

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1959-1960.

1 MAART 1960.

WETSONTWERP

tot wijziging van de verkeersbelasting
op de autovoertuigen.

VERSLAG

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

DAMES EN HEREN,

Dit ontwerp werd op 29 december 1959 door de Regering neergelegd en door uw Commissie besproken gedurende vier vergaderingen nl. op 2, 9, 16 en 23 februari l. l.

Het ontwerp heeft hoofdzakelijk tot doel de verkeersbelasting aan te passen aan de in werking getreden en in overweging genomen wijzigingen inzake accijnsrechten op de motorbrandstoffen.

Reeds bij de bespreking van het ontwerp 102 (1958-1959), dat de wet geworden is van 9 mei 1959, had de verslaggever er op gewezen dat de Regering zich het recht voorbehield de kwestie aan een nieuw onderzoek te onderwerpen.

De Regering is van mening dat na de bij het koninklijk besluit van 26 november 1959 getroffen maatregelen welke het accijnsregime voor de benzine op 4,45 frank per liter en voor de zware olie op 0,40 frank per liter hebben gebracht, het ogenblik gekomen is om de verkeersbelasting op de autovoertuigen aan te passen.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Dequae.

A. — Leden : HH. Barbé, De Saeger, Deviliers, Eeckman, Fimmers, Herbiet, Kiebooms, Lamalle, Lavens, Parisis, Saint-Remy, Schot, — Boutet, Denls, De Sweemer, Detiège, Leburton, Merlot, Paque, Tielemans, Van Hoorick. — De Clercq, Piron.

B. — Plaatsvervangers : de heren Counson, Discry, Gillès de Pélichy, Lefère, Posson, Van den Daele. — Cools, Grégoire, Martel, Namèche, Van Acker (A.). — Grootjans.

Zie :

399 (1959-1960) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

— N° 2 en 3 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1959-1960.

1 MARS 1960.

PROJET DE LOI

modifiant la taxe de circulation
sur les véhicules automobiles.

RAPPORT

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet, déposé par le Gouvernement le 29 décembre 1959, a été examiné par votre Commission au cours de quatre réunions, notamment les 2, 9, 16 et 23 février derniers.

Ce projet a essentiellement pour but d'adapter la taxe de circulation aux modifications intervenues et envisagées en matière de droits d'accises sur les carburants.

Au cours de la discussion du projet n° 102 (1958-1959), devenu la loi du 9 mai 1959, le rapporteur avait déjà signalé que le Gouvernement se réservait le droit de soumettre la question à un nouvel examen.

Le Gouvernement estime qu'après les mesures ayant fait l'objet de l'arrêté royal du 26 décembre 1959 et qui ont eu pour effet de porter à 4,45 francs par litre le régime d'accise pour l'essence et à 0,40 franc par litre pour l'huile lourde, le moment est venu d'adapter la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Dequae.

A. — Membres : MM. Barbé, De Saeger, Deviliers, Eeckman, Fimmers, Herbiet, Kiebooms, Lamalle, Lavens, Parisis, Saint-Remy, Schot, — Boutet, Denis, De Sweemer, Detiège, Leburton, Merlot, Paque, Tielemans, Van Hoorick. — De Clercq, Piron.

B. — Suppléants : MM. Counson, Discry, Gillès de Pélichy, Lefère, Posson, Van den Daele. — Cools, Grégoire, Martel, Namèche, Van Acker (A.). — Grootjans.

Voir :

399 (1959-1960) :

— N° 1 : Projet de loi.

— N° 2 et 3 : Amendements.

Dat is dus het doel van het thans behandelde ontwerp.

In feite behandelen wij in minder dan één jaar tijd tweemaal hetzelfde onderwerp. Dit betekent evenwel niet, zoals zal blijken uit de verdere bespreking in dit verslag samengevat, dat dit ontwerp een heruitgave is van het ontwerp 102 (1958-1959), daar de in het laatstvermelde ontwerp voorziene wijzigingen van een gans ander uitgangspunt uitgingen dan het huidige.

ALGEMENE BESPREKING.

Een algemene inleiding tot de bespreking werd gegeven door de heer Minister aan de hand van de Memorie van Toelichting zowel van het oorspronkelijk ontwerp als van de door de Regering ingediende amendementen ten voordele van het taxibedrijf.

Wij verwijzen dan ook vooraf naar deze beide documenten, waarin o. m. door vergelijkende tabellen de draagwijdte van het ontwerp omstandig wordt omschreven.

Uiteenzetting van de heer Minister.

Na de verhoging van de accijnsrechten op de motorbrandstoffen door het koninklijk besluit van 26 november 1959 diende zoals gezegd de voorgestelde aanpassing te gebeuren.

Een nieuwe formule die economisch verantwoord is.

De Regering is van mening dat de thans van kracht zijnde formule moet gewijzigd worden. De huidige formule die er in bestaat de normale verkeersbelasting met een bepaald percentage te verhogen [70 % voor de voertuigen gedreven met zware olie (gasoil) en 100 % voor de voertuigen gedreven met uit petroleum afgeleide hydrocarbidgassen (butaan, propaan, enz.)] ten einde het fiscaal voordeel te compenseren dat voortvloeit uit het gebruik van voormelde brandstoffen welke niet onderworpen zijn aan hetzelfde accijnsrecht als de benzine, is inderdaad onvoldoende om dit doel te bereiken.

De normale verkeersbelasting is immers zeer progressief zoals blijkt uit de vergelijkende tabellen gevoegd bij de memorie van toelichting (blz. 6) van ontwerp n° 399. Het supplement van verkeersbelasting dat door een eenvormig percentage van die normale belasting uitgedrukt wordt ondergaat vanzelfsprekend dezelfde progressiviteit. Welnu dat supplement moet niet progressief zijn maar in evenredigheid tot het verbruik van brandstof vermits het supplement uitsluitend voor doel heeft het fiscaal voordeel van gasoil en gas t. o. v. de benzine te compenseren. De huidige formule heeft voor gevolg dat het supplement van verkeersbelasting misschien ongeveer toereikend is voor de zware wagens en camions, doch in ruime mate ontoereikend is voor de kleine wagens en camionnetten.

Deze toestand mag niet blijven bestaan vermits het juist die wagens zijn waarvan de aandrijving met gasoil economisch het meest aangewezen is, die het zwaarst belast worden.

Aan de hand van twee voorbeelden (personenvervoer en goederenvervoer) wordt in de Memorie van Toelichting deze stelling geïllustreerd.

Daarom stelt de Regering voor de huidige formule van verhoging in evenredigheid met het bedrag van de belasting te vervangen door een nieuwe formule in evenredigheid met de fiskale kracht (personenwagens, autobussen en autocars) of met het gewicht (lichte vrachtwagens, vrachtwagens, tractoren, enz.) hierbij rekening houdend met de noodzakelijkheid de globale belasting niet te verhogen voor de tot handelsgebruik dienende zware voertuigen waarvan de meeste met zware olie worden gedreven.

Tel est donc l'objet du projet en discussion.

En fait, nous examinons, pour la seconde fois en moins d'un an, la même question, ce qui ne signifie nullement, ainsi qu'en témoigne le résumé du débat figurant plus loin dans le présent rapport, que le présent projet soit une réédition du projet 102 (1958-1959). En effet, les modifications prévues dans ce dernier projet s'inspirent de considérations totalement différentes.

DISCUSSION GENERALE.

En guise d'introduction au débat, le Ministre émet quelques considérations d'ordre général que l'on retrouve dans l'Exposé des Motifs du projet initial, ainsi que dans la justification des amendements présentés par le Gouvernement en faveur des entreprises de taxis.

Nous nous référons, dès lors, à ces deux documents, où la portée du projet est exposée en détail, notamment au moyen de tableaux comparatifs.

Exposé du Ministre.

Après l'augmentation des droits d'accises sur les carburants par l'arrêté royal du 26 novembre 1959, il convenait, comme déjà dit, de procéder à l'adaptation proposée.

Une formule nouvelle économiquement justifiée.

Le Gouvernement estime que la formule actuellement en vigueur doit être modifiée. En réalité, cette formule, qui consiste à augmenter la taxe de circulation normale d'un pourcentage déterminé [70 % pour les véhicules fonctionnant à l'huile lourde (gasoil) et 100 % pour les véhicules fonctionnant aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole (butane, propane, etc.)], en vue de compenser l'avantage fiscal résultant de l'usage des carburants précités, qui ne sont pas soumis au même droit d'accise que l'essence, est insuffisante pour atteindre le but envisagé.

En effet, la taxe normale de circulation est très progressive, comme il résulte des tableaux comparatifs annexés à l'Exposé des Motifs (p. 6) du projet n° 399. Le supplément de taxe de circulation, qui se traduit par un pourcentage uniforme de cette taxe normale, subit évidemment la même progressivité. Or, ce supplément ne doit pas être progressif, mais proportionnel à la consommation de carburant, étant donné que ce supplément vise uniquement à compenser l'avantage fiscal que procure le gasoil par rapport à l'essence. La formule actuelle a pour résultat que le supplément de taxe de circulation est quasi suffisant en ce qui concerne les véhicules lourds et les camions, mais largement insuffisant pour les petites voitures et les camionnettes.

Cette situation ne peut plus perdurer, car ce sont précisément ces véhicules, dont le fonctionnement au gasoil est économiquement le plus indiqué, qui sont le plus fortement taxés.

L'Exposé des Motifs fournit deux exemples (transports de personnes et transports de marchandises) à l'appui de cette affirmation.

C'est pourquoi le Gouvernement propose de substituer à la formule actuelle d'augmentation proportionnelle au taux de la taxe une formule nouvelle, proportionnelle à la puissance fiscale (voitures, autobus et autocars) ou au poids (camionnettes, camions, tracteurs, etc.), en tenant compte de la nécessité de ne pas augmenter la taxe globale pour les véhicules lourds utilisés à des fins commerciales dont la plupart fonctionnent à l'huile lourde.

De gevolgen van deze nieuwe formule worden in de Memorie van Toelichting omstandig toegelicht. Het komt hierop neer dat voor de grote wagens, vrachtwagens, autocars en taxi's naar een statu-quo op gebied van de globale verkeersbelasting wordt gestreefd, zelfs met een lichte vermindering, maar dat voor de personenwagens en de lichte vrachtwagens een verhoging wordt toegepast.

Diegenen die hun wagens gebruiken voor beroepsbehoeften of die een taxibedrijf uitbaten en dus veel kilometers afleggen, zullen er blijven baat bij hebben hun wagens met mazout of L.P.G. aan te drijven. Diegenen echter die hun wagens gebruiken voor toeristische doeleinden zullen er geen belang bij hebben deze brandstoffen aan te wenden.

De laatste statistieken bewijzen dat de overgang naar dieselmotoren in zeer sterke mate toeneemt. De laatste beschikbare cijfers zijn deze van de provincie Antwerpen en lopen tot 1958 :

1954 : 1 wagen op 180 aangedreven met mazout;
1956 : 1 wagen op 120 aangedreven met mazout;
1958 : 1 wagen op 68 aangedreven met mazout.

Voor de vrachtwagens slechts deze cijfers :

1954 : 1 vrachtwagen op 12 aangedreven met mazout;
1958 : 1 vrachtwagen op 6 aangedreven met mazout.

De regering heeft niet het inzicht deze evolutie te bestrijden in de mate waarin zij economisch gerechtvaardigd is (zware vervoerwagens met belangrijke jaarlijkse kilometers). Zij mag echter niet een fiscaal regime in stand houden dat die evolutie bevordert, zelfs daar waar er geen de minste economische grond aanwezig is.

Twee belangrijke elementen : de overgangperiode en uitbreiding van de voorgestelde maatregelen tot de taxi's.

Aan deze gegevens worden door de heer Minister nog volgende toelichtingen toegevoegd.

1) Het voorziene overgangsstelsel is een belangrijk correctief voor diegenen die van 1 januari 1960 reeds in het bezit waren van een dieselwagen of van een wagen aangedreven met L. P. G.

2) De heer Minister dient amendementen in waarbij voor de taxi's dezelfde voordelen worden toegekend als voor het andere gemeenschappelijk vervoer.

Hij wijst erop dat het ontwerp werd ingegeven zowel door economische redenen als door fiscale redenen.

In het zwaar vervoer is het gebruik van gasoil een verworven zaak. Wellicht zijn er redenen voorhanden om dit vervoer bij middel van omleiding uit onze steden te verwijderen, maar daarop dient nu niet ingegaan.

Er moet in elk geval een redelijke proportie behouden blijven tussen benzine en de andere brandstoffen voor autovoertuigen.

Met de huidige evolutie zou er een ogenblik kunnen komen dat wij gasoil zouden moeten invoeren en benzine uitvoeren.

In Frankrijk is de taks op benzine en mazout dezelfde. Dat is economisch gevaarlijk indien deze brandstof, onafgezien tot welke doeleinden zij wordt gebruikt, de volle belasting te dragen heeft.

De heer Minister is van oordeel dat het praktisch onmogelijk is een stelsel te ontwerpen waarbij mazout verschillend wordt belast naargelang van de aanwending.

Les conséquences de cette nouvelle formule sont exposées en détail dans l'Exposé des Motifs. Elles montrent que pour les gros véhicules, camions, autocars et taxis, on s'efforce de maintenir le statu-quo quant à l'ensemble de la taxe de circulation, même avec une légère réduction, mais qu'une augmentation est prévue pour les voitures et camionnettes.

Ceux qui se servent de leur voiture à des fins professionnelles, ou qui exploitent une entreprise de taxis, et qui parcourent donc un grand nombre de kilomètres, auront toujours avantage à faire fonctionner leurs voitures au mazout ou au L. P. G. Par contre, ceux qui ne se servent de leur voiture qu'à des fins touristiques n'auront aucun intérêt à employer ces carburants.

Des dernières statistiques, il résulte que le passage au moteur diesel suit une ligne ascendante. Les chiffres les plus récents sont ceux de la province d'Anvers; ils vont jusqu'à l'année 1958 :

1954 : 1 voiture sur 180 fonctionne au mazout;
1956 : 1 voiture sur 120 fonctionne au mazout;
1958 : 1 voiture sur 68 fonctionne au mazout.

Pour les camions, citons les chiffres suivants :

1954 : 1 camion sur 12 fonctionne au mazout;
1958 : 1 camion sur 6 fonctionne au mazout.

Le Gouvernement n'a pas l'intention d'enrayer cette évolution dans la mesure où elle se justifie du point de vue économique (camions de transports lourds au kilométrage annuel important). Mais il ne peut pas conserver un régime fiscal qui favorise cette évolution, même là où il n'existe pas le moindre motif d'ordre économique.

Deux éléments importants : la période transitoire et l'extension, aux taxis, des mesures proposées.

A ces données, M. le Ministre ajoute encore les informations suivantes :

1) Le régime transitoire prévu constitue un correctif important pour ceux qui étaient déjà en possession d'un véhicule à moteur diesel ou d'un véhicule fonctionnant au L. P. G., au 1^{er} janvier 1960.

2) M. le Ministre présente des amendements prévoyant pour les entreprises de taxis les mêmes avantages que ceux accordés aux autres formes de transport en commun.

Il signale que le projet s'inspire de considérations tant d'ordre économique que d'ordre fiscal.

Pour les transports lourds, l'emploi du gasoil est devenu chose courante. Sans doute existe-t-il des arguments pour écarter ces transports de nos villes, grâce à des détournements, mais il ne convient pas de s'attarder ici sur ce point.

Il faut, en tout cas, qu'un équilibre raisonnable subsiste entre l'essence et les autres carburants pour véhicules automobiles.

Compte tenu de l'évolution actuelle, on pourrait en arriver un jour à importer du gasoil et à exporter de l'essence.

En France, la taxe sur l'essence et sur le mazout est identique. Ceci comporte un danger du point de vue économique, si ce carburant supporte tout le poids de la taxe, sans aucune considération de l'usage qui en est fait.

M. le Ministre estime qu'il est pratiquement impossible d'élaborer un système prévoyant une taxation différente pour le mazout suivant l'usage qui en est fait.

Bespreking.

Nadat een lid de vraag heeft gesteld welke het regime zal zijn van de autovoertuigen die kunnen aangedreven worden zowel met benzine als met L. P. G., wordt geantwoordt dat zij die wagens uitgerust met L. P. G. gebruiken, dat vanzelfsprekend doen om dit produkt aan te wenden en dat het supplement verkeersbelasting zonder enige twijfel verschuldigd is.

Het ontwerp doet de Staat tussenkomen in de concurrentiestrijd tussen automerken.

Een lid verklaart zich onomwonden tegenstander van het ontwerp.

Dergelijke ontwerpen worden op geregelde tijden neergelegd. Zij strekken er toe campagne te voeren tegen de personenwagens aangedreven met mazout. Aanvankelijk werd hiervoor als reden opgegeven de kankerverwekkende eigenschap van mazout. Thans wordt deze brandstof aanvaard voor vrachtwagens en autobussen. Deze genieten zelfs van een dubbel voordeel :

- a) mazout wordt minder belast;
- b) de verkeersbelasting wordt licht verminderd.

Vorig jaar werd een ontwerp ingediend waarbij voor de berekening van de verkeersbelasting een nieuw element in beschouwing werd genomen : de aankoop prijs van het rijtuig. Ook dit werd prijsgegeven.

Er dient opgemerkt dat slechts door één enkel merk wagens op de markt worden gebracht, aangedreven met mazout. Men kan zich derhalve afvragen of het ontwerp wel grondwettelijk is. Het lid maakt een toespeling op gelijkaardige maatregelen die, als ze getroffen worden door gemeenten, vernietigd worden.

Er wordt bovendien op gewezen dat de maatregel geen enkel voordeel oplevert voor de Schatkist, daar men ditmaal geen bijkomende inkomsten zoekt.

Volgens het lid, komt dit ontwerp dus enkel neer op een Staatstussenkomst in een concurrentiestrijd tussen automerken.

Bovendien, aangezien enkel nieuwbestelde wagens onder toepassing vallen van de nieuwe maatregel, geldt deze eerder als een verwittiging voor degenen die een welbepaalde wagen wensen te kopen.

Een klare wetgeving inzake onrechtstreekse belastingen vereist dat de belasting de goederen treft ongeacht het gebruik dat er van wordt gemaakt. Dit geldt ook voor mazout. Door de voorgenomen maatregel gaan wij ons « distancieren » van de andere Euromarktlanten.

Als men de dure wagens wil treffen moet men de weelde-taks progressief maken. Doch de verkeersbelasting wordt enkel geheven uit hoofde van het gebruik, dat gemaakt wordt van de wegen en dit ongeacht de aangewende brandstof. Wat zal er gebeuren wanneer in de toekomst een nieuwe energiebron zal aangewend worden ?

Het lid doet vervolgens opmerken dat vooral diegenen getroffen worden die veel kilometers afleggen met hun wagen, zoals handelsreizigers, zakenlui, en vooral de gebruikers van kleine vrachtwagens.

Verder blijkt uit de tabel op blz. 6 van het ontwerp dat de verhoging van belasting stijgt naarmate de wagen kleiner is : 20 H.P. 140 %; 15 H.P. 177 %; 10 H.P. 232 %.

Het lid herinnert er aan dat gedurende de vorige ambtsperiode van Minister Van Houtte maatregelen werden getroffen om de « auto-assemblage » in ons land te doen plaats vinden. Welnu het is één van deze aldus tot stand gekomen ondernemingen die regelmatig het voorwerp uit-

Discussion.

Un commissaire ayant posé la question de savoir quel sera le régime des véhicules automobiles pouvant fonctionner tant à l'essence qu'à L.P.G., il lui est répondu que ceux qui se servent de véhicules équipés pour le L.P.G., le font dans le but évident d'utiliser ce produit et que le supplément de taxe de circulation sera évidemment dû.

Le projet entraîne l'Etat dans la lutte concurrentielle des marques d'automobiles.

Un membre se déclare carrément adversaire du projet.

Des projets de l'espèce sont déposés à intervalles réguliers. Leur but est de mener campagne contre les voitures fonctionnant au mazout. Au début, on a invoqué les propriétés cancérigènes du mazout, mais actuellement, on admet ce carburant pour les camions et les autobus. Ceux-ci bénéficient même d'un double avantage :

- a) le mazout est moins taxé;
- b) la taxe de circulation est légèrement réduite.

L'an dernier, un projet a été déposé qui tenait compte d'un nouvel élément pour le calcul de la taxe de circulation : le prix d'achat du véhicule. Ce projet a également été abandonné.

Il convient d'observer qu'une seule marque met sur le marché des voitures fonctionnant au mazout. On peut se demander, dès lors, si le projet est bien constitutionnel. Un membre fait allusion à des mesures analogues lorsqu'elles sont prises par des communes, sont frappées d'annulation.

En outre, il est signalé que la mesure ne procure aucun avantage au Trésor, étant donné que cette fois on ne s'occupe pas de la recherche de recettes supplémentaires.

Par conséquent, déclare le membre, ce projet se ramène en somme à une intervention de l'Etat dans la lutte concurrentielle que se livrent les firmes d'automobiles.

Au surplus, seules les nouvelles voitures étant visées par cette mesure, celle-ci apparaît plutôt comme un avertissement à l'adresse de ceux qui se proposent d'acheter une voiture d'un type déterminé.

Une législation claire en matière de contributions indirectes exige que l'impôt frappe les marchandises, abstraction faite de leur usage. Ce principe vaut également pour le mazout. La mesure envisagée aura pour effet de nous « distancer » des autres pays du Marché commun.

Si l'on veut frapper les véhicules coûteux, la taxe de luxe doit devenir progressive. Or, la taxe de circulation est uniquement perçue en raison de l'usage qui est fait de la voirie et indépendamment du carburant employé. Que se passera-t-il lorsqu'une nouvelle source d'énergie sera utilisée à l'avenir ?

Le membre fait observer ensuite que la mesure touche plus particulièrement ceux qui parcourent de nombreux kilomètres en voiture, tels que les voyageurs de commerce, les hommes d'affaires, et surtout les usagers des camionnettes.

Il résulte en outre du tableau figurant à la page 6 du projet que la taxe augmente à mesure qu'il s'agit d'une voiture plus petite : 20 CV. 140 %; 15 CV. 177 %; 10 CV. 232 %.

Le membre rappelle qu'à l'époque où le Ministre Van Houtte exerçait déjà, les mêmes fonctions, antérieurement, des mesures avaient été prises en vue d'encourager le montage des voitures automobiles dans notre pays. Or, c'est précisément l'une des entreprises ainsi créées qui est ré-

maakt van aanvallen in de pers. Deze hebben vorig jaar de werkloosheid veroorzaakt van $\frac{2}{3}$ van het personeel van deze fabriek. De voorgestelde tekst zal hetzelfde effect hebben.

Het lid doet vervolgens opmerken dat 70 % van de produktie van bedoelde onderneming autovoertuigen zijn aangedreven met mazout. Deze produktie zou nog uitgebreid kunnen worden, temeer daar in Duitsland arbeidskrachten tekort zijn. Bovendien dient niet uit het oog verloren dat de uitvoer van dergelijke wagens naar Congo begonnen is, waar zij gegeerd zijn wegens hun duurzaamheid.

Wanneer dit ontwerp wordt goedgekeurd kan zulks de sluiting van de door het lid bedoelde onderneming voor gevolg hebben. Hij vraagt met aandrang dat de Commissie zich ernstig zou bedenken alvorens zich te mengen in een concurrentiestrijd en één onderneming te treffen.

Het algemeen belang primeert het belang van één afdeling van een bedrijf.

De heer Minister protesteert met klem tegen deze voorstelling van zaken, die hij onjuist noemt. Het ontwerp is eenvoudig gericht op een betere economische aanpassing, niet om meer fiskale inkomsten te vinden maar om de kosten van het vervoer te verminderen. Hierbij heeft de Regering zich laten leiden door het algemeen belang, dat voorrang moet hebben op het belang van één afdeling van één bepaald bedrijf.

Het is juist dat de bedoelde onderneming in België onder het beleid van Eerste-Minister Van Houtte werd opgericht. Maar er dient tevens aangestipt dat deze onderneming steeds meer wagens, aangedreven door benzine, op de markt brengt.

Wat het achtbaar lid voorstelt zou voor de belanghebbers nog erger zijn. Hiervoor is geen wet nodig, daar zulks eenvoudig bij koninklijk besluit kan worden geregeld.

Een lid wenst het bedrag van de meerontvangsten te kennen welke uit het ontwerp zullen voortvloeien en tevens de percentsgewijze opgave van de automerken (personenwagens 10 H. P.) die zullen getroffen worden.

Hem wordt geantwoord dat geen meerontvangsten te voorzien zijn. Wat de tweede vraag betreft: bedoelde onderneming komt voor 90 % in aanmerking, maar ook de andere merken van vrachtwagens en wagens aangedreven door L. P. G. zijn in dit geval, zodat eender welk automerk in aanmerking komt, daar elk voertuig met L. P. G. kan uitgerust worden.

Een lid is van oordeel dat de argumenten van het lid dat tegenstander is van het ontwerp, zeer sterk zijn en hij sluit er zich bij aan.

Hij vraagt een statistiek van de productie van autovoertuigen gedurende de vijf laatste jaren, ingedeeld naargelang de gebruikte brandstof: benzine, mazout, fuel oil, gas. (Zie bijlage n° III, blz. 29).

Tijdens de bespreking hoort de Commissie een bondige tussenkomst van de heer Minister die

- 1) een mededeling doet;
- 2) een korte toelichting geeft op de door de Regering ingediende amendementen ten voordele van het taxi-vervoer.

De heer Minister is van oordeel dat, voor hogerbedoelde onderneming, het probleem er een is van gedeeltelijke reconversie. Er is geen sprake van ondergang van het bedrijf.

guliëremment en butte aux attaques de la presse. Ces attaques ont provoqué l'an dernier le chômage des $\frac{2}{3}$ du personnel de cette usine. Le texte proposé aura le même effet.

Le membre fait observer ensuite que la production de ladite entreprise se compose, à concurrence de 70 %, de véhicules automobiles fonctionnant au mazout. Cette production pourrait d'ailleurs encore être augmentée, d'autant plus que l'Allemagne manque de main-d'œuvre. En outre, il ne faut pas perdre de vue que ces véhicules commencent à être exportés au Congo, où ils sont appréciés pour leur solidité.

L'adoption du présent projet pourrait entraîner la fermeture de l'entreprise visée par le commissaire. Il demande avec insistance que la Commission réfléchisse sérieusement avant de s'immiscer dans la lutte concurrentielle en ne frappant qu'une seule entreprise.

L'intérêt général prime l'intérêt d'un secteur d'exploitation.

M. le Ministre proteste énergiquement contre cette façon de présenter les choses, qu'il qualifie d'inexacte. Le projet vise simplement une meilleure adaptation économique, non pas pour trouver plus de recettes fiscales mais pour réduire les frais de transport. Le Gouvernement s'est, sur ce point, laissé guider par l'intérêt général qui doit avoir le pas sur l'intérêt d'un secteur d'une exploitation déterminée.

Il est exact que l'entreprise en question a été créée en Belgique sous le gouvernement du Premier Ministre Van Houtte. Mais il convient de souligner également que cette entreprise met sur le marché un nombre toujours croissant de véhicules fonctionnant à l'essence.

La proposition faite par l'honorable membre serait plus grave encore pour les intéressés. Une loi n'est pas nécessaire à cet effet, la question pouvant être réglée simplement par voie d'arrêté royal.

Un membre désire connaître le montant des recettes supplémentaires à résulter du projet ainsi que l'énumération, avec mention du pourcentage, des marques d'autos (conduites intérieures de 10 CV) qui seront touchées par la mesure.

Il lui est répondu qu'aucune recette supplémentaire n'était prévue. Quant à la deuxième question: l'entreprise en cause intervient pour 90 %, mais d'autres marques de camions et de voitures fonctionnant au L.P.G. se trouvent aussi dans le même cas, de sorte que toutes les marques d'autos entrent en ligne de compte, n'importe quelle marque d'auto pouvant être équipée au L.P.G.

Un membre estime que les arguments du membre qui se déclare adversaire du projet sont très pertinents; c'est pourquoi il s'y rallie.

Il demande des statistiques au sujet de la production de véhicules automobiles au cours des cinq dernières années, répartie selon le carburant utilisé: essence, mazout, fuel oil, gaz (cfr. annexe n° III, p. 29).

Au cours de la discussion, la Commission entend une brève intervention de M. le Ministre qui:

- 1) fait une communication;
- 2) explique brièvement les amendements présentés par le Gouvernement en faveur des transports par taxis.

M. le Ministre est d'avis que l'entreprise en question se trouve placée devant le problème d'une reconversion partielle. Il n'est nullement question de voir périr l'entreprise.

De voorgestelde tekst, verklaart de Minister, vormt een geheel en wij staan voor een keuze :

ofwel de regel toepassen, die in het verleden gold en dan blindelings alle vervoermiddelen treffen die een brandstof gebruiken, andere dan benzine;

ofwel het ontwerp stemmen en dus een meer genuanceerde regeling aannemen.

De eerste regeling zou meer opbrengen dan de tweede, doch de Minister verwacht dan nog slechts een opbrengst van 1.800 miljoen.

De Minister licht zijn amendementen toe, ten voordele van de taxi's.

Waarom wordt het regime van de taxi's gewijzigd ?

Na het regime te hebben uiteengezet toepasselijk op de voertuigen, uitsluitend gebruikt voor gemeenschappelijk vervoer van personen hetzij krachtens een machtiging afgeleverd met het oog op het exploiteren van openbare of bijzondere autobusdiensten, hetzij een concessie van de openbare machten (art. 3, § 1, 2°, van de samengeordende wetten betreffende de verkeersbelasting) zegt de heer Minister dat de regering het fiscaal regime van de taxi's, opnieuw heeft onderzocht en hen hetzelfde regime wenst toe te kennen als aan de hiervoor vernoemde voertuigen. Daaruit volgt dat de met benzine aangedreven taxi's met ingang van 1 januari 1960 vrijgesteld zullen worden van de belasting, deze aangedreven met zware olie of gas enkel onderworpen zullen worden aan de verhoging van 425 frank per H. P., voorzien in het nieuwe artikel 16 van de samengeordende wetten.

Gevaar voor werkloosheid.

Een lid verklaart dat niemand tegen de amendementen ten voordele van de taxi's zal gekant zijn. Het toepassingsgebied van het ontwerp wordt evenwel nogmaals gereduceerd. In feite zullen het nog enkel de handelsreizigers en de handelaars, bezitters van kleine vrachtwagens zijn die zullen getroffen worden. Wat hier dus op het spel staat is van zeer geringe betekenis. Het hele ontwerp heeft niet de minste budgettaire weerslag meer : opbrengst per jaar : 1.600 wagens aan 3.000 frank d.w.z. $\pm$ 4 miljoen.

Aldus wordt eens te meer bewezen dat het gaat om een tussenkomst van overheidswege in één concurrentiestrijd tussen automerken, en tussen de benzine en de andere brandstoffen.

Natuurlijk zullen de leiders van de bedoelde fabrieken de conclusie trekken dat zij hun productie moeten aanpassen in de kortst mogelijke tijd. Wie zou zulks niet doen indien telkenmale de productie opnieuw gehinderd en bedreigd wordt.

De bedreiging van verleden jaar heeft belangrijke werkloosheid verwekt. Wanneer wij nieuwe nijverheden naar het land lokken dienen zij niet voortdurend gehinderd, maar eerder beschermd.

Het lid vestigt er nogmaals de aandacht op dat een belangrijke werkloosheid het gevolg zal zijn van de voorgénomen maatregel.

Een ander lid verklaart dat er veel waarheid zit in de door vorig lid naar voor gebrachte bemerkingen en sluit er zich bij aan. De economische argumenten beïnvloeden hem niet. Goedkope brandstof belet de stijging der levensduurte. Voorkeur dient gegeven aan Europese wagens omdat zij duurzamer zijn. De door deze maatregel getroffen en verdienend bescherming, vooral daar benzine geen nationaal product is.

Le texte proposé, déclare le Ministre, constitue un ensemble et nous nous trouvons devant l'alternative :

soit appliquer le régime anciennement en vigueur et frapper sans discernement tous les moyens de transport qui utilisent un carburant autre que l'essence;

soit voter le projet et adopter par conséquent une réglementation plus nuancée.

La première réglementation rapporterait davantage que la seconde, mais le Ministre ne s'attendrait dans ce cas qu'à une recette de 1.800 millions.

Le Ministre explique ses amendements en faveur des taxis.

Pourquoi le régime des taxis est-il modifié ?

Après avoir exposé le régime applicable aux véhicules uniquement destinés au transport en commun de voyageurs, soit en vertu d'une autorisation délivrée en vue de l'exploitation d'un service d'autobus public ou privé, soit en vertu d'une concession de pouvoirs publics (art. 3, § 1, 2°, des lois coordonnées relatives à la taxe de circulation), M. le Ministre déclare que le Gouvernement a réexaminé le régime fiscal des taxis, auxquels il voudrait appliquer le même régime qu'aux véhicules dont il est question ci-dessus. En conséquence, les taxis fonctionnant à l'essence seront exemptés de la taxe à partir du 1^{er} janvier 1960, tandis que ceux qui sont actionnés à l'huile lourde ou au gaz, ne seront soumis qu'à la majoration de 425 francs par CV prévue au nouvel article 16 des lois coordonnées.

Risque de chômage.

Un commissaire déclare que personne ne s'opposera aux amendements en faveur des entreprises de taxis. Mais ainsi le champ d'application du projet sera rétréci encore davantage. Finalement, la mesure frappera seulement les commis-voyageurs et les commerçants se servant d'une camionnette. L'enjeu sera donc très minime. En fait, tout le projet n'aura plus la moindre incidence budgétaire; produit annuel : 1.600 véhicules à 3.000 francs, c'est-à-dire environ 4 millions.

Ceci montre, une fois de plus, qu'il s'agit ici d'une intervention des autorités dans la concurrence entre les différentes marques d'automobiles, et entre l'essence et les autres carburants.

Evidemment, les dirigeants des entreprises en question en déduiront qu'ils auront à adapter leur production le plus rapidement possible. Qui ne le ferait pas, si la production est continuellement entravée et menacée ?

La menace de l'année dernière a provoqué un chômage considérable. Si nous voulons attirer vers notre pays de nouvelles industries, nous devons les protéger plutôt que d'entraver continuellement leur essor.

L'orateur attire à nouveau l'attention sur le fait que la mesure envisagée entraînera un chômage considérable.

Un autre commissaire estime que les observations de l'orateur précédent sont très pertinentes et abonde dans le même sens. Il ne se laisse pas influencer par les arguments d'ordre économique. Des carburants bon marché freinent l'augmentation du coût de la vie. Il faut donner la préférence aux voitures européennes parcequ'elles sont plus solides. Ceux qui sont frappés par la mesure en question méritent d'être protégés, surtout parce que l'essence n'est pas un produit national.

De heer Minister antwoordt dat deze argumenten geen steek houden. In België heeft men ten onrechte een gunst-regime ingevoerd voor mazout. In Frankrijk daarentegen wordt mazout identiek belast als benzine en in Duitsland bestaat slechts een klein verschil tussen de belasting die op beide brandstoffen drukt. Het is dus ingevolge het fiscaal stelsel dat in België mazout goedkoper is dan benzine.

Het belang van het L. P. Gas.

Een lid vraagt of het wetsontwerp verband houdt met de overeenkomst vorig jaar getroffen tussen de Minister van Economische Zaken en de raffinaderijen, tot beperking van hun invoer met 5 %.

Het lid is voorstander van een billijke taxering van de drie beschouwde brandstoffen, zonder onderscheid.

Hij wenst niet dat werkloosheid zou veroorzaakt worden in bepaalde ondernemingen.

Hij wijst op de grote voordelen die voortvloeien uit de omschakeling van autovoertuigen op L. P. G. en vraagt des voortgang niet te belemmeren. Hij vraagt tevens de maatschappijen niet te treffen die beleggingen hebben gedaan om L. P. G. voort te brengen. De prijs van het vervoer is onbetwistbaar van belang, maar het is zeker dat L. P. G. goedkoper is niet alleen om de brandstof zelf, maar omdat er minder slijtage is op de motoren. Spreker heeft de voordelen van L. P. G. zeer goed kunnen vaststellen daar de voertuigen van de reinigingsdienst van zijn stad met L. P. G. werden uitgerust. Hij wijst er ten slotte op dat allerlei nijverheden zich met L. P. G. hebben uitgerust. Hij vraagt gelijke behandeling van de drie brandstoffen.

De heer Minister betoogt dat de door dit lid aangehaalde argumenten pleiten voor het ontwerp. L. P. G. en mazout zijn fiscaal gezien bevoordeligd in België.

Het ontwerp heeft niet het minste verband met de door het lid bedoelde overeenkomst tussen de heer Minister van Economische Zaken en de raffinaderijen, daar het in dat geval gaat over fuel-oil, die niet voor motoren gebruikt wordt.

Waar het op aankomt is inderdaad een redelijke en billijke regeling te vinden in onderhavig geval. Nu brengt ons fiscaal stelsel een ongelijkheid mede, die men voortdurend dient aan te passen. Dat deden de opeenvolgende Ministers van Financiën door de vervoertaks op 150 %, 170 % en 185 % te brengen en verleden jaar tot 200 % voor L. P. G. Totnogtoe betaalde men voor deze laatste brandstof geen accijnsrechten. De bedoeling bestond L. P. G. gelijk te schakelen met benzine. L. P. G. moet niet de mededinging vrezen van de benzine, maar wel van de mazout. De heer Minister meent dat de aanpassing aan de mazout redelijk is. Spreker herhaalt dat men staat voor de keuze: ofwel de algemene verhoging van de verkeersbelasting ofwel een aanpassing die rekening houdt met de economische vereisten.

Feit is dat de belasting, wanneer het ontwerp wordt aangenomen, slechts een verhoging voor gevolg heeft voor de personenwagens en de lichte vrachtwagens.

Men mag het gevaar voor werkloosheid heel zeker niet overdrijven. De toestand is nu niet dezelfde als verleden jaar, toen de basis van de voorgestelde belasting de aankoop prijs was. Trouwens de belanghebbenden oriënteren zich thans reeds naar betere benzine-motoren. Men kan overigens de hier verdedigde wagen slechts verkrijgen na lang wachten!

M. le Ministre répond que ces arguments ne sont pas convaincants. En Belgique, c'est à tort que l'on a instauré un régime privilégié pour le mazout. En France, par contre, la taxe est identique pour le mazout et pour l'essence, et en Allemagne il n'existe qu'un petit écart entre la taxe qui frappe ces deux carburants. C'est donc à cause du régime fiscal qu'en Belgique le mazout est moins cher que l'essence.

L'importance du L. P. G.

Un commissaire demande s'il existe une corrélation entre le projet de loi et la convention intervenue l'année passée entre le Ministre des Affaires économiques et les raffineries en vue de réduire leurs importations de 5 %.

L'orateur est partisan d'une taxation équitable des trois carburants, sans aucune distinction.

Il ne désire pas que certaines entreprises soient réduites au chômage.

Il souligne les avantages considérables qui résultent de l'adaptation des véhicules automobiles au L. P. G. et demande que ce progrès ne soit pas entravé. Il demande aussi de ne pas frapper les sociétés qui ont procédé à des investissements en vue de la production du L. P. G. Le prix des transports a indiscutablement son importance, mais il est certain que le L. P. G. revient meilleur marché, non seulement en tant que carburant même, mais aussi parce que l'usure des moteurs est moindre. L'orateur a très bien pu constater les avantages du L. P. G., les camions de la voirie de sa ville ayant été équipés au L. P. G. Il demande que les trois carburants soient traités sur le pied d'égalité.

Le Ministre répond que les arguments invoqués par ce commissaire plaident en faveur du projet. Le L. P. G. et le mazout bénéficient en Belgique d'un régime fiscal privilégié.

Le projet n'a rien à voir avec la convention entre le Ministre des Affaires économiques et les raffineries visée par le membre, car il s'agit en l'occurrence de fuel-oil, qui ne convient pas pour des moteurs.

Ce qui importe, en effet, dans ce cas, c'est de trouver une formule raisonnable et équitable. A présent, notre système fiscal provoque une inégalité qui demande à être adaptée constamment. C'est ce qu'ont fait les ministres successifs de finances en relevant la taxe de circulation à 150 %, 175 % et 185 % et l'an dernier jusqu'à 200 % pour le L. P. G. Jusqu'à présent ce dernier carburant échappait aux droits d'accises. On avait l'intention de mettre le L. P. G. sur le même pied que l'essence, car ce carburant n'a pas à craindre la concurrence de l'essence, mais bien du mazout. Le Ministre estime raisonnable l'adaptation au mazout. L'orateur répète qu'on se trouve devant l'alternative : ou bien l'augmentation générale de la taxe de circulation ou bien une adaptation tenant compte des besoins économiques.

C'est un fait qu'en cas de vote du projet la taxe n'augmentera que pour les voitures destinées au transport de personnes et les camionnettes.

Il ne faut certainement pas exagérer le risque de chômage. La situation actuelle n'est pas la même que l'an dernier, lorsque le prix d'achat servait de base à la taxe proposée. D'ailleurs, les intéressés s'orientent déjà vers un perfectionnement des moteurs à essence. Les véhicules auxquels on s'intéresse ici ne peuvent d'ailleurs être obtenus qu'après une longue attente.

Het zou zeker eenvoudiger zijn eenzelfde accijnsrecht te heffen op alle brandstoffen. Dit is echter niet wenselijk omdat mazout ook aangewend wordt in de nijverheid en voor huishoudelijk gebruik. Het amendement ingediend op artikel 7 wil de belasting brengen op 185 % voor iedereen. De heer Minister legt er nogmaals de nadruk op dat hij een economisch verantwoorde aanpassing wenst.

Een ander lid doet opmerken dat het ontwerp een verlichting betekent voor het zwaar vervoer maar dat het een verzwarende van de belasting inhoudt voor de lichte wagens.

De Regering heeft L. P. G. aangemoedigd, de evolutie wijst op een steeds grotere aanwending van L. P. G. Wij staan nu voor een nieuwe industrie (artisaan bedrijf) : het omschakelen van de autovoertuigen, welke verdient bevorderd te worden. Het probleem dient ook gezien in het kader van de Euromarkt. Wanneer de reeds genoemde onderneming in België zich wil specialiseren in mazout-wagens, dan verdient dit ook aangemoedigd te worden.

Het ontwerp zal voor gevolg hebben dat men een productie gaat stopzetten die blijkbaar nog grote kansen heeft voor de toekomst. Het is onvoorzichtig en nadelig een opkomende nijverheid te remmen. Daarom steunt het lid het amendement.

Er werden geen beloften gedaan betreffende een fiscaal gunstregime.

De heer Minister wenst deze voorstelling van zaken recht te zetten. Hij heeft inderdaad in 1953 de auto-assemblage praktisch verplichtend gemaakt. Vijf nieuwe bedrijven kwamen aldus tot stand. Het was echter nooit de bedoeling alleen de productie aan te moedigen van voertuigen aangedreven met mazout en de Regering heeft nooit de verbintenis aangegaan dat het fiscaal gunstregime voor mazout steeds en in alle omstandigheden zou behouden blijven.

De redenering die zo pas werd gehouden is technisch onjuist : het is niet mogelijk het ganse vervoer aan te passen aan L. P. G. of mazout, omdat deze slechts afvalprodukten zijn van de petroleum.

De voor L. P. G. en mazout bestaande toestand is kunstmatig.

Er wordt verder verwezen naar het voorbeeld gegeven onder n° 1 van de Memorie van Toelichting waaruit blijkt dat diegenen die veel kilometers afleggen er nog steeds baat zullen bij hebben zich een wagen aangedreven met mazout aan te schaffen. Boven de 4.000 km blijft het voordeel zeer belangrijk, zelfs wanneer men rekening houdt met een duurdere aankoop prijs.

Het lid dat zich als eerste tegenstander van het ontwerp heeft aangemeld dringt verder aan. Het ontwerp heeft een meer economisch dan fiscaal karakter. Er zou heel wat te zeggen zijn over de fiscale politiek tegenover de energiebronnen, b. v., de steenkolen, maar daar wil hij nu niet op ingaan. Spreker meent dat men de mazout reeds vroeger zwaarder had moeten takseren, want dat zal metertijd moeten gebeuren om onze taxatie af te stemmen op deze van kracht in de andere Euromarkt-landen. De oorzaak van de hele bespreking is de dispariteit tussen de taks op de mazout en de benzine. Het zou wel interessant zijn enkele cijfers te hebben over het verbruik van mazout en benzine (Spreker stelde hieromtrent schriftelijke vragen. Zie bijlage n° II, blz. 27).

Het is te betreuren dat het ontwerp er alleen op gericht is de kopers af te schrikken die zouden geneigd zijn zich een nieuwe wagen aan te schaffen aangedreven met mazout.

Il serait certes plus simple de percevoir sur les carburants, le même droit d'accises, mais cela ne se recommande pas, le mazout étant utilisé également dans l'industrie et à des fins domestiques. L'amendement présenté à l'article 7 entend porter la taxe à 185 % pour chacun. Le Ministre souligne, une fois de plus, qu'il poursuit une adaptation économiquement justifiée.

Un autre commissaire fait observer que le projet apporte un allègement pour les transports lourds, mais augmente la taxe pour les voitures légères.

Le Gouvernement a encouragé le L. P. G. et l'évolution se fait dans le sens d'une utilisation toujours croissante de L. P. G. Nous nous trouvons maintenant en présence d'une industrie nouvelle (entreprise artisanale) : la transformation des véhicules automobiles, qui mérite d'être encouragée. Le problème est aussi à considérer dans le cadre du Marché commun. Dès lors, si l'entreprise en question désire se spécialiser en Belgique en voitures de mazout, cela mérite également d'être encouragé.

Le projet aura pour effet de provoquer l'arrêt d'une production qui semble pleine de promesses. Il est imprudent et désavantageux de freiner une industrie naissante. C'est la raison pour laquelle le membre appuie l'amendement.

Aucune promesse visant un régime de faveur fiscal n'avait été faite.

M. le Ministre désire rectifier cette présentation des choses. En effet, en 1953 il a pratiquement imposé l'auto-assemblage. Cinq entreprises nouvelles ont ainsi été créées. Toutefois, il n'a jamais été envisagé d'encourager la seule production des véhicules fonctionnant au mazout et le Gouvernement ne s'est jamais engagé à maintenir, toujours et en toutes circonstances, un régime fiscal privilégié pour le mazout.

Le raisonnement qui vient d'être tenu est techniquement inexact : il n'est pas possible d'adapter tous les transports au L. P. G. ou au mazout, ces carburants n'étant que des produits résiduels du pétrole.

La situation existant pour le L. P. G. et pour le mazout est artificielle.

Il est fait allusion ensuite à l'exemple figurant au n° 1 de l'Exposé des Motifs, dont il appert que ceux qui parcourent de nombreux kilomètres, auront encore avantage à acquérir une voiture fonctionnant au mazout. Au-dessus de 4.000 km, le bénéfice reste très important, même si l'on tient compte du prix d'acquisition plus élevé.

Le membre qui, le premier, s'était déclaré adversaire du projet revient à la charge. Le projet présente plus un caractère économique que fiscal. Il y aurait beaucoup à dire au sujet de la politique fiscale en matière de sources d'énergie, notamment du charbon, mais il ne désire pas, pour le moment, s'engager davantage dans cette voie. L'orateur estime que l'on aurait, jadis déjà, dû taxer davantage le mazout, car on devra y arriver à la longue afin d'harmoniser notre taxation avec celle des autres pays du Marché européen. L'origine de toute cette discussion consiste en la disparité entre les taxes sur le mazout et sur l'essence. Il serait bien intéressant d'obtenir quelques chiffres au sujet de la consommation de mazout et d'essence. (L'orateur a posé des questions écrites. Cfr. annexe n° II, p. 27).

Il est regrettable que le seul résultat du projet sera de faire hésiter les acheteurs éventuels d'une nouvelle voiture fonctionnant au mazout.

Daarom wordt een amendement ingediend waarin wordt bepaald dat de verhoging van taks voorzien in artikel 7 in geen geval 85 % mag overschrijden.

De heer Minister had wellicht beter gedaan de taks van 170 % op 185 % te brengen.

Wat het lid voorstelt is een begrenzing. Het gaat hier niet alleen om een lokale aangelegenheid, het geldt ook om L. P. G. en het slaat op een economische activiteit, die zich heeft afgestemd op een fiscaal stelsel dat sinds 10 jaar bestaat.

De heer Minister acht de redenering niet logisch. Indien men toch voor de toekomst de gelijkstelling voorziet met de benzine, dan moet dit van nu af aan aangekondigd worden, zoniet wordt later de toestand heel wat moeilijker. Indien de gelijkstelling werkelijkheid werd zou elkeen benzine gebruiken en geen mazout.

De heer Minister herinnert nogmaals aan de economische grondslag van het ontwerp en spreekt zich uit tegen elk amendement, dat het hele stelsel zou verzwakken of dat een vermindering van de fiskale inkomsten zou voor gevolg hebben.

In de loop der bespreking werd, om reden van ziekte van een lid, gevraagd de stemming met een week te verlagen.

De Commissie, met 9 stemmen tegen 8 en 1 onthouding, spreekt zich uit voor de voortzetting van de bespreking der artikelen.

Beantwoording van vragen.

Op de vraag of de nieuwe regeling toepasselijk zal zijn op voertuigen aangedreven met mazout die aangekocht werden na 1 januari 1960 en zo ja, of geen amendement kan aangenomen worden om aan de nieuwe maatregel geen terugwerkende kracht te geven, antwoordt de heer Minister dat hij zulks zou aanvaarden zo het ontwerp in beide Kamers binnen de drie weken kan goedgekeurd worden. Daar zulks onmogelijk is zou een dergelijk amendement tot geknoei aanleiding kunnen geven. Het publiek is ten andere voldoende op de hoogte van de voorgenomen maatregelen en, de kritiek die hier werd uitgebracht ter zijde gelaten, was het onthaal gunstig en geen enkele wanklank werd gehoord.

De heer Minister verstrekt dan het antwoord op de in vorige vergadering neergelegde schriftelijke vragen. Men vindt deze antwoorden in bijlage n° II (blz. 27).

Bovendien wordt een bondige kommentaar gegeven op de tabel, waarin de vergelijking wordt gemaakt van de fiskale last (accijnsrechten en overdrachtstaks op de brandstof + verkeersbelasting) naargelang de voertuigen gedreven worden met benzine, zware olie of gas. Deze tabel verschijnt als bijlage n° IV (blz. 31) van dit verslag en bewijst dat het gebruik van zware olie en L. P. G. nog zeer voordelig is.

De toekomstmogelijkheden in de assemblageondernemingen.

Een lid wenst een overzicht te hebben dat de verschillen aanduidt tussen het ontwerp en het amendement op artikel 7. Hij vraagt tevens welke de economische weerslag zal zijn van het ontwerp. Wat gewordt er van onze nijverheid in het kader van de Gemeenschappelijke Markt? Zullen de assemblage-werkplaatsen moeten verdwijnen?

De heer Minister antwoordt dat hierover reeds in vorige vergadering omstandig werd gehandeld.

Op de tweede vraag verklaart de Minister dat onderscheid dient gemaakt tussen wagens afkomstig uit landen

C'est la raison de l'introduction d'un amendement stipulant que l'augmentation de la taxe prévue à l'article 7 ne pourra, en aucun cas, dépasser 85 %.

M. le Ministre aurait sans doute mieux fait de porter la taxe de 170 % à 185 %.

La proposition du membre constitue une limitation. Il ne s'agit pas ici d'une question d'ordre local, elle intéresse aussi le L. P. G. et vise une activité économique qui s'est adaptée à un régime fiscal établi depuis une dizaine d'années.

D'après le Ministre, ce raisonnement manque de logique. En effet, si l'on envisage pour l'avenir la mise sur pied d'égalité avec l'essence, il conviendrait de l'annoncer dès à présent, sans quoi la situation sera bien plus difficile plus tard. Si l'on arrivait à la mise sur pied d'égalité, chacun utiliserait de l'essence de préférence au mazout.

M. le Ministre insiste une fois de plus sur la base économique du projet et se déclare adversaire de tout amendement qui affaiblirait l'ensemble du système ou qui provoquerait une diminution des recettes fiscales.

Au cours de la discussion, il a été demandé d'ajourner le vote d'une semaine, un commissaire étant absent pour cause de maladie.

La Commission s'est prononcée, par 9 voix contre 8 et 1 abstention, pour la continuation de la discussion des articles.

Réponses aux questions.

A la question de savoir si la nouvelle réglementation s'appliquera aux véhicules équipés au mazout acquis après le 1^{er} janvier 1960 et si, dans l'affirmative, un amendement pourrait être prévu afin qu'il ne soit donné aucun effet rétroactif à la nouvelle mesure, le Ministre répond qu'il s'y rallierait si le projet avait des chances d'être voté par les deux Chambres dans les trois semaines. Ceci étant une impossibilité, un amendement de l'espèce pourrait amener des tripotages. D'autre part, le public est suffisamment informé des mesures envisagées qui, hormis les critiques formulées en Commission, ont été favorablement accueillies et n'ont donné lieu à aucune protestation.

M. le Ministre répond ensuite aux questions écrites posées au cours de la réunion précédente. Ces réponses figurent à l'annexe n° II (p. 27).

M. le Ministre commente ensuite brièvement le tableau comparatif des charges fiscales (droits d'accises et taxe de transmission sur le carburant + taxe de circulation) selon que les véhicules fonctionnent à l'essence, à l'huile lourde ou au gaz. Ce tableau forme l'annexe n° IV (p. 31) du présent rapport et prouve que l'utilisation d'huile lourde et de L. P. G. est encore très avantageuse.

Perspectives d'avenir dans les entreprises de montage.

Un membre désire obtenir un aperçu faisant ressortir les différences entre le projet et l'amendement à l'article 7. Il s'informe aussi de l'incidence économique du projet. Que devient-il de notre industrie dans le cadre du Marché Commun? Les usines de montage sont-elles condamnées à disparaître?

M. le Ministre répond que cette question a déjà été traitée en détail à la réunion précédente.

Se référant à la deuxième question, le Ministre déclare qu'il importe de faire une distinction entre les voitures, se-

die geen deel uitmaken van de Gemeenschappelijke Markt en wagens van landen die er wel deel van uitmaken.

Voor de wagens die niet komen van de Europese Markt zal dit voor zekere assemblagewerkplaatsen in Antwerpen moeilijkheden opleveren. Het stelsel dat wij bevorderen heeft voor gevolg dat het voordeliger is in België wagens te monteren, omdat op losse stukken slechts een douanetaks van 6 % terwijl op gemonteerde wagens een recht van 24 % geheven wordt. Het verdrag tot instelling van de Gemeenschappelijke Markt voorziet in een geleidelijke aanpassing om te komen tot een gemeenschappelijk tarief. Inderdaad, nu bestaan er hoge tarieven in Frankrijk, Duitsland en Italië en lagere tarieven in de Beneluxlanden. Naarmate de aanpassing vordert zal het recht op de losse stukken meer en meer stijgen. Het is te voorzien dat de producenten van wagens afkomstig uit landen die geen deel uitmaken van de Gemeenschappelijke Markt zullen overgaan tot het produceren van Europese wagens. De kwestie is kieser voor de andere producenten. De mogelijkheid bestaat evenwel dat ondertussen de productiecentra zich over gans Europa zullen verspreid hebben.

In 1953 werd een koninklijk besluit getroffen dat elk automerk dat in België meer dan 125 wagens verkoopt de verplichting oplegt de assemblage hier te doen. Gezien de hogere rechten op gemonteerde auto's, wordt aldus een premie van 18 % verleend aan de vijf in België gevestigde assemblageondernemingen. Voor hen zal zich inderdaad een vraag stellen wanneer de premie zal wegvallen. Het ter bespreking zijnde ontwerp heeft echter met dit vraagstuk geen verband. De heer Minister onderstreept nogmaals de hoger aangehaalde argumenten en zet nogmaals de economie van het ontwerp uiteen.

Hij doet vervolgens opmerken dat het amendement op artikel 7 voor alle gebruikers van mazout en L. P. G. de taks met 85 % wil verhogen, terwijl het ontwerp een onderscheid maakt ten gunste van de vrachtwagens, de autocars en de taxi's met mazout ten einde dit vervoer zo goedkoop mogelijk te maken. De taxi's worden met openbaar vervoer gelijkgesteld.

Een lid legt nogmaals de nadruk op de noodzakelijkheid nieuwe ondernemingen niet te remmen. Hij vestigt de aandacht op de macht van de petroleummaatschappijen en waarschuwt hiertegen. Het ontwerp remt de tendens naar goedkoper vervoer en het plotse optreden van de Regering, met toegevingen aan gebruikers van vrachtwagens, autocars en taxi's wekt op zijn minst argwaan. Voor hem staat het vast: het is een optreden op het plan van de concurrentie tussen bepaalde belangengroepen.

De heer Minister heeft verklaard dat de fiscaliteit voordelig blijft voor wagens met mazout en L. P. G. Zal de Minister het door hem verhoopte resultaat bereiken?

Het staat nochtans vast dat het gas in de toekomst alle andere brandstoffen zal verdringen. Waarom zich dan verder vastklampen aan benzine?

Zulks is wellicht begrijpelijk in de U. S. A. die gebonden zijn aan de petroleummaatschappijen. Het ontwerp vervalst de vrije mededinging en mengt zich in de concurrentie ten voordele van de petroleum.

De heer Minister antwoordt dat deze redenering niet opgaat aangezien mazout en L. P. G. afvalprodukten zijn van petroleum. Het zijn dezelfde die gas, mazout en benzine gebruiken en verwerken. Wanneer men het achtbaar lid zou volgen zou het hoofdprodukt vervallen en de afvalprodukten gevoelig stijgen. Voor autovoertuigen zal men geen ander gas, zoals het gas van Lacq, kunnen aanwenden.

Het lid doet opmerken dat mazout en L. P. G. niet uitsluitend gewonnen worden uit petroleum, maar ook bijvoor-

lon qu'elles proviennent ou non de pays faisant partie du Marché commun.

Certaines usines de montage à Anvers connaîtront sans doute des difficultés, s'il s'agit de véhicules en provenance de pays non membres du Marché Commun. En vertu du régime que nous avons encouragé, il est plus avantageux de monter des voitures en Belgique, puisque les pièces détachées ne sont frappées que d'un droit de douane de 6 %, tandis que ce droit est de 24 % pour les voitures montées. Le traité instituant le Marché Commun prévoit une adaptation progressive, qui aboutira à un tarif commun. En effet, les tarifs sont actuellement élevés en France, en Allemagne et en Italie; les tarifs des Pays Benelux se situent à un niveau plus bas. Les droits sur les pièces détachées seront augmentés à mesure de la réalisation de l'adaptation. Il est à prévoir que les producteurs de voitures en provenance de pays non membres du Marché Commun se tourneront vers la production de voitures européennes. La question est plus délicate pour les autres producteurs. La possibilité existe toutefois que dans l'intervalle les centres de production se seront étendus à toute l'Europe.

Un arrêté royal de 1953 impose à toute marque d'automobile vendant plus de 125 voitures en Belgique d'y effectuer le montage. Eu égard aux droits plus élevés appliqués aux automobiles montées, une prime de 18 % est ainsi accordée aux cinq entreprises de montage établies en Belgique. Un problème se posera sans nul doute pour elles lors de la suppression de la prime. Le projet en discussion n'a toutefois rien de commun avec cette question. M. le Ministre reprend les arguments dont question plus haut et expose à nouveau l'économie du projet.

Il fait observer ensuite que l'amendement à l'article 7 tend à augmenter la taxe de 85 % pour tous les utilisateurs de mazout et de L. P. G., tandis que le projet fait une distinction en faveur des camions, des autocars et des taxis au mazout prouve que ces transports soient le moins chers possible. Les taxis sont assimilés aux transports publics.

Un membre insiste à nouveau sur la nécessité de ne pas entraver des entreprises nouvelles. Il attire l'attention sur la puissance des sociétés pétrolières et met en garde contre celles-ci. Le projet freine la tendance aux transports à meilleur marché, et l'intervention inattendue du Gouvernement, impliquant des concessions aux camions, autocars et taxis suscite pour le moins la méfiance. Selon lui, il s'agit incontestablement d'une intervention sur le plan de la concurrence entre certains groupes d'intérêts.

Le Ministre a déclaré que la fiscalité reste avantageuse pour les véhicules au mazout et au L. P. G. Le Ministre obtiendra-t-il le résultat qu'il escompte?

Il est certain cependant qu'à l'avenir le gaz supplantera tous les autres carburants. Pourquoi, dès lors, s'accrocher à l'essence?

Cela se comprend peut-être aux U. S. A., qui ont des attaches avec les sociétés pétrolières. Le projet fausse la libre concurrence et prend position dans la concurrence en faveur du pétrole.

Le Ministre répond que ce raisonnement ne tient pas, le mazout et le L. P. G. étant des sous-produits du pétrole. Ce sont les mêmes qui utilisent et transforment le gaz, le mazout et l'essence. Si l'on suivait le membre, le produit principal serait éliminé et les sous-produits augmenteraient considérablement. Pour les véhicules automobiles, il ne sera pas possible d'utiliser d'autres gaz, tels que le gaz de Lacq.

Le commissaire fait remarquer que le mazout et le L.P.G. ne sont pas dérivés exclusivement du pétrole, mais aussi, par

beeld uit steenkool en hij verwijst naar het voorbeeld door de Duitsers tot stand gebracht onder de oorlog. Men zal steeds vervangingsprodukten vinden. Er is ook natuurlijk gas. De petroleummaatschappijen beïnvloeden de openbare mening langs de pers om.

Wij moeten aan de toekomst denken: specialisatie in het kader van de Gemeenschappelijke Markt, door voortbrenging van wagens met mazout. Wij hebben in België een onderneming die dat heeft gedaan. Welnu, dat moet worden bevorderd.

In België hebben wij slechts één natuurlijk produkt: de steenkool. Wij moeten het zoveel mogelijk aanwenden door bijvoorbeeld er zware olie uit te halen. De Duitsers halen er reeds mazout uit en er is zelfs benzine uit te halen.

Het is mogelijk door onderaardse atoomexplosies kolenaders om te zetten in zware olie. Het lid heeft destijds gewezen op de noodlottige gevolgen die de E. G. K. S. voor ons land op dat stuk zou hebben.

Spreker aanziet het ontwerp als kortzichtig. Het houdt geen rekening met de mogelijke evolutie. De toekomst is voor de gas-aandrijving die meer economisch is. Men moet dus de gebruikers van mazout en L. P. G. niet ontmoedigen.

Het ontwerp bevordert het Belgisch baanvervoer en verzekert goedkoper personenvervoer.

Tenslotte komt nog een Commissielid in de algemene bespreking tussen om het volgende te verklaren.

a) Bij de bespreking van het ontwerp verleden jaar werd gewezen op de moeilijkheden van ons baanvervoer om aan de mededinging van nabuurlanden het hoofd te bieden. Toen was ook de oppositie hierom bekommerd en heeft gevraagd de concurrentiële positie van ons baanvervoer niet te verslechteren. Het ontwerp van de heer Minister komt tegemoet aan deze bekommernis. Het lid zelf heeft toen in een verslag cijfers gegeven waaruit bleek dat voor een voertuig (met gasolie) de Nederlandse baanvoerder 58.201 fr. zou betalen terwijl zijn Belgische collega — indien de toen besproken tekst zou aanvaard geweest zijn — 91.440 frank zou betaald hebben.

b) Alleen personen die weinig km afleggen zullen er geen baat meer bij hebben zich een wagen, aangedreven met mazout, aan te schaffen.

Inderdaad vrachtwagens, autocars en taxi's blijven een groot voordeel genieten.

c) Er werd aangevoerd dat één bedrijf schade zal ondervinden. Er mag echter niet uit het oog worden verloren dat wanneer veel wagens worden aangekocht, uitgerust met een Diesel-motor, minder wagens met een benzine-motor worden verkocht. Dat is dan ten nadele van de assemblage-ondernemingen die dergelijke wagens monteren.

d) Wat de in de toekomst aan te wenden brandstof betreft, deze vraag zal zich vermoedelijk stellen over 5 of 10 jaar en op dat ogenblik zal er een oplossing dienen aan gegeven te worden.

Hiermede wordt de algemene bespreking besloten.

BESPREKING VAN DE ARTIKELEN.

Artikel 1. Vooreerst wordt het amendement van de regering bij artikel 1 behandeld.

exemple, du charbon, et à ce sujet il rappelle l'exemple réalisé par les Allemands pendant la guerre. On trouvera toujours des produits de remplacement. Il y a aussi le gaz naturel. Les sociétés pétrolières influencent l'opinion publique par la presse.

Nous devons songer à l'avenir: spécialisation dans le cadre du Marché commun par la production de véhicules au mazout. Nous avons en Belgique une entreprise qui a réalisé cette spécialisation. Or, cet effort doit être encouragé.

En Belgique, nous ne disposons que d'un seul produit naturel: le charbon. Nous devons l'utiliser le plus possible, par exemple en extrayant de celui-ci de l'huile lourde. Les Allemands en extrayant déjà du mazout et il y a même moyen d'en extraire de l'essence.

Il est possible de transformer les veines de charbon en huile lourde par des explosions atomiques souterraines. Le commissaire souligna à l'époque les conséquences néfastes que la C. E. C. A. entraînerait pour notre pays en la matière.

L'orateur estime qu'il s'agit d'un projet à courte vue, qui ne tient pas compte d'une évolution possible. L'avenir appartient à l'équipement au gaz, qui est plus économique. Il ne faut donc pas décourager les utilisateurs de mazout et de L. P. G.

Le projet favorise les transports par route belges et assure des transports de personnes à meilleur marché.

Enfin, un commissaire intervient encore dans la discussion générale pour faire la déclaration suivante:

a) Lors de l'examen du projet l'an dernier, il a été fait état des difficultés que rencontrent nos transports routiers pour faire face à la concurrence des pays voisins. A cette époque, l'opposition s'en inquiéta également, et demanda que la position concurrentielle de nos transports par route ne soit pas aggravée. Le projet de M. le Ministre répond à cette préoccupation. L'orateur lui-même a fourni alors dans le rapport des chiffres d'où il résultait que, pour un véhicule au gasoil, le routier néerlandais payerait 58.201 francs, tandis que son collègue belge aurait dû payer 91.440 francs en cas d'adoption du texte proposé à ce moment.

b) Seules les personnes qui ne parcourent qu'un nombre restreint de kilomètres n'auront pas intérêt à se procurer une voiture fonctionnant au mazout.

En effet, les camions, les autocars et les taxis continuent à bénéficier d'un grand avantage.

c) On a prétendu qu'une seule entreprise sera lésée. Cependant, il ne faut pas perdre de vue que, lorsqu'on achète beaucoup de voitures équipées d'un moteur diesel, la vente des voitures équipées d'un moteur à essence diminuera. Cela se ferait alors au détriment des usines de montage qui assemblent des voitures de l'espèce.

d) Quant au carburant à utiliser dans l'avenir: cette question se posera probablement dans 5 ou 10 ans, et ce sera à ce moment là qu'il faudra y trouver une solution.

La discussion générale est close.

DISCUSSION DES ARTICLES.

Article 1. L'amendement du Gouvernement à l'article 1^{er} est examiné en premier lieu.

Een lid stelt de volgende vraag :

Artikel 3, 2a et b voorziet in de volledige vrijstelling der verkeersbelasting voor de voertuigen bestemd voor gemeenschappelijk vervoer. Nu wordt deze vrijstelling uitgebreid tot de taxi's. Zulks betekent een onrechtstreekse toelage voor het vervoer o.m. aan de geconcedeerde lijnen. Hoeveel bedraagt deze toelage ? Het is interessant hierover te worden ingelicht daar men inderdaad voortdurend de toelagen verleend aan de spoorwegen, kritiqueert.

Op deze vraag kreeg de verslaggever het volgende antwoord wat betreft de autobussen en trolleybussen :

Aantal voertuigen : 3.250.

Raming van het fiscaal voordeel voortvloeiend uit de vrijstelling van de verkeersbelasting (basistaks volgens tarief in dit ontwerp voorzien) :

750 voertuigen van 35 H.P. =	750 × 17.640 fr. =	13.230.000 fr.
1.500 voertuigen van 40 H.P. =	1.500 × 20.160 fr. =	30.240.000 fr.
1.000 voertuigen van 50 H.P. =	1.000 × 25.200 fr. =	25.200.000 fr.
3.250		68.670.000 fr.

Rekening houdend met de vermindering wegens anciënniteit, voor de reservevoertuigen en ingebruiknemingen van minder dan een jaar kan men bij raming het fiscaal voordeel op 60.000.000 frank, schatten.

Het amendement van de regering wordt aangenomen met 18 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 1 wordt aangenomen met 10 stemmen en 9 onthoudingen.

Artikel 2. Het amendement van de regering wordt met algemene stemmen aanvaard.

De heer De Sweemer licht zijn amendement toe. Het strekt ertoe aan de verlangens van middenstanders, ambachtslieden, enz. tegemoet te komen en het gebruik van kleine wagens aan te moedigen. Ook huisbezoekers, geneesheren, verpleegsters zouden ervan genieten. Het amendement is beperkt tot de wagens met maximum 12 H.P. Het amendement heeft dus een sociale weerslag. De protesten tegen de opslag van de benzine-prijs zouden verdwijnen en de Europese productie zou bevorderd worden. Het zou tevens een besparing zijn voor de Staat, daar de kilometervergoedingen lager zouden liggen.

De heer Minister verklaart :

1) dat hij dit nieuw criterium moet afwijzen daar het stelsel meer ingewikkeld wordt en de taxatieverrichtingen zou vertragen. Trouwens het past niet in de economie van dit ontwerp, waar dit verleden jaar wel het geval was;

2) hoe zal men vaststellen dat « de wagens dienen voor de uitoefening van een beroep ? » Zulk criterium is zeer rekbaar en zal onvermijdelijk tot misbruiken aanleiding geven;

3) er is reeds een zeer laag tarief voorzien voor de wagens met minder dan 11 H.P.

Indien men dit principieel aanvaardt zal men zeer spoedig voor de vraag om verdere uitbreiding staan.

Het amendement zou trouwens de fiskale ontvangsten verminderen.

Ten slotte dient opgemerkt dat bij de vaststelling van de bedrijfskosten van bedoelde personen ruimschoots rekening wordt gehouden met het feit dat hun wagen gebruikt wordt voor bedrijfsdoeleinden.

Un membre pose la question suivante :

L'article 3, 2a et b, prévoit l'exonération totale de la taxe de circulation pour les véhicules affectés aux transports en commun. Or, cette exemption est étendue aux taxis. Cette mesure équivaut à une subvention indirecte aux transports, et notamment aux lignes concédées. A combien se monte cette subvention ? Il serait intéressant d'être renseigné à ce sujet à cause des critiques constantes contre les subventions accordées aux chemins de fer.

Le rapporteur a reçu à cette question la réponse suivante, en ce qui concerne aux autobus et trolleybus.

Nombre de véhicules : 3.250.

Evaluation de l'avantage fiscal résultant de l'exonération de la taxe de circulation (taxe de base d'après le tarif prévu au projet) :

750 véhicules de 35 C.V. =	750 × 17.640 fr. =	13.230.000 fr.
1.500 véhicules de 40 C.V. =	1.500 × 20.160 fr. =	30.240.000 fr.
1.000 véhicules de 50 C.V. =	1.000 × 25.200 fr. =	25.200.000 fr.
3.250		68.670.000 fr.

Compte tenu de la réduction pour ancienneté, des véhicules de réserve et des utilisations inférieures à une année, l'avantage fiscal peut être évalué à 60.000.000 francs.

L'amendement du Gouvernement est adopté par 18 voix et 1 abstention.

L'article 1^{er} est adopté par 10 voix et 9 abstentions.

Article 2. L'amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité des voix.

M. De Sweemer explique son amendement. Celui-ci tend à répondre aux désirs des membres des classes moyennes, des artisans, etc. et à promouvoir l'utilisation de petits véhicules. Les personnes chargées de visites à domicile, les médecins et les infirmières en bénéficieraient. L'amendement se limite aux véhicules de moins de 12 C.V. L'amendement a donc une incidence sociale. Les protestations contre la hausse du prix de l'essence disparaîtraient et la production européenne s'en trouverait, favorisée. Ce serait en même temps une économie pour l'Etat, car les indemnités kilométriques seraient réduites.

M. le Ministre déclare :

1) qu'il se voit obligé d'écarter ce nouveau critère pour ne pas compliquer davantage le régime, ce qui ralentirait les opérations de taxation. Une telle mesure ne s'intègre d'ailleurs pas dans l'économie du présent projet, alors que l'année dernière ce fut bien le cas;

2) comment établira-t-on que « les véhicules servent à l'exercice de la profession ? » Un critère de ce genre est fort extensible et il entraînera inévitablement des abus;

3) un tarif très minime a déjà été prévu pour les véhicules de moins de 11 C.V.

En admettant ce principe, on se trouvera très rapidement placé devant une demande d'extension ultérieure.

L'amendement réduirait d'ailleurs les recettes fiscales.

Enfin, il faut observer que la détermination des frais professionnels des intéressés tient compte, dans une large mesure, du fait que leur voiture est utilisée à des fins professionnelles.

De steller van het amendement is van mening dat het goed mogelijk is vast te stellen wanneer een wagen voor bedrijfsdoeleinden wordt aangewend, daar zowel het beroep als het gebruik van de wagen is gekend. Hij zal zo nodig zijn amendement onder een andere vorm terug indienen.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 8 stemmen.

Artikel 2 wordt met algemene stemmen aangenomen.

Artikel 3 wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen.

Artikel 4 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Artikelen 5 en 6 worden eveneens met 10 stemmen en 4 onthoudingen aangenomen.

Op artikel 7 werden amendementen ingediend door de Regering en de heer De Saeger. Dit laatste amendement gaf aanleiding tot een nieuwe discussie waarvan de voornaamste elementen reeds in de algemene bespreking te berde kwamen, zodat het overbodig lijkt er hier omstandig op terug te komen. De indiener van het amendement wijst nog op enkele punten, onder andere :

1) Dat zijn amendement geen verzwarende voor gevolg heeft doch alleen de begrenzing beoogt van de thans voorgestelde verhoging van de verkeersbelasting voor de personenwagens en de lichte vrachtwagens.

2) Dat het ontwerp een fiscale minderopbrengst betekent van ongeveer 32 miljoen en dat op vorenvermelde wagens een compensatie van 24,5 miljoen wordt gezocht.

Daar het in het wetsontwerp voorziene overgangsregime de verhoging op 100 % bepaalt (art. 14) en deze verhoging slechts 70 % is volgens de huidige wetgeving betekent zijn amendement een compensatie van de helft of circa 12 miljoen.

3) In de meeropbrengst komen de personenwagens tussen voor 4,5 miljoen zodat vooral de lichte vrachtwagens worden getroffen.

4) Vooral de mogelijke werkloosheid bekommert hem.

Een lid dringt nog aan om een terrein van overeenkomst te zoeken.

De heer Minister aanvaardt het amendement niet. Men wil de hoofdzaak opofferen aan een bijzaak. Er is overigens in een overgangsperiode van vijf jaar voorzien, zodat voor de aanpassing al de tijd beschikbaar is.

Het lid dringt er nogmaals op aan dat men best een geleidelijke aanpassing van de accijnsrechten op de mazout had doorgevoerd. Het verbruik van zware olie bedraagt 1.350 miljoen liter per jaar. Hiervan worden slechts 16 miljoen door bedoelde voertuigen verbruikt en hierop wil men de compensatie doen.

Er wordt geantwoord dat het ontwerp in een vaste verhoging voorziet per H.P. of per gewicht in het definitieve stelsel, maar met een overgangsperiode waarin 100 % is voorzien. Het amendement betekent dat men reeds nu een definitief stelsel op basis van 85 % zou invoeren.

Er is ook het probleem van het gas, waarvoor nu een accijnsrecht van 0,40 frank per liter wordt ingevoerd. Een aanpassing van de verkeersbelasting is een gemakkelijker formule dan een aanpassing van het accijnsstelsel.

Het door het lid berekende verlies aan fiscale inkomsten kan in de volgende jaren nog groter worden.

Het amendement wordt verworpen met 10 tegen 6 stemmen en 1 onthouding.

Het amendement van de Regering wordt goedgekeurd met 11 stemmen en 6 onthoudingen.

L'auteur de l'amendement estime qu'il est fort aisé de se rendre compte quand une voiture est utilisée à des fins professionnelles, puisque la profession aussi bien que l'usage du véhicule sont connus. S'il le faut, il réintroduira son amendement sous une autre forme.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 8.

L'article 2 est adopté à l'unanimité.

L'article 3 est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

Article 4 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Les articles 5 et 6 sont également adoptés par 10 voix et 4 abstentions.

Des amendements ont été présentés à l'article 7 par le Gouvernement et par M. De Saeger. L'amendement de ce dernier donne lieu à une nouvelle discussion, dont les principaux éléments ont déjà fait l'objet de la discussion générale, de sorte qu'il semble superflu d'y revenir en détail. L'auteur de l'amendement souligne encore quelques points et notamment :

1) que son amendement n'entraîne pas une charge supplémentaire, mais qu'il vise uniquement à limiter l'augmentation actuellement proposée de la taxe de circulation sur les voitures et camionnettes;

2) que le projet présente une moins-value fiscale de quelque 32 millions et qu'on s'efforce de trouver une compensation de 24,5 millions à charge des véhicules précités.

Etant donné que le régime transitoire du projet de loi prévoit la majoration à 100 % (art. 14) et que cette majoration n'est que de 70 % dans la législation actuelle, son amendement procure une compensation de la moitié, soit 12 millions environ.

3) Les voitures interviennent dans la plus-value pour un montant de 4,5 millions, de sorte que ce sont les camionnettes qui sont surtout touchées.

4) Le chômage éventuel le préoccupe avant tout.

Un membre insiste encore pour que soit trouvé un terrain d'entente.

M. le Ministre n'accepte pas l'amendement. On veut sacrifier l'essentiel à l'accessoire. D'autre part, une période transitoire de 5 ans est prévue, de sorte que l'adaptation peut se faire sans précipitation.

Le même commissaire rappelle avec insistance qu'il aurait mieux valu adapter progressivement les droits d'accises sur le mazout. La consommation d'huile lourde s'élève à 1.350 millions de litres par an. Les véhicules en question n'en consomment que 16 millions, et c'est sur ce montant qu'on prétend réaliser une compensation.

Il lui est répondu que le projet prévoit une augmentation fixe par C. V. ou par poids dans le régime définitif; en régime transitoire, il est prévu 100 %. Or, l'amendement veut instaurer dès à présent un régime définitif sur la base de 85 %.

Il faut tenir compte aussi du problème du gaz, pour lequel on introduit un droit d'accises de 0,40 franc par litre. L'adaptation de la taxe de circulation est une formule plus facile que celle du régime des droits d'accises.

La moins-value des recettes fiscales, évaluée par ce commissaire, peut augmenter encore au cours des années suivantes.

L'amendement est rejeté par 10 voix contre 6 et 1 abstention.

L'amendement du Gouvernement est adopté par 11 voix et 6 abstentions.

Het aldus geamendeerde artikel 7 wordt goedgekeurd met 11 stemmen en 6 onthoudingen.

Artikelen 8, 9, 10, 11, 12 en 13 worden met 11 stemmen en 7 onthoudingen goedgekeurd.

Artikel 14. Het amendement van de Regering wordt goedgekeurd met 11 stemmen en 7 onthoudingen.

Het geamendeerde artikel alsmede artikelen 15 en 16 werden op dezelfde wijze goedgekeurd.

Het geheel van het ontwerp, zoals het hierna voorkomt, wordt goedgekeurd met 11 stemmen tegen 1 en 6 onthoudingen.

Dit verslag werd met algemene stemmen goedgekeurd.

In de bijlagen wordt een samengeordende tekst afgedrukt van de wetgeving betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, zoals deze er zal uitzien na de stemming van dit ontwerp (zie bijlage n° I, blz. 20).

De Verslaggever,

R. BARBÉ.

De Voorzitter,

A. DEQUAE.

L'article 7, ainsi amendé, est adopté par 11 voix et 6 abstentions.

Les articles 8, 9, 10, 11, 12 et 13 sont adoptés par 11 voix et 7 abstentions.

Article 14. L'amendement gouvernemental est adopté par 11 voix et 7 abstentions.

L'article amendé ainsi que les articles 15 et 16 sont adoptés dans le même sens.

L'ensemble du projet, tel que reproduit ci-après, est adopté par 11 voix contre 1 et 6 abstentions.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité.

En annexe à ce rapport, nous reproduisons un texte coordonné de la législation relative à la taxe de circulation pour véhicules automobiles, telle qu'elle se présentera après le vote du projet (voir annexe n° I, p. 20).

Le Rapporteur,

R. BARBÉ.

Le Président,

A. DEQUAE.

AMENDEMENTEN

VOORGESTELD DOOR DE REGERING.

Eerste artikel.

De tekst van dit artikel vervangen door wat volgt :

Artikel 3, § 1, van de op 10 april 1951 samengeordende wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, wordt als volgt gewijzigd :

1° In 2°, tweede lid, gewijzigd bij de wetten van 22 juli 1952, 24 december 1957 en 9 mei 1959 worden de woorden « zijn echter onderworpen, tot het beloop van de helft alleen, aan de overeenkomstig artikel 16, naar gelang van het geval met 70 % of met 100 % verhoogde belasting » vervangen door de woorden « zijn echter onderworpen aan de verhoging voorzien bij artikel 16, 1° ».

2° Er wordt een 8° toegevoegd luidend als volgt :

8° de autovoertuigen die uitsluitend aangewend worden hezij tot een taxidienst, hezij tot verhuring met bestuurder.

Deze voertuigen zijn echter onderworpen aan de verhoging voorzien bij artikel 16, 1°, wanneer 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.

De Koning kan de voorwaarden en de toepassingsmodaliteiten van onderhavig 8° vaststellen.

Art. 2.

De tekst van dit artikel vervangen door wat volgt :

Artikel 7 van dezelfde samengeordende wetten wordt als volgt gewijzigd :

1° In de hoofding van littera A, de woorden « niet betaald » schrappen;

2° In littera A, laatste lid, worden de woorden « 549 frank » vervangen door de woorden « 504 frank »;

3° Littera C wordt geschrapt.

Art. 7.

1) In het 1° van dit artikel de woorden « en C » weglaten;

2) In het 2° de woorden « littera E » toevoegen tussen de woorden « in artikel 7 » en de woorden « eerste lid ».

Art. 14.

De tekst van dit artikel aanvullen met wat volgt :

Evenwel mag, voor dezelfde periode, de belasting verschuldigd voor de voertuigen bedoeld bij artikel 3, § 1, 2° en 8° (nieuw) van dezelfde samengeordende wetten, en die voldoen aan de voorwaarden voorzien in vorenstaand lid, niet meer bedragen dan de globale belasting welke van toepassing was krachtens de vóór onderhavige wet in voege zijnde bepalingen op dergelijke voertuigen waarvan de motor gedreven wordt met zware olie.

De Directeur der directe belastingen verleent van ambtswege de ontlastingen die voortvloeien uit de toepassing van deze wet.

AMENDEMENTS

PRÉSENTÉS PAR LE GOUVERNEMENT.

Article premier.

Remplacer le texte de cet article par ce qui suit :

L'article 3, § 1^{er}, des lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951, est modifié comme suit :

1° Au 2°, deuxième alinéa, modifié par les lois des 22 juillet 1952, 24 décembre 1957 et 9 mai 1959, les mots « sont assujettis à concurrence de moitié seulement de la taxe augmentée selon le cas de 70 % ou de 100 % conformément à l'article 16 » sont remplacés par les mots « sont toutefois assujettis à l'augmentation prévue à l'article 16, 1° ».

2° Il est ajouté un 8°, rédigé comme suit :

8° les véhicules automobiles affectés exclusivement soit à un service de taxis, soit à la location avec chauffeur.

Toutefois, ces véhicules sont assujettis à l'augmentation prévue à l'article 16, 1°, lorsque 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.

Le Roi peut définir les conditions et modalités d'application du présent 8°.

Art. 2.

Remplacer le texte de cet article par ce qui suit :

L'article 7 des mêmes lois coordonnées est modifié comme suit :

1° A l'intitulé du littera A, supprimer les mots « non rémunéré »;

2° Au littera A, dernier alinéa, les mots « 549 francs » sont remplacés par les mots « 504 francs »;

3° Le littera C est supprimé.

Art. 7.

1) Au 1° de cet article supprimer les mots « et C »;

2) Au 2° insérer les mots : « littera E » entre les mots « l'article 7 » et les mots « premier alinéa ».

Art. 14.

Compléter le texte de cet article par ce qui suit :

Toutefois, pour la même période, la taxe due pour les véhicules visés à l'article 3, § 1^{er}, 2° et 8° (nouveau), des mêmes lois coordonnées et qui réunissent les conditions prévues à l'alinéa qui précède, ne peut être supérieure à la taxe globale qui était applicable, en vertu des dispositions en vigueur avant la présente loi, aux véhicules de l'espèce dont le moteur est alimenté à l'huile lourde.

Le Directeur des contributions directes accorde d'office les dégrèvements qui résultent de l'application de la présente loi.

DOOR DE COMMISSIE AANGENOMEN TEKST.

EERSTE HOOFDSTUK.

Wijzigingen aan de samengeordende wetten
betreffende de verkeersbelasting.

Eerste artikel.

Artikel 3, § 1, van de op 10 april 1951 samengeordende wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, wordt als volgt gewijzigd :

1° In 2°, tweede lid, gewijzigd bij de wetten van 22 juli 1952, 24 december 1957 en 9 mei 1959 worden de woorden « zijn echter onderworpen, tot het beloop van de helft alleen, aan de overeenkomstig artikel 16, naar gelang van het geval met 70 % of met 100 % verhoogde belasting » vervangen door de woorden « zijn echter onderworpen aan de verhoging voorzien bij artikel 16, 1° ».

2° Er wordt een 8° toegevoegd luidend als volgt :

8° de autovoertuigen die uitsluitend aangewend worden hetzij tot een taxidienst, hetzij tot verhuring met bestuurder.

Deze voertuigen zijn echter onderworpen aan de verhoging voorzien bij artikel 16, 1°, wanneer 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.

De Koning kan de voorwaarden en de toepassingsmodaliteiten van onderhavig 8° vaststellen.

Art. 2.

Artikel 7 van dezelfde samengeordende wetten wordt als volgt gewijzigd :

1° In de hoofding van littera A, worden de woorden « niet betaald » geschrapt;

2° In littera A, laatste lid, worden de woorden « 549 frank » vervangen door de woorden « 504 frank »;

3° Littera C wordt geschrapt.

Art. 3.

Artikel 8 van dezelfde samengeordende wetten wordt als volgt gewijzigd :

1° In het eerste lid, wordt het woord : « motorrijwielen », geschrapt;

2° In het tweede lid, worden de woorden : « 381 frank », vervangen door de woorden : « 346 frank »;

3° Er wordt een nieuw lid toegevoegd, luidend als volgt :

« Nochtans wordt de belasting vastgesteld overeenkomstig artikel 7, littera D, voor de in deze bepaling bedoelde voertuigen welke dienen tot vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen. »

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION.

CHAPITRE PREMIER.

Modifications
aux lois coordonnées relatives à la taxe de circulation.

Article premier.

L'article 3, § 1^{er}, des lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951, est modifié comme suit :

1° Au 2°, deuxième alinéa, modifié par les lois des 22 juillet 1952, 24 décembre 1957 et 9 mai 1959, les mots « sont assujettis à concurrence de moitié seulement à la taxe augmentée selon le cas de 70 % ou de 100 % conformément à l'article 16 » sont remplacés par les mots « sont assujettis à l'augmentation prévue à l'article 16, 1° ».

2° Il est ajouté un 8°, rédigé comme suit :

8° les véhicules automobiles affectés exclusivement soit à un service de taxis, soit à la location avec chauffeur.

Toutefois, ces véhicules sont assujettis à l'augmentation prévue à l'article 16, 1°, lorsque 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.

Le Roi peut définir les conditions et modalités d'application du présent 8°.

Art. 2.

L'article 7 des mêmes lois coordonnées est modifié comme suit :

1° A l'intitulé du littera A, les mots « non rémunéré » sont supprimés;

2° Au littera A, dernier alinéa, les mots « 549 francs » sont remplacés par les mots « 504 francs »;

3° Le littera C est supprimé.

Art. 3.

L'article 8 des mêmes lois coordonnées est modifié comme suit :

1° Au premier alinéa, le mot « motocyclettes » est supprimé;

2° Au deuxième alinéa, les mots : « 381 francs », sont remplacés par les mots « 346 francs »;

3° Il est ajouté un nouvel alinéa, rédigé comme suit :

« Toutefois, la taxe est fixée conformément à l'article 7, littera D, pour les véhicules visés à cette disposition et servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques. »

Art. 4.

Artikel 9, tweede lid, van dezelfde samengeordende wetten wordt door de volgende bepaling vervangen :

« De voertuigen met gemengde structuur zijn onderworpen aan de hoogste belasting, rekening gehouden met de verminderingen en verhogingen voorzien in de artikelen 10 tot 16. »

Art. 5.

Artikel 10 van dezelfde samengeordende wetten wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« De voorgaande bepaling is niet toepasselijk op de voertuigen bedoeld in de artikelen 7, littera D, en 8, derde lid. »

Art. 6.

In dezelfde samengeordende wetten wordt een artikel 14bis ingevoegd, luidend als volgt :

« De in de artikelen 10 tot 14 voorziene verminderingen worden berekend op de belasting vooraf verhoogd overeenkomstig de artikelen 15 en 16. »

Art. 7.

Artikel 16 van dezelfde samengeordende wetten, gewijzigd bij de wetten van 24 december 1957 en 9 mei 1959, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Wanneer de motor van het voertuig zelfs gedeeltelijk of tijdelijk gedreven wordt met zware olie of met uit petroleum afgeleid hydrocarbid, dat onder normale temperatuur en druk de vorm van gas heeft, wordt de belasting verhoogd :

» 1° met 425 frank per paardekracht voor de voertuigen bedoeld in artikel 7, littera's A en B;

» 2° met 300 frank of met 160 frank per paardekracht voor de voertuigen respectievelijk bedoeld in artikel 7, littera E, eerste lid en tweede lid;

» 3° met 290 frank per schijf van 100 kg voor de voertuigen bedoeld in artikel 8. »

Art. 8.

Artikel 17 van dezelfde samengeordende wetten wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« Wat de voertuigen betreft bedoeld in de artikelen 7, littera D, en 8, derde lid, mag de aldus verminderde belasting nochtans niet minder bedragen dan 135 frank. »

Art. 9.

Artikel 18 van dezelfde samengeordende wetten wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« De bepalingen van dit artikel zijn niet toepasselijk op de voertuigen bedoeld in de artikelen 7, littera D, en 8, derde lid. »

Art. 4.

L'article 9, deuxième alinéa, des mêmes lois coordonnées, est remplacé par la disposition suivante :

« Les véhicules de structure mixte sont assujettis à la taxe la plus élevée, compte tenu des réductions et majorations prévues aux articles 10 à 16. »

Art. 5.

L'article 10 des mêmes lois coordonnées est complété par la disposition suivante :

« La disposition qui précède n'est pas applicable aux véhicules visés aux articles 7, littera D, et 8, troisième alinéa. »

Art. 6.

Il est inséré, dans les mêmes lois coordonnées, un article 14bis, libellé comme suit :

« Les réductions prévues aux articles 10 à 14 se calculent sur la taxe préalablement majorée conformément aux articles 15 et 16. »

Art. 7.

L'article 16 des mêmes lois coordonnées, modifié par les lois des 24 décembre 1957 et 9 mai 1959, est remplacé par la disposition suivante :

« Lorsque le moteur du véhicule 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, la taxe est augmentée :

» 1° de 425 francs par cheval-vapeur pour les véhicules visés à l'article 7, littera A et B;

» 2° de 300 francs ou de 160 francs par cheval-vapeur pour les véhicules visés respectivement à l'article 7, littera E, premier alinéa et deuxième alinéa;

» 3° de 290 francs par tranche de 100 kg pour les véhicules visés à l'article 8. »

Art. 8.

L'article 17 des mêmes lois coordonnées est complété par la disposition suivante :

« Toutefois, en ce qui concerne les véhicules visés aux articles 7, littera D, et 8, troisième alinéa, la taxe ainsi réduite ne peut être inférieure à 135 francs. »

Art. 9.

L'article 18 des mêmes lois coordonnées est complété par la disposition suivante :

« Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux véhicules visés aux articles 7, littera D, et 8, troisième alinéa. »

Art. 10.

Artikel 19 van dezelfde samengeordende wetten wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« Wat de voertuigen betreft bedoeld in de artikelen 7, littera D. en 8, derde lid, wordt de belasting slechts terugbetaald ten belope van het gedeelte dat 135 frank te boven gaat. »

Art. 11.

In artikel 20, 1^o, van dezelfde samengeordende wetten worden de woorden : « 180 frank » en « 370 frank », respectievelijk vervangen door de woorden : « 160 frank » en « 330 frank ».

Art. 12.

Artikel 22 van dezelfde samengeordende wetten, gewijzigd bij de wetten van 24 december 1957 en 9 mei 1959, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Wanneer de motor van het voertuig, 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, wordt de dagelijkse belasting verhoogd met 100 frank, met 150 frank of met 300 frank, voor de voertuigen bedoeld respectievelijk bij artikel 20, 1^o, littera a, b of c, en met 25 frank voor de voertuigen bedoeld bij artikel 20, 2^o. »

Art. 13.

Artikel 26 van dezelfde samengeordende wetten wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« De voorgaande bepaling is niet toepasselijk op de voertuigen bedoeld in de artikelen 7, littera D, en 8, derde lid. »

HOOFDSTUK II.

Overgangsbepalingen.

Art. 14.

Gedurende het tijdperk gaande van 1 januari 1960 tot 31 december 1964 mag de verhoging van de belasting, welke voorzien is in artikel 16 van dezelfde samengeordende wetten, vervangen door artikel 7 van deze wet, niet meer bedragen dan 100 % van deze belasting voor de voertuigen die, vóór 1 januari 1960, in gebruik gesteld en aan de belasting aangegeven waren als zijnde voorzien van een motor gedreven met zware olie of met uit petroleum afgeleid hydrocarbide dat onder normale temperatuur en druk de vorm van gas heeft.

Evenwel mag, voor dezelfde periode, de belasting verschuldigd voor de voertuigen bedoeld bij artikel 3, § 1, 2^o en 8^o (nieuw) van dezelfde samengeordende wetten, en die voldoen aan de voorwaarden voorzien in vorenstaand lid, niet meer bedragen dan de globale belasting welke van toepassing was krachtens de vóór onderhavige wet in voege zijnde bepalingen op dergelijke voertuigen waarvan de motor gedreven wordt met zware olie.

De Directeur der directe belastingen verleent van ambtswege de ontlastingen die voortvloeien uit de toepassing van deze wet.

Art. 10.

L'article 19 des mêmes lois coordonnées est complété par la disposition suivante :

« En ce qui concerne les véhicules visés aux articles 7, littera D, et 8, troisième alinéa, la taxe n'est restituée qu'à concurrence de la partie dépassant 135 francs. »

Art. 11.

A l'article 20, 1^o, des mêmes lois coordonnées, les mots : « 180 francs » et « 370 francs », sont remplacés respectivement par les mots : « 160 francs » et « 330 francs ».

Art. 12.

L'article 22 des mêmes lois coordonnées, modifié par les lois des 24 décembre 1957 et 9 mai 1959, est remplacé par la disposition suivante :

« Lorsque le moteur du véhicule 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, la taxe quotidienne est augmentée de 100 francs, de 150 francs ou de 300 francs pour les véhicules visés respectivement à l'article 20, 1^o, littera a, b ou c, et de 25 francs pour les véhicules visés à l'article 20, 2^o. »

Art. 13.

L'article 26 des mêmes lois coordonnées est complété par la disposition suivante :

« La disposition qui précède n'est pas applicable aux véhicules visés aux articles 7, littera D, et 8, troisième alinéa. »

CHAPITRE II.

Dispositions transitoires.

Art. 14.

Pendant la période du 1^{er} janvier 1960 au 31 décembre 1964, l'augmentation de la taxe prévue à l'article 16 des mêmes lois coordonnées, remplacé par l'article 7 de la présente loi, ne peut être supérieure à 100 % de cette taxe pour les véhicules qui, avant le 1^{er} janvier 1960, étaient en usage et déclarés à la taxe comme étant pourvus d'un moteur alimenté à l'huile lourde ou aux hydrocarbures dérivés du pétrole et gazeux à la température et à la pression ordinaires.

Toutefois, pour la même période, la taxe due pour les véhicules visés à l'article 3, § 1^{er}, 2^o et 8^o (nouveau), des mêmes lois coordonnées et qui réunissent les conditions prévues à l'alinéa qui précède, ne peut être supérieure à la taxe globale qui était applicable en vertu des dispositions en vigueur avant la présente loi aux véhicules de l'espèce dont le moteur est alimenté à l'huile lourde.

Le Directeur des contributions directes accorde d'office les dégrèvements qui résultent de l'application de la présente loi.

HOOFDSTUK III.

Slotbepalingen.

Art. 15.

Deze wet treedt in werking :

1° Op 1 januari 1960 wat betreft de artikelen 1, 2, 3-2°, 4, 6, 7 en 14;

2° Op 1 januari 1961 wat betreft de artikelen 3, 1° en 3°, 5, 8, 9, 10 en 13;

3° Van de zestiende dag af volgend op hare bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* wat betreft de artikelen 11 en 12.

Art. 16.

De krachtens deze wet voor het jaar 1960 verschuldigde belastingssupplementen zijn te betalen binnen twee maanden volgend op hare bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

CHAPITRE III.

Dispositions finales.

Art. 15.

La présente loi entre en vigueur :

1° Le 1^{er} janvier 1960 en ce qui concerne les articles 1, 2, 3-2°, 4, 6, 7 et 14;

2° Le 1^{er} janvier 1961 en ce qui concerne les articles 3, 1° et 3°, 5, 8, 9, 10 et 13;

3° À partir du seizième jour qui suit sa publication au *Moniteur Belge* en ce qui concerne les articles 11 et 12.

Art. 16.

Les suppléments de taxe dus pour l'année 1960 en vertu de la présente loi sont payables dans les deux mois qui suivent sa publication au *Moniteur Belge*.

BIJLAGE I.

Samengeordende wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen (1).

HOOFDSTUK I.

Belastbare voertuigen.

Artikel één.

Een jaarlijkse belasting wordt geheven op de stoom- of motorvoertuigen dienende hetzij tot het vervoer van personen, hetzij tot het vervoer van goederen of van om 't even welke voorwerpen langs de wegen.

Art. 2.

Onder stoom- of motorvoertuigen worden verstaan de autovoertuigen, de lichte en zware vrachtwagens, de cyclecars, de motortweewielen met of zonder zijspan, de motorcycles, de fietsen voorzien van een motor, de stoom- of motorvervoermiddelen tot voortbeweging, alsmede de door hen gesleepte voertuigen.

HOOFDSTUK II.

Vrijstellingen.

Art. 3.

§ 1. — Van de belasting zijn vrijgesteld:

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

2° de voertuigen uitsluitend gebruikt tot gemeenschappelijk vervoer van personen krachtens:

a) een machtiging afgeleverd met het oog op het exploiteren van openbare autobusdiensten of van bijzondere autobusdiensten, ter voldoening aan de besluitwet van 30 december 1946, houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van autovoertuigen;

b) een machtiging afgeleverd ter voldoening aan de wet van 29 augustus 1931, waarbij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de concessiehouders van tramweglijnen toelating krijgen om autobusdiensten tot stand te brengen, met het doel de exploitatievoorwaarden van hun spoorlijnen te verbeteren;

c) een concessie van de openbare machten.

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 aan de verhoging voorzien bij artikel 16, 1°.

Met afwijking van artikel 14 der wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, is voorgaand lid van toepassing op de voertuigen gebruikt krachtens machtigingen afgeleverd aan vermeldde Nationale Maatschappij.

3° de ziekenauto's en de voertuigen als persoonlijk vervoermiddel gebezigd door groot-invaliden van de oorlog of door gebrekkigen;

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

5° de motor- of stoomvaartuigen uitsluitend dienende tot de zeevisserij;

6° de landbouwtractoren- en -aanhangwagens uitsluitend gebruikt voor de behoeften van het bedrijf van de landbouwer, die eigenaar is van

(1) In deze tekst werd rekening gehouden met de wijzigingen die voorkomen in de door de Commissie aangenomen tekst.

ANNEXE I.

Lois coordonnées relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles (1).

CHAPITRE I.

Véhicules imposables.

Article premier.

Il est établi une taxe annuelle sur les véhicules à vapeur ou à moteur, servant soit au transport des personnes, soit au transport sur route de marchandises ou d'objets quelconques.

Art. 2.

Sont compris sous la dénomination de véhicules à vapeur ou à moteur notamment les voitures, camionnettes et camions automobiles, les cycle-cars, les motocyclettes avec ou sans side-car, les motocycles, les bicyclettes pourvues d'un moteur, les bateaux et canots à vapeur ou à moteur et, en général, tous instruments de locomotion à vapeur ou à moteur, ainsi que leurs remorques.

CHAPITRE II.

Exemptions.

Art. 3.

§ 1^{er}. — Sont exempts de la taxe :

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

2° les véhicules employés exclusivement pour les transports en commun de personnes en vertu :

a) d'une autorisation délivrée en vue de l'exploitation de services publics d'autobus ou de services spéciaux d'autobus, en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles;

b) d'une autorisation délivrée en exécution de la loi du 29 août 1931, permettant à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux et aux concessionnaires de lignes de tramways d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de leurs lignes ferrées;

c) d'une concession des pouvoirs publics.

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 l'augmentation prévue à l'article 16, 1°.

Par dérogation à l'article 14 de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société Nationale des Chemins de fer belges, l'alinéa qui précède est applicable aux véhicules utilisés en vertu d'autorisation délivrées à ladite Société nationale.

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

6° les tracteurs et remorques agricoles utilisés exclusivement pour les besoins de l'exportation du cultivateur propriétaire du véhicule, soit

(1) Dans ce texte, il a été tenu compte des modifications qui figurent au texte adopté par la Commission.

het voertuig hetzij om zijn landbouwmachines en -werktuigen op sleeptouw te nemen, hetzij om waren of goederen te vervoeren binnen een straal van ten hoogste 10 kilometer of van de hoeve naar het veld en omgekeerd.

De tractoren en aanhangwagens toebehorende aan de ondernemingen van vlasroting en vlaswingeling en die uitsluitend voor de noodwendigheden van de onderneming van de eigenaar binnen een straal van ten hoogste 10 kilometer worden gebruikt, hetzij om het vlas naar de instellingen van deze ondernemingen te brengen, hetzij om het vlas tijdens de roting- en zwingelverrichtingen te vervoeren, met inbegrip van het vervoer van het gezwingeld vlas naar de plaats van levering.

Onder de voorwaarden en voor de periode, door hem te bepalen, kan de Minister van Financiën of zijn gedelegeerde een afwijking toestaan van de in lid 1 gestelde grens van 10 kilometer.

De Minister van Financiën schrijft alle controlemaatregelen voor die hij nuttig acht.

7° de fietsen met motor met een cylinderinhoud van ten hoogste 50 kubieke centimeter.

De Minister van Financiën schrijft alle controlemaatregelen voor die hij nuttig acht.

8° de autovoertuigen die uitsluitend aangewend worden hetzij tot een taxidienst, hetzij tot verhuur met bestuurder.

Deze voertuigen zijn echter onderworpen aan de verhoging voorzien bij artikel 16. 1°, wanneer 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.

De Koning kan de voorwaarden en toepassingsmodaliteiten van onderhavig 8° vaststellen.

§ 2. — Geen belasting is verschuldigd wanneer het gebruik na 15 december begint.

HOOFDSTUK III.

Belastingsschuldenaars.

Art. 4.

Is de belasting schuldig al wie één of meer van de in de artikelen 1 en 2 genoemde voertuigen bezigt tot eigen gebruik of exploiteert, hetzij hij er de eigendom of het persoonlijk bezit daarvan heeft, hetzij hij door huur of andere overeenkomst, bestendig of gewoonlijk daarover beschikt.

HOOFDSTUK IV.

Belastbare grondslag.

Art. 5.

De belasting is verschuldigd, volgens het geval, naar rato van de kracht van de motor, van zijn cylinderinhoud of van het gewicht van het voertuig.

Een koninklijk besluit stelt de regelen vast die in acht te nemen zijn voor de bepaling, de opneming en de controle van de kracht van de motoren, alsmede van het gewicht der voertuigen.

Art. 6.

Breken van paardekracht worden naar boven of naar beneden afgerond, naargelang zij al dan niet de helft overschrijden.

Het gewicht van het voertuig wordt in bedrijfsvaardige toestand vastgesteld, dat wil zeggen met koetswerk, toerusting, toebehoren en volle voorraad benzine of andere brandstof, water en smeersel, doch met uitsluiting van de vervoerde personen of goederen; breken van honderdtallen kilogram worden naar boven of naar beneden afgerond, naargelang zij al dan niet vijftig kilogram overschrijden.

HOOFDSTUK V.

Bedrag der belasting of belastingvoet.

Art. 7.

De belasting is op de volgende grondslagen en aanslagvoeten vastgesteld voor de voertuigen voor personenvervoer:

pour remorquer ses machines agricoles et instruments aratoires, soit pour effectuer les transports de denrées ou marchandises dans un rayon de 10 kilomètres au maximum ou de la ferme aux champs et vice-versa.

Les tracteurs et remorques qui appartiennent aux entreprises de rouissage et de teillage de lin et sont utilisés exclusivement pour les besoins de l'exploitation du propriétaire dans un rayon de 10 kilomètres au maximum, soit pour amener le lin aux installations de ces entreprises, soit pour transporter le lin au cours des opérations de rouissage et de teillage, y compris le transport du lin teillé au lieu de livraison.

Aux conditions et pour la période qu'il détermine, le Ministre des Finances, ou son délégué, peut accorder une dérogation à la limite de 10 kilomètres prévue à l'alinéa premier.

Le Ministre des Finances prescrit toutes mesures de contrôle qu'il juge utiles.

7° les cycles pourvus d'un moteur d'une cylindrée maximum de 50 centimètres cubes.

Le Ministre des Finances prescrit toutes mesures de contrôle qu'il juge utiles.

8° les véhicules automobiles affectés exclusivement soit à un service de taxis, soit à la location avec chauffeur.

Toutefois, ces véhicules sont assujettis à l'augmentation prévue à l'article 16. 1°, lorsque 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.

Le Roi peut définir les conditions et modalités d'application du présent 8°.

§ 2. — Aucune taxe n'est exigible quand l'usage commence après le 15 décembre.

CHAPITRE III.

Redevables de la taxe.

Art. 4.

Est redevable de la taxe, quiconque emploie pour son propre usage ou exploite un ou plusieurs véhicules désignés dans les articles 1° et 2, soit qu'il en ait la propriété ou la possession personnelle, soit qu'il en ait la disposition permanente ou habituelle par louage ou autre convention.

CHAPITRE IV.

Base imposable.

Art. 5.

La taxe est due, selon le cas, en raison de la puissance du moteur, de sa cylindrée ou du poids du véhicule.

Un arrêté royal détermine les règles à suivre pour l'établissement, la constatation et le contrôle de la puissance des moteurs ainsi que du poids des véhicules.

Art. 6.

Les fractions de cheval-vapeur sont forcées ou négligées selon qu'elles dépassent ou non la moitié.

Le poids du véhicule est constaté en ordre de marche, c'est-à-dire avec carrosserie, équipement, accessoires et plein d'essence ou d'autres carburants, d'eau et de graisse, mais à l'exclusion des personnes ou des marchandises transportées; les fractions de centaine de kilogrammes sont forcées ou négligées selon qu'elles dépassent ou non cinquante kilogrammes.

CHAPITRE V.

Montant de la taxe ou taux.

Art. 7.

La taxe est fixée selon les bases et les taux suivants pour les véhicules servant au transport de personnes:

A. — Auto's voor personenvervoer.

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

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

Wanneer de belastbare kracht 30 paardekracht te boven gaat, bedraagt de voet per paardekracht, toepasselijk op de volledige belastbare kracht, 444 frank, plus 15 frank per paardekracht boven 30, zonder dat de voet per paardekracht 504 frank mag overschrijden.

B. — Autobussen en autocars.

De belasting is vastgesteld overeenkomstig littera A hierboven.

C. —

D. — *Motorcycles, motorrijwielen met of zonder zijspan en fietsen met motor.*

De belasting is vastgesteld op 135 frank per schijf of deel van een schijf van 150 kubieke centimeter cylindrinhoud.

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

E. — Vaartuigen en bootjes.

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

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

Art. 8.

Voor de voertuigen voor vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen (lichte en zware vrachtwagens, tractors, aanhangwagens, enz.), is de belasting vastgesteld op 150 frank per 100 kilogram tot en met 1.000 kilogram.

Wanneer het belastbaar gewicht 1.000 kilogram te boven gaat, bedraagt de voet per schijf van 100 kilogram, toepasselijk op het totaal belastbaar gewicht 150 frank, plus 7 frank per schijf van 100 kilogram boven 1.000 kilogram, zonder dat de voet per 100 kilogram meer dan 346 frank mag bedragen.

Nochtans wordt de belasting vastgesteld overeenkomstig artikel 7, littera D, voor de in deze bepaling bedoelde voertuigen welke dienen tot vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen.

Art. 9.

Dient een voertuig beurtelings of gelijktijdig tot vervoer dat op verschillende wijze belast is, dan wordt het toepasselijk regime bepaald door dat van de structuur van het voertuig.

De voertuigen met gemengde structuur zijn onderworpen aan de hoogste belasting, rekening gehouden met de verminderingen en verhogingen voorzien in de artikelen 10 tot 16.

A. — Automobiles servant au transport de personnes.

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

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

Lorsque la puissance imposable est supérieure à 30 chevaux-vapeur, le taux, par cheval-vapeur, applicable à la puissance imposable entière est de 444 francs plus 15 francs par cheval-vapeur au-delà de 30, sans que le taux par cheval-vapeur puisse dépasser 504 francs.

B. — Autobus et autocars.

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

C. —

D. — *Motocycles, motocyclettes avec ou sans side-car et bicyclettes à moteur.*

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

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

E. — Bateaux et canots.

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

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

Art. 8.

Pour les véhicules servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques (camionnettes, camions, tracteurs, remorques, etc.), la taxe est fixée à 150 francs par 100 kilogrammes jusqu'à 1.000 kilogrammes inclusivement.

Lorsque le poids imposable dépasse 1.000 kilogrammes, le taux, par tranches de 100 kilogrammes, applicable au poids imposable total est de 150 francs, plus 7 francs par tranche de 100 kilogrammes au-delà de 1.000 kilogrammes, sans que le taux par 100 kilogrammes puisse dépasser 346 francs.

Toutefois, la taxe est fixée conformément à l'article 7, littéra D, pour les véhicules visés à cette disposition et servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques.

Art. 9.

Lorsqu'un véhicule sert alternativement ou simultanément à des transports donnant lieu à des taxations différentes, le régime applicable est déterminé par la structure du véhicule.

Les véhicules de structure mixte sont assujettis à la taxe la plus élevée, compte tenu des réductions et majorations prévues aux articles 10 à 16.

HOOFDSTUK VI.

Verminderings.

Art. 10.

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

De voorgaande bepaling is niet toepasselijk op de voertuigen bedoeld in de artikelen 7, littera D, en 8, derde lid.

Art. 11.

De belasting wordt met 75 % verminderd voor de voertuigen die uitsluitend worden gebruikt binnen de havenomheining, zoals deze door de Minister van Financiën wordt bepaald.

Art. 12.

De belasting wordt tot één derde van haar bedrag voor het hele jaar verminderd voor de voertuigen die uitsluitend of in hoofdzaak aangewend worden voor het internationaal vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen, waarvan het belastbaar gewicht, aanhangwagens inbegrepen, ten minste 7.000 kilogram bedraagt en die, wegens hun speciale aanwending, gedurende ten hoogste negentig dagen per jaar in België worden gebruikt.

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

De Minister van Financiën schrijft alle nodig geoordeelde controlemaatregelen voor.

Art. 13.

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.

Art. 14.

De verkeersbelasting wordt tot één derde of tot één twaalfde van haar bedrag voor het gehele jaar verminderd, voor de voertuigen die wegens hun aard, hun bestemming of hun speciale aanwending slechts gedurende ten hoogste 90 dagen of gedurende ten hoogste 12 dagen per jaar op de openbare weg worden gebruikt en slechts voor het vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen, met uitsluiting van personen.

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

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

Art. 14bis.

De in de artikelen 10 tot 14 voorziene verminderingen worden berekend op de belasting vooraf verhoogd overeenkomstig de artikelen 15 en 16.

HOOFDSTUK VII.

Verhogingen.

Art. 15.

De belasting wordt verhoogd :

- a) met 20 % wanneer de wielen voorzien zijn van holle of semi-pneumatische rubberbanden;
- b) met 50 % wanneer de banden van massief rubber zijn;
- c) met 100 % wanneer de banden van metaal zijn.

Is een voertuig voorzien van banden van verschillende aard, dan is de hoogste belasting vorderbaar.

Art. 16.

Wanneer de motor van het voertuig zelfs gedeeltelijk of tijdelijk gedreven wordt met zware olie of met uit petroleum afgeleid hydro-

CHAPITRE VI.

Réductions.

Art. 10.

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

La disposition qui précède n'est pas applicable aux véhicules visés aux articles 7, littéra D, et 8, troisième alinéa.

Art. 11.

La taxe est réduite de 75 % pour les véhicules qui sont utilisés exclusivement dans l'enceinte des ports, telle que celle-ci est déterminée par le Ministre des Finances.

Art. 12.

La taxe est réduite au tiers de son montant relatif à l'année entière, pour les véhicules affectés exclusivement ou principalement à des transports internationaux de marchandises ou d'objets quelconques, dont le poids imposable, remorques comprises, est d'au moins 7.000 kilogrammes et qui, en raison de leur affectation spéciale, sont utilisés en Belgique pendant au plus nonante jours par an.

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

Le Ministre des Finances prescrit toutes mesures de contrôle jugées nécessaires.

Art. 13.

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.

Art. 14.

La taxe de circulation est réduite au tiers ou au douzième de son montant relatif à l'année entière pour les véhicules qui, en raison de leur nature, de leur destination ou de leur affectation spéciale, ne sont utilisés sur la voie publique que pendant 90 jours ou pendant 12 jours au plus par an, et ne sont employés qu'au transport de marchandises ou d'objets quelconques, à l'exclusion de personnes.

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

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

Art. 14bis.

Les réductions prévues aux articles 10 à 14 se calculent sur la taxe préalablement majorée conformément aux articles 15 et 16.

CHAPITRE VII.

Majorations.

Art. 15.

La taxe est augmentée :

- a) de 20 % lorsque les roues sont pourvues de bandages en caoutchouc creux ou semi-pneumatiques;
- b) de 50 % si les bandages sont en caoutchouc plein;
- c) de 100 % s'ils sont de nature métallique.

Lorsqu'un véhicule est muni de bandages de nature différente, l'impôt le plus élevé est exigible.

Art. 16.

Lorsque le moteur du véhicule est alimenté, même partiellement ou temporairement, à l'huile lourde ou aux hydrocarbures dérivés du

carbide, dat onder normale temperatuur en druk de vorm van gas heeft, wordt de belasting verhoogd :

1° met 425 frank per paardekracht voor de voertuigen bedoeld in artikel 7, littera's A en B;

2° met 300 frank of met 160 frank per paardekracht voor de voertuigen respectievelijk bedoeld in artikel 7, littera E, eerste lid en tweede lid;

3° met 290 frank per schijf van 100 kg voor de voertuigen bedoeld in artikel 8.

HOOFDSTUK VIII.

Ontstaan van de belastingsschuld.

Art. 17.

De belasting, welke ook de modaliteiten ervan wezen, is over het ganse jaar verschuldigd, wanneer het voertuig in de loop van het eerste kwartaal wordt gebruikt; slechts de drie vierden, de helft of het vierde ervan zijn verschuldigd naargelang het gebruik in de loop van het tweede, het derde of het vierde kwartaal begint.

Wat de voertuigen betreft bedoeld in de artikelen 7, littera D, en 8, derde lid, mag de aldus verminderde belasting nochtans niet minder bedragen dan 135 frank.

Art. 18.

De belasting of de aanvullende belasting kan vooraf betaald worden, voor een tijdperk van drie of zes maanden, mits zij met één tiende verhoogd wordt.

Het kenteken dat bij deze betaling wordt uitgereikt, moet tegen ontvangstbewijs teruggegeven worden binnen acht dagen nadat het ophoudt geldig te zijn; indien gezegd kenteken niet binnen de gestelde termijn teruggegeven wordt, zal de belastingsschuldenaar van ambtswege in de belasting aangeslagen worden voor het tijdperk dat nog tot het einde van het jaar blijft lopen.

De bepalingen van dit artikel zijn niet toepasselijk op de voertuigen bedoeld in de artikelen 7, littera D, en 8, derde lid.

Art. 19.

Ingeval het gebruik in de loop van een kwartaal ophoudt, wordt de belasting die voor de rest van het jaar betaald was en niet het voorwerp van een overschrijving is geweest, terugbetaald tegen afgifte van het kenteken, voor het bedrag van het niet aangevangen kwartaal of de niet aangevangen kwartalen.

Nochtans, indien het ophouden van het gebruik een gevolg is van de opeising van het voertuig, wordt de betaalde belasting terugbetaald in verhouding tot het aantal maanden begrepen in de opeisingsperiode, met dien verstande dat elk gedeelte van een maand voor één maand geldt of wegvalt naargelang het al dan niet vijftien dagen overschrijdt.

Wat de voertuigen betreft bedoeld in de artikelen 7, littera D, en 8, derde lid, wordt de belasting slechts terugbetaald ten belope van het gedeelte dat 135 frank te boven gaat.

HOOFDSTUK IX.

Dagelijkse belasting.

Art. 20.

Behoudens afwijking, ingevolge internationale overeenkomsten, zijn de autovoertuigen welke in België worden gebruikt door personen die in dit land noch woon-, noch verblijfplaats, noch er een vaste inrichting hebben, en die niet aan de verkeersbelasting onderworpen zijn, onderhevig, op grond van hun verblijf in België, aan een dagelijkse belasting, waarvan de voeten hierna worden vastgesteld :

1° voor de voertuigen die uitsluitend of hoofdzakelijk tot het vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen worden aangewend :

a) wanneer het belastbaar gewicht 5.000 kilogram niet bereikt : 120 frank per dag;

b) wanneer het belastbaar gewicht 5.000 kilogram en meer bedraagt, zonder 10.000 kilogram te bereiken : 160 frank per dag;

c) wanneer het belastbaar gewicht 5.000 kilogram of meer bedraagt : 330 frank per dag;

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

De dagelijkse belasting is gelijkgesteld met de verkeersbelasting op de autovoertuigen.

pétrole et gazeux à la température et à la pression ordinaires, la taxe est augmentée :

1° de 425 francs par cheval-vapeur pour les véhicules visés à l'article 7, littéras A et B;

2° de 300 francs ou de 160 francs par cheval-vapeur pour les véhicules visés respectivement à l'article 7, littéra E, premier alinéa et deuxième alinéa;

3° de 290 francs par tranche de 100 kg pour les véhicules visés à l'article 8.

CHAPITRE VIII.

Débiton de l'impôt.

Art. 17.

La taxe, quelles qu'en soient les modalités, est due pour l'année entière si le véhicule est utilisé dans le courant du premier trimestre; il n'en est dû que les trois quarts, la moitié ou le quart, selon que l'usage commence dans le courant du deuxième, du troisième ou du quatrième trimestre.

Toutefois, en ce qui concerne les véhicules visés aux articles 7, littéra D, et 8, troisième alinéa, la taxe ainsi réduite ne peut être inférieure à 135 francs.

Art. 18.

La taxe ou le supplément de taxe peut être payé anticipativement, pour une période de trois ou de six mois, moyennant une augmentation d'un dixième.

Le signe distinctif délivré lors de ce paiement doit être restitué, contre reçu, dans les huit jours de la cessation de sa validité; si le dit signe n'est pas restitué dans le délai fixé, le redevable sera taxé d'office pour la période restant à courir jusqu'à la fin de l'année.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux véhicules visés aux articles 7, littéra D, et 8, troisième alinéa.

Art. 19.

En cas de cessation d'usage dans le courant d'un trimestre, la taxe payée pour le restant de l'année et n'ayant pas fait l'objet d'une transcription est restituée contre remise d'un signe distinctif, à concurrence du trimestre ou des trimestres non commencés.

Toutefois, si la cessation d'usage résulte de la réquisition du véhicule, la taxe payée est restituée à concurrence du nombre de mois que comprend la période de réquisition, étant entendu que toute fraction de mois est comptée pour un mois ou négligée, suivant qu'elle dépasse ou non quinze jours.

En ce qui concerne les véhicules visés aux articles 7, littéra D, et 8, troisième alinéa, la taxe n'est restituée qu'à concurrence de la partie dépassant 135 francs.

CHAPITRE IX.

Taxe quotidienne.

Art. 20.

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

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

a) lorsque le poids imposable n'atteint pas 5.000 kilogrammes : 120 francs par jour;

b) lorsque le poids imposable est de 5.000 kilogrammes et plus, sans atteindre 10.000 kilogrammes : 160 francs par jour;

c) lorsque le poids imposable est de 10.000 kilogrammes et plus : 330 francs par jour.

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

La taxe quotidienne est assimilée à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Art. 21.

De dag waarop de voertuigen binnenkomen en die waarop zij uitgaan worden elk voor een volle dag aangerekend. Echter wordt de dag van uitgang niet aangerekend, wanneer tussen de twee bedoelde dagen slechts één dag verloopt.

Art. 22.

Wanneer de motor van het voertuig, 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, wordt de dagelijkse belasting verhoogd met 100 frank, met 150 frank of met 300 frank, voor de voertuigen bedoeld respectievelijk bij artikel 20, 1^o, littera a), b) of c), en met 25 frank voor de voertuigen bedoeld bij artikel 20, 2^o.

Art. 23.

De Minister van Financiën is gemachtigd om gehele of gedeeltelijke ontlasting van de directe belastingen op de automobielen en andere stoom- of motorvoertuigen toe te staan aan de inwoners van vreemde landen die aan de Belgen dezelfde gedeeltelijke of gehele ontlasting verlenen, en om desgevallend de daartoe nodige overeenkomsten te sluiten.

Art. 24.

De dagelijkse belasting is betaalbaar vóór het verlaten van het land.

HOOFDSTUK X.

Aangifte en invordering.

Art. 25.

De belasting of de aanvullende belasting is te betalen ten kantore van de ontvanger der belastingen van het gebied vóór 1 januari indien het voertuig op die datum in gebruik is en, in het tegenovergesteld geval, vóór elk gebruik. De aangifte van de belastingschuldenaar moet al de gegevens behelzen, die nodig zijn tot het berekenen van de belasting en van het toezicht.

Art. 26.

De belastingschuldenaars die zulks schriftelijk vóór 1 januari aanvragen, mogen de belasting in twee gelijke stortingen betalen en wel: de ene op gemelde datum en de andere op 1 juli.

De voorgaande bepaling is niet toepasselijk op de voertuigen bedoeld in de artikelen 7, littera D, en 8, derde lid.

Art. 27.

Het uitgereikt kwijtschrift geldt als identificatiekaart van het voertuig en moet op elk aanzoek der bevoegde agenten overgelegd worden.

Daarenboven wordt aan de aangever een kenteken uitgereikt, waarvan het voertuig gestadig moet voorzien zijn. Zo nodig, wordt dit kenteken elk jaar vernieuwd.

Een koninklijk besluit stelt de regelen vast, in acht te nemen voor het plaatsen van de kentekens.

Art. 28.

Wanneer een voertuig vóór 16 december definitief wordt vervangen, mag de voor dit voertuig betaalde belasting, wat de nog niet verstreken kwartalen betreft, van de belasting betreffende het vervangende voertuig worden afgetrokken.

Art. 29.

In geval van wijziging van een voertuig welke een aanvullende belasting medebrengt, is de belastingschuldenaar er toe gehouden hiervan aangifte te doen vóór het in gebruik stellen van het gewijzigd voertuig en terzelfdertijd de aanvullende belasting te betalen.

Art. 30.

Degene, die een belastbaar voertuig verkoopt of overlaat, is gehouden daarvan binnen de acht dagen aangifte te doen; de over het lopende jaar betaalde belasting mag op naam van de nieuwe houder overgeschreven worden indien hij zulks binnen de vijftien dagen aanvraagt, onder voorlegging van het kwijtschrift en van het kenteken, aan de overdrager verstrekt.

Art. 21.

Le jour de l'entrée des véhicules et celui de leur sortie sont comptés chacun pour un jour. Toutefois, lorsqu'ils ne sont séparés que par un jour intermédiaire, le jour de sortie n'est pas compté.

Art. 22.

Lorsque le moteur du véhicule 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, la taxe quotidienne est augmentée de 100 francs, de 150 francs ou de 300 francs pour les véhicules visés respectivement à l'article 20, 1^o, littera a), b) ou c), et de 25 francs pour les véhicules visés à l'article 20, 2^o.

Art. 23.

Le Ministre des Finances est autorisé à exonérer partiellement ou totalement des taxes directes sur les automobiles et autres véhicules à moteur ou à vapeur, les habitants des pays étrangers qui accordent aux Belges la même exonération partielle ou totale, et à conclure au besoin les accords nécessaires à cette fin.

Art. 24.

La taxe quotidienne est payable avant la sortie du pays.

CHAPITRE X.

Déclaration et recouvrement.

Art. 25.

La taxe ou le supplément de taxe est payable au bureau du receveur des contributions du ressort, avant le 1^{er} janvier si le véhicule est employé à cette date et, dans le cas contraire, préalablement à tout usage. La déclaration du redevable doit contenir tous les éléments nécessaires au calcul de l'impôt et à la surveillance.

Art. 26.

Les redevables qui en feront la demande par écrit avant le 1^{er} janvier, pourront acquitter la taxe en deux versements égaux à effectuer, l'un, à cette date, et l'autre, le 1^{er} juillet.

La disposition qui précède n'est pas applicable aux véhicules visés aux articles 7, littera D, et 8, troisième alinéa.

Art. 27.

La quittance délivrée sert de carte d'identification du véhicule et doit être produite à toute réquisition des agents compétents.

Il est, en outre, remis au déclarant un signe distinctif dont le véhicule doit être constamment pourvu. Au besoin, ce signe distinctif est renouvelé chaque année.

Un arrêté royal détermine les règles à suivre pour l'apposition des signes distinctifs.

Art. 28.

En cas de remplacement définitif d'un véhicule avant le 16 décembre, la taxe payée pour ce véhicule pourra être déduite, en ce qui concerne les trimestres non écoulés, de la taxe relative au véhicule de remplacement.

Art. 29.

En cas de modification d'un véhicule entraînant la déduction d'une taxe supplémentaire, le redevable est tenu d'en faire la déclaration avant la mise en usage du véhicule modifié et d'acquitter en même temps le supplément de taxe.

Art. 30.

Celui qui vend ou cède un véhicule imposable doit en faire la déclaration dans la huitaine; la taxe payée pour l'année courante peut être transcrite au nom du nouveau détenteur, si celui-ci le demande dans les quinze jours en reproduisant la quittance et le signe distinctif délivrés au cédant.

Art. 31.

Bij gebrek aan strijdige kennisgeving is de voor één jaar voorgelegde aangifte geldig voor de volgende jaren.

Art. 32.

Zolang de in het houden van het voertuig voorgekomen verandering niet wordt aangegeven, is de vroegere houder aansprakelijk voor de belasting behoudens zijn verhaal op de verkrijger.

HOOFDSTUK XI.

Sancties en strafbepalingen.

Art. 33.

Bij gebrek aan aangifte binnen de voorgeschreven termijn of in geval van ontoereikendheid der aangifte, kan de belastingsschuldige door de controleur der belastingen van ambtswege in de belasting aangeslagen worden, behoudens het recht van bezwaar en van beroep.

De ontdoken belasting wordt verdriedubbeld indien zij een tiende van de oorspronkelijke belasting overschrijdt. De belasting van ambtswege vastgesteld, moet dadelijk worden betaald.

Art. 34.

Elke overtreding van het bepaalde in deze samengeordende wetten of van de maatregelen getroffen tot uitvoering ervan, wordt bestraft met een boete van 50 frank tot 1.000 frank.

Art. 35.

De agenten van toezicht, voorzien van hun aanstellingsbrief, zijn gemachtigd om de identiteitskaart na te zien van de belastbare voertuigen die op de openbare weg verkeren en om, indien er vermoeden van bedrog is, zonder enige bijstand de stel- of bergplaatsen te onderzoeken. Alle weigering van het onderzoek door deze agenten is strafbaar met de bij artikel 34 bepaalde boete.

HOOFDSTUK XII.

Slotbepalingen.

Art. 36.

De provinciën en de gemeenten mogen op de verkeersbelasting op de autovoertuigen geen opcentimes vestigen noch soortgelijke belastingen heffen, behoudens wat betreft de fietsen met motor, bedoeld in artikel 3, § 1^{er}, 7^e.

Art. 37.

Voor zover daarvan bij de bovenstaande bepalingen niet wordt afgeweken, zijn de artikelen 50, 51, 59 tot 61, 65 tot 69, 71 tot 77 der samengeordende wetten op de inkomstenbelastingen van toepassing op de bij deze samengeordende wetten gevestigde belasting en aanvullende belasting.

Overgangsbepalingen.

(cfr. wetsontwerp.)

Gedurende het tijdperk gaande van 1 januari 1960 tot 31 december 1964 mag de verhoging van de belasting, welke voorzien is in artikel 16 niet meer bedragen dan 100 % van deze belasting voor de voertuigen die, vóór 1 januari 1960, in gebruik gesteld en aan de belasting aangegeven waren als zijnde voorzien van een motor gedreven met zware olie of met uit petroleum afgeleid hydrocarbide dat onder normale temperatuur en druk de vorm van gas heeft.

Eventueel mag voor dezelfde periode, de belasting verschuldigd voor de voertuigen bedoeld bij artikel 3, § 1, 2^o en 8^o, en die voldoen aan de voorwaarden voorzien in voorenstaand lid, niet meer bedragen dan de globale belasting welke van toepassing was krachtens de vóór de wet van

(1) in voege zijnde bepalingen op dergelijke voertuigen waarvan de motor gedreven wordt met zware olie.

(1) Aan te vullen na eventuele stemming van het ontwerp dat thans ter bespreking voorligt.

Art. 31.

A défaut de notification contraire, la déclaration remise pour une année est valable pour les années suivantes.

Art. 32.

Aussi longtemps que le changement apporté dans la détention du véhicule n'a pas été déclaré, l'ancien détenteur est responsable de l'impôt, sauf son recours contre l'acquéreur.

CHAPITRE XI.

Sanctions et dispositions pénales.

Art. 33.

A défaut de déclaration dans le délai prescrit ou en cas d'insuffisance de la déclaration, le redevable peut être taxé d'office par le contrôleur des contributions, sauf le droit de réclamation et de recours.

La taxe éludée est portée au triple si elle dépasse le dixième de la taxe primitive. La taxe établie d'office est payable immédiatement.

Art. 34.

Il est encouru une amende de 50 à 1.000 francs pour chaque contravention aux dispositions des présentes lois coordonnées ou aux mesures prises pour leur exécution.

Art. 35.

Les agents de la surveillance, munis de leur commission, sont autorisés à contrôler la carte d'identification des véhicules imposables circulant sur la voie publique et, en cas de suspicion de fraude, à visiter, sans aucune assistance, les garages ou lieux de dépôt. Tout refus opposé à leur vérification est passible de l'amende visée à l'article 34.

CHAPITRE XII.

Dispositions finales.

Art. 36.

Les provinces et les communes ne peuvent établir des additionnels à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles ni des taxes similaires, sauf en ce qui concerne les cycles à moteur visés à l'article 3, § 1^{er}, 7^e.

Art. 37.

Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par les dispositions qui précèdent, les articles 50, 51, 59 à 61, 65 à 69, 71 à 77 des lois coordonnées relatives aux impôts sur les revenus sont applicables à la taxe ou au supplément de taxe établis par les présentes lois coordonnées.

Dispositions transitoires.

(cf. projet de loi.)

Pendant la période du 1^{er} janvier 1960 au 31 décembre 1964, l'augmentation de la taxe prévue à l'article 16, ne peut être supérieure à 100 % de cette taxe pour les véhicules qui, avant le 1^{er} janvier 1960, étaient en usage et déclarés à la taxe comme étant pourvus d'un moteur alimenté à l'huile lourde ou aux hydrocarbures dérivés du pétrole et gazeux à la température et à la pression ordinaires.

Toutefois, pour la même période, la taxe due pour les véhicules visés à l'article 3, § 1^{er}, 2^o et 8^o, et qui réunissent les conditions prévues à l'alinéa qui précède, ne peut être supérieure à la taxe globale qui était applicable en vertu des dispositions en vigueur avant la loi du

(1) aux véhicules de l'espèce dont le moteur est alimenté à l'huile lourde.

(1) A compléter après le vote éventuel du projet actuellement en discussion.

BIJLAGE II.

Vragen gesteld door een lid van de Commissie
en de erop verstrekte antwoorden.

1. Hoeveel belooft het totale verbruik per jaar van zware olie (gas-oil)?

Het totale verbruik van zware olie belooft 1.350.000.000 l per jaar.

2. Hoeveel hiervan wordt er verbruikt voor het vervoer (raming)?

Er wordt 700.000.000 l zware olie verbruikt per jaar voor het vervoer.

3. Hoeveel hiervan wordt er verbruikt voor personenwagens, taxi's uitgezonderd (raming)?

Rekening gehouden met het aantal personenwagens (taxi's uitgezonderd) in omloop op 1 augustus 1958 (meest recente statistische gegevens) mag het jaarlijks verbruik van zware olie door personenwagens, taxi's uitgezonderd, op 16.000.000 l geraamd worden.

4. Hoeveel hiervan zal er in 1960 vermoedelijk verbruikt worden door nieuwe personenwagens (die in 1960 in omloop worden gebracht) (raming)?

Het is niet mogelijk, zelfs bij benadering, te voorzien hoeveel personenwagens gedreven met zware olie zullen in omloop gebracht worden in 1960, zodat op de vraag n° 4 niet kan geantwoord worden.

5. Hoeveel belooft het totale verbruik per jaar van L-P-Gas?

Het totaal verbruik L-P-Gas belooft 40.000.000 l per jaar.

6. Hoeveel L-P-Gas zal er in 1960 vermoedelijk verbruikt worden door voertuigen die pas in 1960 een installatie voor het verbruik van L-P-Gas zullen krijgen (raming)?

Zoals voor de vraag n° 4 kan ook hier niet, zelfs bij benadering, voorzien worden hoeveel voertuigen er in 1960 zullen uitgerust worden met een installatie voor het verbruik van L-P-Gas.

7. Hoeveel nieuwe personenwagens komen er per jaar in omloop (meest recente cijfers)?

Gedurende het jaar 1959 werden 97.836 personenwagens in omloop gebracht.

8. Hoeveel hiervan worden gedreven door benzine? hoeveel door zware olie?

De administratie beschikt over geen gegevens die toelaten te bepalen hoeveel van de sub 7 bedoelde voertuigen gedreven worden eensdeels met benzine, anderdeels met zware olie. Alleen kan gezegd worden dat in het cijfer vermeld sub 7 er 3.224 « Mercedes-voertuigen » begrepen zijn (practisch het enige merk dat personenwagens gedreven met zware olie op de markt brengt).

9. Hoeveel personenwagens, gedreven met zware olie, worden er, per jaar, bestemd voor taxi?

Er zijn geen gegevens voorhanden die het mogelijk maken het aantal taxi's gedreven met zware olie begrepen in het cijfer sub 7 te bepalen. In 1958 waren er ongeveer 1.000 taxi's in omloop gedreven met zware olie.

10. Welke is de totale minder-opbrengst van belasting ingevolge het ontwerp voorzien voor:

- a) vrachtwagens;
- b) autobussen en autocars;
- c) taxi's.

De totale voorziene minder-opbrengst van belasting voortvloeiend uit het ontwerp bedraagt:

a) voor de vrachtwagens	18.000.000 frank
b) voor de autobussen en autocars	4.000.000 frank
c) voor de taxi's	10.000.000 frank

Totaal ... 32.000.000 frank

11. Welke is de totale meeropbrengst van belasting voorzien voor:

- a) personenwagens gedreven met zware olie in omloop op 31 december 1959;

ANNEXE II.

Questions posées par un commissaire
et réponses fournies par M. le Ministre.

1. A combien s'élève annuellement la consommation totale d'huile lourde (gasoil)?

La consommation totale d'huile lourde s'élève de 1.350.000.000 de litres par an.

2) Dans ce total, à combien s'élève la consommation pour les transports (estimation)?

Les transports consomment 700.000.000 de litres d'huile lourde par an.

3. Quelle est, dans cette consommation, la part des voitures, les taxis non compris (estimation)?

Compte tenu du nombre de voitures (taxis non compris) en circulation au 1^{er} août 1958 (données statistiques les plus récentes), la consommation annuelle d'huile lourde des voitures (taxis non compris) peut être évaluée à 16.000.000 de litres.

4. Quelle sera, en 1960, la consommation probable des nouvelles voitures (mises en circulation en 1960) (évaluation)?

Il n'est pas possible de prévoir, même approximativement, combien de voitures fonctionnant à l'huile lourde seront mises en circulation en 1960; il n'est donc pas possible de répondre à la question n° 4.

5. Quelle est la consommation totale annuelle de L.P.G.?

La consommation totale de L.P.G. atteint 40.000.000 de litres par an.

6. Quelle sera la quantité présumée de L.P.G. consommée en 1960 par les véhicules qui auront reçu, en 1960 seulement, une installation pour la consommation de L.P.G. (évaluation)?

Comme pour la question n° 4, il n'est pas davantage possible de prévoir combien de véhicules seront équipés en 1960 d'une installation permettant la consommation de L.P.G.

7. Quel est le nombre de conduites intérieures mises annuellement en circulation (chiffres les plus récents)?

Au cours de l'année 1959, 97.836 conduites intérieures ont été mises en circulation.

8. Sur ce nombre, combien sont propulsées à l'essence, combien à l'huile lourde?

L'administration ne dispose pas de données permettant de déterminer combien de véhicules visés au 7 sont propulsés, d'une part, à l'essence, et, d'autre part, à l'huile lourde. On peut seulement dire que dans le nombre mentionné au 7 sont compris 3.224 « véhicules Mercedes » (la seule marque pratiquement mettant sur le marché des conduites intérieures propulsées à l'huile lourde).

9. Combien de voitures fonctionnant à l'huile lourde sont utilisées, chaque année, comme taxis?

Il n'existe pas de données qui permettent de fixer le nombre des taxis fonctionnant à l'huile lourde compris dans le chiffre indiqué sub 7.

En 1958, 1.000 taxis environ fonctionnant à l'huile lourde étaient en circulation.

10. Quel est le montant total de la moins-value fiscale prévue en application du projet pour:

- a) les camions;
- b) les autobus et les autocars;
- c) les taxis.

Le montant total de la moins-value fiscale prévue en application du projet s'élève:

a) pour les camions à	18.000.000 francs
b) pour les autobus et les autocars à	4.000.000 francs
c) pour les taxis à	10.000.000 francs

Total ... 32.000.000 francs

11. Quel est le montant total de la plus-value fiscale prévue pour:

- a) les voitures fonctionnant à l'huile lourde en circulation au 31 décembre 1959;

- b) personenwagens gedreven met zware olie die in omloop komen na 1 januari 1960;
 c) lichte vrachtwagens gedreven met zware olie in omloop op 31 december 1959;
 d) lichte vrachtwagens gedreven met zware olie die in omloop komen na 1 januari 1960;
 e) zelfde cijfers als onder a-b-c-d maar voor L.P.-Gas?

De totale voorziene meeropbrengst van belasting voortvloeiend uit het ontwerp bedraagt:

- | | |
|--|------------------|
| a) voor de personenwagens gedreven met zware olie in omloop op 31 december 1959 | 4.500.000 frank |
| c) voor de lichte vrachtwagens gedreven met zware olie in omloop op 31 december 1959 | 20.000.000 frank |

Totaal 24.500.000 frank

De meeropbrengst waarvan sprake in de vraag n° 11 sub litt.:

- b) personenwagens gedreven met zware olie die in omloop komen na 1 januari 1960;
 d) lichte vrachtwagens gedreven met zware olie die in omloop komen na 1 januari 1960;
 e) voertuigen gedreven met L.P.-Gas kan niet gecijferd worden.

- b) les voitures fonctionnant à l'huile lourde qui seront mises en circulation après le 1^{er} janvier 1960;

- c) les camionnettes fonctionnant à l'huile lourde en circulation au 31 décembre 1959;

- d) les camionnettes fonctionnant à l'huile lourde qui seront mises en circulation après le 1^{er} janvier 1960;

- e) mêmes chiffres que sub a-b-c-d, mais pour le L.P.G.?

Le montant de la plus-value fiscale prévu en application du projet s'élève à:

- | | |
|---|-------------------|
| a) pour les voitures fonctionnant à l'huile lourde en circulation au 31 décembre 1959 | 4.500.000 francs |
| c) pour les camionnettes fonctionnant à l'huile lourde en circulation au 31 décembre 1959 | 20.000.000 francs |

Total 24.000.000 francs

La plus-value visée à la question n° 11 sub :

- b) voitures fonctionnant à l'huile lourde qui seront mises en circulation après le 1^{er} janvier 1960;

- d) camionnettes fonctionnant à l'huile lourde qui seront mises en circulation après le 1^{er} janvier 1960;

- e) véhicules fonctionnant au L.P.G.; ne peut pas être chiffrée.

Statistiek van de motorvoertuigen.

Statistiques des véhicules à moteur.

Totaal aantal voertuigen — Nombre total de véhicules
 Aantal voertuigen met mazout in dit totaal begrepen — Nombre de véhicules au gasoil compris dans ce total

Provincie	Wagens Voitures			Autobussen en autocars Autobus et autocars			Voertuigen dienend tot goederenverkeer (aanhangwagens niet inbegrepen) Véhicules servant au transport de marchandises (remorques non comprises)			Province
	1954	1956	1958	1954	1956	1958	1954	1956	1958	
Antwerpen	59.831	75.199	90.359	479	676	808	21.230	23.148	25.024	Anvers.
Brabant	329	619	1.320	309	481	665	1.800	2.870	4.223	Brabant.
West-Vlaanderen	119.937	146.243	171.204	657	877	956	32.755	35.813	39.014	Flandre Occidentale.
Oost-Vlaanderen (1)	641	1.596	2.471	387	655	734	1.929	3.407	4.822	Flandre Orientale (1)
Henegouwen	45.647	56.273	66.786	408	707	852	14.938	16.909	18.349	Hainaut.
Luik	268	668	1.249	203	508	662	1.498	2.951	3.833	Liège.
Limburg	42.356	52.923	—	394	433	—	16.880	18.825	—	Limbourg.
Luxemburg	317	715	—	203	277	—	1.285	2.482	—	Luxembourg.
Namen	62.756	74.328	86.092	321	419	464	16.299	16.851	18.178	Namur.
Het Rijk	139	329	581	90	237	293	649	1.220	1.845	Le Royaume
	63.430	74.207	85.042	574	554	606	15.375	16.504	17.612	
	204	372	518	333	360	445	1.067	1.732	2.516	
	13.963	19.232	24.187	223	362	467	5.800	6.668	7.401	
	67	175	344	140	305	413	439	844	1.261	
	11.117	13.749	16.510	122	142	130	3.551	3.654	3.940	
	44	90	151	45	82	84	332	579	840	
	20.586	24.977	29.085	174	219	251	5.224	5.774	6.019	
	88	170	311	86	166	188	287	512	776	
	439.623	537.131	—	3.352	4.389	—	132.052	144.146	—	
	2.097	4.734	—	1.796	3.071	—	9.286	16.597	—	

(1) De statistiek van 1958 is nog niet afgewerkt voor deze provincie.

(1) La statistique de 1958 n'est pas encore au point pour cette province.

BIJLAGE IV.

Vergelijking van de fiscale last (accijnsrechten en overdrachtstaxe op de brandstof + verkeersbelasting) naargelang de voertuigen gedreven worden met benzine, zware olie of gas.

Accijnsrechten + overdrachtstaxe overeenstemmend met het bedrag van de accijnsrechten :

Benzine ... 4,45 fr. + 12 % = 4,98 fr. per liter, afgerond op 5,,- fr.

Zware olie en gas ... 0,40 fr. + 12 % = 0,448 fr. per liter, afgerond op 0,45 fr.

VOORBEELD I. — Voertuig van 10 PK (fiscale kracht).

Verbruik per 100 km: Benzine ... 11 l.
Zware olie ... 8,5 l.
Gas ... 12,5 l.

	Accijnsrechten + overdrachtstaxe	Voordeel voor de voertuigen met zware olie of gas	Verkeersbelasting
1 ^e Jaarlijks afgelegde weg (15.000 km) :			Basisbedrag ... 1.830 fr.
Benzine ...	1.650 l × 5,- fr. = 8.250 fr.	8.250 — 574 = 7.676 fr. 8.250 — 844 = 7.406 fr.	Verhogingen voor gebruik van zware olie of gas : 70 % (huidige verhoging voor zware olie) ... 1.281 fr. 100 % (huidige verhoging voor gas) ... 1.830 fr. Wetsontwerp : 10 × 425 fr. = ... 4.250 fr. 85 % = ... 1.555 fr.
Zware olie ...	1.275 l × 0,45 fr. = 574 fr.		
Gas ...	1.875 l × 0,45 fr. = 844 fr.		
2 ^e Jaarlijks afgelegde weg (20.000 km) :			
Benzine ...	2.200 l × 5,- fr. = 11.000 fr.	10.235 fr. 9.875 fr.	
Zware olie ...	1.700 l × 0,45 fr. = 765 fr.		
Gas ...	2.500 l × 0,45 fr. = 1.125 fr.		
3 ^e Jaarlijks afgelegde weg (30.000 km) :			
Benzine ...	3.300 l × 5,- fr. = 16.500 fr.	15.353 fr. 14.813 fr.	
Zware olie ...	2.550 l × 0,45 fr. = 1.147 fr.		
Gas ...	3.750 l × 0,45 fr. = 1.687 fr.		

VOORBEELD II. — Voertuig van 15 PK (fiscale kracht).

Verbruik per 100 km: Benzine ... 13 l.
Zware olie ... 10 l.
Gas ... 14,5 l.

	Accijnsrechten + overdrachtstaxe	Voordeel voor de voertuigen met zware olie of gas	Verkeersbelasting
1 ^e Jaarlijks afgelegde weg (15.000 km) :			Basisbedrag ... 3.600 fr.
Benzine ...	1.950 l × 5,- fr. = 9.750 fr.	9.750 — 675 = 9.075 fr. 9.750 — 979 = 8.771 fr.	Verhogingen voor gebruik van zware olie of gas : 70 % (huidige verhoging voor zware olie) ... 2.520 fr. 100 % (huidige verhoging voor gas) ... 3.600 fr. Wetsontwerp : 15 × 425 fr. = ... 6.375 fr. 85 % = ... 3.060 fr.
Zware olie ...	1.500 l × 0,45 fr. = 675 fr.		
Gas ...	2.175 l × 0,45 fr. = 979 fr.		
2 ^e Jaarlijks afgelegde weg (20.000 km) :			
Benzine ...	2.600 l × 5,- fr. = 13.000 fr.	12.100 fr. 11.695 fr.	
Zware olie ...	2.000 l × 0,45 fr. = 900 fr.		
Gas ...	2.900 l × 0,45 fr. = 1.305 fr.		
3 ^e Jaarlijks afgelegde weg (30.000 km) :			
Benzine ...	3.900 l × 5,- fr. = 19.500 fr.	18.150 fr. 17.543 fr.	
Zware olie ...	3.000 l × 0,45 fr. = 1.350 fr.		
Gas ...	4.350 l × 0,45 fr. = 1.957 fr.		

ANNEXE IV.

Comparaison de la charge fiscale (droits d'accise et taxe de transmission sur les carburants + taxe de circulation) suivant que les véhicules fonctionnent à l'essence, au gasoil ou au gaz.

Droits d'accise + taxe de transmission correspondant au montant des droits d'accise :

Essence 4,45 fr. + 12 % = 4,98 fr. par litre, arrondi à 5,— fr.

Gasoil et gaz 0,40 fr. + 12 % = 0,448 fr. par litre, arrondi à 0,45 fr.

EXEMPLE I. — Voiture de 10 C.V. (puissance fiscale).

Consommation par 100 km : Essence 11 l.

Gasoil 8,5 l.

Gaz 12,5 l.

	Droits d'accise + taxe de transmission	Avantage en faveur des véhicules au gasoil ou au gaz	Taxe de circulation
1° Parcours annuel (15.000 km) :			
Essence	1.650 l × 5,— fr. = 8.250 fr.		Taxe de base 1.830 fr.
Gasoil	1.275 l × 0,45 fr. = 574 fr.	8.250 — 574 = 7.676 fr.	Majorations pour usage de gasoil ou de gaz :
Gaz	1.875 l × 0,45 fr. = 844 fr.	8.250 — 844 = 7.406 fr.	
2° Parcours annuel (20.000 km) :			
Essence	2.200 l × 5,— fr. = 11.000 fr.		70 % (taux actuel gasoil) 1.281 fr.
Gasoil	1.700 l × 0,45 fr. = 765 fr.	10.235 fr.	100 % (taux actuel gaz) 1.830 fr.
Gaz	2.500 l × 0,45 fr. = 1.125 fr.	9.875 fr.	Projet de loi :
3° Parcours annuel (30.000 km) :			
Essence	3.300 l × 5,— fr. = 16.500 fr.		10 × 425 fr. = 4.250 fr.
Gasoil	2.550 l × 0,45 fr. = 1.147 fr.	15.353 fr.	85 % = 1.555 fr.
Gaz	3.750 l × 0,45 fr. = 1.687 fr.	14.813 fr.	

EXEMPLE II. — Voiture de 15 C.V. (puissance fiscale).

Consommation par 100 km : Essence 13 l.

Gasoil 10 l.

Gaz 14,5 l.

	Droits d'accise + taxe de transmission	Avantage en faveur des véhicules au gasoil ou au gaz	Taxe de circulation
1° Parcours annuel (15.000 km) :			
Essence	1.950 l × 5,— fr. = 9.750 fr.		Taxe de base 3.600 fr.
Gasoil	1.500 l × 0,45 fr. = 675 fr.	9.750 — 675 = 9.075 fr.	Majorations pour usage de gasoil ou de gaz :
Gaz	2.175 l × 0,45 fr. = 979 fr.	9.750 — 979 = 8.771 fr.	
2° Parcours annuel (20.000 km) :			
Essence	2.600 l × 5,— fr. = 13.000 fr.		70 % (taux actuel gasoil) 2.520 fr.
Gasoil	2.000 l × 0,45 fr. = 900 fr.	12.100 fr.	100 % (taux actuel gaz) 3.600 fr.
Gaz	2.900 l × 0,45 fr. = 1.305 fr.	11.695 fr.	Projet de loi :
3° Parcours annuel (30.000 km) :			
Essence	3.900 l × 5,— fr. = 19.500 fr.		15 × 425 fr. = 6.375 fr.
Gasoil	3.000 l × 0,45 fr. = 1.350 fr.	18.150 fr.	85 % = 3.060 fr.
Gaz	4.350 l × 0,45 fr. = 1.957 fr.	17.543 fr.	

VOORBEELD III. — Lichte vrachtwagen van 1.500 kg (tarra).

Verbruik per 100 km: Benzine 15 l.
 Zware olie 12 l.
 Gas 17,5 l.

	Accijsrechten + overdrachtstaxe	Voordeel voor de voertuigen met zware olie of gas	Verkeersbelasting
1° Jaarlijks afgelegde weg (15.000 km):			Basisbedrag 2.775 fr.
Benzine	2.250 l × 5,— fr. = 11.250 fr.		Verhogingen voor gebruik van zware olie of gas:
Zware olie	1.800 l × 0,45 fr. = 810 fr.	11.250 — 810 = 10.440 fr.	70 % (huidige verhoging voor zware olie) ... 1.942 fr.
Gas	2.625 l × 0,45 fr. = 1.181 fr.	11.250 — 1.181 = 10.069 fr.	100 % (huidige verhoging voor gas) 2.775 fr.
2° Jaarlijks afgelegde weg (20.000 km):			Wetsontwerp:
Benzine	3.000 l × 5,— fr. = 15.000 fr.		290 × 15 fr. = 4.350 fr.
Zware olie	2.400 l × 0,45 fr. = 1.080 fr.	13.920 fr.	85 % = 2.359 fr.
Gas	3.500 l × 0,45 fr. = 1.575 fr.	13.425 fr.	
3° Jaarlijks afgelegde weg (30.000 km):			
Benzine	4.500 l × 5,— fr. = 22.500 fr.		
Zware olie	3.600 l × 0,45 fr. = 1.620 fr.	20.880 fr.	
Gas	5.250 l × 0,45 fr. = 2.362 fr.	20.138 fr.	

VOORBEELD IV. — Lichte vrachtwagen van 2.000 kg (tarra).

Verbruik per 100 km: Benzine 20 l.
 Zware olie 15,5 l.
 Gas 23,5 l.

	Accijsrechten + overdrachtstaxe	Voordeel voor de voertuigen met zware olie of gas	Verkeersbelasting
1° Jaarlijks afgelegde weg (20.000 km):			Basisbedrag 4.400 fr.
Benzine	4.000 l × 5,— fr. = 20.000 fr.		Verhogingen voor gebruik van zware olie of gas:
Zware olie	3.100 l × 0,45 fr. = 1.395 fr.	20.000 — 1.395 = 18.605 fr.	70 % (huidige verhoging voor zware olie) ... 3.080 fr.
Gas	4.700 l × 0,45 fr. = 2.115 fr.	20.000 — 2.115 = 17.885 fr.	100 % (huidige verhoging voor gas) 4.400 fr.
2° Jaarlijks afgelegde weg (30.000 km):			Wetsontwerp:
Benzine	6.000 l × 5,— fr. = 30.000 fr.		290 × 20 fr. = 5.800 fr.
Zware olie	4.650 l × 0,45 fr. = 2.092 fr.	27.908 fr.	85 % = 3.740 fr.
Gas	7.050 l × 0,45 fr. = 3.172 fr.	26.828 fr.	

VOORBEELD V. — Vrachtwagen van 3.000 kg (tarra).

Verbruik per 100 km: Benzine 26 l.
 Zware olie 20 l.
 Gas 30,5 l.

	Accijsrechten + overdrachtstaxe	Voordeel voor de voertuigen met zware olie of gas	Verkeersbelasting
1° Jaarlijks afgelegde weg (30.000 km):			Basisbedrag 8.700 fr.
Benzine	7.800 l × 5,— fr. = 39.000 fr.		Verhogingen voor gebruik van zware olie of gas:
Zware olie	6.000 l × 0,45 fr. = 2.700 fr.	39.000 — 2.700 = 36.300 fr.	70 % (huidige verhoging voor zware olie) ... 6.090 fr.
Gas	9.150 l × 0,45 fr. = 4.117 fr.	39.000 — 4.117 = 34.883 fr.	100 % (huidige verhoging voor gas) 8.700 fr.
2° Jaarlijks afgelegde weg (40.000 km):			Wetsontwerp:
Benzine	10.400 l × 5,— fr. = 52.000 fr.		290 × 30 fr. = 8.700 fr.
Zware olie	8.000 l × 0,45 fr. = 3.600 fr.	48.400 fr.	85 % = 7.395 fr.
Gas	12.200 l × 0,45 fr. = 5.490 fr.	46.510 fr.	

EXEMPLE III. — Camionnette de 1.500 kg (tare).

Consommation par 100 km : Essence 15 l.
 Gasoil 12 l.
 Gaz 17,5 l.

	Droits d'accise + taxe de transmission	Avantage en faveur des véhicules au gasoil ou au gaz	Taxe de circulation
1 ^{er} Parcours annuel (15.000 km) :			Taxe de base 2.775 fr.
Essence	2.250 l $\times$ 5,— fr. = 11.250 fr.		Majorations pour usage de gasoil ou de gaz :
Gasoil	1.800 l $\times$ 0,45 fr. = 810 fr.	11.250 — 810 = 10.440 fr.	70 % (taux actuel gasoil) 1.942 fr.
Gaz	2.625 l $\times$ 0,45 fr. = 1.181 fr.	11.250 — 1.181 = 10.069 fr.	100 % (taux actuel gaz) 2.775 fr.
1 ^{er} Parcours annuel (20.000 km) :			Projet de loi :
Essence	3.000 l $\times$ 5,— fr. = 15.000 fr.		290 $\times$ 15 fr. = 4.350 fr.
Gasoil	2.400 l $\times$ 0,45 fr. = 1.080 fr.	13.920 fr.	85 % = 2.359 fr.
Gaz	3.500 l $\times$ 0,45 fr. = 1.575 fr.	13.425 fr.	
3 ^{er} Parcours annuel (30.000 km) :			
Essence	4.500 l $\times$ 5,— fr. = 22.500 fr.		
Gasoil	3.600 l $\times$ 0,45 fr. = 1.620 fr.	20.880 fr.	
Gaz	5.250 l $\times$ 0,45 fr. = 2.362 fr.	20.138 fr.	

EXEMPLE IV. — Camionnette de 2.000 kg (tare).

Consommation par 100 km : Essence 20 l.
 Gasoil 15,5 l.
 Gaz 23,5 l.

	Droits d'accise + taxe de transmission	Avantage en faveur des véhicules au gasoil ou au gaz	Taxe de circulation
1 ^{er} Parcours annuel (20.000 km) :			Taxe de base 4.400 fr.
Essence	4.000 l $\times$ 5,— fr. = 20.000 fr.		Majorations pour usage de gasoil ou de gaz :
Gasoil	3.100 l $\times$ 0,45 fr. = 1.395 fr.	20.000 — 1.395 = 18.605 fr.	70 % (taux actuel gasoil) 3.080 fr.
Gaz	4.700 l $\times$ 0,45 fr. = 2.115 fr.	20.000 — 2.115 = 17.885 fr.	100 % (taux actuel gaz) 4.400 fr.
2 ^{er} Parcours annuel (30.000 km) :			Projet de loi :
Essence	6.000 l $\times$ 5,— fr. = 30.000 fr.		290 $\times$ 20 fr. = 5.800 fr.
Gasoil	4.650 l $\times$ 0,45 fr. = 2.092 fr.	27.908 fr.	85 % = 3.740 fr.
Gaz	7.050 l $\times$ 0,45 fr. = 3.172 fr.	26.828 fr.	

EXEMPLE V. — Camion de 3.000 kg (tare)

Consommation par 100 km : Essence 26 l.
 Gasoil 20 l.
 Gaz 30,5 l.

	Droits d'accise + taxe de transmission	Avantage en faveur des véhicules au gasoil ou au gaz	Taxe de circulation
1 ^{er} Parcours annuel (30.000 km) :			Taxe de base 8.700 fr.
Essence	7.800 l $\times$ 5,— fr. = 39.000 fr.		Majorations pour usage de gasoil ou de gaz :
Gasoil	6.000 l $\times$ 0,45 fr. = 2.700 fr.	39.000 — 2.700 = 36.300 fr.	70 % (taux actuel gasoil) 6.090 fr.
Gaz	9.150 l $\times$ 0,45 fr. = 4.117 fr.	39.000 — 4.117 = 34.883 fr.	100 % (taux actuel gaz) 8.700 fr.
2 ^{er} Parcours annuel (40.000 km) :			Projet de loi :
Essence	10.400 l $\times$ 5,— fr. = 52.000 fr.		290 $\times$ 30 fr. = 8.700 fr.
Gasoil	8.000 l $\times$ 0,45 fr. = 3.600 fr.	48.400 fr.	85 % = 7.395 fr.
Gaz	12.200 l $\times$ 0,45 fr. = 5.490 fr.	46.510 fr.	