

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1956-1957.

2 JULI 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.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN ⁽¹⁾, UITGEBRACHT
DOOR DE HEER GROOTJANS.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Uw Commissie voor de Financiën heeft, tijdens twee vergaderingen, een onderzoek gewijd aan dit wetsontwerp.

Volgens de verklaringen van de heer Minister van Financiën heeft het, in de allereerste plaats, tot doel een einde te stellen aan de ongelijke behandeling, op fiscaal gebied, tussen enerzijds de voertuigen die gedreven worden met benzine en anderzijds degene die voortbewogen worden met zware olie of met hydrocarbidgeassen welke uit petroleum zijn afgeleid.

Uit deze ongelijke behandeling is geleidelijk, bij de kopers van auto's, de neiging gegroeid in steeds grotere mate voertuigen te verkiezen met motoren die brandstoffen gebruiken welke niet aan het accijnsrecht onderworpen zijn.

Vanzelfsprekend zijn, aan dit verschijnsel, ook budgettaire uitzichten verbonden voor dewelke geen enkele Minister van Financiën ongevoelig kan blijven.

Het wetsontwerp heeft dus ook ten doel aan de Schatkist de ontvangsten te verzekeren nodig om de derving van

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie :

A. — Leden-titularissen: de heer Van Belle, voorzitter; de heren Dequae, De Saeger, Eeckman, Eyskens, Fimmers, Lamalle, Meyers, Parisis, Philippart, Scheyven, Schot. — Bertelson, Boutet, De Sweemer, Detiège, Martel, Merlot (Joseph-Jean), Paque, Tielemans (François), Toubeau, Van Cleemput. — Grootjans, Masquelier.

B. — Plaatsvervangende leden: de heren De Taeye, Gaspar, Gillès de Péligny, Lefère, Moyersoen, Van den Daele. — Cudell, Diriken, Juste, Sainte, Van Winghe. — Blum.

Zie :

734 (1956-1957) :

— N° 1: Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1956-1957.

2 JUILLET 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.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA
COMMISSION DES FINANCES ⁽¹⁾,
PAR M. GROOTJANS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission des Finances a consacré deux séances à l'examen du présent projet de loi.

Suivant les déclarations de M. le Ministre des Finances, ce projet a tout d'abord pour but de mettre fin à l'inégalité, du point de vue fiscal, entre, d'une part, les véhicules fonctionnant à l'essence, et, d'autre part, ceux fonctionnant à l'huile lourde ou aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole.

Par suite de ce régime inégal, les acquéreurs de voitures automobiles ont tendance à préférer de plus en plus des véhicules dont les moteurs utilisent des carburants non soumis à l'accise.

Il va de soi que cette situation présente aussi des aspects budgétaires qui ne sauraient laisser indifférent aucun Ministre des Finances.

Le projet tend donc également à assurer au Trésor des recettes destinées à compenser les moins-values fiscales

⁽¹⁾ Composition de la Commission :

A. — Membres titulaires: M. Van Belle, président; MM. Dequae, De Saeger, Eeckman, Eyskens, Fimmers, Lamalle, Meyers, Parisis, Philippart, Scheyven, Schot. — Bertelson, Boutet, De Sweemer, Detiège, Martel, Merlot (Joseph-Jean), Paque, Tielemans (François), Toubeau, Van Cleemput. — Grootjans, Masquelier.

B. — Membres suppléants: MM. De Taeye, Gaspar, Gillès de Péligny, Lefère, Moyersoen, Van den Daele. — Cudell, Diriken, Juste, Sainte, Van Winghe. — Blum.

Voir :

734 (1956-1957) :

— N° 1: Projet de loi.

fiscale ontvangsten op te vangen die voortspruiten uit dit stijgend gebruik van brandstoffen die niet onderworpen zijn aan de accijns (zware olie en hydrocarbidgassen welke uit petroleum zijn afgeleid).

Deze compensatoire ontvangsten zouden gevonden worden :

1° in een aanpassing van de verhoging van de verkeersbelasting slaande op de motorvoertuigen waarvan de motor gevoed wordt door zware olie (mazout);

2° in een uitbreiding van de gezegde verhoging tot de voertuigen waarvan de motor hydrocarbidgassen van het genre propane verbruikt.

Men weet dat de benzine bezwaard is met volgende rechten :

accijns : fr. 3,20 per liter;
invoerrechten : 14 centiemen per liter;
overdrachtstax : 12 %.

De zware olie en de hydrocarbidgassen (propane) daarentegen, ondergaan noch accijnsrecht noch invoerrecht. Deze producten betalen uitsluitend de overdrachtstax : 10 % voor de zware olie en à 5 % voor het propane.

Betreffende de verkeersbelasting is de toestand de volgende :

voertuigen met benzine : gewoon tarief;
voertuigen met zware olie : 140 % van het gewoon tarief;
voertuigen met propane :

a) indien de brandstof van Belgische oorsprong is : gewoon tarief verminderd met 9/10;

b) indien de brandstof van buitenlandse oorsprong is : gewoon tarief.

Het regime der voertuigen met propane is geregeld door artikel 13 der gecoördineerde wetten betreffende de verkeersbelasting op autovoertuigen, hetwelk bepaalt dat : « de Regering gemachtigd is de verkeersbelasting op autovoertuigen gevoed door gazogeen te verminderen, evenals deze gevoed door stoom of door electriciteit, indien ze geen producten gebruiken van buitenlandse oorsprong ».

Het koninklijk besluit van 15 maart 1940 (uitvoeringsbesluit) behelst dat de verkeersbelasting verminderd wordt met 9/10 voor de voertuigen waarvan de motor gevoed wordt door een gazogeen of die voortbewogen wordt door stoom of door electriciteit.

Onderstaande tabel resumeert de huidige, normaal toepasselijke regimes, naargelang men de ene of de andere brandstof verbruikt :

résultant d'une utilisation accrue de carburants non soumis à l'accise (huile lourde et hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole).

Ces recettes compensatrices seraient trouvées :

1° dans un ajustement de la majoration de la taxe de circulation frappant les véhicules automobiles dont le moteur est alimenté à l'huile lourde (gasoil);

2° dans une extension de ladite majoration aux véhicules dont le moteur utilise des hydrocarbures gazeux du genre propane.

On sait que l'essence est grevée des droits suivants :

accise : fr. 3,20 par litre;
droits d'entrée : 14 centimes par litre;
taxe de transmission : 12 %.

Par contre, l'huile lourde (mazout-gasoil) et les hydrocarbures gazeux (propane) ne subissent ni droits d'accise, ni droits d'entrée. Ces produits payent uniquement la taxe de transmission, aux taux de 10 % pour le gasoil et de 5 % pour le propane.

En matière de taxe de circulation, la situation est la suivante :

véhicules à l'essence : tarif ordinaire;
véhicules au gasoil : 140 % du tarif ordinaire;
véhicules au propane :

a) si le carburant est d'origine belge : taxe ordinaire réduite des 9/10;

b) si le carburant est d'origine étrangère : tarif ordinaire.

Le régime des véhicules au propane est régi par l'article 13 des lois coordonnées relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles disposant que « 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 ».

L'arrêté royal d'exécution du 15 mars 1940 porte que la taxe de circulation est réduite des 9/10 pour les véhicules dont le moteur est alimenté par un gazogène ou qui sont mus par la vapeur ou par l'électricité.

Le tableau ci-après résume les régimes normalement applicables actuellement, suivant qu'on utilise l'un ou l'autre de ces carburants :

Brandstof Carburant	Accijasrechten Droits d'accise	Invoerrechten Droits d'entrée	Overdrachtstax Taxe de transmission	Verkeersbelasting Taxe de circulation
Benzine	Fr. 3,2 per liter	Fr. 0,14 per liter	12 %	Gewoon tarief.
Essence	Fr. 3,2 par litre	Fr. 0,14 par litre	12 %	Taux ordinaire.
Zware olie	Geen	Geen	10 %	140 % van het gewoon tarief.
Gasoil	Néant	Néant	10 %	140 % du taux ordinaire.
Hydrocarbidgassen . . .	Geen	Geen	5 %	1. In België voortgebracht : 10 % van het gewoon tarief;
Hydrocarbures gazeux.	Néant	Néant	5 %	2. Ingevoerd : gewoon tarief.
				1. Fabriqués en Belgique : 10 % du taux ordinaire;
				2. Importés : taux ordinaire.

Tot heden heeft het verbruik van hydrocarbidgeassen voor autovoertuigen vooral uitbreiding genomen in Duitsland en in Nederland.

Maar men begint in België propane te verbruiken, ingevoerd uit de hierboven vermelde landen. De fiscale voordelen, die in ons land verbonden zijn aan het verbruik van deze brandstof, moedigen de invoer ervan aan.

Budgetaire weerslag.

De *vervanging* van de benzine door het propane zou een belangrijke minder-ontvangst meebrengen van :

a) de rechten en de taxes op de benzine : jaarlijkse opbrengst :

accijnsrechten : $\pm$ 4 700 miljoen frank;
overdrachtstax : $\pm$ 800 miljoen frank;

b) de ontvangsten inzake verkeersbelasting (vermindering van 90 % in geval van verbruik van hydrocarbidgeassen vervaardigd in België).

Het betreft hier een zeer gevoelige en belangrijke sector, op budgetair gebied, des te meer als men bij deze cijfers de opbrengst voegt van de verkeersbelasting, die ongeveer 2 200 miljoen frank bedraagt.

Overwogen middelen.

De Interdepartementale Commissie der Brandstoffen (waarvan de experts van het Departement van Economische Zaken deel uitmaakten), ingesteld op initiatief van de heer Minister van Financiën, heeft dit probleem onderzocht in 1956. Zij heeft besloten :

a) dat het nodig bleek het idee te laten varen van een beperkt accijnsrecht te heffen op hydrocarbidgeassen bestemd voor de voortbeweging van autovoertuigen (controle zou praktisch onmogelijk zijn);

b) dat de oplossing dient gezocht te worden in een *aanpassing van de verkeersbelasting* slaande op twee punten :

1° afschaffing van de vermindering van 90 %;

2° verhoging van het gewoon tarief teneinde het niet-*iunen* van accijnsrechten te vergoeden.

Het eerste punt vraagt geen wijziging van de wet, aangezien deze eenvoudig in de *mogelijkheid* voorziet voor de Regering een vermindering toe te staan (artikel 13 der gecoördineerde wetten). Het volstaat het koninklijk besluit van 15 maart 1940 te wijzigen, dat deze vermindering instelt en bepaalt op 90 %.

Het tweede punt maakt een wijziging van de wet noodzakelijk, aangezien men het verhogingspercentage moet bepalen op de verkeersbelasting teneinde het ontbreken van accijnsrechten op te vangen. Op dit punt zou de toestand gelijkaardig zijn aan deze die bestaat voor de zware olie, waarvan het verbruik thans een verhoging met zich brengt van 40 % van de verkeersbelasting.

Jusqu'à présent, l'utilisation d'hydrocarbures gazeux pour véhicules automobiles s'est surtout développée en Allemagne et aux Pays-Bas.

Mais on commence à utiliser en Belgique du propane importé des deux pays susvisés. Les avantages fiscaux attachés dans notre pays à l'usage de ce carburant en encouragent l'importation.

Incidence budgétaire.

La *substitution* du propane à l'essence entraînerait une moins-value appréciable :

a) des droits et taxes sur l'essence : produit annuel :

droits d'accise : $\pm$ 4 700 millions de francs;
taxe de transmission : $\pm$ 800 millions de francs;

b) des perceptions en matière de taxe de circulation (réduction de 90 % en cas d'usage d'hydrocarbures gazeux fabriqués en Belgique).

Il s'agit en l'occurrence d'un secteur très sensible et très important au point de vue budgétaire, d'autant plus si l'on ajoute à ces chiffres le rendement de la taxe de circulation qui est d'environ 2 200 millions de francs.

Remèdes envisagés.

La Commission interdépartementale des Carburants (dont firent partie les experts du Département des Affaires Economiques), instituée à l'initiative de M. le Ministre des Finances, a examiné ce problème en 1956. Elle a conclu :

a) qu'il y a lieu d'abandonner l'idée d'établir un droit d'accise limité aux hydrocarbures gazeux destinés à la propulsion des véhicules automobiles (car le contrôle serait pratiquement impossible);

b) que la solution doit être recherchée dans un *aménagement de la taxe de circulation* portant sur deux points :

1° suppression de la réduction de 90 %;

2° augmentation du taux ordinaire pour compenser la non-perception de droits d'accise.

Le premier point ne nécessite pas un changement de la loi, qui prévoit simplement la *possibilité* pour le Gouvernement d'accorder une réduction (art. 13 des lois coordonnées), mais uniquement une modification de l'arrêté royal du 15 mars 1940 qui établit cette réduction et en fixe le taux à 90 %.

Le second point implique une modification de la loi, qui doit fixer le taux de la majoration de la taxe de circulation compensant l'absence de droits d'accise. A cet égard, la situation serait analogue à celle qui existe pour le gasoil, dont l'utilisation entraîne actuellement une majoration de 40 % de la taxe de circulation.

Evolutie van het regime der zware olie.

Dit brengt opnieuw de verhoging ter sprake van het verbruik van zware olie, die sinds 1952 op 60 % zou moeten gebracht geweest zijn.

Van 1935 tot 1950 was de verhoging 100 %, dit wil zeggen dat de taxe verdubbeld werd.

In 1950 werd deze verhoging verminderd tot 40 % (wet van 10 augustus 1950), zulks ingevolge de toenmalige wijzigingen aan het tarief van de accijnsrechten (verminderd in het kader van de Benelux-accorden) en van de verkeersbelasting (verhoogd teneinde het verlies op accijnsontvangsten op te vangen).

Maar het evenwicht werd opnieuw verbroken in 1952 toen het accijnsrecht op de benzine van fr. 2,19 gebracht werd op fr. 3,20 per liter. Teneinde het evenwicht op rekenkundige manier te herstellen, moet de verhoging gebracht worden op :

$$40 \% \times \frac{3,20}{2,19} = 58,4 \%,$$

afgerond op 60 %.

Deze heraanpassing is op zichzelf logisch en billijk, aldus de heer Minister van Financiën.

Vergelijking met het buitenland.

In de besprekingen werd herhaaldelijk gewezen op het voorbeeld van Nederland. Het probleem stelt zich aldaar op dezelfde wijze als in België en werd er opgelost volgens dezelfde werkwijze : het niet-heffen van accijnsrechten op zware olie en hydrocarbidgeassen is opgevangen door een verhoging van de verkeersbelasting.

In Nederland nochtans was deze verhoging, tot begin 1957, vastgesteld op 150 % voor de zware olie en de hydrocarbidgeassen, tegen 40 % voor de zware olie alleen, in België.

Begin 1957 heeft Nederland zijn accijnsrechten op de benzine verhoogd zoals België dit had gedaan in 1952 en men is er onmiddellijk overgegaan, voor de voertuigen met zware olie en met propane, tot een gelijkaardige aanpassing aan deze die voorgesteld wordt in het wetsontwerp dat wij thans bespreken. Men bracht de verhoging van de verkeers-

belasting van 150 tot 220 % ($150 \times \frac{3,20}{2,19} = 219,1$ afgerond op 220 %).

Wat betreft de andere landen, is een doelmatige vergelijking moeilijk, gezien de complexiteit en de dispariteit van de fiscale regimes. Daarom geraken de deskundigen op internationale bijeenkomsten, er niet toe zich akkoord te stellen nopens het bedrag van de fiscale last die weegt op het commercieel baanvervoer, in de verschillende betrokken landen.

Teneinde zich rekenschap te geven van de moeilijkheden die men op dit gebied ontmoet, volstaat het volgende elementen te vergelijken :

1. De verkoopprijs in Zwitserse franken per hl. was :

	Benzine	Zware olie
Voor België ...	54,6	20,3
Voor Frankrijk ...	82,37 tot 86,87	66,12 tot 70,62
Voor Duitsland ...	62,6	40,7

(documentatie die in februari 1957 ter beschikking werd gesteld door het secretariaat van de Economische Commissie voor Europa, te Genève).

Evolution du régime du gasoil.

Ceci remet en question le fait que, depuis 1952, la majoration pour usage de gasoil aurait dû être portée à 60 %.

De 1935 à 1950, la majoration était de 100 %, c'est-à-dire que la taxe était doublée.

En 1950, suite aux modifications survenues à l'époque dans le tarif des droits d'accise (réduits dans le cadre des accords Benelux) et de la taxe de circulation (augmentée pour compenser la perte de recettes d'accises), cette majoration a été ramenée à 40 % (loi du 10 août 1950).

Mais l'équilibre a de nouveau 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, il faut, arithmétiquement, porter la majoration à :

$$40 \% \times \frac{3,20}{2,19} = 58,4 \%,$$

arrondi à 60 %.

Ce rajustement est en lui-même équitable et logique, déclare M. le Ministre des Finances.

Comparaison avec l'étranger.

Dans les débats, l'exemple des Pays-Bas est cité à plusieurs reprises. Le problème s'y pose de la même manière qu'en Belgique et il a été résolu suivant la même procédure : l'absence de droits d'accise sur le gasoil et les hydrocarbures gazeux est compensée par une majoration de la taxe de circulation.

Seulement, aux Pays-Bas, cette majoration était fixée jusqu'au début de 1957 à 150 % pour le gasoil et les hydrocarbures gazeux, contre 40 % pour le gasoil uniquement, en Belgique.

Au début de 1957, les Pays-Bas ont augmenté leurs droits d'accise sur l'essence, comme la Belgique l'avait fait en 1952 et ils ont procédé immédiatement pour les véhicules au gasoil (et au propane) à un rajustement analogue à celui qui est proposé dans le projet de loi en discussion, en portant la majoration de leur taxe de circulation de 150 à

220 % ($150 \times \frac{3,20}{2,19} = 219,1$ arrondi à 220 %).

En ce qui concerne les autres pays, une comparaison adéquate n'est guère possible, vu la complexité et la disparité des régimes fiscaux. C'est d'ailleurs pour ces raisons que dans des réunions internationales, les experts ne parviennent pas à se mettre d'accord au sujet du montant de la charge fiscale grevant le transport routier commercial dans les différents pays intéressés.

Pour se rendre compte des difficultés qu'on rencontre dans ce domaine, il suffit de comparer les éléments suivants :

1. Le prix de vente en francs suisses par hl. était de :

	Essence	Gasoil
Pour la Belgique ...	54,6	20,3
Pour la France ...	82,37 à 86,87	66,12 à 70,62
Pour l'Allemagne ...	62,6	40,7

(documentation fournie en février 1957 par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe, à Genève).

2. In Frankrijk en in Duitsland heft men een accijnsrecht op de benzine en de zware olie, terwijl in België slechts de benzine onderworpen is aan het accijnsrecht. Nochtans wordt in België de verkeersbelasting verhoogd met 40 % voor de voertuigen die met zware olie worden gevoed en zulks om het niet-heffen van accijnsrechten op dit product te vergoeden.

Vóór 1 oktober 1956 werd geen enkele verkeersbelasting geheven in Frankrijk, maar vanaf deze datum heeft men de verkeersbelasting ingesteld voor de voertuigen en de vrachtwagens van minder dan 3 ton, en een vervoerbelasting voor de vrachtwagens van 3 ton en meer.

Deze uiteenlopende gegevens laten werkelijk niet toe een redelijke vergelijking te maken tussen de verschillende systemen, aldus de heer Minister van Financiën.

Amendementen.

De voertuigen gebruikt in België door personen die in het land noch woonplaats, noch verblijfplaats, noch vaste inrichting hebben, zijn onderworpen aan een dagelijkse taxe, gelijkgesteld met de verkeersbelasting op de autovoertuigen. Deze dagelijkse taxe is verhoogd met 40 % (evenals voor de voertuigen gebruikt door de Belgische belastingplichtigen) wanneer de motor gevoed wordt met zware olie.

Het is logisch ook op de dagelijkse taxe hetzelfde regime toe te passen voorzien bij het wetsontwerp, en zowel voor de voertuigen gevoed met zware olie als voor deze die propane gebruiken. In deze zin werd een amendement ingediend door de Regering.

Voor wat betreft de datum van uitvoering van de wet, ligt het geenszins in de bedoeling van de Regering de uitwerking van de nieuwe maatregelen met terugwerkende kracht toe te passen. In deze zin stelt een amendement voor ze toe te passen vanaf 1 januari 1958.

Hieronder volgt de tekst van de amendementen. Ook werd door een lid voorgesteld in de artikelen 1 en 2, in de Franse tekst, de komma tussen de woorden « pétrole » en « gazeux » te vervangen door het woordje « et ». De commissie was het daarmee eens.

Amendementen voorgesteld door de Regering.

Art. 2bis.

Een als volgt luidend artikel 2bis wordt ingelast :

« Artikel 22 van dezelfde wetten wordt door volgende bepaling vervangen :

» De dagelijkse belasting wordt verhoogd met 60 % voor de bij artikel 16 bedoelde voertuigen ».

Art. 3.

De woorden « 1 januari 1957 » worden vervangen door de woorden « 1 januari 1958 ».

Tijdens de bespreking van het wetsontwerp, in de Commissie, werd met name gewezen op de financiële gevolgen van de beoogde maatregel, vooral voor een groot aantal vervoerondernemers, die door de terugwerkende kracht van de wet zwaar zouden getroffen worden.

De Minister heeft met deze opmerking graag willen rekening houden, zodat de wet slechts op 1 januari 1958 in werking zal treden.

2. En France et en Allemagne on perçoit un droit d'accise sur l'essence et sur le gasoil, alors qu'en Belgique seule l'essence est soumise au droit d'accise. Cependant, la taxe de circulation est majorée en Belgique de 40 % pour les véhicules alimentés au gasoil pour compenser l'absence de droits d'accise sur ce produit.

Avant le 1^{er} octobre 1956, aucune taxe de circulation n'était établie en France, mais depuis cette date on a instauré une taxe de circulation pour les voitures et les camions de moins de 3 tonnes et une taxe sur le transport pour les camions de 3 tonnes et plus.

Ces éléments disparates ne permettent vraiment pas de faire une comparaison entre les différents systèmes, déclare M. le Ministre des Finances.

Amendements.

Les véhicules utilisés en Belgique par des personnes n'ayant dans le pays ni domicile ni résidence ni établissement fixe sont soumis à une taxe quotidienne assimilée à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles. Cette taxe quotidienne est majorée de 40 % (tout comme pour les véhicules utilisés par des contribuables belges) lorsque le moteur est alimenté à l'huile lourde.

Il est logique d'appliquer également à la taxe quotidienne le régime prévu par le projet de loi tant pour les véhicules alimentés à l'huile lourde que pour ceux qui utilisent le propane. Un amendement dans ce sens est présenté par le Gouvernement.

En ce qui concerne la mise en vigueur de la loi, le Gouvernement n'a nullement l'intention de faire rétroagir les effets des dispositions nouvelles. Dans cet esprit, un amendement propose de reporter l'application de la loi au 1^{er} janvier 1958.

Nous reprenons ci-dessous le texte des amendements. Un membre a également proposé de remplacer, dans le texte français des articles 1 et 2, la virgule entre les mots « pétrole » et « gazeux » par le mot « et ». Votre Commission s'est ralliée à cette modification.

Amendements présentés par le Gouvernement.

Art. 2bis.

Il est inséré un article 2bis libellé comme suit :

« L'article 22 des mêmes lois est remplacé par la disposition suivante :

» La taxe quotidienne est augmentée de 60 % pour les véhicules visés à l'article 16. »

Art. 3.

Les mots « 1^{er} janvier 1957 » sont remplacés par les mots « 1^{er} janvier 1958 ».

Au cours de la discussion du projet de loi en Commission, on a souligné les répercussions financières de la mesure envisagée pour un grand nombre d'entrepreneurs de transports, qui seraient durement touchés par la rétroactivité de la loi.

M. le Ministre a bien voulu tenir compte de cette observation de sorte que la loi ne sortira ses effets qu'au 1^{er} janvier 1958.

Een lid vestigde er niettemin de aandacht op dat van die datum af waarschijnlijk het plan tot verwezenlijking van de Gemeenschappelijke Markt een werkelijkheid zal geworden zijn en stelde dan, in dit verband, de vraag of de concurrentiemogelijkheden van de Belgische vervoer-ondernemers, door de beoogde fiscale maatregel, niet erg in het gedrang zouden gebracht worden.

Verscheidene leden merkten verder op dat de brandstoffen, waarop het wetsontwerp doelt, nationale producten zijn, waarvan de verkoop zo weinig mogelijk moet gehinderd worden, integendeel.

Ook werd nog gewezen op het feit dat heel wat vervoer-ondernemers aanzienlijke beleggingen hebben gedaan in voertuigen, die doorgaans een zeer hoge handelswaarde hebben, maar wier gebruik precies voordelig uitvalt wegens de tot nog toe gunstige fiscale beschikkingen inzake de gebruikte brandstoffen.

Een tweetal leden gaven ook uiting aan hun vrees dat het wetsontwerp ver strekkende economische gevolgen zal hebben. Daarom zagen ze graag dat de heer Minister nog eerst het advies van de Centrale Raad voor de Economie zou inwinnen.

Een lid vestigde verder de aandacht van uw Commissie op de jongste, gunstige ontwikkeling van de petrochemie in ons land. Zoals bekend wordt sedert geruime tijd reeds, binnen onze grenzen, een ernstige inspanning gedaan om, naast de petroleumraffinaderijen, ook zogenaamde nevenbedrijven op te richten. De producten van deze nevenbedrijven dienen echter in de gunstigste voorwaarden verkocht te kunnen worden.

Deze politiek is vooral voor onze grote havens van groot belang. Een lid vreesde ook dat, door de beoogde maatregel, het baanvervoer van en naar onze grote havens gehandicapt zou kunnen worden, terwijl het juist de laatste tijden meer en meer aan betekenis won. Dergelijk verschijnsel zou dan erge gevolgen kunnen hebben voor het havenverkeer. Later, aldus dit lid, zou dan nodig blijven het aldus verloren terrein weer terug te winnen bij middel van premies, zoals dat nu reeds in de Rijnvaart op Antwerpen geschiedt. Deze premies zouden aan de Schatkist uiteindelijk meer kosten dan de meerontvangsten die het wetsontwerp de Schatkist zou kunnen bezorgen.

**

In zijn antwoord wees de heer Minister er op dat, naar zijn mening, de Centrale Raad voor de Economie geen nieuwe elementen in de discussie zou kunnen aanvoeren. Het probleem werd uitvoerig bestudeerd door de interdepartementale Commissie voor de Brandstoffen, die door de heer Minister werd geraadpleegd en waarin o.m. vertegenwoordigers van het Departement van Economische Zaken zetelen. Deze vertegenwoordigers hebben vanzelfsprekend vooral oog gehad voor de economische aspecten van het vraagstuk.

De heer Minister vreesde bovendien dat het raadplegen van de Centrale Raad voor de Economie een onvermijdelijk uitstel van de te nemen beslissing zou veroorzaken. Dit uitstel achtte de heer Minister niet te rechtvaardigen.

Inderdaad, het blijkt dat de petroleummaatschappijen, die in ons land gevestigd zijn, op het punt staan aanzienlijke investeringen te doen die honderden miljoenen zouden vergen. Alvorens daartoe over te gaan zouden ze echter graag vernemen of een einde zal worden gemaakt aan de huidige, ongelijke taxatie der brandstoffen, die voor auto's worden gebruikt.

Tenslotte, aldus de heer Minister, hebben ook die vervoerondernemers, die op het punt staan nieuwe wagens

Un commissaire a néanmoins attiré l'attention sur le fait qu'à cette date le Marché Commun sera devenu une réalité et il demande à ce propos si les possibilités concurrentielles des transporteurs belges ne seraient pas fortement compromises par la mesure fiscale envisagée.

Plusieurs commissaires ont fait remarquer que les carburants visés par le projet de loi sont des produits nationaux dont la vente doit être entravée le moins possible, au contraire.

On a souligné également le fait qu'un grand nombre de transporteurs avaient investi des capitaux pour l'achat de véhicules, généralement d'une très grande valeur commerciale, mais dont l'utilisation est avantageuse en raison des dispositions fiscales, jusqu'à présent favorables quant aux carburants utilisés.

Deux commissaires ont également exprimé leurs craintes que le présent projet de loi n'ait de profondes répercussions sur l'économie. C'est pourquoi ils aimeraient que M. le Ministre sollicite au préalable l'avis du Conseil central de l'Economie.

Un commissaire a ensuite attiré l'attention de votre Commission sur l'essor récent et plein de promesses de l'industrie pétrochimique de notre pays. Il est notoire que depuis un certain temps déjà de sérieux efforts sont faits en notre pays afin de créer, outre des raffineries de pétrole, des entreprises connexes. Les produits de ces industries doivent toutefois pouvoir se vendre aux conditions les plus favorables.

Cette politique intéresse dans une large mesure nos grands ports. Un commissaire craignait également que la mesure envisagée ne vienne entraver les transports routiers au départ et à destination de nos grands ports, alors que ce mode de transport s'est développé de plus en plus ces derniers temps. Un tel phénomène pourrait entraîner de sérieuses conséquences pour le trafic portuaire. Plus tard, déclara le commissaire, il pourrait être nécessaire de regagner le terrain perdu par l'octroi de primes, comme cela se pratique actuellement déjà pour la navigation rhénane vers Anvers. Ces primes coûteraient finalement plus cher au Trésor que les recettes supplémentaires que le projet de loi ne pourrait lui procurer.

**

Dans sa réponse M. le Ministre a insisté sur le fait que le Conseil central de l'Economie ne pourrait, à son avis, apporter de nouveaux éléments à la discussion. Le problème a été étudié en détail par la Commission interdépartementale des combustibles, que M. le Ministre avait consultée et au sein de laquelle siègent notamment des représentants du Département des Affaires Economiques. Il va de soi que ces délégués se sont intéressés en premier lieu aux aspects économiques du problème.

En outre, le Ministre craignait qu'en consultant le Conseil central de l'Economie, on retarderait inévitablement la décision à prendre. M. le Ministre était d'avis que ce retard ne pouvait se justifier.

Il paraît en effet que les compagnies pétrolières établies dans notre pays sont sur le point d'effectuer des investissements importants se chiffrant à plusieurs centaines de millions. Avant de passer à la réalisation de ce plan, elles voudraient cependant savoir s'il sera mis fin à la taxation inégale appliquée actuellement aux carburants pour automobiles.

Enfin, le Ministre a souligné que les transporteurs qui se proposent d'acquérir des véhicules nouveaux auraient tout

te kopen, er alle voordeel bij zo vlug mogelijk te weten waaraan zij zich, bij de keuze van het voertuig, moeten houden.

**

Verscheidene leden van de Commissie zijn het standpunt van de heer Minister bijgetreden. Enkele gingen zelfs verder en vroegen dat de Regering fiscale maatregelen zou nemen die tot gevolg zouden hebben dat het gebruik van mazout, door autovoertuigen, tot het minimum zou worden herleid. Deze leden wezen daarbij op de steeds groter wordende plaag der luchtbevuiling die vooral in de dichtbevolkte centra schade aan de volksgezondheid berokkent.

**

De onderscheiden artikels van het wetsontwerp en de amendementen werden tenslotte goedgekeurd met 7 stemmen, tegen 4 en 1 onthouding.

Het wetsontwerp, zoals het hierna voorkomt, werd goedgekeurd met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Dit verslag werd aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

De Verslaggever.
F. GROOTJANS.

De Voorzitter.
F. VAN BELLE.

intérêt à savoir au plus tôt à quoi ils doivent s'en tenir lors du choix d'un véhicule.

**

Plusieurs commissaires se sont ralliés au point de vue du Ministre. Certains sont même allés plus loin en demandant au Gouvernement de prendre des mesures fiscales en vue de limiter au maximum la consommation de mazout par les véhicules automobiles. Ils ont souligné le danger sans cesse croissant pour l'hygiène publique de la pollution de l'air dans les grands centres.

**

En conclusion, les divers articles du projet de loi et les amendements ont été adoptés par 7 voix contre 4 et 1 abstention.

Le projet de loi, tel qu'il figure ci-après, a été adopté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

Ce rapport a été approuvé par 13 voix et 1 abstention.

Le Rapporteur.
F. GROOTJANS.

Le Président.
F. VAN BELLE.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

Eerste artikel.

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 :

« De in onderhavig 2° 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.

Artikel 22 derzelfde wetten wordt door volgende bepaling vervangen :

« De dagelijkse belasting wordt verhoogd met 60 % voor de bij artikel 16 bedoelde voertuigen. »

Art. 4.

Deze wet treedt in werking op 1 januari 1958.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

Article premier.

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, modifiées par l'article premier de la loi du 22 juillet 1952, est remplacé par la disposition suivante :

« Toutefois, les véhicules visés au présent 2° et dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, à l'huile lourde ou aux hydrocarbures dérivés du pétrole et 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 et gazeux à la température et à la pression ordinaires. »

Art. 3.

L'article 22 des mêmes lois est remplacé par la disposition suivante :

« La taxe quotidienne est augmentée de 60 % pour les véhicules visés à l'article 16. »

Art. 4.

La présente loi produit ses effets le 1^{er} janvier 1958.