

Chambre des Représentants

SESSION 1956-1957.

22 MAI 1957.

PROJET DE LOI

modifiant les lois coordonnées relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, en ce qui concerne les véhicules fonctionnant à l'huile lourde ou aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS.

Le Gouvernement a été amené à examiner le problème que pose, du point de vue fiscal, l'utilisation, pour la traction automobile, de carburants non soumis à l'accise, tels que l'huile lourde et les hydrocarbures gazeux (communément désignés sous les noms de butane, propane, etc.).

En ce qui concerne les véhicules dont le moteur est alimenté à l'huile lourde, la majoration de la taxe de circulation, fixée depuis 1950 à 40 %, ne compense plus suffisamment l'absence de droit d'accise. En effet, l'équilibre qui avait été établi en 1950 entre les véhicules automobiles, suivant qu'ils fonctionnent à l'essence ou à l'huile lourde, a été rompu en 1952, lorsque le droit d'accise sur l'essence a été porté de fr. 2,19 à fr. 3,20 par litre.

Pour rétablir cet équilibre, le Gouvernement vous propose de porter la majoration susvisée de 40 à 60 %

$$(40 \% \times \frac{3,20}{2,19} = 58,4 \text{ arrondi à } 60 \%).$$

Quant aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole, qui ne sont pas non plus soumis à l'accise, leur substitution à l'essence au titre de carburant automobile risquerait notamment de provoquer une moins-value budgétaire appréciable, d'autant plus que, dans l'état actuel de la législation, la taxe de circulation devrait encore être soit

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1956-1957.

22 MEI 1957.

WETSONTWERP

tot wijziging van de samengeordende wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, met betrekking tot de voertuigen die gedreven worden met zware olie of met hydrocarbidgeassen welke uit petroleum zijn afgeleid.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Regering werd er toe gebracht het vraagstuk te onderzoeken dat, onder fiscaal oogpunt, rijst ingevolge het gebruik, tot voortbeweging van voertuigen, van brandstoffen welke niet aan het accijsrecht onderworpen zijn, zoals de zware olie en de hydrocarbidgeassen (doorgaans aangeduid onder de benamingen : butaan, propaan, enz.).

Wat betreft de voertuigen, waarvan de motor met zware olie wordt gedreven, weegt de verhoging van de verkeersbelasting, sedert 1950 vastgesteld op 40 %, niet meer op tegen de ontstentenis van het accijsrecht. Het evenwicht dat in 1950 werd bereikt tussen de autovoertuigen, naar gelang zij met benzine of met zware olie worden gedreven werd in 1952 verbroken wanneer het accijsrecht op de benzine van fr. 2,19 tot fr. 3,20 per liter werd verhoogd.

Om dit evenwicht te herstellen, stelt de Regering U voor de vorenbedoelde verhoging op te voeren van 40 tot 60 %

$$(40 \% \times \frac{3,20}{2,19} = 58,4 \text{ afgerond op } 60 \%).$$

Wat betreft de hydrocarbidgeassen, welke uit petroleum zijn afgeleid en evenmin aan het accijsrecht zijn onderworpen, zou de vervanging van de benzine door deze motorbrandstoffen een aanzienlijke budgétaire minderwaarde kunnen teweegbrengen, temeer dat, in de huidige stand van de wetgeving, hetzij van de verkeersbelasting

abandonnée, soit réduite des neuf dixièmes, pour les véhicules dont le moteur serait alimenté par des hydrocarbures gazeux susceptibles d'être considérés comme des produits d'origine belge.

Le Gouvernement estime devoir écarter les solutions qui consisteraient soit à soumettre à l'accise les hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole et utilisés comme carburant automobile — et ce, parce qu'il serait très difficile d'en assurer l'exacte perception (contrairement à ce qui se fait pour la benzine, il serait matériellement impossible de faire la distinction entre les différents usages de ces hydrocarbures : carburant, énergie ou combustible) —, soit à interdire l'utilisation comme carburant des hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole, car il serait inopportun d'entraver le progrès technique et de décourager les chercheurs.

C'est pourquoi, il vous propose de soumettre tous les véhicules dont le moteur est alimenté aux hydrocarbures gazeux à la même taxe de circulation que s'ils fonctionnaient à l'huile lourde.

A cet effet, il y a lieu :

1° de majorer la taxe due pour tous les véhicules dont le moteur est alimenté aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole, dans la même mesure que pour ceux qui fonctionnent à l'huile lourde, c'est-à-dire de 60 % (voir art. 2);

2° de supprimer l'exonération dont bénéficient actuellement les véhicules affectés exclusivement à des services publics ou spéciaux d'autobus et dont le moteur est alimenté aux hydrocarbures dérivés du pétrole (voir art. 1^{er});

3° de supprimer la réduction des neuf dixièmes de la taxe dont bénéficient (à condition qu'ils n'utilisent pas de produits d'origine étrangère) les véhicules alimentés aux hydrocarbures dérivés de pétrole.

Conformément à l'avis du Conseil d'Etat, cette mesure sera réalisée en supprimant dans l'arrêté royal du 15 mars 1940 les mots « dont le moteur est alimenté par un gazogène ».

Ces nouvelles dispositions entreront en vigueur à partir du 1^{er} janvier 1957.

Le Ministre des Finances.

H. LIEBAERT.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Finances, le 31 octobre 1956, d'une demande d'avis sur un projet de loi « modifiant les lois coordonnées relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, en ce qui concerne les véhicules fonctionnant à l'huile lourde ou aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole », a donné le 14 novembre 1956 l'avis suivant :

La législation actuellement en vigueur impose aux véhicules automobiles une taxe de circulation fixée selon un barème croissant en fonction de la puissance imposable calculée en chevaux-vapeur.

La taxe est augmentée de 40 % pour les véhicules dont le moteur est alimenté à l'huile lourde.

Elle est réduite de 90 % pour les véhicules dont le moteur est alimenté par un gazogène, c'est-à-dire par un appareil fabricant du gaz au départ de certaines matières telles que houille ou charbon de bois.

zou moeten afgezien worden, hetzij deze belasting zou moeten verminderd worden met negen tienden voor de voertuigen waarvan de motor zou gedreven worden met hydrocarbidgeassen welke als producten van Belgische oorsprong zouden kunnen beschouwd worden.

De Regering is van oordeel dat zij de oplossingen moet uitsluiten die er zouden in bestaan, hetzij de hydrocarbidgeassen, welke uit petroleum zijn afgeleid en als brandstof voor voertuigen worden aangewend, aan het accijnsrecht te onderwerpen — en dit omwille van het feit dat het zeer moeilijk zou zijn de juiste heffing er van te verzekeren (in tegenstelling met wat het geval is bij de benzine, zou het materieel onmogelijk zijn het onderscheid te maken tussen het verschillend gebruik van deze hydrocarbidgeassen : als motorbrandstof, als energiebron of als huisbrand) — hetzij het gebruik als motorbrandstof van deze hydrocarbidgeassen die uit petroleum zijn afgeleid te verbieden, want het zou ongelegen komen de technische vooruitgang te belemmeren en de zoekers te ontmoedigen.

Daarom stelt de Regering U voor alle voertuigen, waarvan de motor met hydrocarbidgeassen wordt gedreven, aan dezelfde verkeersbelasting te onderwerpen als wanneer zij met zware olie functioneerden.

Te dien einde is het nodig dat :

1° voor alle voertuigen, wier motor gedreven wordt met van petroleum afgeleide hydrocarbidgeassen, de belasting in dezelfde mate wordt verhoogd als voor de voertuigen die met zware olie functioneren, t.t.z. met 60 % (zie art. 2);

2° worden afgeschaft, de thans bestaande vrijstellingen behoeve van de uitsluitend tot openbare of bijzondere autobusdiensten aangewende voertuigen, wier motor met van petroleum afgeleide hydrocarbidgeassen (zie art. 1) wordt gevoed;

3° worden afgeschaft de belastingvermindering van negen tienden waarvan de voertuigen genieten die met van petroleum afgeleide hydrocarbidgeassen worden gedreven (op voorwaarde dat zij geen gebruik maken van producten van buitenlandse oorsprong).

Overeenkomstig het advies van de Raad van State, zal deze maatregel verwezenlijkt worden door weglating in het koninklijk besluit van 15 maart 1940 van de woorden « waarvan de motor door een gasgenerator wordt gevoed ».

Deze beschikkingen zullen van 1 januari 1957 af in werking treden.

De Minister van Financiën.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 31st oktober 1956 door de Minister van Financiën verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot wijziging van de samen-geordende wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen met betrekking tot de voertuigen die gedreven worden met zware olie of met hydrocarbidgeassen welke uit petroleum zijn afgeleid », heeft de 14^{de} november 1956 het volgende advies gegeven :

De thans geldende wetgeving legt aan de autovoertuigen een verkeersbelasting op, overeenkomstig een tarief dat volgens het in paardekracht berekende belastbaar vermogen verhoogt.

De belasting wordt met 40 % verhoogd voor autovoertuigen waarvan de motor met zware olie wordt gedreven.

Zij wordt met 90 % verminderd voor autovoertuigen waarvan de motor door een gasgenerator wordt gedreven, dit is met een toestel dat uit bepaalde grondstoffen, als steenkool of houtskool, gas bereidt.

Quant aux véhicules dont le moteur est alimenté aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole, ce qui s'opère généralement au moyen de bonbonnes de gaz butane ou propane comprimé, ils ont bénéficié jusqu'ici par simple faveur administrative de la réduction accordée aux véhicules munis d'un gazogène.

Le projet de loi a pour objet :

1° de majorer de 40 à 60 % l'augmentation de taxe de circulation qui frappe les véhicules dont le moteur est alimenté à l'huile lourde (art. 3 du projet);

2° d'imposer une taxe pareillement augmentée aux véhicules dont le moteur est alimenté aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole, qui payeront donc 160 % de la taxe ordinaire au lieu de 10 % (art. 3 du projet);

3° de réduire de moitié la taxe majorée qui frappe les véhicules dont le moteur est alimenté aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole lorsque ces véhicules sont employés exclusivement pour les transports en commun de personnes en vertu de certaines autorisations (art. 1^{er} du projet);

4° de supprimer la réduction de 90 % dont jouissent les véhicules dont le moteur est alimenté par un gazogène (art. 2 du projet).

Pour atteindre ce quatrième objet, l'article 7 du projet supprime les mots « par un gazogène » dans l'article 13 des lois coordonnées, lequel article est actuellement rédigé comme suit :

« Le Gouvernement est autorisé à réduire la taxe des véhicules alimentés par un gazogène, par la vapeur ou par l'électricité, s'ils n'utilisent pas de produits d'origine étrangère. »

En exécution de cette disposition, l'article premier de l'arrêté royal du 15 mars 1940 accorde une réduction des neuf dixièmes de la taxe pour « les véhicules dont le moteur est alimenté par un gazogène ou qui sont mus par la vapeur ou par l'électricité ».

Pour atteindre le but désiré par le Gouvernement, il suffirait de supprimer les mots « dont le moteur est alimenté par un gazogène ou » dans l'arrêté royal du 15 mars 1940, tout en laissant figurer les mots « par un gazogène » dans la loi afin de laisser la porte ouverte aux atténuations de taxe qui pourraient encore à l'avenir s'avérer utiles en cas de pénurie de benzine.

Il est à remarquer que l'article 13 des lois coordonnées n'impose pas au Gouvernement, qui use de son pouvoir de réduire la taxe, l'obligation d'appliquer la mesure à la fois aux trois catégories de véhicules. La justification de l'amendement qui est devenu l'article 13 des lois coordonnées indique que le Gouvernement « serait chargé de déterminer les taux des réductions selon le cas » (*Doc. parl. Chambre*, n° 266, session 1926-1927).

La modification de l'arrêté royal du 15 mars 1940 rentrant dans les pouvoirs du Roi, l'article 2 du projet pourrait donc être omis.

..

Pour des raisons de concordance générale des textes, la phrase liminaire de l'article premier devrait être rédigée comme suit :

« L'article 3, § 1, 2°, avant-dernier alinéa, des lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951, modifié par l'article premier de la loi du 22 juillet 1952, est remplacé par la disposition suivante : ... »

La finale de l'article premier du projet ne permet pas de déterminer, à la simple lecture du texte, si la réduction de 50 % est consentie sur la taxe augmentée de 60 % ou seulement sur l'augmentation. Dans le premier cas, on aurait à payer 80 % de la taxe ordinaire et dans le second, 130 %.

Comme c'est la première hypothèse que le Gouvernement a en vue, la finale du nouvel alinéa à insérer à l'article 3, § 1, 2°, des lois coordonnées serait plus clairement rédigée comme suit :

« ... sont assujettis, à concurrence de moitié seulement, à la taxe augmentée de 60 % conformément à l'article 16. »

..

Si la loi est votée et publiée avant le 1^{er} janvier 1957, l'article 4 ne soulève pas d'observation.

Si toutefois elle ne l'était pas, l'article devrait être rédigé comme suit :

« La présente loi produit ses effets le 1^{er} janvier 1957. »

La chambre était composée de
MM. :

F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président;
G. HOLOYE, conseiller d'Etat;
G. VAN BUNNEN, conseiller d'Etat;

Tot nu toe hebben autovoertuigen waarvan de motor gedreven wordt met uit petroleum afgeleid hydrocarbidgegas, hetgeen meestal door middel van kannen met geperst butaan- of propaanagas gebeurt, bij gewone administratieve gunstmaatregel de vermindering bekomen die aan voertuigen met gasgenerator is toegestaan.

Het wetsontwerp heeft tot doel :

1° de verhoging van de verkeersbelasting voor autovoertuigen waarvan de motor met zware olie wordt gedreven, van 40 op 60 % te brengen (art. 3 van het ontwerp);

2° een eveneens verhoogde belasting te heffen van autovoertuigen waarvan de motor met uit petroleum afgeleid hydrocarbidgegas wordt gedreven; deze zullen dus 160 % van de gewone belasting betalen in plaats van 10 % (art. 3 van het ontwerp);

3° de verhoogde belasting die geheven wordt van autovoertuigen waarvan de motor met uit petroleum afgeleid hydrocarbidgegas wordt gedreven, met de helft te verminderen wanneer deze voertuigen krachtens sommige machtigingen uitsluitend voor gemeenschappelijk personeenvervoer dienen (art. 1 van het ontwerp);

4° de vermindering van 90 % af te schaffen voor autovoertuigen met een motor gedreven door een gas-generator (art. 2 van het ontwerp).

Om dit vierde oogmerk te bereiken, schrapt artikel 2 van het ontwerp het woord « gas » in artikel 13 van de samengeordende wetten, dat thans als volgt luidt :

« De Regering is gemachtigd de belasting op de voertuigen met gas-, stoom- of electriciteitsgenerator te verminderen, indien daarbij geen producten van vreemde herkomst worden gebruikt. »

Ter uitvoering van dit voorschrift verleent artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1940 een vermindering van negen tiende van de belasting voor « de voertuigen waarvan de motor door een gas-generator wordt gevoed of die met stoom of met electriciteit wordt gedreven ».

Om het door de Regering nagestreefde doel te bereiken, is het voldoende de woorden « waarvan de motor door een gasgenerator wordt gevoed of » in het koninklijk besluit van 15 maart 1940 te schrappen, en in de wet het woord « gas » te behouden zodat belastingverminderingen naderhand nog kunnen worden toegestaan in geval van benzineschaaft.

Op te merken valt dat artikel 13 van de samengeordende wetten de Regering, die van haar bevoegdheid inzake belastingvermindering gebruik maakt, niet verplicht de maatregel op alle drie de categorieën van voertuigen tegelijk toe te passen. Volgens de verantwoording van het amendement waaruit artikel 13 van de samengeordende wetten is ontstaan, « zou de Regering belast worden met de bepaling van het bedrag der verminderingen volgens de gevallen » (*Parl. Doc. Kamer*, zitting 1926-1927, n° 266).

Daar de wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1940 tot de bevoegdheid van de Koning behoort, kan artikel 2 van het ontwerp weggelaten worden.

..

Ter wille van de algemene overeenstemming ware de inleidende volzin van artikel 1 als volgt te lezen :

« Artikel 3, § 1, 2°, voorlaatste lid, van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, samengeordend op 10 april 1951, gewijzigd bij artikel 1 van de wet van 22 juli 1952, wordt door de volgende bepaling vervangen : ... »

Uit het slot van artikel 1 van het ontwerp is bij een gewone lezing niet op te maken of de vermindering met 50 % toegestaan wordt op de met 60 % verhoogde belasting, dan wel alleen op de verhoging. In het eerste geval zou 80 %, in het tweede 130 % van de gewone belasting moeten worden betaald.

Daar de Regering het eerste geval bedoelt, kan het slot van het in artikel 3, § 1, 2°, van de samengeordende wetten in te voegen nieuwe lid duidelijker als volgt worden gelezen :

« ... zijn echter onderworpen, tot het beloop van de helft alleen, aan de overeenkomstig artikel 16 met 60 % verhoogde belasting. »

..

Indien de wet vóór 1 januari 1957 wordt gestemd en bekendgemaakt, zijn bij artikel 4 geen opmerkingen te maken.

Anders ware dit artikel als volgt te lezen :

« Deze wet heeft uitwerking met ingang van 1 januari 1957. »

De kamer was samengesteld uit
de HH. :

F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter;
G. HOLOYE, raadsheer van State;
G. VAN BUNNEN, raadsheer van State;

P. COART-FRESART, *assesseur de la section de législation*;
P. ANSIAUX, *assesseur de la section de législation*;
J. CYPRES, *greffier adjoint, greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. LEPAGE. Le rapport a été présenté par M. PIQUET, substitut.

Le Greffier,
(s.) J. CYPRES.

Le Président,
(s.) F. LEPAGE.

Pour expédition délivrée au Ministre des Finances.

Le 13 décembre 1956.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

P. COART-FRESART, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
P. ANSIAUX, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
J. CYPRES, *adjunct-griffier, griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. LEPAGE. Het verslag werd uitgebracht door de H. PIQUET, substituit.

De Griffier,
(get.) J. CYPRES.

De Voorzitter,
(get.) F. LEPAGE.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Financiën.

De 13^e december 1956.

De Griffier van de Raad van State.

R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

L'article 3, § 1, 2^e, avant-dernier alinéa, des lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951, modifié par l'article premier de la loi du 22 juillet 1952, est remplacé par la disposition suivante :

« Toutefois, les véhicules visés au présent 2^e et dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, à l'huile lourde ou aux hydrocarbures dérivés du pétrole, gazeux à la température et à la pression ordinaires, sont assujettis à concurrence de moitié seulement à la taxe augmentée de 60 % conformément à l'article 16. »

Art. 2.

L'article 16 des mêmes lois est remplacé par la disposition suivante :

« La taxe est augmentée de 60 % pour tout véhicule dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, à l'huile lourde ou aux hydrocarbures dérivés du pétrole, gazeux à la température et à la pression ordinaires. »

Art. 3.

La présente loi produit ses effets le 1^{er} janvier 1957.

Donné à Bruxelles, le 6 mai 1957.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :
Le Ministre des Finances,

H. LIEBAERT.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Financiën wordt ermede belast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Eerste artikel.

Artikel 3, § 1, 2^e, voorlaatste lid, van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, samengeordend op 10 april 1951; gewijzigd bij artikel 1 van de wet van 22 juli 1952, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« De in onderhavig 2^e bedoelde voertuigen waarvan de motor, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, gedreven wordt met zware olie of met uit petroleum afgeleid hydrocarbide, dat onder normale temperatuur en druk de vorm van gas heeft, zijn echter onderworpen, tot het beloop van de helft alleen, aan de overeenkomstig artikel 16, met 60 % verhoogde belasting. »

Art. 2.

Artikel 16 derzelfde wetten wordt door volgende bepaling vervangen :

« De belasting wordt met 60 % verhoogd voor elk voertuig, waarvan de motor, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, gedreven wordt met zware olie of met uit petroleum afgeleid hydrocarbide, dat onder normale temperatuur en druk de vorm van gas heeft. »

Art. 3.

Deze wet heeft uitwerking met ingang van 1 januari 1957.

Gegeven te Brussel, 6 mei 1957.

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Financiën,