

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1969-1970.

18 FEBRUARI 1970.

Voorstel van wet tot wijziging van het Wetboek van de met de inkomstenbelasting gelijkgestelde belastingen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
FINANCIËN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **LAGAE**.

MIJNE HEREN,

Het voorstel strekt er toe voor land- en tuinbouw van verkeersbelasting vrij te stellen de landbouwvoertuigen, ook de vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens en andere voertuigen van die aard; dus niet alleen de tractoren, de « jeeps », de voertuigen-werktuigmachines en dergelijke.

Uw Commissie heeft het wetsvoorstel een eerste maal op 18 juni 1969 besproken. De verdere behandeling werd uitgesteld op grond van de tussenkomst van de Minister van Financiën die verwees, enerzijds naar de werkzaamheden van de EEG-instanties tot éénmaking van het fiscaal regime van de autovoertuigen en anderzijds naar een andere oplossing nl. de voortzetting van de bestaande wetgeving waarvoor hijzelf het initiatief zou nemen.

De Regering kan dit wetsvoorstel niet aanvaarden om volgende redenen :

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

De heren Adam, voorzitter; Ansiaux, Claes, De Groof, Demarneffe, Dulac, Henckaerts, Hougardy, Leemans, Maes, Scokaert, Snyers d'Attenhoven, Van Acker F., Van Bulck, Van Cauwenberghe, Vreven, Wiard en Lagae, verslaggever.

R. A 7886

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

274 (Zitting 1969-1969) : Voorstel van wet.

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1969-1970.

18 FEVRIER 1970.

Proposition de loi modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La proposition de loi en discussion tend à exonérer de la taxe de circulation, pour autant qu'ils sont utilisés dans l'agriculture ou l'horticulture, les véhicules agricoles de même que les camions, camionnettes, automobiles et autres véhicules de cette nature, et non pas seulement les tracteurs, « jeeps », véhicules-outils et autres véhicules du même genre.

Votre Commission a examiné la proposition de loi n° 247 une première fois au cours de sa réunion du 18 juin 1969. La suite de la discussion a été remise en raison de l'intervention du Ministre des Finances qui indique, d'une part, que les instances de la C.E.E. avaient entrepris des efforts en vue d'uniformiser le régime fiscal des véhicules automobiles et, d'autre part, qu'il existait une autre solution, à savoir la reconduction de la législation existante, dont il prendrait lui-même l'initiative.

Le Gouvernement ne peut accepter la présente proposition de loi pour les raisons suivantes :

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

MM. Adam, président; Ansiaux, Claes, De Groof, Demarneffe, Dulac, Henckaerts, Hougardy, Leemans, Maes, Scokaert, Snyers d'Attenhoven, Van Acker F., Van Bulck, Van Cauwenberghe, Vreven, Wiard et Lagae, rapporteur.

R. A 7886

Voir :

Document du Sénat :

274 (Session de 1968-1969) : Proposition de loi.

a) De algemene en definitieve vrijstelling die vóór 1 januari 1965 in voege was en waarop door de auteurs van het voorstel allusie wordt gemaakt, berustte niet op wettelijke gronden maar wel op een administratieve interpretatie.

Die interpretatie werd niet meer aangehouden nadat een arrest gewezen door het Hof van Beroep te Luik op 1 december 1964 ze onwettig verklaarde.

De wettelijke toestand van de voertuigen in de landbouwsector is dan geregeld geworden door de wet van 14 april 1965, die *uitsluitend* van de verkeersbelasting vrijstelde

- de landbouwtractoren met inbegrip van de jeeps;
- de voertuigen-werktuigmachines (maai - dorsers, enz.)
- de aanhangwagens.

De andere voertuigen gebruikt in de land- en tuinbouwsector werden dus volledig aan de belasting onderworpen.

De toenmalige regering heeft zich formeel gekant tegen een voorstel van wet dat enige tijd na het in voege treden van de voormelde wet werd ingediend en erop gericht was een vrijstelling in te voeren in de zin zoals thans gevraagd door de indieners van dit voorstel.

De Regering voerde aan dat er geen enkele geldige reden bestond om de vrachtwagens en bestelwagens, gebruikt in de land- en tuinbouwondernemingen, van de verkeersbelasting vrij te stellen wanneer die voertuigen eveneens worden gebruikt voor het vervoer van de produkten, daar waar de verkeersbelasting wel verschuldigd is door de handelaars die dezelfde produkten vervoeren.

De toenmalige Minister van Financiën heeft evenwel geoordeeld dat het paste de vroegere feitelijke vrijstelling te laten voortbestaan voor voertuigen aangekocht vóór de afschaffing van de vrijstelling inzake verkeersbelasting. Deze voertuigen werden immers aangekocht in de overtuiging dat er vrijstelling was. Zonder vrijstelling zouden deze land- en tuinbouwers ofwel geen voertuig ofwel een ander voertuig aangekocht hebben.

Dit was er aanleiding toe dat de thans bestaande tijdelijke vrijstelling in de wet werd opgenomen voor een beperkte periode die loopt van 1 januari 1966 tot 31 december 1969.

b) Het is dus onjuist te beweren dat het voorstel n° 247 strekt tot het vermijden van een zwaardere fiskale last in hoofde van de betrokken land- en tuinbouwer.

Een zwaardere fiskale last kan zich immers slechts voordoen met betrekking tot de bezitters van voertuigen die van de bewuste vrijstelling tot 31 december 1969 hebben genoten en verder zullen gebruikt worden na het verstrijken van die datum.

Er valt ten andere op te merken dat een krisistoestand in de fruitteelt zijn normale terugslag zal hebben op de vaststelling van de belastbare basissen aan te geven inzake direkte belastingen en dat op het stuk van de verkeersbelasting elke vrijstelling bepaald moet worden volgens de aard en de aanwending van het voertuig en niet volgens inkomsten.

a) L'exemption générale et définitive qui était en vigueur avant le 1^{er} janvier 1965 et à laquelle les auteurs de la proposition font allusion, n'avait pas de fondement légal et était basée sur une interprétation administrative.

Cette interprétation a dû être abandonnée après qu'un arrêt rendu par la Cour d'Appel de Liège en date du 1^{er} décembre 1964 l'eut déclarée illégale.

Depuis lors, la situation légale des véhicules du secteur agricole a été réglementée par la loi du 14 avril 1965, qui exemptait de la taxe de circulation *uniquement* :

- les tracteurs agricoles, y compris les jeeps;
- les véhicules-outils (les moissonneuses-batteuses, etc.);
- les remorques.

Ainsi, les autres véhicules utilisés dans les secteurs agricole et horticole étaient complètement soumis à la taxe.

Le Gouvernement de l'époque s'est opposé formellement à une proposition de loi déposée peu après la mise en application de la loi précitée et qui tendait à introduire l'exemption qui est actuellement demandée par les auteurs du texte en discussion.

Le Gouvernement arguait de ce qu'il n'existait aucune raison plausible d'accorder une exemption de la taxe de circulation pour les camions et camionnettes utilisés dans les exploitations agricoles et horticoles lorsqu'ils servent en même temps au transport de produits, alors que la taxe de circulation est effectivement due par les commerçants transportant ces mêmes produits.

Le Ministre des Finances de l'époque a toutefois estimé qu'il convenait de reconduire l'exemption de fait antérieure pour les véhicules acquis avant l'abrogation de l'exemption en matière de taxe de circulation. En effet, les acheteurs de ces véhicules étaient convaincus que cette exemption était d'application. Sinon, les agriculteurs et les horticulteurs n'auraient pas acheté de véhicule ou en auraient acheté un autre.

C'est ainsi que l'exemption temporaire actuelle a été inscrite dans la loi pour une période limitée s'étendant du 1^{er} janvier 1966 au 31 décembre 1969.

b) Il est donc inexact de prétendre que la proposition en discussion tend à éviter une aggravation de la fiscalité dans le chef des agriculteurs et horticulteurs intéressés.

En effet, une aggravation de la fiscalité ne peut se manifester que pour les propriétaires des véhicules ayant bénéficié de l'exemption en vigueur jusqu'au 31 décembre 1969 et qui restent encore en service après cette date.

Il y a d'ailleurs lieu d'observer qu'une crise dans le domaine de la culture fruitière aura normalement des répercussions sur les bases imposables à déclarer aux impôts directs et que dans le domaine de la taxe de circulation, toute exemption doit être fonction de la nature et de l'utilisation du véhicule et non en fonction des revenus.

c) Er wordt gepreciseerd dat in alle andere landen-leden van de EEG de vrijstelling verleend aan de landbouwers beperkt is tot tractoren, aanhangwagens en landbouwtuigen. België is dus het enige land dat een bredere en dan nog slechts tijdelijke vrijstelling heeft voorzien.

d) Er valt tenslotte op te merken dat de Commissie van de EEG, in haar ontwerp van richtlijn met betrekking tot wijziging van de belasting op de voertuigen, het verlenen van vrijstelling eveneens beperkt tot tractoren, aanhangwagens en landbouwtuigen (cf. artikel 12, 1, *a* en *b*).

Het is terzake van belang dat het Europese Parlement nauwgezette richtlijnen heeft verstrekt aan de Commissie van de EEG opdat de directive met betrekking tot de verkeersbelasting op de voertuigen op 1 januari 1971 op de Lidstaten van toepassing zou zijn.

Op 4 februari 1970 heeft uw Commissie het voorstel op nieuw onderzocht. Daar inmiddels het ontwerp n° 73 met eenparigheid van stemmen was aangenomen, ingaande aldus op het voorstel van de Minister van Financiën, vroeg deze laatste het voorstel n° 247 niet te weerhouden.

Op aandringen van een lid om niettemin de ruimere vrijstelling van dit voorstel te volgen, antwoordt de Minister dat de redenen die geleid hebben tot de afschaffing van de vrijstelling door de wet van 14 april 1965 (*Belgisch Staatsblad* van 1 mei 1965) nog steeds gelden, dat het hier gaat om een uitzonderingswetgeving die niet zonder ernstige reden moet uitgebreid worden, dat het verlies voor de Schatkist niet moet worden onderschat en dat elke vrijstelling de vraag naar nieuwe vrijstellingen in andere takken van het economisch leven of in andere sociaal te verdedigen situaties oproept.

Het wetsvoorstel werd tenslotte met 10 stemmen tegen 1 stem verworpen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
A. LAGAE.

De Voorzitter,
E. ADAM.

c) Il est précisé que, dans tous les autres pays membres de la C.E.E., l'exemption accordée aux cultivateurs se limite aux tracteurs, remorques et engins agricoles. La Belgique est donc le seul pays à avoir prévu une exemption plus large, bien qu'elle ne soit plus que temporaire.

d) Il convient finalement de faire observer que, dans sa proposition de directive concernant l'aménagement des taxes sur les véhicules, la Commission de la C.E.E. a limité également l'octroi de l'exonération aux tracteurs, remorques, machines et instruments agricoles (cf. article 12, 1, *a* et *b*).

Il est à noter que dans ce domaine le Parlement européen a donné des directives précises à la Commission de la C.E.E. pour que la directive concernant les taxes de circulation sur les véhicules soit applicable par les Etats membres à partir du 1^{er} janvier 1971.

En sa réunion du 4 février 1970, votre Commission a consacré un nouvel examen à la proposition de loi. Etant donné que votre Commission avait, dans l'entretemps, adopté à l'unanimité des voix le projet de loi n° 73 déposé par le Ministre des Finances, celui-ci a demandé de ne pas retenir la proposition n° 247.

Un membre ayant insisté pour qu'on s'inspire du texte de la proposition pour étendre l'exemption, le Ministre lui a répondu que les raisons qui ont motivé la suppression de l'exonération par la loi du 14 avril 1965 (*Moniteur belge* du 1^{er} mai 1965) sont toujours valables, qu'il s'agit ici d'une législation d'exception qui ne peut être étendue sans raison sérieuse, qu'il ne faut pas sous-estimer la perte qui en résulterait pour le Trésor et que chaque exemption provoque des demandes d'exemptions dans d'autres secteurs de l'économie ou dans d'autres situations intéressantes sur le plan social.

Finalement, la proposition de loi a été rejetée par 10 voix contre 1.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
A. LAGAE.

Le Président,
E. ADAM.