

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 4 JUNI 1927.

WETSONTWERP TOT WIJZIGING VAN HET BELASTINGSTELSEL INZAKE MOTORVOERTUIGEN (¹).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (²), UITGEBRACHT DOOR DEN HEER BRUSSELMANS.

MIJNE HEEREN,

De Memorie van Toelichting zet op beknopte wijze uiteen, om welke redenen de Regeering U uitnodigt om opnieuw het ingewikkelde vraagstuk te bespreken van het fiscaal regime toegepast op de motorvoertuigen.

Het wetsontwerp dat zij U voorstelt geeft uiting aan het verlangen der Regeering, rekenschap te houden met de wenschen der betrokken belasting-schuldigen. Men moet haar gelukwenschen voor deze bezorgdheid.

Dit ontwerp omvat tevens eene vermindering van lasten. Het schijnt dus eene politiek te bekrachtigen die ingehuldigd werd door de hervorming van de super-taxen en die verlangd wordt door het land. In dit dubbel opzicht moet het ontwerp onze goedkeuring wegdragen.

De Memorie van Toelichting geeft eene samenvatting van het ontstaan der bestaande wetgeving waarvan het principe is, zooals men weet, de belasting volgens de kracht van den motor.

Bovendien wordt op de voertuigen, die voornamelijk of toevallig dienen tot het vervoer van personen, een bij-belasting toegepast, berekend op de waarde van het voertuig, terwijl — en dit betreft vooral de vrachtvoertuigen — minimum-bedragen voorzien worden uit hoofde van het gewicht van het voertuig.

Het ontwerp dat U voorgelegd wordt laat de taxen, berekend volgens de motor-kracht, ongewijzigd. Zij verlicht de bedragen van de bij-belasting op de waarde,

(¹) Wetsontwerp, n° 141.

(²) De Commissie, voorgezeten door den heer Hallet bestond uit :

1° De leden der Commissie voor de Financiën, de Begrotingen en de Bezuinigingen : de heeren Boddaert, Bologne, Brusselmans, Carlier, David, De Bruyne (Aug.), Debunne, Dejardin, de Liedekerke, de Wouters d'Oplinter, Golenvaux, Hoen, Janson, Kreglinger, Lepage, Merlot, Pussemier, Sap, Soudan, Van Ackere, Wauwermans.

2° Zes leden door de Afdelingen benoemd : de heeren Brassinne, Bologne, de Burlet, Huart, Mansart en Clymans.

uit hoofde van den nieuwen grondslag, voortvloeiende uit de devalorisatie van de munt. Het verlicht eveneens de bijbelasting op het gewicht wegens de zware fiskale en andere lasten die anderzijds aan de eigenaars van deze voertuigen opgelegd zijn.

Deze voorstellen, die vervat worden in de artikelen 1 en 2 (eerste alinea) van het ontwerp, werden eenparig door uwe Commissie goedgekeurd.

* *

Het onderzoek van de artikelen gaf aanleiding tot eenige opmerkingen.

In het slot van artikel 2, wordt voorgesteld de vermindering van een vierde, voorzien bij artikel 4, eerste paragraaf der wet van 28 Maart 1923, op twee vijfden te brengen. Het zal nuttig zijn de gedeeltelijke of geheele vrijstellingen te vermelden, die voorzien werden door de wet van 1923, en sedertdien geene wijziging ondergingen.

ART. 5 VAN DE WET VAN 28 MAART 1923.

Zijn van de taxe vrijgesteld :

1° De voertuigen uitsluitend gebruikt voor een openbaren dienst van den Staat, van de provinciën of van de gemeenten;

2° De voertuigen uitsluitend gebruikt voor gemeenschappelijk vervoer :

a) Door de in concessie gegeven spoorwegen;

b) Door de buurtspoorwegen;

c) Door de ondernemingen welke het voorwerp uitmaken eener concessie door de openbare machten, of eener toelating verleend ter uitvoering van de wet d. d. 14 Juli 1893 op de openbare en regelmatige diensten voor gemeenschappelijk vervoer te lande;

3° De automobielen-ziekenwagens en de voertuigen als persoonlijk voortbewegingsmiddel gebezigd door groot-invaliden van den oorlog of door gebrekigen;

4° De voertuigen uitsluitend op de proef gebruikt door de fabrikanten of handelaars of door hunne bedienden;

5° De motor- of stoomvaartuigen uitsluitend dienende tot de zeevisscherij.

ART. 4. — § 1. De taxe bepaald in artikel 3, § 1, wordt verminderd

1° Met een vierde :

a) Voor de huurautomobielen of de per rit of reis in huur gegeven andere voertuigen, alsmede voor de voertuigen uitsluitend tot goederenvervoer gebezigd;

b) Voor de motortweewielen voorzien van een zijspanwagen.

2° Met de helft :

a) Voor elk voertuig, waarvan de motor meer dan tien jaar in gebruik is op het oogenblik van het verschuldigd zijn der belasting;

b) Voor de motortweewielen zonder zijspanwagen, de motocycles en de van een motor voorziene rijwielen;

c) Voor de vaartuigen en booten gebruikt voor het gemeenschappelijk personenvervoer.

§ 2. De bij § 1 voorziene verminderingen mogen niet samengevoegd worden.

Het vraagstuk van de vrijstellingen gaf aanleiding tot zekere levendige discussies in den schoot van de Commissie.

Men deed vooreerst opmerken dat de vrijstelling wellicht niet gerechtvaardigd was voor de huurautomobielen of de overige per rit of reis in huur gegeven voertuigen.

Zoo het waar is dat de taxe op de automobielen in den laatsten tijd vooral van winstgevendend aard geworden is, schijnt het dat er geene aanleiding bestaat om deze gebruiken geheel of ten deele vrij te stellen.

In deze omstandigheden stelt uwe Commissie U voor de vrijstelling niet te behouden, die voorzien wordt in artikel 4, § 1, 1°, a) ten voordeele van de huurautomobielen of de overige per rit of reis in huur gegeven voertuigen.

De tweede vraag betreft de geheele of gedeeltelijke vrijstelling welke sommige leden wenschen te verleenen aan de eigenaars die hunne voertuigen uitsluitend of hoofdzakelijk gebruiken voor en bij de uitoefening van hun beroep.

De bestaande regeling voorziet geene enkele vrijstelling op dit gebied. Het Bestuur past zelfs artikel 4, § 1, 1°, a) zeer streng toe, waarbij de voertuigen welke uitsluitend voor het vervoer van koopwaren dienen, van lasten worden ontheven. Het Bestuur daarover ondervraagd, verstrekt volgend antwoord :

Uit de woorden zelf van deze bepaling blijkt dat de bedoelde vermindering niet verleend wordt voor de voertuigen die zelfs maar als bijzaak of voor het beroepsbelang dienen tot het vervoer van personen.

Dienvolgens moet die vermindering worden geweigerd namelijk aan de makelaars, handelsvertegenwoordigers en agenten of handelaars die een automobiel gebruiken zelfs wanneer deze mocht koopwaren bevatten, om naar de plaats hunner zaken of hunner werken te rijden of hunne cliënteel te bezoeken. Is daarentegen het vervoer van goederen of andere waren de reden zelf van de reis, dan kan de vermindering van taxe worden verleend, zelfs indien de levering of afneming der koopwaren niet geschiedt op vooraf duidelijk bepaalde plaatsen. Aldus bij voorbeeld in geval van vervoer :

1° Van koopwaren die verkocht worden in rondtrekkende wagens (lijnwaadverkoo- pers bij voorbeeld);

2° Van verbruikswaaren (melk, bier, brood, steenkolen, enz.) van deur tot deur afge- leverd;

3° Van handelswaren die te koop worden gesteld op de foer of de markten;

4° Van reklaamvoorwerpen;

5° Van dieren in daartoe speciaal ingerichte wagens welke de kooplieden of slachters gebruiken voor den aankoop van het vee dat zij soms slechts vinden na verschillende hoeven te hebben bezocht.

Moet insgelijks als uitsluitend vervoer van koopwaren worden aangezien, de bestelling ten huize van koopwaren (in 't groot, half-groot, in 't klein) zelfs indien bij deze gelegen- heid de bedienden nota nemen van bestellingen.

Men kan de nauwkeurigheid van de bestuursverklaring niet loochenen.

Moet men dus onder deze omstandigheden den tekst der wet behouden of de vrijstellingen vermeerderen in den zin van ontheffingen toegestaan op de voertuigen die uitsluitend of gedeeltelijk voor beroepsbelangen worden gebruikt?

Na beraadslaging stelt uwe Commissie voor, den bestaanden toestand te behouden. De ervaring leert ons inderdaad dat men onmogelijk een onderscheid kan vaststellen tusschen de voertuigen voor beroepsbelangen en de andere.

De wet van 2 September 1913 voorziet bij artikel 4, 1°, eene vermindering tot de helft der taxe voor de voertuigen die, hoofdzakelijk bestemd tot de

uitoefening van een beroep, op ondergeschikte wijze worden gebezigd tot doeleinden van weelde, van gemak of van vermaak.

De toepassing van deze bepaling wekte betwistingen en gedingen. Bij arrest van 5 Juni 1916, besliste het Verbrekingshof overeenkomstig de stelling van het Bestuur als volgt :

Worden toegelaten tot de aangifte hunner automobielen voor de halve-taxé, alléén de geneesheeren, de heelmeeesters en andere belastingschuldigen vermeld bij artikel 43, 1^o, der wet van 28 Juni 1822, gewijzigd door artikel 3 der wet van 25 Augustus 1883, op voorwaarde, wel te verstaan, dat het gebruik wegens het beroep overwegend zij.

De andere belastingbetalers die de vermindering wilden genieten, welke is voorzien bij artikel 4, 1^o, der wet van 2 September 1913, moesten het bewijs leveren dat de door hen gebruikte automobiel hun onontbeerlijk was voor de uitoefening van hun beroep, wat insgelijks herhaaldelijk betwisting uitgelokt heeft.

Ook, om al deze moeilijkheden te vermijden met de misbruiken die er uit voortvloeiden, met inachtneming tevens van het feit dat de taxé meer en meer het karakter kreeg van eene compensatie-belasting voor de kosten van aanleggen en onderhouden der wegen, heeft de wet van 28 Maart geen enkele vermindering meer toegestaan voor de voertuigen dienende voor het personenvervoer en hoofdzakelijk bestemd voor verplaatsingen die het beroep vergen.

Inderdaad, zonder den aard van die verplaatsingen te controleeren, is het niet mogelijk na te gaan of het professioneel gebruik daarbij overheerschend is. Een uitgebreide contrôle zou dus noodig zijn om de misbruiken te keer te gaan. Men kan zich wel voorstellen hoe zij door de belanghebbenden zou onthaald worden, en wat al moeilijkheden de beambten zouden ontmoeten om ze uit te oefenen, aangenomen daarbij dat de Staat, ondanks de strenge besparingen die hem worden opgelegd, gemachtigd weze het personeel te vermeerderen om deze nieuwe verrichtingen uit te voeren.

In 't kort, wil men een onderscheid maken tusschen de gewone voertuigen en deze welke voor een beroepsgebruik dienen, dan staat men voor groote moeilijkheden.

Het is om de misbruiken op te ruimen, die van jaar tot jaar meer knaagden aan de opbrengst van de belasting, dat de nieuwe wetgeving het onderscheid enkel behouden heeft binnen de perken aangeduid in voornoemd artikel 4.

. .

Eenige leden van uwe Commissie hadden graag een tekst ingelascht, waarbij de landbouwtractors uitdrukkelijk zouden vrijgesteld zijn. De meerderheid van de Commissie heeft terecht gemeend dat daartoe geen grond bestond, vermits de wet van 28 Maart 1923 op dit punt voldoende duidelijk is.

Daar de toepassingsverklaringen van het Bestuur wel eens verschilden, heeft het zijn nut U de betwisting voor te leggen. De Commissie verklaart inderdaad uitdrukkelijk dat, zoo zij geen formeelen tekst voor vrijstellingen heeft voorzien, zij dit alleen gedaan heeft omdat zij oordeelt dat deze vrijstelling reeds verworven is.

Bij de stemming over de wet van 28 Maart 1923, had de heer Jennissen een amendement ingediend om de tractors, die slechts in zekere seizoenen gebruikt worden, van de belasting vrij te stellen, de heer Theunis, Minister

van Financiën, antwoordde hem (*Handel. Kamer, 1923, blz. 1118*) : « Deze bespreking zou misschien niet noodig geweest zijn, zoo ik de eerste het woord had genomen over dit amendement. »

Op bladzijde 4 van zijn verslag, wijst de heer David er op, en ik sluit mij daarbij aan, dat « de belasting niet verplichtend zal zijn voor de landbouw- of nijverheidsmotoren, zooals dorschmachines, ploegen, eggen, mechanische braakmachines of kranen, walsrollen, welke, zelfs voorzien van hun toebehooren, langs den weg van de eene plaats naar de andere zouden gebracht worden. »

» Evenwel moet ik de zekerheid hebben dat de tractors, gedurende een zekeren tijd van het jaar in den landbouw gebruikt, niet voor iets anders zullen dienen buiten dit tijdperk. Toch zou ik eventueel geneigd zijn eene vermindering van de taxe aan te nemen voor de tractors die, bij voorbeeld, maar zes maanden per jaar zouden gebruikt worden. Wat er van zij, in het geval door den heer Jennissen aangeduid en door den heer Poncelet bijgetreden, bestaat er geheele vrijstelling voor het landbouwmaterieel.

» De heer **VOORZITTER**. — Het woord is aan den heer Jennissen.

» De heer **JENNISSEN**. — Ik dank den heer Eersten Minister voor de verklaringen die hij aan de Kamer heeft gegeven. Hij wijst er op dat de achtbare verslaggever in zijn verslag verklaard heeft dat « de belasting niet zal verplichtend zijn voor de landbouw- of nijverheidsmotoren, zooals : dorschmachines, ploegen, eggen, mechanische braakmachines of kranen, walsrollen, welke, zelfs voorzien van hun toebehooren, langs den weg van de eene plaats naar de andere zouden gebracht worden. »

» Ik doe u echter opmerken dat mijn amendement niet bedoelde dorschmachines, ploegen, enz., maar de tractors, de wegmotoren, die dienen om het landbouwmaterieel te vervoeren.

» De heer **THEUNIS, Minister van Financiën**. — Welnu, dat landbouwmaterieel is geene koopwaar: De belasting is dus niet verschuldigd.

» De heer **JENNISSEN**. — Daar ik de woorden van den heer Minister kan beschouwen als eene verklaring van artikel 5, trek ik mijn amendement in. »

*
* * *

Artikel 3 heeft geene bespreking uitgelokt.

Artikel 4 geeft aan de wet eene zekere terugwerkende kracht, daar de Staat ambtshalve aan de belastingbetalers de gedurende het jaar 1927 onrechtmatig betaalde sommen moet terugbetalen.

Artikel 5 is voldoende verklaard in de Memorie van Toelichting.

Wat artikel 6 betreft, doen wij opmerken dat het zeer algemeen is. Het wijzigt artikel 32 van het Wetboek der Belastingen die gelijkgesteld zijn met het zegel.

De draagkracht er van overschrijdt de stof waarover wij hier handelen. Laten wij hopen dat de Regeering geen misbruik zal maken van de macht die haar wordt verleend.

**Amendement de la Commission
des Finances.**

ART. 2.**Ajouter un dernier alinéa :**

A l'article 4, § 1^{er}, 1^o, a) les mots suivants sont supprimés : « Pour les automobiles de place ou les autres véhicules donnés en location par course ou voyage, ainsi que... »

De Verslaggever,

FR. BRUSSELMANS.

**Amendement van de Commissie
voor de Financiën.**

ART. 2.**Een slotalinéa toe te voegen :**

In artikel 4, § 1, 1^o, a) de woorden : « voor de huurautomobielen of de per rit of reis in huur gegeven alsmede... » te doen wegvallen.

De Voorzitter,

MAX HALLET.

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} JUIN 1927.

PROJET DE LOI MODIFIANT LE RÉGIME FISCAL DES VÉHICULES A MOTEUR (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2). PAR M. BRUSSELMANS.

MESSIEURS,

L'Exposé des motifs expose brièvement dans quelles circonstances le Gouvernement vous invite à délibérer de nouveau sur la matière complexe du régime fiscal des véhicules à moteur.

Le projet de loi qu'il vous propose procède du désir qu'a le Gouvernement de tenir compte des souhaits des contribuables intéressés. Il faut le féliciter de cette sollicitude.

Ce projet comporte en outre un dégrèvement. Il semble donc consacrer une politique que vous avez inaugurée par la réforme de la supertaxe et que le pays appelle de ses vœux. A ce double point de vue le projet ne peut manquer d'avoir votre sympathie.

L'Exposé des motifs résume la genèse de la législation actuelle dont le principe est, comme on sait, la taxation à raison de la puissance du moteur.

En outre les voitures servant principalement ou accessoirement au transport des personnes sont surtaxées sur la base de la valeur du véhicule, tandis que, et cela concerne surtout les véhicules de transport, des minimums de taxe sont prévus à raison du poids de la voiture.

Le projet qui vous est soumis laisse inchangée la taxe basée sur la puissance du moteur. Elle allège, à raison de la nouvelle incidence créée par la dévalorisation du franc, les taux de la surtaxe à la valeur. Elle allège également la surtaxe

(1) Projet de loi, n° 141.

(2) La Commission, présidée par M. Hallet, était composée :

1° Des membres de la Commission des Finances, des Budgets et des Économies : MM. Boddaert, Bologne, Brusselmans, Carlier, David, De Bruyne (Auguste), Debunne, Dejardin, de Liedekerke, de Wouters d'Oplinter, Golenvaux, Hoen, Janson, Kreglinger, Lepage, Merlot, Pussemier, Sap, Soudan, Van Ackere et Wauwermans;

2° De six membres désignés par les Sections : MM. Brassine, Bologne, de Burlet, Huart, Mansart et Clynmans.

au poids eu égard aux lourdes charges fiscales et autres imposées par ailleurs aux propriétaires de ces véhicules.

Ces propositions qui font l'objet des articles 1 et 2 (1^{er} alinéa) du projet ont rencontré l'approbation unanime de votre Commission.

* * *

L'examen des articles a suscité quelques commentaires.

L'article 2 *in fine* propose de porter la réduction d'un quart, prévu à l'article 4, § 1^{er}, de la loi du 28 mars 1923, à deux cinquièmes. Il sera bon de mettre sous vos yeux les exemptions partielles ou totales prévues par la loi de 1923 et qui ne furent guère modifiées depuis.

ARTICLE 3 DE LA LOI DU 23 MARS 1923.

Sont exempts de la taxe :

1° Les véhicules affectés exclusivement à un service public de l'État, des provinces ou des communes;

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

a) Par les chemins de fer concédés;

b) Par les chemins de fer vicinaux;

c) Par les entreprises faisant l'objet d'une concession des pouvoirs publics ou d'une autorisation délivrée en exécution de la loi du 14 juillet 1893 sur les services publics et réguliers de transport en commun par terre;

3° Les auto-ambulances et les véhicules utilisés comme moyens de locomotion personnelle par de grands invalides de la guerre ou par les infirmes;

4° Les véhicules utilisés exclusivement à l'essai par les fabricants ou marchands ou par leurs employés;

5° Les bateaux à moteur ou à vapeur servant exclusivement à la pêche maritime.

ART. 4, § 1^{er}. — La taxe fixée par l'article 3, § 1^{er}, est réduite :

1° D'un quart :

a) Pour les automobiles de place ou les autres véhicules donnés en location par course ou voyage, ainsi que pour les véhicules servant exclusivement au transport des marchandises;

b) Pour les motocyclettes munies d'un side-car;

2° De moitié :

a) Pour tout véhicule dont le moteur a plus de dix années d'usage au moment de la débiton de l'impôt;

b) Pour les motocyclettes sans side-car, les motocyclettes et les bicyclettes pourvues d'un moteur;

c) Pour les bateaux et canots servant au transport en commun des personnes.

§ 2. Les réductions prévues par le § 1^{er} ne peuvent être cumulées.

* * *

La question des exemptions suscita au sein de la Commission des Finances quelques vives controverses.

On fit tout d'abord remarquer que l'exemption ne se justifiait peut être pas

pour les automobiles de place ou les autres véhicules données en location par course ou voyage.

S'il est vrai que la taxe sur les automobiles a pris ces derniers temps un caractère avant tout rémunérateur il semble qu'il n'y ait pas lieu d'en exempter en tout ou en partie ces usagers.

Dans ces conditions votre Commission vous propose de ne pas maintenir l'exemption prévue à l'article 4, § 1^{er}, 1^o a) en faveur des automobiles de place ou autres véhicules donnés en location par course ou voyage.

La seconde question est relative à l'exemption totale ou partielle que certains voudraient voir accorder aux propriétaires se servant de leurs voitures exclusivement ou principalement à l'occasion de l'exercice de leur profession.

On sait que le régime actuel ne prévoit aucune exemption en leur faveur. L'Administration applique même sévèrement l'article 4, § 1^{er}, 1^o a) dégrevant les véhicules servant exclusivement au transport des marchandises. Interrogée à cet égard, l'Administration expose sa thèse de la façon suivante :

Il résulte des termes mêmes de cette disposition que la réduction envisagée n'est pas accordée pour les véhicules qui, même accessoirement ou dans un but professionnel serviront au transport des personnes.

En conséquence, il y a lieu de la refuser notamment aux courtiers, représentants, agents commerciaux ou marchands qui utilisent une automobile — alors même que celle-ci contiendrait des marchandises — pour se transporter au lieu de leurs affaires ou de leurs travaux ou pour visiter leur clientèle. Par contre, si le transport de marchandises ou d'objets quelconques est la raison même du voyage, la réduction de taxe peut être accordée, même si la livraison ou l'enlèvement des marchandises n'a pas lieu en des endroits absolument déterminés d'avance. Il pourra en être ainsi par exemple en cas de transport :

1^o de marchandises vendues en ambulance (marchands de toile notamment); 2^o d'objets de consommation (lait, bière, pain, charbon, etc.), débités de porte en porte; 3^o de marchandises mises en vente sur les foires ou marchés; 4^o de réclame; 5^o de bestiaux dans des véhicules spécialement conditionnés à cette fin dont se servent les marchands ou bouchers pour l'achat du bétail qu'ils ne trouvent parfois qu'après avoir dû se rendre dans plusieurs fermes d'une région.

Il conviendra également de considérer comme transport exclusif de marchandises la remise à domicile de marchandises, gros, demi-gros, détail, même si à cette occasion, les garçons livreurs prennent note de commandes.

On ne saurait nier ni la précision ni l'exactitude de l'interprétation administrative.

Faut-il dans ces conditions maintenir le texte de la loi ou augmenter les exemptions prévues dans le sens d'un dégrèvement des voitures employées exclusivement ou partiellement à des fins professionnelles?

Après délibération votre Commission vous propose de maintenir la situation actuelle. L'expérience prouve, en effet, qu'il est impossible d'établir une distinction entre les voitures à usage professionnel et les autres.

La loi du 2 septembre 1913 prévoyait à l'article 4, 1^o, une réduction de la moitié de la taxe pour les véhicules qui, affectés principalement à l'exercice d'une profession, sont employés accessoirement à des usages de luxe, de commodité ou d'agrément.

L'application de cette disposition ne tarda pas à soulever des discussions et des procès. Par arrêt du 5 juin 1916, la Cour de Cassation décida conformément à la thèse soutenue par l'administration que :

Pouvaient seuls être admis à déclarer leurs automobiles à la demi-taxe, les

médecins, les chirurgiens et autres contribuables cités à l'article 43, 1°, de la loi du 28 juin 1822, modifiée par l'article 3 de celle du 25 août 1883, à condition, bien entendu, que l'usage professionnel fût prédominant.

Quant aux autres redevables qui voulaient bénéficier de la modération prévue à l'article 4, 1°, de la loi du 2 septembre 1913, ils devaient administrer la preuve que l'automobile qu'ils utilisaient leur était *indispensable* pour exercer leur profession, ce qui n'était pas non plus sans soulever de fréquentes contestations.

Aussi, pour éviter toutes ces difficultés et les abus qui en résultaient, tenant compte aussi de ce que la taxe prenait de plus en plus le caractère d'un impôt de compensation pour les frais de construction et d'entretien des routes, la loi du 28 mars 1923 ne consentit plus aucun dégrèvement pour les véhicules servant au transport des personnes et affectés principalement à des déplacements professionnels.

En effet, sans surveiller la nature de ces déplacements, *il n'y a pas moyen* de se rendre compte de la prédominance de l'usage professionnel. De nombreuses surveillances seraient donc nécessaires pour éviter les abus. On s'imagine facilement comment elles seraient accueillies par les intéressés et les difficultés que rencontreraient les employés pour y procéder, en admettant que, malgré les strictes économies imposées à l'État, celui-ci soit autorisé à augmenter le personnel pour vaquer à ces nouvelles prestations.

En résumé, la distinction à établir entre les véhicules ordinaires et ceux servant à un usage professionnel se heurte à des difficultés considérables.

C'est pour supprimer les abus qui, d'année en année, aggravaient le préjudice important causé au rendement de la taxe, que la législation nouvelle n'a maintenu la distinction que dans les limites indiquées à l'article 4 précité.

*
* *

Certains membres de votre Commission auraient voulu introduire un texte exemptant formellement les tracteurs agricoles. La majorité de la Commission a estimé, à juste titre, qu'il n'y avait pas lieu d'en agir ainsi, la loi du 28 mars 1923, étant à cet égard suffisamment explicite.

L'administration ayant varié dans ses interprétations, il sera utile de vous soumettre la controverse. La Commission déclare, en effet, formellement que si elle s'abstient de prévoir un texte formel d'exemptions c'est uniquement à raison du fait qu'à son avis cette exemption est déjà acquise.

Lors du vote de la loi du 28 mars 1923, M. Jennissen ayant déposé un amendement destiné à soustraire à la taxe les tracteurs ou routières dont l'usage n'est que saisonnier, M. Theunis, Ministre des Finances, lui répondit en ces termes (*Ann. parlem.*, Ch. des Représ., p. 1118) : « Cette discussion aurait peut-être été inutile si j'avais pris le premier la parole sur cet amendement.

» Le rapport de M. David signale (p. 4), et je me rallie à cette interprétation, que « la taxe ne sera pas due pour les moteurs agricoles ou industriels, tels les batteuses, charrues, herbes, broyeurs ou grues mécaniques, rouleaux compresseurs, qui, même munis de leurs accessoires, seraient dirigés par route d'un lieu sur un autre.

» Il faut, cependant, que j'aie la certitude que les tracteurs employés en agriculture, pendant une partie de l'année, ne seront pas utilisés à d'autres fins en dehors de cette période. Cependant, je serais disposé à admettre éventuellement

une réduction de taxes pour les tracteurs ne marchant, par exemple, que pendant six mois par an. En tout état de cause, dans le cas visé par M. Jennissen, appuyé par M. Poncelet, il y a exemption totale pour le matériel agricole. »

« M. le PRÉSIDENT. — La parole est à M. Jennissen.

» M. JENNISSEN. — Je remercie M. le Premier Ministre des explications qu'il vient de donner à la Chambre. Il signale que l'honorable rapporteur a déclaré dans son rapport que « la taxe ne sera pas due pour les moteurs agricoles ou industriels, tels : les batteuses, les charrues, herbes, broyeurs ou grues mécaniques, rouleaux compresseurs, qui, même munis de leurs accessoires, seraient dirigés par route d'un lieu sur un autre ».

» Seulement, je me permets de faire observer que mon amendement visait non pas les batteuses, charrues, etc., mais les tracteurs, les routières, qui servent à transporter du matériel agricole.

» M. THEUNIS, *Ministre des Finances*. — Eh bien, ce matériel agricole n'est pas une marchandise. La taxe ne sera donc pas due.

» M. JENNISSEN. — Comme je puis considérer que la déclaration de M. le Ministre sert de commentaire à l'article 5, je retire mon amendement. »

*
* *

L'article 3 n'a soulevé aucune discussion.

L'article 4 donne à la loi une certaine rétroactivité, l'État devant ristourner d'office aux contribuables toutes sommes payées indûment pendant l'année 1927.

L'article 5 est suffisamment expliqué dans l'Exposé des motifs.

Quant à l'article 6, remarquons qu'il est très général. Il modifie l'article 32 du Code des taxes assimilées au timbre.

Sa portée dépasse nettement la matière sur laquelle nous légiférons. Il faut espérer que le Gouvernement n'abusera pas du pouvoir qu'il lui donne.

Amendement de la Commission des Finances.

ART. 2.

Ajouter un dernier alinéa :

A l'article 4, § 1^{er}, 1^o, a) les mots suivants sont supprimés : « Pour les automobiles de place ou les autres véhicules donnés en location par course ou voyage, ainsi que... »

Amendement van de Commissie voor de Financien.

ART. 2.

Een slotalinéa toe te voegen :

In artikel 4, § 1, 1^o, a) de woorden : « Voor de huurautomobielen of de per rit of reis in huur gegeven alsmede... » te doen wegvallen.

Le Rapporteur,
FR. BRUSSELMANS.

Le Président,
MAX HALLET.