

Chambre des Représentants

SESSION 1968-1969.

17 DÉCEMBRE 1968.

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de l'examen du présent projet lors de la réunion de la Commission du 17 décembre 1968, le Ministre des Finances en a tout d'abord commenté brièvement la portée.

Pour se conformer à une décision du Conseil des Ministres de la C.E.E., prise dans le cadre de l'établissement d'une politique commune des transports, la Belgique est tenue de supprimer la réduction de 60 p.c. de taxe de circulation qu'elle accorde actuellement à ses transporteurs routiers internationaux de marchandises.

Il convient de préciser que cette réduction s'applique non seulement à la taxe de circulation proprement dite mais aussi à la majoration de cette taxe qui est réclamée lorsque le moteur du véhicule est alimenté par du gasoil ou par des hydrocarbures gazeux. Cette majoration a été

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Dequae.

A. — Membres : MM. Baeskens, Chabert, Dequae, Meyers, Michel, Persoons, Posson, Vandamme. — Boeykens, Brouhon, Claes (W.), Deruelles (Henri), Detiège, Mottard, Simonet. — Ciselet, De Clercq, Defraigne, Delruelle (Gérard), Gendebien. — Olaerts, Van der Elst. — Defosset.

B. — Suppléants : MM. De Gryse, Goeman, Peeters, Urbain. — Boutet, Hurez, Lamers, Van Daele. — Hubaux, Pede, Van Lidth de Jeude. — Goemans. — Moreau.

Voir :

208 (1968-1969) :

— N° 1 : Projet de loi.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1968-1969.

17 DECEMBER 1968.

WETSONTWERP

tot wijziging van het Wetboek van de met de
inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

VERSLAG

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

DAMES EN HEREN,

Tijdens het onderzoek van het onderhavige wetsontwerp op de vergadering van de Commissie van 17 december 1968, heeft de Minister van Financiën er eerst bondig de draagwijdte van toegelicht.

Ten gevolge van de beslissing van de Raad van Ministers van de E.E.G., genomen in het kader van een gemeenschappelijke verkeerspolitiek, is België verplicht de vermindering met 60 % van de verkeersbelasting, toegestaan ten voordele van zijn internationale vervoerders van goederen, af te schaffen.

Deze vermindering slaat niet alleen op de eigenlijke verkeersbelasting, maar ook op de verhoging ervan wegens het gebruik van zware olie of van uit petroleum afgeleid hydrocarbidgegas. Er weze herinnerd dat deze verhoging werd ingevoerd wegens de lage accijns op deze produkten

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Dequae.

A. — Leden : de heren Baeskens, Chabert, Dequae, Meyers, Michel, Persoons, Posson, Vandamme. — Boeykens, Brouhon, Claes (W.), Deruelles (Henri), Detiège, Mottard, Simonet. — Ciselet, De Clercq, Defraigne, Delruelle (Gérard), Gendebien. — Olaerts, Van der Elst. — Defosset.

B. — Plaatsvervangers : de heren De Gryse, Goeman, Peeters, Urbain. — Boutet, Hurez, Lamers, Van Daele. — Hubaux, Pede, Van Lidth de Jeude. — Goemans. — Moreau.

Zie :

208 (1968-1969) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

établie en raison du faible droit d'accise qui frappe ces produits (respectivement de 115 francs et 90 francs par hectolitre) par rapport à celui qui est perçu sur la benzine (535 francs par hectolitre).

Une telle mesure a pour conséquences immédiates :

1° de majorer de 150 p.c. la taxe supportée actuellement par les transporteurs belges internationaux de marchandises et de rendre la taxe belge la plus élevée des taxes de l'espèce des six pays membres de la C.E.E. Cette augmentation s'élève à 41 213 francs pour un véhicule de 32 tonnes de poids total en charge (12 tonnes de tare + 20 tonnes de charge utile) dont le moteur est alimenté au gasoil, c'est-à-dire pour le véhicule le plus utilisé en trafic international.

		Taxe de circulation	Majoration de taxe	Total
Taxe au taux plein	F	41 520	34 800	76 320
Réduction de 10 p.c. (détenteurs de 3 véhicules et plus) ...	—	4 152	— 3 480	— 7 632
	F	37 368	31 320	68 688
Réduction de 60 p.c. . . .	F	—22 421	—18 792	—41 213
Taxe payée actuellement . .	F	14 947	12 528	27 475

Cette majoration concerne plus ou moins 1 200 contribuables possédant ensemble environ 7 500 véhicules (tracteurs et remorques) de 7 tonnes et plus; elle rapporterait au Trésor une recette supplémentaire de l'ordre de 150 millions;

2° de créer une double imposition, qui est évitée actuellement par la réduction de 60 p.c.

En effet, le transporteur belge supporterait l'intégralité de la majoration de taxe comme s'il n'utilisait que du carburant belge, alors qu'en réalité il achète surtout du gasoil hors du pays. Il serait donc taxé à deux reprises, une fois à l'étranger en payant les droits d'accise incorporés dans le prix de vente à la pompe et une autre fois en Belgique en acquittant la majoration de la taxe de circulation.

Pour remédier à une situation qui risque de placer les intéressés dans une position désavantageuse vis-à-vis de leurs concurrents des autres Etats membres, le projet de loi prévoit les mesures suivantes :

1° supprimer la majoration de la taxe de circulation pour les véhicules de tous genres. La perte qui en résultera pour le Trésor sera récupérée par une augmentation du droit d'accise qui frappe les produits en cause (augmentation de 100 francs par hectolitre pour le gasoil et de 80 francs par hectolitre pour le gaz);

2° porter de 10 à 40 p.c. la réduction de taxe accordée aux détenteurs d'au moins trois véhicules à moteur au 1^{er} janvier de l'année d'imposition. Comme cela est prévu actuellement pour la réduction de 60 p.c. cette mesure ne serait applicable qu'aux véhicules ou à l'ensemble des véhicules dont la tare est d'au moins 7 000 kilogrammes, mais elle serait accordée à tous les transporteurs professionnels de marchandises, aussi bien nationaux qu'internationaux, puisque toute discrimination à ce sujet est interdite par la C.E.E.

Cette mesure concerne 15 000 véhicules environ.

Quelles sont les conséquences de ces mesures ?

(115 frank, respectievelijk 90 frank per hectoliter) in vergelijking met de accijns op de benzine (535 frank per hectoliter).

De onmiddellijke gevolgen van deze maatregel zijn :

1° een verhoging van de huidige door de Belgische internationale vervoerders van goederen verschuldigde belasting met 150 t.h., zodat de Belgische verkeersbelasting de hoogste wordt in de zes landen van de E.E.G. Deze verhoging beloopt 41 213 frank voor een voertuig met een totaal gewicht van 32 ton (tarra 12 ton, nuttig laadvermogen 20 ton) en waarvan de motor gedreven wordt met zware olie, m.a.w. het meest in het grensoverschrijdend vervoer gebruikte voertuigtype.

	Verkeers- belasting	Verhoging verkeers- belasting	Totaal
Belasting tegen het volle tarief, F	41 520	34 800	76 320
Vermindering van 10 t.h. (hou- ders van 3 voertuigen en meer)	— 4 152	— 3 480	— 7 632
	F 37 368	31 320	68 688
Vermindering met 60 t.h. . . F	—22 421	—18 792	—41 213
Actueel verschuldigd F	14 947	12 528	27 475

Bij deze verhoging zijn ongeveer 1 200 belastingplichtigen betrokken, met samen circa 7 500 voertuigen (tractoren en aanhangwagens) van 7 ton en meer, zodat de Schatkist bijkomende ontvangsten ten belope van 150 miljoen zou boeken;

2° het ontstaan van een dubbele belasting die door de huidige vermindering met 60 t.h. wordt vermeden.

Inderdaad, de Belgische vervoerder zou de volledige verhoging van de belasting ten laste worden gelegd, alsof hij slechts Belgische brandstof zou gebruiken, dan wanneer hij in werkelijkheid voornamelijk zware olie in het buitenland opneemt. Vandaar dat hij bij het tanken de in de verkoopprijs opgenomen accijns betaalt en een andermaal in België door de verhoging van de verkeersbelasting te betalen.

Door deze toestand lopen de betrokkenen het gevaar dat zij in een nadelige positie zullen worden geplaatst t.o.v. hun concurrenten van de andere Lidstaten, en om zulks te verhelpen, behelst het ontwerp de volgende maatregelen :

1° afschaffing van de verhoging van de verkeersbelasting voor alle soorten van voertuigen. Het daaruit volgend Schatkistverlies zal echter, bij wijze van een verhoogde accijns op de produkten in kwestie, worden gecompenseerd (verhoging met 100 frank per hectoliter zware olie en van 80 frank per hectoliter hydrocarbidgegas);

2° het opvoeren van 10 t.h. tot 40 t.h. van de huidige vermindering ten voordele van de houders van ten minste drie motorvoertuigen op 1 januari van het aanslagjaar. Zoals in het huidige stelsel van vermindering met 60 t.h., zou deze maatregel slechts toepasselijk zijn op de voertuigen of op de samengestelde vervoerelementen met een tarragegewicht van ten minste 7 000 kg, met dien verstande dat alle beroepsvervoerders van goederen er zouden voor in aanmerking komen — nationale en internationale — daar ter zake geen discriminatie door de E.E.G. wordt toegelaten.

Bij deze maatregel zijn ongeveer 15 000 voertuigen betrokken.

De gevolgen van deze maatregelen kunnen als volgt worden samengevat :

Dans le cas du véhicule de 32 tonnes déjà envisagé, la taxe nouvelle s'établirait comme suit :

Taxe au taux plein	F	41 520
Réduction de 40 p.c. (détenteurs de 3 véhicules ou plus)		16 608
Taxe due	F	24 912

(au lieu de 27 475 francs), indépendamment bien entendu des droits d'accises complémentaires dont l'importance variera d'un cas à l'autre en raison de la consommation réelle de carburant belge.

Pour les véhicules autres que ceux qui servent au transport de marchandises en trafic international, le remplacement de la majoration de la taxe de circulation par un droit d'accise supplémentaire de 1 franc par litre pour le gasoil ne peut avoir de conséquences préjudiciables importantes. En effet, pour payer à ce titre un montant égal à celui de la majoration actuelle :

- une voiture Diesel doit parcourir annuellement plus de 40 000 kilomètres (11 CV×425 francs=4 675 francs, consommation 9 litres aux 100 kilomètres);
- un autocar de 43 CV, environ 48 000 kilomètres (43 CV×425 francs=18 275 francs, consommation 30 litres aux 100 kilomètres);
- un camion de 5 tonnes de poids imposable, environ 60 000 kilomètres (50×290 francs=14 500 francs, consommation 20 litres aux 100 kilomètres);
- un camion de 10 tonnes, environ 65 000 kilomètres (100×290 francs=29 000 francs, consommation 35 litres aux 100 kilomètres).

On peut donc raisonnablement conclure que la charge fiscale nouvelle sera sensiblement égale à celle que les intéressés supportent actuellement.

L'ensemble de ces mesures constitue une opération neutre pour le Trésor.

**

Un membre demande si le projet en discussion n'entraînera pas une différence de traitement entre les transporteurs nationaux pour compte propre et les transporteurs nationaux pour compte de tiers.

A ce sujet, le Ministre des Finances a apporté les précisions suivantes :

Transporteurs nationaux pour compte propre.

Lorsque ces transporteurs ne possèdent pas trois véhicules, ils paient la taxe ordinaire et la majoration pour utilisation de gasoil ou de gaz.

A l'avenir, ils paieront exclusivement la taxe ordinaire.

Si ces transporteurs possèdent au moins trois véhicules, ils conserveront la réduction de 10 p.c. dont ils bénéficient actuellement.

Transporteurs nationaux pour compte de tiers.

Les intéressés sont soumis actuellement au même régime que les transporteurs pour compte propre. Ils le resteront à l'avenir. Toutefois, s'ils utilisent au moins trois véhicules, la réduction de 10 p.c. sera portée à 40 p.c. pour chaque véhicule couvert par une autorisation de transport « grand V » et dont le poids est d'au moins 7 000 kilogrammes.

In het geval van het reeds beoogde voertuig van 32 ton, zal de nieuwe belasting als volgt bedragen :

Belasting tegen het volle tarief ...	F	41 520
Vermindering van 40 t.h. (houders van 3 voertuigen en meer)		16 608
Verschuldigd	F	24 912

(in plaats van 27 475 frank). Daarbij dient vanzelfsprekend de bijkomende accijns gevoegd, waarvan de belangrijkheid zal verschillen naargelang het werkelijk verbruik van Belgische brandstof.

Voor de andere voertuigen dan diegene voor het internationaal vervoer van goederen zal de vervanging van de verhoging van de verkeersbelasting door een bijkomende accijns van 1 frank per liter zware olie niet uitermate nadelig uitvallen. Inderdaad, wanneer als bijkomende accijns een zelfde som wordt betaald als de huidige verhoging, dan kan :

- met een personenwagen met dieselmotor jaarlijks 40 000 kilometer worden afgelegd (11PK×425 frank=4 675 frank, verbruik 9 liter per 100 kilometer);
- een autocar van 43 PK ongeveer 48 000 kilometer afleggen (43 PK×425 frank=18 275 frank, verbruik 30 liter per 100 kilometer);
- een vrachtwagen van 5 ton (belastbaar gewicht) ongeveer 60 000 kilometer afleggen (50×290 frank=14 500 frank, verbruik 20 liter per 100 kilometer);
- een vrachtwagen van 10 ton (belastbaar gewicht) ongeveer 65 000 kilometer afleggen (100×290 frank=29 000 frank, verbruik 35 liter per 100 kilometer).

De nieuwe fiscale last zal dus aanmerkelijk hoger zijn dan deze die actueel is opgelegd.

Ten slotte dient gezegd dat al deze maatregelen samen een volkomen neutrale verrichting voor de Schatkist betekenen.

**

Een lid heeft de vraag gesteld of het besproken ontwerp geen verschil van behandeling zou meebrengen tussen de nationale vervoerders die voor eigen rekening werken en die welke werken voor rekening van derden.

Hieromtrent heeft de Minister van Financiën volgende verduidelijkingen verstrekt :

Nationale vervoerders voor eigen rekening.

Wanneer die vervoerders geen drie voertuigen bezitten betalen zij volgens de huidige regeling de gewone verkeersbelasting, alsook de verhoging voor het gebruik van gasolie of gas.

In de toekomst zullen zij uitsluitend de gewone verkeersbelasting betalen.

Wanneer die vervoerders ten minste drie voertuigen bezitten, zullen zij voorts de vermindering van 10 t.h. genieten, die totnogtoe op hen toepasselijk is.

Nationale vervoerders voor rekening van derden.

De betrokkenen zijn thans onderworpen aan hetzelfde regime als de vervoerders voor eigen rekening. In de toekomst zullen zij hieraan onderworpen blijven. Wanneer zij echter ten minste drie voertuigen gebruiken, zal de vermindering van 10 t.h. op 40 t.h. worden gebracht voor elk voertuig waarvoor een vervoertoelating « grote V » werd afgeleverd en waarvan het gewicht ten minste 7 000 kg is.

*
**

En conclusion, les mesures envisagées par le Gouvernement :

- 1° ne provoqueront aucune aggravation en matière de taxe de circulation, quel que soit le mode de transport — compte propre ou compte de tiers — ou l'affectation du véhicule — transport national ou transport international. Au contraire, il y aura une certaine diminution pour les transporteurs internationaux ainsi que pour les transporteurs nationaux pour autrui en ce qui concerne leurs véhicules dont le poids atteint 7 000 kilogrammes et pour lesquels ils possèdent une autorisation « grand V ». Pour des raisons budgétaires, il n'a pas été possible d'accorder le même avantage aux transporteurs pour compte propre;
- 2° ne créeront aucune charge supplémentaire du fait de la majoration des droits d'accises dans tous les cas où le véhicule est utilisé normalement.

*
**

Les articles ont été adoptés par 12 voix et 1 abstention.

L'ensemble du projet de loi a été approuvé par 11 voix et 4 abstentions.

Le Rapporteur,
M. MICHEL.

Le Président a.i.,
F. DETIEGE.

*
**

Tot besluit mag worden gezegd dat de door de Regering in uitzicht gestelde maatregelen :

- 1° geen enkele verzwarend op het gebied van verkeersbelasting met zich zullen brengen, ongeacht of het gaat om vervoer voor eigen rekening of voor rekening van derden en ongeacht of het voertuig bestemd is tot nationaal of internationaal vervoer. Integendeel, voor de internationale vervoerders alsook voor de nationale vervoerders die werken voor rekening van derden, zal een zekere vermindering optreden wat betreft hun voertuigen waarvan het gewicht 7 000 kg bereikt en waarvoor zij beschikken over een toelating « grote V ». Om budgettaire redenen is het niet mogelijk geweest hetzelfde voordeel toe te kennen aan de vervoerders voor eigen rekening;
- 2° geen enkele bijkomende last zullen veroorzaken wegens de verhoging van de accijns in al de gevallen waarin het voertuig normaal wordt gebruikt.

*
**

De artikelen werden aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

Het gehele ontwerp werd aangenomen met 11 stemmen en 4 onthoudingen.

De Verslaggever,
M. MICHEL.

De Voorzitter a.i.,
F. DETIEGE.