan, die bestemd zijn voor het stallen van motorrijtuigen en voldoen aan de voorwaarden gesteld in de n^o 1 en 2 van artikel 2.

Cette immunité s'applique par moitié aux bénéfices de la période imposable pendant laquelle lesdits investissements sont effectués et de la période suivante. En cas d'absence ou d'insuffisance des bénéfices d'une de ces périodes, l'immunité non accordée pour cette période est reportée sur les bénéfices de deux périodes imposables subséquentes.

§ 2. Dans les sociétés possédant la personnalité juridique, l'immunité s'applique à l'ensemble des bénéfices distribués et non distribués. L'imputation se fait, par priorité, au choix de la société, soit sur les bénéfices distribués, soit sur les bénéfices non distribués.

§ 3. Les bénéfices réservés qui ont été immunisés en vertu du paragraphe 1^{er}, ne perdent pas le bénéfice de cette immunité en cas de distribution.

§ 4. Les investissements visés au paragraphe 1^{er} sont considérés comme effectués à la date à laquelle les emplacements sont effectivement ouverts au public pour y garer des véhicules.

§ 5. L'immunité n'est accordée que si le contribuable tient une comptabilité conforme aux dispositions du Code de Commerce et pour autant que la valeur des investissements nouveaux atteigne au moins 1.000.000 de francs.

ART. 4.

§ 1^{er}. Les revenus des immeubles, parties d'immeubles, bâtis ou non bâtis affectés dans les grandes agglomérations au garage des véhicules automobiles et répondant aux conditions énumérées à l'article 2 sont exemptés du précompte immobilier et du complément de précompte immobilier pendant cinq ans à partir du 1^{er} janvier qui suit leur mise en service à la disposition des véhicules du public. Pendant le même laps de temps, lesdits revenus seront exclus de la base imposable à l'impôt des personnes physiques, à l'impôt des sociétés, à l'impôt des non-résidents et à l'impôt des personnes morales.

§ 2. Les dépenses consenties pour la construction, la transformation ou l'aménagement desdits immeubles seront amorties en quinze années au maximum.

ART. 5.

Les bénéficiaires des prêts prévus à l'article 1^{er} perdent le bénéfice des avantages qu'ils ont obtenus si, avant l'expiration d'un délai de six ans à dater de la mise en service du garage, les emplacements cessent d'être utilisés pour la destination qui a justifié les avantages.

Dans ce cas les bénéficiaires doivent rembourser au Trésor les intérêts au taux légal sur les prêts reçus. Ils doivent également s'acquitter du montant des impôts dont ils auraient été exonérés.

Deze vrijstelling geldt voor de helft voor de winsten van de belastbare periode gedurende welke de voornoemde investeringen zijn gedaan en voor de helft voor de volgende periode. Wordt er in één van deze perioden geen winst gemaakt of is deze ontoereikend, dan wordt de vrijstelling die voor deze periode is verleend, overgebracht op de winst van de twee eerstvolgende belastbare perioden.

§ 2. In vennootschappen met rechtspersoonlijkheid geldt de vrijstelling voor de gezamenlijke uitgekeerde en niet uitgekeerde winst. De aanrekening geschiedt, bij voorrang, naar keuze van de vennootschappen, hetzij op de uitgekeerde winst, hetzij op de niet uitgekeerde winst.

§ 3. De gereserveerde winst die krachtens § 1 is vrijgesteld, verliest in geval van uitkering niet het genot van deze vrijstelling.

§ 4. Investerings als bedoeld in § 1 worden beschouwd als zijnde verricht op de datum waarop de plaatsen werkelijk voor het publiek worden opengesteld om er rijtuigen in te stallen.

§ 5. De vrijstelling wordt slechts verleend indien de belastingplichtige een boekhouding voert overeenkomstig de bepalingen van het Wetboek van Koophandel en voor zover de waarde van de nieuwe investeringen ten minste één miljoen frank belooft.

ART. 4.

§ 1. De inkomsten uit gebouwde of ongebouwde onroerende goederen of gedeelten ervan die in de grote agglomeraties bestemd worden voor het stallen van motorrijtuigen en die voldoen aan de voorwaarden gesteld in artikel 2, worden vrijgesteld van de onroerende voorheffing en van de aanvullende onroerende voorheffing en zulks gedurende vijf jaar met ingang van de eerste januari die volgt op de inbedrijfstelling ten behoeve van de rijtuigen van het publiek. Gedurende hetzelfde tijdvak worden de voornoemde inkomsten uitgesloten uit de belastbare grondslag van de personenbelasting, de vennootschapsbelasting, de belasting van de niet-verblijfhouders en de rechtspersonenbelasting.

§ 2. De uitgaven voor de bouw, de verbouwing of de geschiktmaking van de voornoemde onroerende goederen worden in ten hoogste vijftien jaren afgeschreven.

ART. 5.

De gerechtigden op de leningen waarin artikel 1 voorziet, verliezen de voordelen die zij verkregen hebben, indien de plaatsen, vóór het verstrijken van een termijn van zes jaar te rekenen van de inbedrijfstelling van de garage, niet langer gebruikt worden voor de bestemming op grond waarvan de voordelen werden toegekend.

In dat geval moeten de gerechtigden aan de Schatkist de intresten op de leningen die zij verkregen hebben, tegen de normale rentevoet terugbetalen. Zij moeten eveneens het bedrag van de belastingen betalen waarvan zij werden vrijgesteld.

ART. 6.

Le bénéfice des présentes dispositions est également accordé à la construction de parkings réalisés conjointement par l'initiative privée et les pouvoirs publics subordonnés.

ART. 7.

Le Roi détermine les modalités d'application de la présente loi.

ART. 8.

Il est inscrit au projet de budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1964 un crédit de dix millions de francs destinés à couvrir les dépenses découlant de l'application de la présente loi afférentes à cet exercice.

J. DEBUCQUOY.
N. HOUGARDY.
F. PAIRON.
J. WIARD.
J. DE GRAUW.
E. MACHTENS.

ART. 6.

Het voordeel van deze bepalingen wordt ook verleend voor de bouw van parkeergelegenheden die tot stand komen door samenwerking van het particulier initiatief en van de ondergeschikte besturen.

ART. 7.

De Koning bepaalt de toepassingsmodaliteiten van deze wet.

ART. 8.

Op de begroting van de buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1964 wordt een krediet van tien miljoen frank uitgetrokken tot dekking van de uitgaven die voortvloeien uit de toepassing van deze wet en op dat dienstjaar betrekking hebben.