

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1971-1972.

4 MEI 1972.

WETSONTWERP

tot wijziging van het Wetboek
van de belasting over de toegevoegde waarde.

VERSLAG

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie diende zich vooreerst te beraden over een verzoek ertoe strekkend onderhavig ontwerp voor advies aan de Commissie voor de Middenstand voor te leggen. Om de werkzaamheden niet te vertragen, heeft uw commissie gemeend op dit verzoek niet te moeten ingaan. Zij wenst er trouwens aan toe te voegen dat het ontwerp betrekking heeft op alle personenwagens en derhalve zonder onderscheid op alle sectoren van handel en nijverheid van toepassing is. Het wijkt dus geenszins af van de gelijkaardige ontwerpen die traditioneel op de agenda van de Commissie voor de Financiën voorkomen.

**

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Dequae.

A. — Leden : de heren Bertrand (Alfred), Chabert, d'Alcantara, Dequae, Desmarets, De Vidts, Michel, Parisis. — Bocykens, Dehousse, Dernelles, Detiège, Mangelschots, Remacle (Marcel), Scokaert. — Damscaux, De Clercq (Willy), Defraigne, Waltniel. — Defosset, Gol. — Geerinck, Van der Elst.

B. — Plaatsvervangers : de heren Duerinck, Peeters, Plasman, Vandamme (Fernand). — Gondry, Tibbaut, Vanijlen, Van Daele. — Grootjans, Poswick. — Persoons. — Olaerts.

Zie :

97 (1971-1972) :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1971-1972.

4 MAI 1972.

PROJET DE LOI

modifiant le Code de la taxe
sur la valeur ajoutée.

RAPPORT

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a d'abord dû délibérer d'une demande visant à soumettre le présent projet pour avis à la Commission des Classes moyennes. Afin de ne pas retarder les travaux, elle a estimé ne pas devoir acquiescer à cette demande. Elle souhaite d'ailleurs ajouter que le projet porte sur toutes les voitures automobiles et s'applique par conséquent à tous les secteurs du commerce et de l'industrie, sans distinction. Il ne s'écarter donc nullement des projets analogues qui figurent traditionnellement à l'ordre du jour de la Commission des Finances.

**

⁽¹⁾ Composition de la Commission :

Président : M. Dequae.

A. — Membres : MM. Bertrand (Alfred), Chabert, d'Alcantara, Dequae, Desmarets, De Vidts, Michel, Parisis. — Bocykens, Dehousse, Dernelles, Detiège, Mangelschots, Remacle (Marcel), Scokaert. — Damscaux, De Clercq (Willy), Defraigne, Waltniel. — Defosset, Gol. — Geerinck, Van der Elst.

B. — Suppléants : MM. Duerinck, Peeters, Plasman, Vandamme (Fernand). — Gondry, Tibbaut, Vanijlen, Van Daele. — Grootjans, Poswick. — Persoons. — Olaerts.

Voir :

97 (1971-1972) :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 : Amendements.

Overeenkomstig de sinds 1 januari 1971 geldende bepalingen is de B.T.W. op uitgaven in verband met personenauto's varbaar voor aftrek tot beloop van : verwacht.

- de totaliteit als de wagen uitsluitend voor bedrijfsdoel-einden wordt gebruikt;
- de helft (forfaitair) als de wagen ten dele voor privé-doel-einden wordt gebruikt.

Deze regeling geeft geen voldoening. Enerzijds opent zij in tal van opzichten de mogelijkheid tot frauduleuse aftrek. Anderzijds kan de toepassing van een forfaitaire regel in deze materie niet tot een bevredigend resultaat leiden.

Met die vaststellingen voor ogen had de Regering, onder meer naar het Franse voorbeeld, in haar oorspronkelijk ontwerp aan het Parlement voorgesteld een einde te maken aan het recht op aftrek van de belasting die geheven wordt op uitgaven in verband met personenauto's.

Het aldus opgevat wetsontwerp heeft echter aanleiding gegeven tot een aantal bezwaren waarvan sommige door de Regering, als gegrond worden aangezien. Daarom heeft zij besloten haar oorspronkelijk ontwerp te wijzigen.

Ter zitting heeft de Minister van Financiën bij wijze van amendement dan ook voorgesteld artikel 1 te wijzigen als volgt :

« Artikel 45, § 2, van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde wordt vervangen door de volgende bepaling :

» § 2. Ten aanzien van levering en invoer van automobielen voor personenvervoer, daaronder begrepen de voertuigen die zowel voor personenvervoer als voor goederenvervoer kunnen dienen, en ten aanzien van leveringen en diensten met betrekking tot die voertuigen, mag de aftrek in geen geval hoger zijn dan 50 % van de betaalde belasting.

» Deze bepaling is evenwel niet van toepassing :

» a) op de voertuigen bestemd om te worden verkocht of te worden verhuurd door een onderneming die een beroeps- werkzaamheid uitoefent in de verkoop of de verhuur van automobielen;

» b) op voertuigen bestemd om uitsluitend te worden gebruikt voor bezoldigd personenvervoer. »

Dit amendement voorziet in een eenvormige regeling, waarin voor alle personenwagens toebehorend aan B.T.W.-belastingplichtigen aftrek wordt toegestaan in de mate van het bedrijfsgebruik van de wagen, zonder dat die aftrek in enig geval 50 % van de betaalde belasting mag overschrijden. De fractie die overeenstemt met het bedrijfsgebruik van de wagen zal worden bepaald zoals inzake inkomstenbelasting. Deze regeling blijft niet beperkt tot de belasting geheven bij de verkrijging, de invoer of de huur van personenauto's : zij geldt eveneens voor de belasting geheven voor de overige leveringen en diensten met betrekking tot die auto's (brandstoffen, smeerolie, onderhoud, herstelling, wisselstukken, parkings, enz.).

In feite komt dat systeem erop neer het thans bestaande onderscheid af te schaffen en de forfaitaire aftrek van 50 % te vervangen door een maximum aftrek van 50 %.

In die omstandigheden zal het resultaat van de huidige aftrekregeling in een groot aantal kleine ondernemingen onveranderd behouden blijven.

De Minister wijst erop dat het aldus gewijzigde wetsontwerp budgettair ten hoogste de helft kan opleveren van wat in het kader van het oorspronkelijk ontwerp kon worden

En vertu des dispositions en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1971, la T.V.A. perçue sur les dépenses relatives aux voitures automobiles servant au transport de personnes est déductible :

- dans sa totalité si la voiture est utilisée exclusivement à des fins professionnelles;
- pour la moitié (forfaitairement) si la voiture est utilisée partiellement à des fins privées.

Ce régime ne donne pas satisfaction. D'une part, il ouvre, à de nombreux égards la porte à des déductions frauduleuses. D'autre part, l'application d'une règle en cette matière ne peut donner un résultat satisfaisant.

Au vu de ces constatations, le Gouvernement, s'inspirant notamment de l'exemple français, avait proposé dans son projet initial de mettre fin à la faculté de déduire la taxe ayant grevé les dépenses relatives aux voitures automobiles destinées au transport de personnes.

Le projet de loi ainsi conçu a cependant donné lieu à un certain nombre d'objections dont quelques-unes ont été considérées comme fondées par le Gouvernement. C'est pourquoi celui-ci a décidé de modifier son projet initial.

En cours de réunion, le Ministre des Finances a dès lors proposé par voie d'amendement de modifier l'article 1 comme suit :

« L'article 45, § 2, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée est remplacé par ce qui suit :

» § 2. Pour la livraison et l'importation de voitures automobiles servant au transport de personnes, y compris les véhicules qui peuvent servir tant au transport de personnes qu'au transport de marchandises, et pour les livraisons et les services se rapportant à ces véhicules, la déduction ne peut dépasser en aucun cas 50 % des taxes qui ont été acquittées.

» Cette disposition n'est toutefois pas applicable :

» a) aux véhicules destinés à être vendus ou donnés en location par une entreprise dont l'activité professionnelle consiste dans la vente ou la location de voitures automobiles;

» b) aux véhicules destinés à être utilisés exclusivement pour le transport rémunéré de personnes. »

Cet amendement prévoit un régime uniforme accordant, dans la mesure où elles sont utilisées à des fins professionnelles, une déduction pour toutes les voitures automobiles appartenant à des assujettis sans que cette déduction puisse dépasser en aucun cas 50 % des taxes qui ont été acquittées. La quotité qui correspond à l'utilisation de la voiture à des fins professionnelles sera déterminée comme dans l'impôt sur les revenus. Ce régime n'est pas limité à la taxe perçue lors de l'acquisition, de l'importation ou de la location de voitures automobiles : il vaut également pour l'impôt grevant les autres livraisons et services se rapportant à ces voitures (carburant, huile de graissage, entretien, réparation, pièces détachées, parkings etc.).

En fait, ce système se résume à ceci : supprimer la distinction existant actuellement et remplacer la déduction forfaitaire de 50 % par une déduction maximum de 50 %.

Dans ces conditions, le résultat du régime actuel de déductibilité restera inchangé pour bon nombre de petites entreprises.

Le Ministre a souligné que, budgétairement, le projet de loi ainsi modifié peut produire, tout au plus, la moitié de ce qui pouvait être escompté dans le cadre du projet initial.

Op verzoek van een lid preciseert de Minister dat de bruto-meetopbrengst van het oorspronkelijk ontwerp geraamd werd op iets meer dan 1 miljard frank. Na amendering kan die meer-opbrengst in de beste voorwaarden ten hoogste 600 miljoen frank bedragen. Daarvan moet echter de minder-opbrengst worden afgetrokken die het ontwerp met zich brengt op het stuk van de inkomstenbelasting. Een verlaagde B.T.W.-aftrek zal immers een verhoging van de bedrijfslasten met zich brengen, die de heffing van de inkomstenbelasting zal doen teruglopen met een bedrag dat ruw geschat kan worden geraamd op ongeveer 35 % van de B.T.W.-meer-opbrengst.

**

Bij wijze van amendement (*Stuk n° 97/2*) heeft de heer Olaerts voorgesteld § 2 van artikel 1 als volgt te wijzigen :

« § 2. Ten aanzien van leveringen en invoer van automobielen voor personenvervoer die niet uitsluitend worden gebruikt voor de beroepswerkzaamheid van de belastingplichtige en ten aanzien van de leveringen en de diensten met betrekking tot die rijtuigen, wordt de aftrek beperkt tot het percentage dat overeenstemt met het voor diezelfde rijtuigen door de bevoegde controlediensten op de inkomstenbelastingen als bedrijfslast aangenomen percentage. »

Na vastgesteld te hebben dat het regeringsamendement in zekere mate aan zijn voorstel tegemoetkomt, betreurt de auteur dat de Regering geen hogere aftrek toelaat dan 50 % van de betaalde B.T.W. Aldus wordt afbreuk gedaan aan het fundamentele beginsel van het B.T.W.-stelsel, vermits het principe der aftrekbaarheid wordt verloochend.

De bedoeling van de Regering is de fraude te bestrijden. Maar dit wordt geenszins verwezenlijkt. Er kunnen nog steeds valse facturen worden opgesteld. De moeilijkheden i.v.m. de controle worden slechts verschoven, vermits op het stuk van de directe belastingen eventueel meer dan 50 % als bedrijfslast zal kunnen aangerekend worden. De logica die de Regering toepast voor personenwagens die minder dan 50 % voor bedrijfsdoeleinden worden aangewend, had ook moeten gelden voor de hogere percentages. Het blijkt dus maar al te duidelijk dat de Regering fiscale meerwaarden poogt te bekomen.

Na deze overwegingen stelt de auteur de volgende vragen :

Waarom worden maatregelen uitgewerkt die een invloed kunnen hebben op de verkoop van personenwagens, terwijl de toestand in die bedrijfssector niet erg schitterend is ?

Waarom beroept de Regering zich in de toelichting op de procedure die inzake belastingaftrek in Frankrijk wordt gevolgd en niet op deze toegepast in Duitsland en Nederland?

De auteur is de mening toegedaan dat zijn amendement volledig in overeenstemming is met het stelsel toegepast in de Bondsrepubliek. In Nederland is de B.T.W. volledig aftrekbaar doch om fiscale redenen bestaat er daarenboven een eenmalige verbruiksbelasting op personenwagens.

De auteur denkt dat zijn voorstel eenvoudiger is en daarenboven de B.T.W.-administratie ontlast.

A la demande d'un membre, le Ministre a précisé que les recettes supplémentaires brutes résultant du projet initial étaient évaluées à un peu plus de 1 milliard de francs. L'amendement étant adopté, ces recettes supplémentaires ne pourraient, dans l'hypothèse la plus favorable, s'élever au maximum qu'à 600 millions de francs. De cette somme il y a lieu, toutefois, de déduire les moins-values engendrées par le projet dans l'impôt sur les revenus. En effet, la réduction de la déductibilité en matière de T.V.A. entraînera une augmentation des charges professionnelles, laquelle fera baisser le produit de l'impôt sur les revenus d'un montant pouvant, grosso modo, être évalué à 35 % environ de la plus-value en T.V.A.

**

M. Olaerts a proposé, par voie d'amendement (*Doc. n° 97/2*), de modifier le § 2 de l'article 1 comme suit :

« § 2. Pour les livraisons et l'importation de véhicules automobiles servant au transport de personnes, qui ne sont pas utilisés exclusivement pour les besoins professionnels de l'assujéti, et pour les livraisons et les services se rapportant à ces véhicules, la déduction est limitée au pourcentage qui correspond à celui qui est admis comme charges professionnelles, pour ces mêmes véhicules, par les services compétents de contrôle des impôts sur les revenus. »

Après avoir constaté que l'amendement du Gouvernement rencontre, dans une certaine mesure, sa propre proposition, l'auteur a déploré que le Gouvernement n'admette pas de déduction supérieure à 50 % de la T.V.A. acquittée. Cela porte atteinte au principe fondamental du système de la T.V.A., puisque le principe de la déductibilité se trouve renié.

L'intention du Gouvernement est de combattre la fraude. Mais cette intention n'est nullement traduite dans les faits. Il est toujours possible d'établir de fausses factures. Les difficultés concernant le contrôle ne sont que différées, puisqu'en matière d'impôts directs, plus de 50 % pourront être considérés comme charges professionnelles. La logique dont le Gouvernement use à propos des voitures automobiles, utilisées pour moins de 50 % à des fins professionnelles, devrait également valoir pour les pourcentages plus élevés. Il n'est que trop évident que le Gouvernement s'efforce d'obtenir des plus-values fiscales.

Après avoir émis ces considérations, leur auteur a posé les questions suivantes :

Pourquoi le Gouvernement a-t-il élaboré des mesures pouvant influencer sur la vente de voitures automobiles, alors que la situation dans ce secteur économique n'est guère florissante ?

Pourquoi, dans l'exposé des motifs, le Gouvernement invoque-t-il la procédure de déduction fiscale suivie en France et non celle qui est appliquée en Allemagne et aux Pays-Bas ?

L'auteur est d'avis que son amendement concorde parfaitement avec le système appliqué dans la République fédérale. Aux Pays-Bas, la T.V.A. est entièrement déductible, mais pour des raisons fiscales on y perçoit en outre une taxe unique à la consommation sur les voitures automobiles.

L'auteur estime que sa proposition est plus simple et qu'elle décharge l'administration de la T.V.A.

De controle zou toevertrouwd worden aan de Administratie der Directe Belastingen die in deze aangelegenheid meer gespecialiseerd is.

Andere leden verheugen zich eveneens over de verbeteringen die door het regeringsamendement worden aangebracht. Zij begrijpen evenwel niet waarom een aftrek van meer dan 50 % niet toegelaten is. Zij zijn het ermede eens dat de Minister van Financiën de fraude poogt te bestrijden maar door onderhavig geamendeerd ontwerp wordt dit doel niet bereikt. De niet-afgetrokken B.T.W. zal verder kunnen aangerekend worden in de bedrijfslasten en de Administratie der Directe Belastingen zal moeten uitmaken voor welke percentage de personenwag en voor bedrijfsdoeleinden wordt aangewend.

In het oorspronkelijk ontwerp waren de eerlijke belastingplichtigen het slachtoffer van de maatregelen die de fraude wilden treffen.

Hoewel het amendement een rechtvaardiger stelsel invoert zou de Regering er toch moeten naar streven de fiscale werkelijkheid nader te omschrijven.

Deze leden zijn daarenboven de mening toegedaan dat een afdoende fraudebestrijding slechts kan bekomen worden door een polyvalente controle. Dit probleem werd reeds uitvoerig in commissie behandeld naar aanleiding van de bespreking van de begroting van het Ministerie van Financiën voor het begrotingsjaar 1972 (cf. het verslag van de heer De Vids, *Stuk* n° 4-XXII/2).

De Minister van Financiën herinnert vooreerst aan de thans geldende regeling.

Artikel 45, § 1, bepaalt dat de belastingplichtige de B.T.W. die geheven werd op de aan hem geleverde goederen en diensten mag aftrekken, voor zover hij die goederen en diensten gebruikt voor bedrijfsdoeleinden.

Artikel 45, § 2, wijkt daarvan af, door te bepalen dat de aftrek forfaitair 50 % van de betaalde belasting bedraagt ten aanzien van levering en invoer van automobielen voor personenvervoer die niet uitsluitend worden gebruikt voor de beroepswerkzaamheid van de belastingplichtige en ten aanzien van de leveringen en diensten met betrekking tot die rijtuigen. Meer nog, krachtens § 3 van hetzelfde artikel wordt geen enkele aftrek van B.T.W. toegestaan ten aanzien van de levering van tabaksfabrikaten, geestrijke dranken, logies, spijzen en dranken en kosten van onthaal.

In de thans van kracht zijnde wetgeving is dus ook, nu eens een grens gesteld, dan weer een volledig aftrekverbod uitgevaardigd.

In Frankrijk is voor personenwagens nooit enige aftrek van de B.T.W. toegestaan. Groot-Brittannië voorziet in zijn B.T.W.-ontwerp in een gelijkaardig verbod van aftrek. Nederland heft, buiten een B.T.W. van 14 %, een verbruiksbelasting van 15 % die nooit aftrekbaar is. In Europees verband is dus duidelijk een strekking aanwezig die overeenstemt met de draagwijdte van het oorspronkelijk Regeeringsontwerp.

De moeilijkheden waarmee de Belgische autoconstructeurs geconfronteerd werden, waren het gevolg van de vermindering van de buitenlandse vraag. Op de Belgische markt is ondertussen een gevoelige verbetering ingetreden, die door het geamendeerd ontwerp geenszins in het gedrang kan komen.

Verder gaat het niet op alleen aan de controlediensten van de inkomstenbelasting bevoegdheid te verlenen om het percentage van het bedrijfsgebruik van personenwagens te bepalen. Een dergelijke regel zou duidelijk een belangrijke hinderpaal vormen voor de gecoördineerde controles die de

Le contrôle serait confié à l'Administration des Contributions directes qui est davantage spécialisée en cette matière.

D'autres membres se sont également réjouis des améliorations qui sont apportées par l'amendement du Gouvernement. Cependant, ils ne comprennent pas pourquoi une déduction supérieure à 50 % n'est pas autorisée. Ils reconnaissent que le Ministre des Finances s'efforce de lutter contre la fraude, mais ce but n'est pas atteint par le présent projet de loi tel qu'il est amendé. La T.V.A. non déduite pourra continuer à être comptée dans les charges professionnelles et l'Administration des Contributions directes devra encore toujours déterminer le pourcentage à concurrence duquel les voitures automobiles sont utilisées à des fins professionnelles.

Le projet initial faisait des assujettis honnêtes les victimes des mesures visant à réprimer la fraude.

Bien que l'amendement instaure un régime plus équitable, le Gouvernement devrait cependant chercher à serrer de plus près la réalité fiscale.

Par ailleurs, ces membres sont d'avis que seul un contrôle polyvalent permet de combattre efficacement la fraude. Ce problème a déjà été traité dans le détail lors de la discussion du budget des Finances pour l'année budgétaire 1972 (cf. rapport de M. De Vids, *Doc.* n° 4-XXII/2).

Le Ministre des Finances a d'abord rappelé quel était le régime actuellement en vigueur.

L'article 45, § 1, dispose que l'assujetti peut déduire la T.V.A. ayant grevé les biens et les services qui lui ont été fournis, dans la mesure où il utilise ces biens et services à des fins professionnelles.

L'article 45, § 2, y déroge en précisant que la déduction est fixée forfaitairement à 50 % de la taxe acquittée pour la livraison et l'importation de véhicules automobiles servant au transport de personnes, qui ne sont pas utilisés exclusivement pour les besoins professionnels de l'assujetti, et pour les livraisons et les services se rapportant à ces véhicules. Ce qui plus est, en vertu du § 3 du même article, aucune déduction de la T.V.A. n'est consentie pour les livraisons de tabacs fabriqués, de boissons spiritueuses, de logement, de nourriture et de boissons, ainsi que pour les frais de réception.

La législation actuellement en vigueur fixe donc une limite dans un cas et impose, dans l'autre, une interdiction absolue de déduction.

En France, aucune déduction de la T.V.A. n'a jamais été consentie pour les voitures automobiles. La Grande-Bretagne prévoit, dans son projet relatif à la T.V.A., une interdiction analogue de déduction. Les Pays-Bas perçoivent, outre une T.V.A. de 14 %, une taxe à la consommation de 15 % qui n'est jamais déductible. Sur le plan européen, il est donc évident qu'il existe une tendance qui correspond à la teneur du projet initial du Gouvernement.

Les difficultés auxquelles ont dû faire face les constructeurs belges d'automobiles étaient imputables à la baisse de la demande étrangère. Entre-temps, le marché belge s'est sensiblement repris, et le projet amendé ne peut en aucune façon constituer une menace pour cette reprise.

Il est, par ailleurs, inconcevable d'accorder aux services de contrôle de l'impôt sur les revenus la compétence exclusive de fixer le pourcentage d'utilisation à des fins professionnelles des voitures automobiles. Une telle mesure entraverait sérieusement les opérations de contrôles coordonnés, que

Administraties van Directe Belastingen en van B.T.W. binnenkort zullen aanvatten. De vaststelling van de fractie van het bedrijfsgebruik van personenwagens moet dus blijven behoren tot de bevoegdheid van de ambtenaren van de beide administraties, met dien verstande dat zij, binnen de limiet van 50 %, een identieke houding zullen aannemen die gesteund zal zijn op de ervaring opgedaan op het stuk van de inkomstenbelasting.

Ten slotte kan de Minister niet aanvaarden dat de thans van kracht zijnde beperking inzake aftrek verder zou worden afgebroken, zoals de auteur van het amendement het het voorstelt. In dat geval zou de poort van de fraude ongehinderd worden geopend. Overigens kan, na de amendering van regeringswege, geen verdere toegeving worden gedaan, gelet op de financiële weerslag van het steeds toenemend beroep op overheidstussenkomst en op de huidige begrotingstoestand.

**

Op verzoek van een lid verduidelijkt de Minister nog dat een verlaging van B.T.W.-aftrek indirect een minderopbrengst inzake inkomstenbelastingen veroorzaakt.

Stel bij voorbeeld een ondernemer die de kosten van benzine, onderhoud en herstelling van zijn wagen thans door de controleur van de directe belastingen aanvaard ziet tot beloop van 25 %. In dat geval bedraagt de B.T.W.-aftrek thans 50 %; de overige 50 % van de B.T.W. worden dan gevoegd bij de prijs, exclusief belasting, van de onderhouds- en herstellingskosten en op dat totaal (prijs exclusief B.T.W. + 50 % van de B.T.W.) worden thans de 25 % bedrijfslasten voor de inkomstenbelasting berekend.

Krachtens het door de Regering geamendeerd wetsontwerp bedraagt de B.T.W.-aftrek in dat geval in de toekomst 25 %, precies zoals inzake inkomstenbelasting. Maar de verminderde B.T.W.-aftrek zal tot gevolg hebben dat de 25 % bedrijfslasten voor de inkomstenbelasting zullen berekend worden, niet meer op de prijs exclusief B.T.W. + 50 % van de B.T.W., maar op de prijs exclusief B.T.W. + 75 % van de B.T.W. Die verhoging van bedrijfslasten veroorzaakt dan een overeenstemmende verlaging van het belastbaar inkomen.

Stemmingen.

Ter stemming gelegd wordt het amendement van de heer Olaerts verworpen met 5 tegen 9 stemmen.

Een lid heeft doen opmerken dat onder punt *a* van het regeringsamendement het woord « onderneming » wordt gebruikt.

Dit woord zou moeten vervangen worden door « belastingplichtige ».

Een ander lid is het daarmede eens maar herinnert eraan dat het begrip « onderneming » veelvuldig voorkomt in het B.T.W.-Wetboek. Voor een zelfde begrip twee benamingen gebruiken zou tot moeilijkheden kunnen leiden. De commissie heeft deze opmerking niet weerhouden. Zij vindt het gepast hier het woord « onderneming » door « belastingplichtige » te vervangen. Het lijkt haar een preciesere formulering te zijn waar geen interpretatiemoeilijkheden zullen uit voortvloeien.

Het aldus gewijzigde amendement wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

De heer Olaerts had een amendement ingediend (*Stuk n° 97/2*) ertoe strekkend een artikel *1bis* (*nieuw*) in te voegen

les Administrations des Contributions directes et de la T.V.A. entameront sous peu. La fixation de la quotité correspondant à l'utilisation à des fins professionnelles des voitures automobiles doit donc continuer à relever de la compétence des fonctionnaires des deux administrations, qui — dans la limite de 50 % — adopteront une attitude commune, basée sur l'expérience acquise dans le domaine de l'impôt sur les revenus.

Le Ministre ne peut accepter que la limitation de la déductibilité actuellement en vigueur soit démantelée davantage, comme le souhaite l'auteur de l'amendement. S'il en était ainsi, il n'y aurait plus aucun obstacle à la fraude. Etant donné l'incidence financière résultant de la demande toujours croissante d'intervention financière de la part de l'Etat et vu la situation budgétaire actuelle, il est d'ailleurs impossible, après la modification admise par le Gouvernement, de consentir encore d'autres concessions.

**

A la demande d'un membre, le Ministre a encore précisé qu'une diminution de la déductibilité de la T.V.A. entraîne indirectement une moins-value en matière d'impôt sur les revenus.

Supposons le cas d'un entrepreneur qui, actuellement, voit admettre, à concurrence de 25 %, par son contrôleur des contributions directes, les frais d'essence, d'entretien et de réparation qu'il a exposés pour sa voiture. En l'occurrence, la déductibilité de la T.V.A. est actuellement de 50 %; les 50 % restants de la T.V.A. sont alors ajoutés au prix, impôt non compris, des frais d'entretien et de réparation et, sur ce total (prix, T.V.A. non comprise + 50 % de la T.V.A.), sont actuellement calculés les 25 % de charges professionnelles pour l'impôt sur les revenus.

En vertu du projet de loi amendé par le Gouvernement, la déduction de la T.V.A. sera dans ce cas à l'avenir, de 25 %, tout comme dans l'impôt sur les revenus. La réduction de la déductibilité de la T.V.A. aura toutefois pour effet que les 25 % de charges professionnelles en matière d'impôt sur les revenus ne seront plus calculés sur le prix, T.V.A. non comprise + 50 % de la T.V.A., mais bien sur le prix, T.V.A. non comprise + 75 % de la T.V.A. Cette majoration des charges professionnelles entraînera, dès lors, une diminution correspondante du revenu imposable.

Votes.

Mis aux voix, l'amendement de M. Olaerts a été rejeté par 5 voix contre 9.

Un membre a fait observer qu'à la lettre *a* de l'amendement du Gouvernement figurent les mots « une entreprise ».

Ces mots devraient être remplacés par « un assujetti ».

Un autre membre, qui partage cette opinion, a rappelé que la notion d'« entreprise » revient fréquemment dans le Code de la T.V.A. Utiliser deux noms pour une seule et même notion pourrait susciter des difficultés. La commission n'a pas retenu cette observation et a jugé opportun de remplacer en l'occurrence le mot « entreprise » par le mot « assujetti ». Il lui semble que cette formulation est plus précise et qu'elle ne donnera pas lieu à des difficultés d'interprétation.

L'amendement ainsi modifié a été adopté par 9 voix contre 5.

M. Olaerts a présenté un amendement (*Doc. n° 97/2*) ayant pour objet d'insérer un article *1bis* (*nouveau*) rendant l'arti-

waardoor het artikel 100 van het B.T.W.-Wetboek niet van toepassing zou zijn op de in artikel 45, § 2 bedoelde automobielen.

Hij heeft het ingetrokken, omdat zijn amendement bij artikel 1 niet werd aangehouden.

Artikel 2 bepaalt dat onderhavige wet in voege treedt op 1 maart 1972. De heer Olaerts stelt voor deze datum te wijzigen door 1 april 1972 (*Stuk n° 97/2*). Ter zitting wenst hij daar 1 juni 1972 van te maken, vermits de wet pas rond die datum van kracht zal worden.

De Minister van Financiën is het met deze wijziging niet eens.

Ter stemming gelegd wordt dit artikel met 9 tegen 5 stemmen goedgekeurd en is het amendement bijgevolg verworpen.

Het gehele ontwerp, zoals het hierna volgt, wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

De Verslaggever,

G. BOEYKENS.

De Voorzitter a.i.,

cle 100 du Code de la T.V.A. inapplicable aux véhicules automobiles visés à l'article 45, § 2.

L'auteur a retiré cet amendement étant donné que son amendement à l'article 1 n'a pas été retenu.

L'article 2 dispose que la présente loi entre en vigueur le 1^{er} mars 1972. M. Olaerts a proposé de remplacer cette date par celle du 1^{er} avril 1972 (*Doc. n° 97/2*). Au cours de la réunion, il a proposé de remplacer celle-ci par celle du 1^{er} juin 1972, étant donné que la loi n'entrera en vigueur que vers cette dernière date.

Le Ministre des Finances n'a pas marqué son accord sur cette modification.

Mis aux voix, cet article a été adopté par 9 voix contre 5 et, en conséquence, l'amendement a été rejeté.

L'ensemble du projet, tel qu'il figure ci-après, a été adopté par 9 voix contre 5.

Le Rapporteur,

Le Président a.i.,

F. DETIEGE.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

Artikel 1.

Artikel 45, § 2, van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde wordt vervangen door de volgende bepaling :

« § 2. Ten aanzien van levering en invoer van automobielen voor personenvervoer, daaronder begrepen de voertuigen die zowel voor personenvervoer als voor goederenvervoer kunnen dienen, en ten aanzien van leveringen en diensten met betrekking tot die voertuigen, mag de aftrek in geen geval hoger zijn dan 50 % van de betaalde belasting.

» Deze bepaling is evenwel niet van toepassing :

» a) op voertuigen bestemd om te worden verkocht of te worden verhuurd door een belastingplichtige die een beroepswerkzaamheid uitoefent die bestaat in de verkoop of de verhuur van automobielen;

» b) op voertuigen bestemd om uitsluitend te worden gebruikt voor bezoldigd personenvervoer. »

Art. 2.

Deze wet treedt in werking op 1 maart 1972.

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION.

Article 1.

L'article 45, § 2, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée est remplacé par ce qui suit :

« § 2. Pour la livraison et l'importation de voitures automobiles servant au transport de personnes, y compris les véhicules qui peuvent servir tant au transport de personnes qu'au transport de marchandises, et pour les livraisons et les services se rapportant à ces véhicules, la déduction ne peut dépasser en aucun cas 50 % des taxes qui ont été acquittées.

» Cette disposition n'est toutefois pas applicable :

» a) aux véhicules destinés à être vendus ou donnés en location par un assujetti dont l'activité professionnelle consiste dans la vente ou la location de voitures automobiles;

» b) aux véhicules destinés à être utilisés exclusivement pour le transport rémunéré de personnes. »

Art. 2.

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} mars 1972.