

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

31 JANUARI 1950.

31 JANVIER 1950.

WETSONTWERP

houdende wijziging van de verkeersbelasting
op de autovoertuigen.

PROJET DE LOI

modifiant la taxe de circulation
sur les véhicules automobiles.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN (1) UITGEBRACHT

DOOR DE HEER COPPE.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES (1)

PAR M. COPPE.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

De verhoging der verkeersbelasting is noodzakelijk geworden als gedeeltelijke compensatie voor het verlies dat de Schatkist ondergaat door de vermindering der accijnsrechten op de benzine die vóór enkele weken werd doorgevoerd. Deze vermindering heeft, zoals men weet, de gelijkshakeling verwezenlijkt met de accijnsrechten op de benzine in Nederland en ons aldus een stap verder gevoerd op de weg naar de economische unie « Benelux ».

De compensatie is echter volstrekt niet volledig: de minder-opbrengst der accijnsrechten bedraagt 800 miljoen frank terwijl de verhoging der verkeersbelasting nauwelijks 450 miljoen frank zal opbrengen. De Regering verwacht evenwel van een verhoging van het benzineverbruik een verdere compensatie voor het verlies van de Schatkist door de vermindering der accijnsrechten.

De heer Minister van Financiën heeft het voorgestelde wetsontwerp als volgt in het kort samengevat:

1° De verhoging der aanslagvoeten bedraagt gemiddeld 50 % t. o. deze die op dit ogenblik van kracht zijn;

La majoration de la taxe de circulation est devenue une nécessité pour compenser en partie la perte subie par le Trésor en raison de la réduction, opérée il y a quelques semaines, du droit d'accise sur la benzine. Cette réduction a, comme on sait, réalisé l'ajustement sur les droits d'accise sur la benzine aux Pays-Bas et elle nous a ainsi fait franchir un nouveau pas sur le chemin de l'union économique « Benelux ».

La compensation n'est cependant pas absolument complète: la moins-value des droits d'accise s'élève à 800 millions de francs, tandis que l'augmentation de la taxe de circulation aura un rendement de 450 millions de francs à peine. Le Gouvernement attend toutefois d'un accroissement de la consommation de benzine une nouvelle compensation de la perte subie par le Trésor en raison de la réduction du droit d'accise.

M. le Ministre des Finances a résumé comme suit le projet de loi:

1° L'augmentation des taux d'imposition atteint en moyenne 50 % par rapport à ceux qui sont actuellement en vigueur;

(1) Samenstelling van de Commissie: de heren Van Belle, voorzitter; Brasseur, Coppé, Dequae, Descampe, Discry, Gaspar, Lefèvre (Théodore), Moyersoen, Parisis, Philippart, Scheyven. — De Sweemer, Detiège, Flévet, Martel, Merlot, Paque, Soudan, Tielemans. — Dupriez, Koninckx, Masquelier. — Jacquemotte.

Zie:

73: Wetsontwerp.
102, 130, 164, 170 en 194: Amendementen.

(1) Composition de la Commission: MM. Van Belle, président; Brasseur, Coppé, Dequae, Descampe, Discry, Gaspar, Lefèvre (Théodore), Moyersoen, Parisis, Philippart, Scheyven. — De Sweemer, Detiège, Flévet, Martel, Merlot, Paque, Soudan, Tielemans. — Dupriez, Koninckx, Masquelier. — Jacquemotte.

Voir:

73: Projet de loi
102, 130, 164, 170 et 194: Amendements.

2° Op het geheel zal de toestand van de transporteurs verbeteren, aangezien de verhoging der verkeersbelasting kleiner is dan de vermindering der accijnsrechten die hun ten goede komt;

3° Degene die, zoals de beroepstransporteurs en de handelsreizigers, hun voertuig bestendig gebruiken, worden bevoordeeld, aangezien de verkeersbelasting een vaste lastpost vertegenwoordigt die in « gewicht » afneemt naar gelang het aantal kilometers per jaar toeneemt;

4° De verkeersbelasting op de lichte vrachtwagens, — die in het huidige stelsel op de paardekracht berekend wordt, — zal, indien het ontwerp aangenomen wordt, in de toekomst op het gewicht berekend worden evenals nu reeds voor de zware vrachtwagens het geval is.

Een lid van uw Commissie beklemtoonde het feit dat hij de verhoging der verkeersbelasting niet kon goedkeuren. Daardoor wordt immers het concurrentievermogen van de Belgische transporteurs, — dat door de vermindering der accijnsrechten gelijkgeschakeld was, — opnieuw gehandicapt.

In zijn antwoord wijst de Minister eerstens op de budgetaire noodwendigheden waardoor het onmogelijk is opeens inkomsten ten bedrage van bijna 1/2 miljard frank te verzaken en, vervolgens, op het feit dat de toestand van de vervoerders per saldo in elk geval verbetert.

Een ander lid doet uitschijnen dat de vervoerbelasting in België aanzienlijk hoger is dan in Nederland en vooral in Luxemburg en daardoor onze transportnijverheid geschaad wordt. Dit wordt door de Minister toegegeven die echter andermaal beklemtoont dat de positie van deze nijverheid na de goedstemming van het ontwerp gunstiger zal zijn dan thans.

BESPREKING DER ARTIKELEN.

Eerste artikel.

1) Het amendement ingediend door de heer Demoitelle (Stuk n° 130) er toe strekkende de belastbare paardekracht bij de personenwagens tot de werkelijke paardekracht te beperken, wordt met zes stemmen tegen en 7 onthoudingen verworpen.

2) Het amendement van de Regering (Stuk n° 102) waarbij voor de personenwagens een maximum wordt voorzien van 549 frank per paardekracht wordt door uw Commissie aangenomen.

3) Het amendement van de heer Jacques (Stuk n° 130) er toe strekkende de vermindering van 25 % op de verkeersbelasting toe te kennen aan al de voertuigen waarvan sprake in het eerste artikel (en niet alleen in littera II zoals in het ontwerp was voorzien) wordt door de Regering aangenomen en goedgekeurd met 7 stemmen, tegen 5 en 2 onthoudingen.

Ter verduidelijking geven we de stand van zaken op het stuk van de verminderingen in verband met de ouderdom van de motors die op dit ogenblik van kracht zijn :

I. — Voertuigen voor personenvervoer.

A. — Automobielen dienende tot het bezoldigd vervoer van personen : vermindering met 1/4^e van het aantal paardekrachten na 5 jaar;

B. — Autobussen en autocars : idem;

C. — Standplaatsautomobielen en voertuigen verhuurd per rit of per reis : idem;

D. — Motorcycles, motorrijwielen en fietsen met motor : nihil;

2° Dans l'ensemble, la situation des transporteurs s'améliorera, étant donné que l'augmentation de la taxe de circulation est inférieure à la réduction dont ils bénéficient sur les droits d'accise;

3° Ceux qui, tels les transporteurs professionnels et les voyageurs de commerce, utilisent constamment leur véhicule, sont avantagés, étant donné que la taxe de circulation constitue une charge fixe qui « pèse » d'autant moins à mesure qu'augmente le nombre de kilomètres parcourus annuellement;

4° La taxe de circulation sur les camions légers, — calculée selon le système actuel sur la base des C. V., sera, si le projet est adopté, calculée à l'avenir sur le poids, comme c'est déjà maintenant le cas pour les camions lourds.

Un membre de votre Commission insista sur le fait qu'il ne pouvait approuver une augmentation de la taxe de circulation. Elle représente, en effet, un handicap nouveau pour les transporteurs belges, dont les possibilités de concurrence avaient été alignées suite à la réduction des droits d'accise.

Dans sa réponse, le Ministre invoque d'abord les nécessités budgétaires, qui rendent impossible la renonciation subite à près de 1/2 milliard de francs et il attire ensuite l'attention sur le fait qu'en tout état de cause la situation des transporteurs se solde par une amélioration.

Un autre membre fait ressortir qu'en Belgique la taxe de transport est notablement plus élevée qu'aux Pays-Bas et surtout qu'au Luxembourg au détriment de nos transports. Le Ministre l'admet, tout en rappelant la position plus avantageuse qui résultera pour cette branche après le vote du projet.

EXAMEN DES ARTICLES.

Article premier.

1) L'amendement présenté par M. Demoitelle (Doc. n° 130) tendant à limiter à la puissance réelle en C. V. la puissance imposable des voitures automobiles est rejeté par six voix contre et 7 abstentions;

2) L'amendement du Gouvernement (Doc. n° 102) prévoyant pour les voitures automobiles un maximum de 549 francs par C. V. est adopté par votre Commission;

3) L'amendement de M. Jacques (Doc. n° 130) tendant à accorder la réduction de 25 % de la taxe de circulation à tous les véhicules visés à l'article premier (et non seulement au littéra II, ainsi qu'il était prévu au projet) est admis par le Gouvernement et adopté par 7 voix contre 5 et 2 abstentions.

Pour la clarté, voici la situation en matière de réductions actuellement en vigueur en raison de la vétusté du moteur :

I. — Véhicules servant au transport des personnes :

A. — Automobiles servant au transport rémunéré des personnes : diminution de 1/4 du nombre de C. V. après 5 ans;

B. — Autobus et autocars : idem;

C. — Automobiles de place et véhicules donnés en location par course ou voyage : idem;

D. — Motorcycles, motocyclettes et bicyclettes à moteur : néant;

E. — Vaartuigen en bootjes : vermindering met $1/4^e$ van het aantal paardekrachten na 5 jaar;

II. — Voertuigen voor vervoer van goederen of om 't even welke voorwerpen.

A. — Vrachtwagentjes en lichte vrachtwagens : vermindering met $1/4^e$ van het aantal paardekrachten na 5 jaar en een bijkomende vermindering van 10 % van de taks na 10 jaar;

B. — Zware vrachtwagens, tractoren en aanhangwagens : vermindering met 20 % van de taks na 10 jaar;

C. — Motorrijwielen enz. (voor vervoer van goederen) : niets.

Het ontwerp n° 73 voorziet de belasting naar het gewicht van alle voertuigen voor vervoer van goederen en tevens een eenvormige vermindering van de taks met 25 % na 5 jaar.

Een aantal voertuigen blijft evenwel onderworpen aan een belasting naar het aantal paardekrachten (personenwagens, autobussen, motorrijtuigen, enz.). Weinig het lag in de bedoeling van de Regering de vigerende vermindering van de paardekracht verder toe te passen op al de voertuigen die naar de paardekracht (en niet naar het gewicht) zullen belast worden. Het spreekt vanzelf dat de Regering de berekeningsmethode van de paardekracht die nu van kracht is zal moeten wijzigen ten einde een dubbele ontlasting na 5 jaar te voorkomen bij de voertuigen voor vervoer van personen.

Er dient hier opgemerkt dat de vermindering van de taks (in plaats van de vermindering van de paardekracht die thans van kracht is) de ontlasting reduceert aangezien de voorgestelde aanslagvoeten progressief zijn.

Voorbeeld : Een private personenwagen van 20 P.K. wordt volgens ontwerp 73 belast met 6.100 frank. Een vermindering met 25 % van de taks vertegenwoordigt bijgevolg 1.525 frank, terwijl een vermindering met 25 % van de paardekracht deze op 15 P.K. terugbrengt en de vervoerbelasting op 3.600 frank, zegge een vermindering met 2.500 frank (in plaats van 1.525 fr.).

Uw Commissie heeft Uw verslaggever opdracht gegeven de « toilette » van het geamendeerde eerste artikel te maken. De nieuwe tekst wordt in bijvoegsel gegeven.

Het geamendeerde eerste artikel wordt met 7 stemmen tegen 5 en 2 onthoudingen aangenomen.

Art. 2.

Ten gevolge van het aannemen door de Commissie van een nieuw artikel 1 vervalt het artikel 2 van het oorspronkelijk ontwerp.

Art. 3.

Het ontwerp voorziet dat de vermindering van de taks van 30 % op 75 % wordt gebracht voor al de voertuigen die binnen een havenomheining worden gebruikt. Bovendien wordt de thans van kracht zijnde beperking betreffende de volle rubberbanden opgeheven.

Een lid acht deze vermindering overdreven. Verschillende andere leden verdedigen het regeringsvoorstel. Een lid dringt aan op een duidelijk kenmerk voor deze voertuigen en vraagt tevens dat maatregelen zouden getroffen worden tegen overdreven gasuitlating door voertuigen met zware olie.

Het artikel wordt met 12 stemmen tegen 1 en 1 onthouding aangenomen.

E. — Bateaux et canots : diminution de $1/4$ du nombre de chevaux-vapeur après 5 ans.

II. — Véhicules servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques :

A. — Camions et camionnettes : diminution de $1/4$ du nombre de C. V. après 5 ans et diminution supplémentaire de 10 % de la taxe après 10 ans;

B. — Camions lourds, tracteurs et remorques : diminution de 20 % de la taxe après 10 ans;

C. — Motocyclettes, etc. (pour le transport de marchandises) : néant.

Le projet n° 73 prévoit l'imposition selon le poids pour tous les véhicules servant au transport de marchandises, ainsi qu'une réduction uniforme de 25 % de la taxe après 5 ans.

Un certain nombre de véhicules restent néanmoins imposés sur la base du nombre de C. V. (voitures automobiles, autobus, motocyclettes, etc.). Or, le Gouvernement avait l'intention de maintenir la réduction des chevaux-vapeur actuellement en vigueur, pour tous les véhicules qui seront imposés sur la base des chevaux-vapeur (et non selon leur poids). Il va de soi que le Gouvernement devra modifier la méthode de calcul des chevaux-vapeur, telle qu'elle est actuellement pratiquée, afin de prévenir un dégrèvement double après 5 ans pour les véhicules servant au transport des personnes.

Il y a lieu de remarquer ici que la réduction de la taxe (au lieu de la diminution des chevaux-vapeur actuellement en vigueur) réduit le dégrèvement, étant donné que les taux d'imposition proposés sont progressifs.

Exemple : Une voiture automobile privée de 20 C. V. est taxée à 6.100 francs suivant le projet n° 73. Une réduction de 25 % de la taxe représente donc 1.525 francs, tandis qu'une réduction de 25 % des chevaux-vapeur ramène ceux-ci au nombre de 15 et la taxe de circulation à 3.600 francs, soit une diminution de 2.500 francs (au lieu de 1.525 francs).

Votre Commission a chargé votre rapporteur de faire la « toilette » de l'article premier amendé. Le nouveau texte est donné en annexe.

L'article premier amendé est adopté par 7 voix contre 5 et 2 abstentions.

Art. 2.

L'adoption par la Commission d'un nouvel article 1 entraîne la suppression de l'article 2 du projet initial.

Art. 3.

Le projet prévoit que la réduction de la taxe est portée de 30 à 75 % pour tous les véhicules utilisés dans l'enceinte des ports. En outre, la restriction actuellement en vigueur et relative aux pneus pleins est abrogée.

Un membre estime cette réduction exagérée. Plusieurs autres membres défendent la proposition gouvernementale. Un membre insiste sur la nécessité d'un signe distinctif pour ces véhicules, tout en demandant que des mesures soient prises contre l'échappement exagéré de gaz pour les véhicules à l'huile lourde.

L'article est adopté par 12 voix contre 1 et 1 abstention.

Art. 4.

Op de oorspronkelijke tekst werd door de Regering een amendement ingediend waarbij de voorziene verhoging van de vervoerbelasting voor de voertuigen met zware olie van 75 % op 40 % wordt teruggebracht.

Een lid verzet zich tegen deze toegeving. Verschillende leden verdedigen het amendement van de Regering: met een verhoging van de vervoerbelasting met 75 % zouden de voertuigen met zware olie inderdaad sterk benadeeld worden.

Het amendement van de Regering wordt met 8 stemmen tegen 3 en 3 onthoudingen aangenomen. Het aldus gewijzigde artikel 4 wordt op dezelfde wijze goedgekeurd.

Art. 4bis (nieuw) (Stuk n° 102).

De Minister verklaart dat het voorgestelde amendement tot doel heeft de van kracht zijnde aanslagvoeten voor vreemde voertuigen aan te passen aan de wijzigingen die op de Belgische voertuigen voorgesteld worden.

Een lid stelt voor in de tekst van de 2° het woord « bezoldigd » in te lassen voor de woorden « vervoer van personen »: aangenomen.

De aldus gewijzigde tekst wordt met eenparigheid van stemmen goedgekeurd.

Art. 5-6.

De tekst wordt met eenparigheid van stemmen goedgekeurd.

Art. 7.

Een lid stelt voor de termijn van één maand op twee maanden te brengen: met eenparigheid van stemmen aangenomen.

Het geheel werd met 9 stemmen tegen 8 aangenomen.

Dit verslag werd met eenparigheid van stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,

A. COPPE.

De Voorzitter,

F. VAN BELLE.

TEKST DOOR DE COMMISSIE AANGENOMEN.

Eerste artikel.

§§ 1 en 2 van artikel 2 van het Koninklijk besluit n° 72 van 24 Januari 1935 houdende wijziging van de wettelijke bepalingen op het stuk van belasting op de automobielen en andere motor- of stoomvoertuigen, bekrachtigd bij de wet van 4 Mei 1936 en gewijzigd bij de Koninklijke besluiten n° 203 van 17 September 1935 en n° 14 van 3 Juli 1939 en bij de wetten van 20 Augustus 1947 en 17 Augustus 1948, worden door de volgende bepalingen vervangen:

« Art. 2, § 1. — De belasting is op de volgende grondslagen en aanslagvoeten vastgesteld:

I. — Voertuigen voor personenvervoer:

A. Automobielen voor niet betaald personenvervoer:

Art. 4.

Le Gouvernement a déposé un amendement au texte original ramenant de 75 à 40 % l'augmentation prévue pour la taxe de transport des véhicules à l'huile lourde.

Un membre s'élève contre cette concession. Plusieurs membres défendent l'amendement du Gouvernement: en effet, les véhicules à l'huile lourde seraient fortement désavantagés par une augmentation de 75 % de la taxe de transport.

L'amendement du Gouvernement est adopté par 8 voix contre 3 et 3 abstentions. L'article 4 ainsi modifié est adopté de la même manière.

Art. 4bis (nouveau) (Doc. n° 102).

Le Ministre déclare que l'amendement proposé a pour but d'adapter aux modifications proposées pour les véhicules belges, les taux d'imposition en vigueur pour les véhicules étrangers.

Un membre propose d'insérer au 2° le mot « rémunéré » entre les mots « transports » et « de personnes »: adopté.

Le texte ainsi amendé est adopté à l'unanimité.

Art. 5-6.

Le texte est adopté à l'unanimité.

Art. 7.

Un membre propose de porter à deux mois le délai de un mois: adopté à l'unanimité.

L'ensemble a été adopté par 9 voix contre 8.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

A. COPPE.

Le Président.

F. VAN BELLE.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

Article premier.

Les §§ 1^{er} et 2 de l'article 2 de l'arrêté royal n° 72 du 24 janvier 1935, modifiant les dispositions légales en matière de taxe sur les automobiles et autres véhicules à moteur ou à vapeur, confirmé par la loi du 4 mai 1936, modifié par les arrêtés royaux n° 203 du 17 septembre 1935 et n° 14 du 3 juillet 1939 et par les lois des 20 août 1947 et 17 août 1948, sont remplacés par les dispositions suivantes:

« Art. 2, § 1^{er}. — La taxe est fixée selon les bases et les taux suivants:

I. — Véhicules servant au transport des personnes:

A. Automobiles servant au transport non rémunéré de personnes:

Wanneer de belastbare kracht 30 paardekracht niet te boven gaat, is de belasting volgens onderstaande schaal vastgesteld :

Aantal P. K.	Bedrag der belasting in franken.
4 en minder	720
5	900
6	1.080
7	1.260
8	1.440
9	1.620
10	1.830
11	2.112
12	2.448
13	2.808
14	3.192
15	3.600
16	4.048
17	4.522
18	5.022
19	5.548
20	6.100
21	6.678
22	7.304
23	7.958
24	8.640
25	9.350
26	10.088
27	10.854
28	11.648
29	12.470
30	13.320

Wanneer de belastbare kracht 30 paardekracht te boven gaat, bedraagt de aanslagvoet per paardekracht toepasselijk op de volledige belastbare kracht, 444 frank plus 15 frank per paardekracht boven 30, zonder dat de aanslagvoet per paardekracht 549 frank mag overschrijden.

B. Autobussen en autocars :

De belasting is vastgesteld overeenkomstig littera A hierboven.

C. Standplaatsautomobielen en voertuigen verhuurd per rit of per reis :

De belasting is vastgesteld op 80 t. h. van het bedrag bepaald overeenkomstig littera A hierboven.

D. Motorcycles, motorrijwielen met of zonder zijspanwagentje en fietsen met motor :

De belasting is vastgesteld op 135 frank per schijf of breuk van een schijf van 150 m³ cylinderinhoud.

Wanneer de voertuigen bedoeld in deze littera electrisch gedreven worden, is de belasting vastgesteld op 135 frank per 100 kilogram belastbaar gewicht met een minimum van 135 frank.

E. Vaartuigen en bootjes :

De belasting is vastgesteld op 360 frank per paardekracht voor de pleziervaartuigen en plezierbootjes.

Zij is vastgesteld op 225 frank per paardekracht voor de vaartuigen en bootjes voor betaald personenvervoer.

II. Voertuigen voor vervoer van enigerlei goederen of voorwerpen (vrachtwagentjes, vrachtwagens, tractors, aanhangwagens, motorrijwielen, enz.) :

De belasting is vastgesteld op 150 frank per 100 kilogram tot en met 1.000 kilogram.

Lorsque la puissance imposable ne dépasse pas 30 chevaux-vapeur, la taxe est fixée d'après le barème suivant :

Nombre de C. V.	Montant de la taxe en francs.
4 et moins	720
5	900
6	1.080
7	1.260
8	1.440
9	1.620
10	1.830
11	2.112
12	2.448
13	2.808
14	3.192
15	3.600
16	4.048
17	4.522
18	5.022
19	5.548
20	6.100
21	6.678
22	7.304
23	7.958
24	8.640
25	9.350
26	10.088
27	10.854
28	11.648
29	12.470
30	13.320

Lorsque la puissance imposable est supérieure à 30 chevaux-vapeur, le taux, par cheval-vapeur, applicable à la puissance imposable entière est de 444 francs plus 15 francs par cheval-vapeur au delà de 30, sans que le taux par cheval-vapeur puisse dépasser 549 francs.

B. Autobus et autocars :

La taxe est fixée conformément au littera A ci-dessus.

C. Automobiles de place et véhicules donnés en location par course ou voyage :

La taxe est fixée à 80 p. c. du montant déterminé conformément au littera A ci-dessus.

D. Motorcycles, motocyclettes avec ou sans side-car et bicyclettes à moteur :

La taxe est fixée à 135 francs par tranche ou fraction de tranche de 150 cm³ de cylindrée.

Lorsque les véhicules visés par le présent littera sont mus à l'électricité, la taxe est fixée à 135 fr. par 100 kilogrammes de poids imposable avec minimum de 135 francs.

E. Bateaux et canots :

La taxe est fixée à 360 francs par cheval-vapeur pour les bateaux et canots de plaisance.

Elle est fixée à 225 francs par cheval-vapeur pour les bateaux et canots servant au transport rémunéré de personnes.

II. Véhicules servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques (camionnettes, camions, tracteurs, remorques, motocyclettes, etc.) :

La taxe est fixée à 150 francs par 100 kilogrammes jusqu'à 1.000 kilogrammes inclusivement.

Wanneer het belastbaar gewicht 1.000 kilogram te boven gaat, bedraagt de aanslagvoet per schijf van 100 kilogram, toepasselijk op het totaal belastbaar gewicht 150 frank, plus 7 frank per schijf van 100 kilogram boven 1.000 kilogram, zonder dat de aanslagvoet per 100 kilogram meer dan 381 frank mag bedragen.

§ 2. — « De belasting wordt verminderd met 25 % voor ieder voertuig waarvan de motor op het ogenblik van het ontstaan van de belastingschuld meer dan vijf jaar in gebruik is. »

Art. 2.

Artikel 2, § 4, van hetzelfde besluit, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« § 4. — De belasting wordt met 75 t. h. verminderd voor de voertuigen die uitsluitend worden gebruikt binnen de havenomheining, zoals deze door de Minister van Financiën wordt bepaald. »

Art. 3.

Artikel 2, § 6, van hetzelfde besluit, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« § 6. — De belasting wordt met 40 t. h. verhoogd voor alle voertuigen zonder onderscheid, waarvan de motor, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, met zware olie wordt gedreven. »

Art. 4.

Het 1^o en het 4^o lid van artikel 5 van hetzelfde besluit (het gewijzigd Koninklijk besluit van 24 Januari 1935) worden respectievelijk als volgt vervangen :

1^o lid. — Behoudens afwijking welke mocht voortvloeien uit internationale overeenkomsten, zijn de autovoertuigen die in België worden gebruikt door personen welke in dit land noch woon-, noch verblijfplaats, noch vaste inrichting hebben, en die niet aan de verkeersbelasting onderworpen werden, onderhevig, op grond van hun verblijf in België, aan een dagelijkse belasting waarvan de aanslagvoeten hierna worden vastgesteld :

1^o voor de voertuigen die uitsluitend of hoofdzakelijk tot het vervoer van goederen of om 't evens welke voorwerpen worden aangewend;

a) wanneer het belastbaar gewicht 5.000 kilogram niet te boven gaat : 120 frank per dag;

b) wanneer het belastbaar gewicht meer bedraagt dan 5.000 kilogram : 180 frank per dag;

2^o voor de voertuigen die uitsluitend of hoofdzakelijk tot het bezoldigd vervoer van personen worden aangewend: 30 frank per dag.

4^o lid. — De dagelijkse belasting wordt verhoogd met 40 t. h. voor de voertuigen waarvan de motor met zware olie wordt gevoed en bedoeld in artikel 2, § 6.

Art. 5.

Artikel 6 van de wet van 28 Maart 1923 houdende wijziging van de wetgeving betreffende de taxe op de automobielen en andere stoom- of motorvoertuigen, gewijzigd bij de wetten van 24 Juli 1927 en 4 Juli 1930, bij het Koninklijk besluit n^o 72 van 24 Januari 1935 en bij de wetten van 20 Augustus 1947 en 17 Augustus 1948, wordt met de volgende bepaling aangevuld :

Lorsque le poids imposable dépasse 1.000 kilogrammes, le taux, par tranche de 100 kilogrammes, applicable au poids imposable total est de 150 francs, plus 7 francs par tranche de 100 kilogrammes au delà de 1.000 kilogrammes, sans que le taux par 100 kilogrammes puisse dépasser 381 francs.

§ 2. — La taxe est réduite de 25 % pour tout véhicule dont le moteur a plus de cinq ans d'usage au moment de la dédition de l'impôt. »

Art. 2.

L'article 2, § 4, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante :

« § 4. — La taxe est réduite de 75 p. c. pour les véhicules qui sont utilisés exclusivement dans l'enceinte des ports, telle que celle-ci est déterminée par le Ministre des Finances. »

Art. 3.

L'article 2, § 6, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante :

« § 6. — La taxe est augmentée de 40 p. c. pour tous les véhicules, sans distinction, dont le moteur est alimenté à l'huile lourde, même partiellement ou temporairement. »

Art. 4.

Le 1^{er} et le 4^e alinéa de l'article 5 du même arrêté (l'arrêté royal du 24 janvier 1935 modifié) sont remplacés respectivement comme suit :

1^{er} alinéa. — Sauf dérogation pouvant résulter de conventions internationales, les véhicules automobiles qui sont utilisés en Belgique par des personnes n'ayant dans ce pays ni domicile, ni résidence, ni établissement fixe et qui n'ont pas été soumis à la taxe de circulation, sont assujettis à raison de leur séjour en Belgique, à une taxe quotidienne dont les taux sont fixés ci-après :

1^o pour les véhicules servant exclusivement ou principalement au transport de marchandises ou d'objets quelconques :

a) lorsque le poids imposable ne dépasse pas 5.000 kilogrammes : 120 francs par jour;

b) lorsque le poids imposable est supérieur à 5.000 kilogrammes : 180 francs par jour;

2^o pour les véhicules servant exclusivement ou principalement au transport rémunéré de personnes : 30 francs par jour.

4^e alinéa. — La taxe quotidienne est augmentée de 40 p.c. pour les véhicules dont le moteur est alimenté à l'huile lourde et visés à l'article 2, § 6.

Art. 5.

L'article 6 de la loi du 28 mars 1923 modifiant la législation relative à la taxe sur les automobiles et autres véhicules à vapeur ou à moteur, modifiée par les lois des 24 juillet 1927 et 4 juillet 1930, par l'arrêté royal n^o 72 du 24 janvier 1935, et par les lois des 20 août 1947 et 17 août 1948, est complété par la disposition suivante :

« De verkeersbelasting wordt tot een vierde van haar bedrag voor het hele jaar teruggebracht, voor de voertuigen die wegens hun aard, hun bestemming of hun speciale aanwending, slechts gedurende ten hoogste 60 dagen per jaar op de openbare weg worden gebruikt, en slechts voor het vervoer van enigerlei goederen of voorwerpen met uitsluiting van personen, worden gebruikt.

De aldus verminderde belasting is betaalbaar in éénmaal vóór elk gebruik van het voertuig.

De Minister van Financiën bepaalt de categorieën van voertuigen waarop de vermindering van toepassing is en schrijft alle nodig geoordeelde controlemaatregelen voor. »

Art. 6.

§ 1. — De Koning kan de nog geldende wetsbepalingen inzake de belasting op de automobielen en andere motor- of stoomvoertuigen evenals de uitdrukkelijke of impliciete wijzigingen, welke deze bepalingen hebben ondergaan of op het ogenblik van de samenordering zullen ondergaan hebben, samenordenen.

§ 2. — Hij kan te dien einde :

1° de volgorde en de nummering van de titels, hoofdstukken, afdelingen, artikelen en paragrafen der te coördineren wetten en besluiten wijzigen, en ze op een andere wijze indelen;

2° de verwijzingen, vervat in de te coördineren wetten en besluiten, wijzigen om ze met de nieuwe nummering in overeenstemming te brengen;

3° de redactie van de Nederlandse teksten wijzigen, ten einde eenheid in de terminologie te brengen.

§ 3. — De samenordering zal als volgt getiteld zijn :

« Wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen samengeordend op »

Art. 7.

Deze wet treedt in werking op 1 Januari 1950.

De personen die de belasting voor 1950 reeds zouden betaald hebben volgens de voor 1949 geldende modaliteiten, moeten het verschuldigde supplement kwijten binnen twee maanden na de bekendmaking van deze wet.

« La taxe de circulation est réduite au quart de son montant relatif à l'année entière, pour les véhicules qui, à raison de leur nature, de leur destination ou leur affectation spéciale, ne sont utilisés sur la voie publique que pendant 60 jours au plus par an, et ne sont employés qu'au transport de marchandises ou d'objets quelconques, à l'exclusion de personnes.

La taxe ainsi réduite est payable en une fois avant tout usage du véhicule.

Le Ministre des Finances détermine les catégories de véhicules auxquelles la réduction est applicable et prescrit toutes mesures de contrôle jugées nécessaires. »

Art. 6.

§ 1^{er}. — Le Roi peut coordonner les dispositions légales encore en vigueur concernant la taxe sur les automobiles et autres véhicules à moteur ou à vapeur, ainsi que les modifications expresses ou implicites que ces dispositions ont ou auront subies au moment où les coordinations seront réalisées.

§ 2. — A cette fin, il peut :

1° modifier l'ordre et la numérotation des titres, chapitres, sections, articles et paragraphes des lois et arrêtés à coordonner et les regrouper sous d'autres divisions;

2° modifier les références contenues dans les lois et arrêtés à coordonner en vue de les mettre en concordance avec les numérotations nouvelles;

3° modifier la rédaction des textes néerlandais, en vue d'assurer une terminologie uniforme.

§ 3. — La coordination portera l'intitulé suivant :

« Lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le »

Art. 7.

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 1950.

Les personnes qui auraient déjà payé la taxe pour 1950 d'après les modalités applicables à 1949, devront acquitter le supplément dû, dans les deux mois de la publication de la présente loi.