

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

13 AVRIL 1948.

PROJET DE LOI

modifiant la législation en matière de taxes
assimilées aux impôts directs.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans le cadre des mesures que vous propose le Gouvernement en vue d'accroître le rendement des impôts frappant le luxe et le superflu, il se justifie de reviser la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et la taxe sur les jeux et paris.

I.

TAXE DE CIRCULATION SUR LES VÉHICULES AUTOMOBILES.

Article premier.

La taxe de circulation actuellement en vigueur est égale à deux fois celle en vigueur en 1940. On peut donc dire que la péréquation a été modérée.

Or, certaines voitures automobiles sont sans conteste à considérer comme des objets de luxe. Une majoration raisonnable de la taxe pour ces voitures est dès lors justifiée.

Les voitures automobiles privées ainsi que les autobus et les autocars affectés à des excursions sont actuellement taxés d'après les taux suivants :

120 francs par HP avec minimum de 480 francs;
240 francs par HP à partir du 19° HP.

13 April 1948.

WETSONTWERP

houdende wijziging van de wetgeving inzake met
directe belastingen gelijkgestelde taxes.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

In het raam van de maatregelen welke de Regering U voorstelt met het oog op het verhogen van de opbrengst der belastingen slaande op de weelde en het overvloedige, rechtvaardigt zich een herziening van de verkeersbelasting op de autovoertuigen en de belasting op het spel en de weddenschappen.

I.

VERKEERSBELASTING OP DE AUTOVOERTUIGEN.

Eerste artikel.

De thans van kracht zijnde verkeersbelasting is gelijk aan tweemaal die welke toepasselijk was in 1940. Men mag dus zeggen dat de aanpassing gematigd geweest is.

Welnu, zekere autorijtuigen zijn ontegensprekelijk te beschouwen als weeldeartikelen. Een redelijke verhoging van de belasting voor deze rijtuigen is dus gerechtvaardigd.

De particuliere autorijtuigen alsmede de tot plezierreizen aangewende autobussen en autocars worden thans belast naar onderstaande aanslagvoeten :

120 frank per PK met minimum van 480 frank;
240 frank per PK van de 19° PK af.

H.

A puissance imposable égale, les véhicules servant au transport des marchandises sont plus fortement taxés que les véhicules servant au transport des personnes. En effet, les camionnettes et camions légers sont taxés comme suit :

Jusqu'à 10 HP : 168 francs par HP;

De 11 à 20 HP : 180 francs par HP pour toute la puissance;

De 21 HP et plus : 204 francs par HP pour toute la puissance.

Si, dans un certain sens, il peut se concevoir que les voitures utilitaires soient moins fortement taxées que les camionnettes, les voitures de luxe doivent cependant être imposées au moins aussi fortement, voire plus fortement que les camions.

Ce but sera atteint par l'application du barème ci-après, qui est proposé pour les voitures privées, ainsi que pour les autobus et autocars :

120 francs par HP avec minimum de 480 francs;

240 francs par HP à partir du 11^e HP;

480 francs par HP à partir du 19^e HP.

La comparaison entre les taxes dues actuellement pour ces véhicules et les taxes nouvelles qui sont proposées, est faite dans le tableau suivant :

Bij gelijke belastbare kracht worden de tot goederenvervoer dienende voertuigen zwaarder belast dan de voertuigen dienend tot personenvervoer. Inderdaad, worden de bestelwagens en lichte vrachtwagens als volgt belast :

Tot 10 PK : 168 frank par PK;

Van 11 tot 20 PK : 180 frank per PK over de ganse kracht;

Van 21 PK en meer : 204 frank per PK over de ganse kracht.

Indien in zekere zin kan worden aangenomen dat de voertuigen voor nutsdoeleinden minder zwaar belast worden dan de bestelwagens, moeten de luxewagens nochtans minstens zo zwaar, ja zelfs zwaarder belast worden dan de vrachtwagens.

Dit doel zal bereikt worden door de toepassing van onderstaande belastingschaal welke voorgesteld wordt voor de particuliere rijtuigen, evenals voor de autobussen en autocars :

120 frank per PK met minimum van 480 frank;

240 frank per PK van de 11^e PK af;

480 frank per PK van de 19^e PK af.

De vergelijking tussen de thans voor deze voertuigen verschuldigde belastingen en de nieuwe belastingen die worden voorgesteld wordt in onderstaande tabel gemaakt :

Puissance — Kracht	Taxe actuelle — Huidige belasting	Taxe proposée — Voorgestelde belasting	Augmentation — Verhoging	Pourcentage de l'augmentation — Percentage van de verhoging	Coefficient d'augmentation par rapport à l'avant-guerre — Verhogings-coëfficient ten opzichte van vóór de oorlog
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Jusqu'à 10 HP Tot 10 PK	Sans changement Onveranderd				2
11 HP - PK	1,320	1,440	120	9.10	2.10
12	1,440	1,680	240	16.66	2.33
13	1,560	1,920	360	23.08	2.46
14	1,680	2,160	480	28.57	2.57
15	1,800	2,400	600	33.33	2.67
16	1,920	2,640	720	37.50	2.75
17	2,040	2,880	840	41.18	2.82
18	2,160	3,120	960	44.44	2.89
19	2,400	3,600	1,200	50	3
20	2,640	4,080	1,440	54.54	3.09
21	2,880	4,560	1,680	58.54	3.17
22	3,120	5,040	1,920	61.53	3.23
23	3,360	5,520	2,160	64.28	3.29
24	3,600	6,000	2,400	66.66	3.33
25	3,840	6,480	2,640	68.75	3.37
30	5,040	8,880	3,840	76.19	3.52

Pour les automobiles de place et les véhicules donnés en location par course ou voyage, les taux sont augmentés dans la même proportion que pour les voitures privées, les autobus et les autocars, étant donné que la réduction du cinquième prévue par la législation actuelle serait maintenue.

Les yachts et les bateaux de plaisance peuvent, certes, être considérés comme des objets de luxe.

La taxe est actuellement fixée pour ces véhicules à 96 francs par HP.

Aux termes de l'exposé des motifs du projet devenu la loi du 28 mars 1923, la taxe devait être modérée pour ces embarcations, parce qu'elles ne sont utilisées généralement que pendant une minime partie de l'année. Mais, depuis lors, la loi du 24 juillet 1927 a permis de payer la taxe de circulation pour une période de trois ou de six mois, moyennant une augmentation d'un dixième, en sorte que la raison invoquée en 1923 ne peut plus valoir maintenant; il n'est pas exagéré de porter le taux de 96 francs à 240 francs par HP.

Pour des raisons analogues, il est proposé de porter à 150 francs le taux de 72 francs par HP actuellement prévu pour les bateaux et canots servant au transport rémunéré de personnes.

Parmi les véhicules servant au transport de personnes, sont également rangés les motocycles, les motocyclettes avec ou sans sidecar et les bicyclettes à moteur.

Ces véhicules sont actuellement imposés à raison de 77 francs par tranche ou fraction de tranche de 150 cm³ de cylindrée.

Il est proposé de porter la somme de 77 francs susvisée, à 90 francs, ce qui n'est pas exagéré, étant donné au surplus que la tranche de 150 cm³ est relativement étendue.

D'autre part, la taxation actuelle des motocycles, motocyclettes et bicyclettes à moteur complique la répartition de la taxe de circulation entre les pouvoirs publics.

Les taux applicables à tous les autres véhicules sont composés d'un principal qui est réparti entre l'Etat, les provinces et les communes, et d'une augmentation de 20 % qui revient en entier à l'Etat, tandis que pour les motocycles, motocyclettes et bicyclettes à moteur, la taxe comporte un montant en principal réparti entre ces pouvoirs publics ainsi qu'un supplément et un décime revenant en entier à l'Etat.

Dans un but d'uniformité, il est proposé de fixer la taxe frappant les motocycles, motocyclettes et bicyclettes à moteur à 75 francs par tranche ou fraction de tranche de 150 cm³ de cylindrée et d'augmenter ce principal de 20 % comme pour tous les autres véhicules, ce qui porterait le taux global à 90 francs.

Enfin, déjà depuis avant la guerre, quelques motocyclettes électriques à accumulateurs sont utilisées; or, elles échappent à la taxation parce que, ne possédant

pas de standplaatsautomobielen en de voertuigen verhuurd per rit of per reis worden de aanslagvoeten in dezelfde mate verhoogd als voor de particuliere rijtuigen, de autobussen en de autocars, met dien verstande dat de vermindering met één vijfde voorzien bij de huidige wetgeving zou behouden blijven.

De jachten en de plezierboten kunnen voorzeker als weeldeartikelen beschouwd worden.

De belasting voor deze vaartuigen is thans vastgesteld op 96 frank per PK.

Volgens de memorie van toelichting van het ontwerp dat de wet van 28 Maart 1923 is geworden, moest de belasting op deze vaartuigen gematigd zijn omdat ze doorgaans slechts gedurende een zeer klein gedeelte van het jaar worden gebruikt. Doch, sedert dien heeft de wet van 24 Juli 1927 toegelaten de verkeersbelasting te betalen voor een tijdperk van drie of zes maanden, mits verhoging met één tiende, zodat de in 1923 aangevoerde reden nu niet meer kan gelden; het is niet overdreven de aanslagvoet van 96 frank per PK op 240 frank per PK te brengen.

Om gelijkaardige redenen wordt voorgesteld de aanslagvoet van 72 frank per PK, welke thans voorzien is voor de vaartuigen en boten dienend tot het bezoldigd personenvervoer, op 150 frank per PK te brengen.

Worden eveneens gerangschikt onder de voor personenvervoer dienende voertuigen, de motorcycles, motorrijwielen met of zonder zijspanwagen en de fietsen met motor.

Bedoelde voertuigen worden thans belast naar rato van 77 frank per schijf of breuk van schijf van 150 cm³ cylinderinhoud.

Er wordt voorgesteld hogerbedoelde som van 77 frank op 90 frank te brengen, hetgeen niet overdreven is, daar bovendien de schijf van 150 cm³ betrekkelijk uitgebreid is.

Anderzijds maakt de huidige taxatie der motorcycles, motorrijwielen en fietsen met motor, de verdeling der verkeersbelasting tussen de openbare machten ingewikkeld.

De op al de andere voertuigen toepasselijke aanslagvoeten zijn samengesteld uit een hoofdsom die verdeeld wordt tussen de Staat, de provinciën en de gemeenten en uit een verhoging met 20 t.h. die geheel aan de Staat toekomt, terwijl voor de motorcycles, de motorrijwielen en de fietsen met motor, de belasting een onder die openbare machten te verdelen bedrag in hoofdsom begrijpt, alsmede een volledig aan de Staat toekomend supplement en decime.

Met het oog op eenvormigheid wordt er voorgesteld de belasting, die de motorcycles, de motorrijwielen en de fietsen met motor treft, vast te stellen op 75 frank per schijf of breuk van schijf van 150 cm³ cylinderinhoud en bewuste hoofdsom te verhogen met 20 t.h. zoals voor al de andere voertuigen, hetgeen de globale aanslagvoet op 90 frank zou brengen.

Ten slotte, reeds van vóór de oorlog werden enkele electrisch gedreven motorrijwielen met accumulator gebruikt. Welnu, zij ontsnappen aan de taxatie daar

dant pas de cylindrée, la base de taxation prévue par la loi ne leur est pas applicable.

D'une manière générale, 150 cm³ correspondent à environ 100 kg. de poids propre du véhicule; on propose dès lors de taxer lesdites motocyclettes électriques sur la base de 90 francs par 100 kg.

Art. 2.

L'arrêté-loi du 30 décembre 1946 a révisé et coordonné la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles et il est nécessaire de mettre le plus tôt possible en concordance avec certaines de ses dispositions, la législation concernant la taxe de circulation sur les mêmes véhicules.

L'article 2 du présent projet de loi a pour objet de régler cette question.

L'article 3 de l'arrêté royal du 24 janvier 1935 (approuvé par la loi du 4 mai 1936) dispose comme il suit en remplacement de l'article 5, 2°, de la loi du 28 mars 1923 :

« Sont exempts de la taxe :

»

» 2° Les véhicules employés exclusivement pour les transports en commun de personnes par les entreprises faisant l'objet d'une autorisation délivrée en exécution de la loi du 21 mars 1932 portant révision de la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars. »

En ce qui concerne les véhicules alimentés à l'huile lourde, ledit article 3 contient le texte suivant :

« Les véhicules de l'espèce alimentés à l'huile lourde, visés à l'article 2, § 6 (1), ne sont toutefois pas exemptés, mais la taxe exigible n'est pas doublée. »

La loi du 21 mars 1932, à laquelle se réfère l'arrêté royal susvisé fut modifiée par l'arrêté royal n° 313 du 31 mars 1936 et par l'arrêté-loi du 14 février 1946: elle a été remplacée par l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, lequel subordonne à une autorisation, sous réserve de certaines dérogations :

- A. — Les services publics d'autobus;
- B. — Les services spéciaux d'autobus;
- C. — Les services d'autocars;
- D. — Les services de taxis ou fiacres automobiles.

(1) Art. 2, § 6. — La taxe est doublée pour tous les véhicules, sans distinction, dont le moteur est alimenté à l'huile lourde, même partiellement ou temporairement.

ze geen cylinderinhoud hebben en de bij de wet voorziene aanslagvoet er dus niet kan worden op toegepast.

Over 't algemeen komen 150 cm³ overeen met ongeveer 100 kg. eigen gewicht van het voertuig; dienvolgens wordt voorgesteld bewuste electrisch gedreven motorrijwielen te belasten op grondslag van 90 frank per 100 kg.

Art. 2.

De besluitwet van 30 December 1946 heeft de wetgeving betreffende het bezoldigd personenvervoer met auto's herzien en samengeschakeld en het is noodzakelijk de wetgeving aangaande de verkeersbelasting op dezelfde voertuigen zodra mogelijk in overeenstemming te brengen met sommige van haar beschikkingen.

Artikel 2 van onderhavig ontwerp heeft tot doel deze kwestie te regelen.

Artikel 3 van het koninklijk besluit van 24 Januari 1935 (bij de wet van 4 Mei 1936 goedgekeurd) bepaalt hetgeen volgt in vervanging van artikel 5, 2°, van de wet van 28 Maart 1923 :

« Zijn van de belasting vrijgesteld :

»

» 2° De voertuigen uitsluitend gebruikt voor gemeenschappelijk vervoer van personen door de bedrijven die het voorwerp uitmaken van een machtiging uitgereikt ter voldoening aan de wet van 21 Maart 1932 houdende herziening van de wetgeving op de autobus- en autocardiens.

Wat betreft de met zware olie gevoede voertuigen, houdt bewust artikel 3 onderstaande tekst in :

« De in artikel 2, § 6 (1) bedoelde met zware olie gevoede voertuigen van die aard worden echter niet vrijgesteld, maar de vorderbare belasting wordt niet verdubbeld. »

De wet van 21 Maart 1932, waarnaar hogerbedoeld koninklijk besluit verwijst, werd bij koninklijk besluit n° 313 van 31 Maart 1936 en bij de besluitwet van 14 Februari 1946 gewijzigd. Zij werd onlangs vervangen door de besluitwet van 30 December 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van auto's, welke, onder voorbehoud van sommige afwijkingen, aan een machtiging ondergeschikt maakt :

- A. — De openbare autobusdiensten;
- B. — De bijzondere autobusdiensten;
- C. — De autocardiens;
- D. — De taxi- of huurautodiensten.

(1) Art. 2, § 6. — De belasting wordt verdubbeld voor al de voertuigen zonder onderscheid, waarvan de motor zelfs gedeeltelijk of tijdelijk met zware olie wordt gevoed.

Ledit arrêté-loi du 30 décembre 1946 supprime implicitement la redevance pour utilisation des voiries, qui était exigée des services publics ou spéciaux d'autobus et des services d'autocars, en vertu de la loi du 21 mars 1932.

D'autre part, le rapport au Régent qui précède le même arrêté-loi du 30 décembre 1946 contient notamment la déclaration suivante :

« La suppression de cette redevance (la redevance pour utilisation des voiries) pose évidemment la question de savoir s'il ne convient pas de soumettre les véhicules affectés au transport en commun de personnes au paiement de la taxe fiscale de circulation. Mais comme l'arrêté du Régent du 24 janvier 1945 portant coordination des lois des 7 septembre 1939 et 14 décembre 1944 donnant au Roi des pouvoirs extraordinaires, ne permet pas de modifier par voie d'arrêté-loi la législation relative à la taxe fiscale de circulation sur les véhicules automobiles, cette question sera examinée par les Ministres des Finances, de l'Intérieur et des Communications en vue de l'élaboration d'un projet de loi à soumettre aux Chambres législatives. »

C'est pour répondre à cette préoccupation, tout en assurant la concordance des textes de la loi fiscale avec ceux de la législation actuelle relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, que la mesure faisant l'objet de l'article 2 du projet est proposée.

Le littéra a de l'article 2 ne maintient l'exonération que pour les véhicules affectés à des services publics d'autobus ou à des services spéciaux d'autobus.

On peut certes attribuer le caractère de quasi-service public d'intérêt général aux services publics d'autobus et aux services spéciaux d'autobus. Aussi, compte tenu, d'une part, de l'exonération de la taxe de circulation dont bénéficient les services de l'espèce exploités par la Société Nationale des Chemins de fer Belges (art. 14 de la loi du 23 juillet 1926) et, d'autre part, de la nécessité d'éviter l'augmentation des tarifs de transport par autobus, il a paru recommandable de maintenir, nonobstant la suppression de la redevance pour utilisation des voiries, l'exonération de la taxe de circulation consentie en faveur des services publics ou spéciaux d'autobus par l'article 3 de l'arrêté royal du 24 janvier 1935.

Mais on ne peut reconnaître le même caractère aux services d'autocars et aux services de taxis ou fiacres automobiles, les premiers ayant plutôt un caractère touristique et les seconds étant utilisés dans des conditions sensiblement analogues à celles qui se rencontrent pour l'usage de voitures privées. Les services d'autocars ne seront plus astreints au paiement d'une redevance pour utilisation des voiries, mais alors qu'ils étaient exempts de la taxe de circulation (voir art. 3 de l'arrêté royal délibéré du 24 janvier

Bewuste besluitwet van 30 December 1946 schaft impliciet de wegenbelasting af, welke krachtens de wet van 21 Maart 1932 werd geëist van de openbare of speciale autobus- en autocardiën.

Anderzijds behelst het verslag aan de Regent dat dezelfde besluitwet van 30 December 1946 voorafgaat inzonderheid onderstaande verklaring :

« Door de afschaffing van die taxe wordt natuurlijk de vraag gesteld of het niet past de voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer van personen te onderwerpen aan de betaling van de fiscale verkeersbelasting. Doch daar het Regentsbesluit van 24 Januari 1945 tot coördinatie van de wetten van 7 September 1939 en 14 December 1944 waarbij aan de Koning buitengewone machten worden verleend, niet toelaat de wetgeving betreffende de verkeersbelasting op de motorvoertuigen bij besluitwet te wijzigen, zal die kwestie worden onderzocht door de Ministers van Financiën, van Binnenlandse Zaken en van Verkeerswezen met het oog op het opmaken van een aan de Wetgevende Kamers voor te leggen ontwerp van wet. »

Het is om op deze bezorgdheid in te gaan en tevens om de overeenstemming van de teksten der fiscale wet met die der huidige wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen te verzekeren, dat de maatregel die het voorwerp uitmaakt van artikel 2 van het ontwerp wordt voorgelegd.

Littera a van artikel 2 behoudt slechts de vrijstelling voor de voertuigen gebruikt voor de openbare autobusdiensten of voor bijzondere autobusdiensten.

Men mag gewis het karakter van quasi-openbare dienst van algemeen nut toekennen aan de openbare autobus- en de bijzondere autobusdiensten. Rekening gehouden tevens, enerzijds met de vrijstelling van verkeersbelasting welke soortgelijke door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen geëxploiteerde diensten genieten (art. 14 der wet van 23 Juli 1926), en anderzijds, met de noodzakelijkheid om de verhoging van de vervoertarieven per autobus te vermijden, verdiende het aanbeveling de vrijstelling der verkeersbelasting, welke bij artikel 3 van het koninklijk besluit van 24 Januari 1935 ten bate der openbare en bijzondere autobusdiensten toestaan wordt, te handhaven niettegenstaande de afschaffing van de wegenbelasting.

Doch hetzelfde karakter kan niet worden toegekend aan de autocardiën en aan de taxi- of huurauto-diensten, daar eerstgenoemde eerder een toerismekarakter hebben en de tweede gebruikt worden onder bijna dezelfde voorwaarden als die welke men bij het gebruik van particuliere voertuigen ontmoet. De autocardiën zullen geen wegenbelasting meer moeten betalen, doch terwijl zij werden vrijgesteld van verkeersbelasting (zie art. 3 van het overlegd koninklijk besluit van 24 Januari 1935), worden zij

1935), ils y seront dorénavant soumis. Quant aux services de taxis ou fiacres automobiles, ils resteront assujettis à cette taxe, comme par le passé.

Le littéra b de l'article 2 tend à exempter de la taxe de circulation les véhicules employés exclusivement pour les transports en commun de personnes en vertu d'une autorisation délivrée en exécution de la loi du 29 août 1931 permettant à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux et aux concessionnaires de lignes de tramways d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de leurs lignes ferrées.

Il s'agit là de services analogues aux services publics d'autobus soumis à l'autorisation par l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, et, pour les mêmes raisons, il y a lieu de les exonérer de la taxe de circulation.

En fait, cette taxe n'était pas exigée en ce qui concerne les services de transport susvisés, l'Administration des contributions les ayant assimilés à des services publics autorisés d'autobus, par circulaire du 6 octobre 1938, n° 4.916 C.D.

Quant au littéra c de l'article 2, il tend à exempter de la taxe de circulation les véhicules employés exclusivement pour les transports en commun de personnes en vertu d'une concession des pouvoirs publics.

Cette disposition vise notamment les transports en commun de personnes par trolleybus et par bateaux. Lorsque ces transports font l'objet de concessions des pouvoirs publics, il y a lieu de les considérer aussi comme des quasi-services publics d'intérêt général et, pour les mêmes motifs que pour les services d'autobus, de les exonérer de la taxe de circulation.

Enfin, le dernier alinéa de l'article 2 ne fait que reproduire, sous réserve de quelques modifications de forme, le dernier alinéa de l'article 3 de l'arrêté royal du 24 janvier 1935.

Art. 3.

Comme l'indique le texte des articles 1 et 2, ceux-ci seront applicables à partir de l'année 1948.

Les taxes et les suppléments de taxe qui en résulteront pour 1948, devront être acquittés spontanément au plus tard dans le délai d'un mois à compter de la date qui sera fixée par le Ministre des Finances.

En ce qui concerne les véhicules non encore mis en usage ou pour lesquels la taxe n'a pas été payée, le supplément de taxe sera versé en même temps que la taxe elle-même.

er voortaan aan onderworpen. Wat betreft de taxi- of huurautodiensten deze blijven zoals voorheen aan deze belasting onderworpen.

Littera b van artikel 2 streeft naar vrijstelling van verkeersbelasting voor de voertuigen uitsluitend gebruikt voor het gemeenschappelijk vervoer van personen krachtens een machtiging uitgereikt ter voldoening aan de wet van 29 Augustus 1931, waarbij aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en aan de concessionarissen van tramweglijnen toelating wordt verleend om autobusdiensten in te richten die bestemd zijn om de exploitatievoorwaarden van hun spoorlijnen te verbeteren.

Het gaat hier over diensten van gelijke aard als de openbare autobusdiensten welke bij besluitwet van 30 December 1946 aan machtiging onderhevig zijn; zij dienen om dezelfde redenen van verkeersbelasting vrijgesteld.

Bedoelde belasting werd feitelijk niet geëist wat betreft hogergenoemde diensten, daar het Bestuur der Belastingen ze gelijkgesteld heeft, bij aanschrijving van 6 October 1938, n° 4.916 DB met de geautoriseerde openbare autobusdiensten.

Littera c van artikel 2 strekt tot het vrijstellen van verkeersbelasting, van de voertuigen uitsluitend gebruikt voor het gemeenschappelijk vervoer van personen krachtens een concessie der overheidslichamen.

Deze bepaling slaat inzonderheid op het gemeenschappelijk vervoer van personen per trolleybus en per schip. Wanneer dit vervoer het voorwerp uitmaakt van concessies van de openbare machten, dient het beschouwd als quasi-openbare dienst tot algemeen nut en van de verkeersbelasting vrijgesteld om dezelfde redenen als diegene geldend voor de autobusdiensten.

Ten slotte doet de laatste alinea van artikel 2, niets anders dan de laatste alinea van artikel 3 van het koninklijk besluit van 24 Januari 1935 reproduceren behoudens enkele vormwijzingen.

Art. 3.

Zoals in de tekst van artikelen één en twee wordt aangeduid, zullen de bepalingen ervan toepasselijk zijn met ingang van het jaar 1948.

De voor 1948 uit de artikelen 1 en 2 voortvloeiende belastingen en supplementen moeten spontaan worden gestort uiterlijk binnen één maand na de datum welke door de Minister van Financiën zal bepaald worden.

Wat betreft de voertuigen nog niet in gebruik gesteld of waarvoor de taxe niet betaald werd, zal het supplement terzelfdertijd met de taxe zelf worden gestort.

II.

JEUX ET PARIS.**PRONOSTICS SUR MATCHES DE FOOTBALL.****Art. 4.**

L'article 4 établit une taxe supplémentaire sur le montant net des prix attribués par gagnant dans les concours de pronostics sur les matches de football.

Par montant net on entend la somme effectivement mise à la disposition du gagnant après application de la législation déjà en vigueur en la matière, qui subsiste entièrement.

Ainsi, lorsque dans un concours de pronostics, le total des sommes engagées s'élève à 5,000,000 de francs, dont 3,000,000 de francs sont répartis sous forme de prix et récompenses entre les différents gagnants, les taxes se calculeront comme suit :

a) Sous l'empire de la législation existante : 1° 7.40 % sur 5,000,000 de francs, montant des sommes engagées (indépendamment des centimes additionnels provinciaux et communaux); 2° 10 % sans additionnels, sur le montant des prix ou récompenses, soit $3,000,000 \text{ de francs} \times 10 \% = 300,000 \text{ francs}$, à porter toutefois à 10 % sur 70 % du total des sommes engagées, soit $5,000,000 \text{ de francs} \times 70 \% = 3,500,000 \text{ francs} \times 10 \% = 350,000 \text{ francs}$;

b) Sous l'empire de la législation nouvelle : une taxe supplémentaire sans additionnels à charge de chaque bénéficiaire, au taux de 10, 15 ou 20 %, suivant la hauteur du montant net des prix ou récompenses qui lui reviennent après application des taxes reprises au littéra a.

Il est à remarquer que cette taxe supplémentaire, quoique payable par l'organisateur en même temps que les autres taxes, ne peut exercer aucune influence sur la propre trésorerie de ce dernier, puisqu'il a l'obligation de la retenir au bénéficiaire. C'est donc celui-ci qui supportera la charge nouvelle, ce qui est justifié, étant donné que les prix dont il s'agit ne sont en général pas passibles des impôts sur les revenus, alors qu'il s'agit d'une rentrée acquise en somme grâce au jeu.

Le Ministre des finances,

II.

SPEL EN WEDDENSCHAPPEN.**PRONOSTIEKEN OP VOETBALMATCHES.****Art. 4.**

Artikel 4 vestigt een bijkomende belasting op het netto bedrag der prijzen toegekend per winner in de pronostiekwedstrijden met betrekking tot de voetbalmatches.

Onder netto bedrag wordt verstaan de som werkelijk ter beschikking gesteld van de winner, na toepassing van de reeds vigerende wetgeving ten deze, die ten volle blijft bestaan.

Aldus wanneer, in een pronostiekwedstrijd, het totaal der ingezette sommen 5,000,000 frank bedraagt, waarvan 3,000,000 frank als prijzen en beloningen onder de verschillende winners werden verdeeld, worden de belastingen als volgt berekend :

a) Onder de bestaande wetgeving : 1° 7.40 t.h. op 5,000,000 frank, bedrag der ingezette sommen (onverminderd de provinciale en gemeentelijke opcentiemen); 2° 10 t.h., zonder opcentiemen, op het bedrag der prijzen of beloningen, zegge $3,000,000 \text{ frank} \times 10 \text{ t.h.} = 300,000 \text{ frank}$, echter op 10 t.h. te brengen op 70 t.h. van het totaal der ingezette sommen, zegge $5,000,000 \text{ frank} \times 70 \text{ t.h.} = 3,500,000 \text{ frank} \times 10 \text{ t.h.} = 350,000 \text{ frank}$;

b) Onder de nieuwe wetgeving : een bijbelasting zonder opcentiemen ten bezware van elke geniet, op voet van 10, 15 of 20 t.h. volgens de hoegrootheid van het netto bedrag der prijzen of beloningen die hem toekomen na toepassing van de in littera a vermelde belastingen

Er valt op te merken dat deze bijbelasting, alhoewel betaalbaar door de inrichter terzeldertijd als de andere belastingen, generlei invloed kan uitoefenen op de eigen geldmiddelen van laatstbedoelde, vermits hij verplicht is dezelve aan de geniet af te houden. Het is dus laatstbedoelde die de nieuwe last zal dragen, helgeen gerechtvaardigd is daar de prijzen waarvan sprake doorgaans niet onderhevig zijn aan de inkomstenbelastingen, dan wanneer het ten slotte gaat om door het spel bekomen ontvangsten.

De Minister van Financiën,

G. EYSKENS.

PROJET DE LOI

WETSONTWERP

CHARLES, PRINCE DE BELGIQUE,
RÉGENT DU ROYAUME,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition du Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté, en Notre nom, aux Chambres législatives, par le Ministre des Finances.

**I. — TAXE DE CIRCULATION
SUR LES VÉHICULES AUTOMOBILES.**

Article premier.

Les taux indiqués à l'article 2, § 1, n° 1, litteras A à E, de l'arrêté royal du 24 janvier 1935, majorés par l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 3 juillet 1939, par l'article unique, § 1, 4°, de la loi du 31 décembre suivant et par l'article 52 de la loi du 20 août 1947, sont remplacés comme suit, à partir de l'année 1948 :

KAREL, PRINS VAN BELGIË,
REGENT VAN HET KONINKRIJK,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van de Minister van Financiën,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het ontwerp van wet waarvan de tekst volgt zal, in Onze naam, door de Minister van Financiën bij de Wetgevende Kamers worden ingediend.

**I. — VERKEERSBELASTING
OP DE AUTOVOERTUIGEN.**

Eerste artikel.

De in artikel 2, § 1, n° 1, littera A tot E van het koninklijk besluit van 24 Januari 1935 aangeduide belastingvoeten, opgevoerd bij artikel 1 van het koninklijk besluit van 3 Juli 1939, bij het enig artikel, § 1, 4°, der wet van 31 December daaropvolgend en bij artikel 52 der wet van 20 Augustus 1947, worden vervangen als volgt, van het jaar 1948 af :

NOMENCLATURE DES VEHICULES — NAAMLIJST DER VOERTUIGEN	Base et taux — Grondslag en aanslagvoet	Majoration au profit exclusif de l'Etat — Verhoging uitsluitend ten bate van de Staat	Taux global — Globale aanslagvoet
I. — Véhicules servant au transport de personnes. I. — Voertuigen dienend tot personenvervoer.			
A. Automobiles servant au transport non rémunéré de personnes.	100 francs par HP avec minimum de 400 fr. 200 francs par HP à partir du 11 ^e HP. 400 francs par HP à partir du 19 ^e HP.	2 décimes.	120 francs par HP avec minimum de 480 fr. 240 francs par HP à partir du 11 ^e HP. 480 francs par HP à partir du 19 ^e HP.
A. Automobielen dienend tot niet bezoldigd personenvervoer.	100 frank per PK met minimum van 400 fr. 200 frank per PK van de 11 ^e PK af. 400 frank per PK te beginnen met de 19 ^e PK.	2 decimes.	120 frank per PK met minimum van 480 fr. 240 frank per PK van de 11 ^e PK af. 480 frank per PK te beginnen met de 19 ^e PK.

NOMENCLATURE DES VEHICULES — NAAMLIJST DER VOERTUIGEN	Base et taux — Grondslag en aanslagvoet	Majoration au profit exclusif de l'Etat — Verhoging uitsluitend ten bate van de Staat	Taux global — Globale aanslagvoet
B. Autobus et autocars	Comme au litt. A.	2 décimes.	Comme au litt. A.
B. Autobussen en autocars	Zoals in litt. A.	2 decimes.	Zoals in litt. A.
C. Automobiles de place et véhicules donnés en location par course et voyage.	Comme au litt. A, sous réduction d'un cinquième.	2 décimes.	Comme au litt. A, sous réduction d'un cinquième.
C. Standplaatsautomobielen en voertuigen verhuurd per rit of per reits.	Zoals in litt. A, maar ver- mindert met één vijfde.	2 decimes.	Zoals in litt. A, maar vermindert met één vijfde.
D. Motocycles, motocyclettes, avec ou sans side-car et bicyclettes à moteur.	75 francs par tranche ou fraction de tranche de 150 cm ³ de cylindrée.	2 décimes.	90 francs par tranche ou fraction de tranche de 150 cm ³ de cylindrée.
D. Motorcycles, motorrijwielen met of zonder zijspan- wagen en fietsen met motor.	75 frank per schijf of breuk van schijf van 150 cm ³ cilinderinhoud.	2 decimes.	90 frank per schijf of breuk van schijf van 150 cm ³ cilinderinhoud.
Lorsque les véhicules visés au litt. D sont mus par l'électricité, la taxe est due en raison du poids du véhicule d'après les taux indiqués ci-contre.	75 francs par 100 kilos avec minimum de 75 fr.	2 décimes.	90 francs par 100 kilos avec minimum de 90 fr.
Wanneer de in litt. D bedoelde voertuigen met electriciteit worden gedreven is de belasting ver- schuldigd naar rato van het gewicht naar de hier- naast aangeduide aanslagvoeten.	75 frank per 100 kg met minimum van 75 fr.	2 decimes.	90 frank per 100 kg met minimum van 90 fr.
E. Bateaux et canots :			
a) de plaisance	200 francs par HP.	2 décimes.	240 francs par HP.
b) servant au transport rémunéré de personnes ...	125 francs par HP.	2 décimes.	150 francs par HP.
E. Vaartuigen en bootjes :			
a) dienend tot vermaaksdoeleinden	200 frank per PK.	2 decimes.	240 frank per PK.
b) dienend tot bezoldigd personenvervoer	125 frank per PK.	2 decimes.	150 frank per PK.

Art. 2.

A partir de l'année 1948, le 2° de l'article 5 de la loi du 28 mars 1923 modifié par l'article 3 de l'arrêté royal du 24 janvier 1935, est remplacé comme suit :

(Sont exempts de la taxe :)

2° Les véhicules employés exclusivement pour les transports en commun de personnes en vertu :

a) D'une autorisation délivrée en vue de l'exploitation de services publics d'autobus ou de services spéciaux d'autobus, en exécution de l'arrêté-loi du

Art. 2.

Met ingang van het jaar 1948 wordt het 2° van artikel 5 der wet van 28 Maart 1923, gewijzigd bij artikel 3 van het koninklijk besluit van 24 Januari 1935, vervangen door hetgeen volgt :

(Zijn van de belasting vrijgesteld :)

2° De voertuigen uitsluitend gebruikt tot gemeenschappelijk vervoer van personen krachtens :

a) Een machtiging afgeleverd met het oog op het exploiteren van openbare autobusdiensten of van bijzondere autobusdiensten, ter voldoening aan de

30 décembre 1946, portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles;

b) D'une autorisation délivrée en exécution de la loi du 29 août 1931 permettant à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux et aux concessionnaires de lignes de tramways d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de leurs lignes ferrées;

c) D'une concession des pouvoirs publics.

Toutefois, les véhicules visés au présent 2° et dont le moteur est alimenté à l'huile lourde, même partiellement ou temporairement, restent assujettis à la taxe, mais la taxe n'est pas doublée conformément au § 6 de l'article 2 de l'arrêté royal du 24 janvier 1935.

Art. 3.

Les taxes et les suppléments de taxe résultant pour l'année 1948, des articles 1 et 2, doivent être acquittés spontanément au plus tard dans le délai d'un mois à compter de la date qui sera fixée par le Ministre des Finances.

II. — TAXE SUR LES JEUX ET PARIS.

Art. 4.

§ 1. Sans préjudice aux dispositions de l'article 89 de la loi du 28 août 1921, modifié par l'article 7 de la loi du 4 juillet 1930, ni à celles de l'article 1^{er} de la loi du 27 décembre 1938, le montant net des sommes ou de la valeur des objets quelconques, attribués à titre de prix ou récompenses à l'occasion de pronostics sur les matches de football, est passible, dans le chef de chaque bénéficiaire, d'une taxe supplémentaire dont les taux sont fixés ci-après :

10 % lorsque le total de ces prix ou récompenses ne dépasse pas 10,000 francs par bénéficiaire et par concours;

15 % lorsque ce total dépasse 10,000 francs sans dépasser 250,000 francs;

20 % lorsque ce total dépasse 250,000 francs.

Toutefois, l'application de la taxe de 15 % ou de 20 % ne peut avoir pour effet de réduire la somme nette revenant aux bénéficiaires à un montant inférieur respectivement à 9,000 francs ou à 212,500 francs.

besluitwet van 30 December 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van autovoertuigen;

b) Een machtiging afgeleverd ter voldoening aan de wet van 29 Augustus 1931 waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de concessiehouders van tramweglijnen toelating krijgen om autobusdiensten tot stand te brengen, met het doel de exploitatievoorwaarden van hun spoorlijnen te verbeteren;

c) Een concessie van de openbare machten.

De in onderhavig 2° bedoelde en, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, met zware olie gevoede voertuigen blijven echter onderhevig aan de belasting doch de belasting wordt niet verdubbeld overeenkomstig § 6 van artikel 2 van het koninklijk besluit van 24 Januari 1935.

Art. 3.

De voor het jaar 1948 uit de artikelen 1 en 2 voortvloeiende belastingen en supplementen moeten spontaan worden gestort binnen één maand na de datum, welke door de Minister van Financiën zal worden bepaald.

II. — BELASTING OP HET SPEL EN DE WEDDENSCHAPPEN.

Art. 4.

§ 1. Onverminderd de bepalingen van artikel 89 der wet van 28 Augustus 1921, gewijzigd bij artikel 7 der wet van 4 Juli 1930, en deze van artikel 1 der wet van 27 December 1938, is het netto bedrag der sommen of der waarde van eender welke voorwerpen, toegekend als prijs of beloning ter gelegenheid van pronostieken op de voetbalwedstrijden, onderworpen, in hoofde van elk begunstigde, aan een bijbelasting, waarvan de percentages hieronder vastgesteld zijn :

10 t.h. wanneer het totaal dezer prijzen of beloningen niet hoger gaat dan 10,000 frank per begunstigde en per wedstrijd;

15 t.h. wanneer dit totaal hoger gaat dan 10,000 frank zonder 250,000 frank te overschrijden;

20 t.h. wanneer dit totaal hoger gaat dan 250,000 frank.

De toepassing van de belasting van 15 of 20 t.h. mag nochtans niet voor gevolg hebben de som die aan de begunstigten toekomt, te brengen op een bedrag respectievelijk kleiner dan 9,000 frank of 212,500 frank.

§ 2. Cette taxe supplémentaire est régie par les dispositions concernant la taxe sur les jeux et paris; elle est payable par le redevable de celle-ci avec obligation d'en opérer la retenue sur le montant taxable et ce nonobstant toute opposition du bénéficiaire des prix ou récompenses.

§ 3. Les provinces et les communes ne peuvent établir de centimes additionnels à la taxe supplémentaire perçue en vertu des §§ 1 et 2, ni aucune taxe similaire.

§ 4. Les dispositions des §§ 1 à 3 sont applicables en ce qui concerne les concours de pronostics sur les matches de football organisés à partir du 1^{er} du mois qui suit celui au cours duquel la présente loi est publiée.

Donné à Bruxelles, le 31 mars 1948.

§ 2. Deze bijbelasting valt onder de bepalingen betreffende de belasting op het spel en de weddenschappen; zij is betaalbaar door degene die deze belasting verschuldigd is, met de verplichting ze af te houden op het belastbaar bedrag en zulks niettegenstaande het verzet van degene die de prijzen of beloningen geniet.

§ 3. De provinciën en de gemeenten mogen geen opcentiemen, noch enigerlei soortgelijke belasting vestigen op de krachtens de §§ 1 en 2 geheven bijbelasting.

§ 4. De bepalingen van §§ 1 tot 3 zijn toepasselijk op de pronostiekwedstrijden op voetbalmatches ingericht van de eerste dag der maand af welke volgt op deze in de loop waarvan onderhavige wet wordt bekend gemaakt.

Gegeven te Brussel, de 31 Maart 1948.

CHARLES

PAR LE RÉGENT :
Le Ministre des Finances,

VANWEGE DE REGENT
De Minister van Financiën,

G. EYSKENS.
