

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1971-1972.

8 JUNI 1972

WETSONTWERP

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER PARISIS.

DAMES EN HEREN,

De Minister van Financiën herinnert eraan dat het onderhavige ontwerp er in hoofdzaak op gericht is een aantal vereenvoudigingen te brengen in de regelen inzake heffing en inning van de verkeersbelasting op de autovoertuigen.

Die vereenvoudigingen zijn dringend nodig wegens :

- de gestadige aangroei van het voertuigenpark;
- het feit dat die belasting thans in één keer aan het einde van elk kalenderjaar wordt geïnd;
- het feit dat talrijke eigenaars regelmatig en in de loop van het jaar van voertuig veranderen;
- de veelvuldige veranderingen van woonplaats;

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Dequae.

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

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

Zie :

218 (1971-1972) :

— N° 1 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.

Chambre des Représentants

SESSION 1971-1972.

8 JUIN 1972

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES (1)

PAR M. PARISIS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Ministre des Finances a rappelé que le présent projet de loi a essentiellement pour objet d'apporter un certain nombre de simplifications aux modalités d'établissement et de perception de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Ces simplifications s'imposent d'urgence en raison de :

- l'augmentation croissante du parc de véhicules;
- la perception de la taxe en une seule fois, à la fin de chaque année civile;
- le changement de véhicule opéré régulièrement par de nombreux propriétaires en cours d'année;
- les multiples changements de domicile;

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Dequae.

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

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

Voir :

218 (1971-1972) :

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.

— de noodzaak de inning zoveel mogelijk over het kalenderjaar te spreiden.

Ten einde de heffing en de inning van de verkeersbelasting zoveel mogelijk en binnen de perken van de huidige wetgeving te versoepelen, wordt thans reeds een beroep gedaan op de moderne technieken van de automatie, doch dit middel alleen is niet voldoende.

In dit ontwerp worden drie nieuwe principes vastgelegd :

1° Op grond van een vermoeden « juris et de jure » wordt ieder autovoertuig geacht in gebruik te zijn. Derhalve is het belastbaar vanaf de dag van zijn inschrijving bij de Dienst van het Wegverkeer en blijft het belastbaar tot op de dag dat het geschrapt wordt.

De fiscale aangifte van elke nieuwe personenwagen alsook het uitreiken van fiscale kentekens worden dus overbodig, wat een substantiële vereenvoudiging zal meebrengen, aangezien alleen nog de inschrijving van het voertuig bij de Dienst van het Wegverkeer zal moeten geschieden, en onmiddellijk na ontvangst van de nummerplaat of van het inschrijvingsbewijs zal mogen worden gebruikt en de belasting pas naderhand zal moeten worden vereffend.

2° De verkeersbelasting voor autovoertuigen is steeds verschuldigd voor twaalf opeenvolgende maanden, waarvan de eerste samenvalt met die van de ingebruikstelling, zodat die twaalf maanden eventueel gespreid kunnen worden over twee opeenvolgende kalenderjaren.

3° Bij de stopzetting van het gebruik van een autovoertuig, die zal moeten blijken uit de schrapping van het voertuig bij de Dienst van het Wegverkeer, zal de belasting worden terugbetaald, of verrekend met de nieuw verschuldigde belasting, naar verhouding van de nog niet verstreken maanden. Thans geschiedt dit in verhouding tot de nog niet verlopen kwartalen.

Voorts behelst het ontwerp enkele minder belangrijke wijzigingen :

— afschaffing van de proportionele beperking van de belasting voor voertuigen die slechts gedurende enkele maanden worden gebruikt. Dit is het rechtstreekse gevolg van het thans ingestelde wettelijk vermoeden van gebruik zolang het voertuig ingeschreven blijft;

— afschaffing van de mogelijkheid tot betaling van de belasting in twee maal voor de personenwagens;

— belasting op basis van de kracht van de motor voor wagens met een gemengde structuur, welke thans volgens het gewicht of volgens de kracht van de motor worden belast.

Al deze wijzigingen betreffen uitsluitend de personenwagens, de auto's gebruikt voor zowel goederen- als personenvervoer, de motorrijwielen met meer dan 250 cm³ cilinderinhoud, de motordriewielers en -vierwielers, doch niet de bedrijfsvoertuigen.

Het ontwerp beoogt bovendien de omvorming van de machtiging verleend aan de gemeenten. Deze mochten een gemeentebelasting op de autovoertuigen heffen in de vorm van maximum tien opcentiemen op de verkeersbelasting. Die machtiging wordt vervangen door de automatische heffing van één opdecime ten bate van de gemeente van aanslag. Dank zij die hervorming moet een einde gemaakt kunnen worden aan het tijdsverlies en aan het ongemak voor de belastingplichtigen, dat voortvloeit uit de soms zeer belangrijke vertraging bij de kennisgeving van de huidige gemeentebelasting.

— la nécessité d'étaler la perception autant que possible sur l'année civile.

En vue d'assouplir, dans la mesure du possible et dans les limites de la législation actuelle, l'établissement et la perception de la taxe de circulation, on utilise actuellement les techniques modernes de l'automatisation, mais cette seule solution ne suffit pas.

Le projet énonce trois principes nouveaux :

1° En vertu d'une présomption « juris et de jure », tout véhicule automobile est présumé mis en usage. Il est par conséquent, taxable dès son immatriculation à l'Office de la circulation routière et le reste jusqu'au jour de sa radiation.

La déclaration fiscale de toute nouvelle voiture ainsi que la délivrance de signes fiscaux deviennent de la sorte superflues, ce qui entraînera une simplification substantielle. En effet, seule l'inscription du véhicule à l'Office de la circulation routière devra encore être effectuée et il pourra être mis en service immédiatement après la réception de la plaque d'immatriculation ou du certificat d'inscription, la taxe ne devant être payée qu'ultérieurement.

2° La taxe de circulation pour les véhicules automobiles est toujours due pour douze mois consécutifs, dont le premier mois est celui de la mise en service, de sorte que ces douze mois pourront éventuellement s'étaler sur deux années civiles consécutives.

3° A la mise hors service d'un véhicule automobile, qui sera évidente grâce à la radiation du véhicule à l'Office de la circulation routière, la taxe est remboursée ou fait l'objet d'une compensation avec la nouvelle taxe exigée, au prorata des mois non encore échus. Actuellement, ce remboursement ou cette compensation sont effectués au prorata des trimestres non encore écoulés.

En outre, le projet de loi apporte quelques modifications moins importantes :

— la suppression de la limite proportionnelle de la taxe pour les véhicules utilisés durant quelques mois. Cette suppression résulte directement de l'instauration de la présomption légale d'usage tant que le véhicule reste inscrit;

— la suppression de la faculté de paiement de la taxe en deux fois par les propriétaires des voitures;

— la taxation sur base de la puissance du moteur pour les voitures de structure mixte. Celles-ci sont actuellement taxées, soit selon le poids, soit selon la puissance du moteur.

Toutes ces modifications portent exclusivement sur les voitures, les automobiles utilisées tant pour le transport de marchandises que de personnes, les motocyclettes d'une cylindrée supérieure à 250 cm³, les tricycles à moteur et les quadricycles à moteur. Elles ne concernent pas les véhicules professionnels.

Le projet tend, en outre, à transformer l'autorisation accordée aux communes. Celles-ci pouvaient établir une taxe communale sur les véhicules automobiles sous forme d'un maximum de dix centimes additionnels à la taxe de circulation. Cette autorisation est remplacée par la perception automatique d'un décime additionnel au profit de la commune d'imposition. Cette réforme doit permettre de mettre fin aux pertes de temps et aux ennuis occasionnés aux contribuables à la suite de retards, parfois considérables, dans la notification de la taxe communale actuelle.

Het is wel klaar dat de thans bestaande vrijstellingen terzake behouden blijven.

* * *

Er worden nog twee wijzigingen van minder belang i.v.m. de bedrijfsvoertuigen zowel als de andere autovoertuigen ingevoerd, nl. :

1° de afschaffing van de verhoging wegens uitrusting met speciale banden.

2° de verandering van het criterium tot vermindering van de belasting met 25 % wegens ouderdom.

Daar de ouderdom van de motor niet meer kan worden nagegaan, is dit criterium thans achterhaald. Het wordt vervangen door een nieuw criterium, nl. de gebruiksouderdom van het voertuig zelf.

Het ontwerp treedt in werking op 1 januari 1973.

Algemene bespreking.

De Minister van Financiën heeft er speciaal de nadruk op gelegd dat de drie nieuwe principes die in het ontwerp zijn neergelegd, niet van toepassing zijn op de bedrijfsvoertuigen. Voor de bussen en de autocars blijft de vroegere reglementering dus gelden. De Regering heeft gemeend de heffing en de inning van de belasting op die voertuigen niet te moeten wijzigen, aangezien de Europese Gemeenschappen thans een regeling terzake uitwerken.

De Minister van Financiën ontkent dat hij een nieuwe belastingbron heeft willen aanboren. Het ontwerp beoogt weliswaar de machtiging, verleend aan de gemeenten om een gemeentebelasting op de autovoertuigen te heffen in de vorm van ten hoogste tien opcentiemen op de verkeersbelasting, te wijzigen in één opdecim. Maar die hervorming zal de opbrengst van die belasting niet aanzienlijk wijzigen. Zij heeft tot doel de heffing en de inning van de belasting te versoepelen door de centrale diensten in staat te stellen de moderne techniek van de automatisering voor het hele land aan te wenden. De opdecim zal natuurlijk door de Staat worden geïnd, maar volledig aan de gemeenten worden gestort.

Voorts wijst de Minister van Financiën erop dat in 1971, 2 219 van de 2 379 bestaande gemeenten een dergelijke gemeentebelasting hebben ingevoerd. Dus hebben slechts 160 gemeenten (vooral in de provincies Namen en Luxemburg) deze belasting niet ingevoerd. Bedoelde gemeenten hebben trouwens een geringe bevolking.

Van de 2 219 gemeenten die de belasting hebben ingesteld, hebben 2 216 de maximum-aanslagvoet van 10 % gekozen en slechts drie hebben het bij 5 % gehouden.

* * *

Bespreking van de artikelen.

De artikelen 1 tot 7 worden zonder bespreking aangenomen.

Bij artikel 8 verklaart een lid niet te kunnen instemmen met volgend onderdeel :

« De in artikel 36ter bedoelde voertuigen worden geacht op de openbare weg in gebruik te zijn genomen, zolang

Il est évident que les exemptions actuellement en vigueur en ce domaine sont maintenues.

* * *

Enfin deux modifications mineures concernant tant les véhicules utilitaires que les autres voitures automobiles sont également apportées à savoir :

1° la suppression de l'augmentation de la taxe lorsque le véhicule est équipé de pneus spéciaux.

2° la modification du critère qui justifie la réduction de la taxe de 25 % pour raison de vétusté.

L'ancienneté du moteur ne pouvant plus être contrôlée, ce critère est donc actuellement dépassé. Il est remplacé, par un nouveau critère : l'ancienneté de l'usage du véhicule lui-même.

Le projet entre en vigueur le 1^{er} janvier 1973.

Discussion générale.

Le Ministre des Finances a spécialement souligné que les trois principes nouveaux énoncés dans le projet ne concernent pas les véhicules utilitaires. L'ancienne réglementation reste donc en vigueur pour les autobus et les autocars. Le Gouvernement n'a pas estimé devoir modifier l'établissement et la perception de la taxe pour ces véhicules, puisque les Communautés européennes élaborent actuellement un règlement à ce sujet.

Le Ministre des Finances s'est défendu d'établir une nouvelle source de fiscalité. Certes, le projet tend à transformer l'autorisation accordée aux communes d'établir une taxe communale sur les véhicules automobiles sous forme d'un maximum de dix centimes additionnels à la taxe de circulation, en un décime additionnel, mais cette réforme n'apportera pas de modification profonde au volume de taxes perçues. Elle a pour but d'assouplir l'établissement et la perception de la taxe en permettant aux services centraux d'appliquer, pour l'ensemble du royaume, les techniques modernes de l'automatisation. Il est clair que le décime additionnel sera perçu par l'Etat mais versé aux communes.

Le Ministre des Finances signale, en outre, que pour 1971, 2 219 communes sur les 2 379 que compte le Royaume, ont établi une taxe communale. Il n'y a donc que 160 communes, principalement situées dans les provinces de Namur et de Luxembourg, qui n'ont pas établi cette taxe. Ces communes ont une population réduite.

Sur les 2 219 communes qui ont édicté la taxe, 2 216 ont adopté le taux maximum de 10 % et 3 autres ont retenu un taux de 5 %.

* * *

Examen des articles.

Les articles 1 à 7 ont été adoptés sans discussion.

A l'article 8, un membre a déclaré ne pouvoir se rallier à la disposition suivante de cet article :

« Les véhicules visés à l'article 36ter, sont présumés mis en usage sur la voie publique aussi longtemps qu'ils sont

zij in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer ingeschreven zijn of het moeten zijn ».

Het lid meent dat in de tekst zou moeten staan : « ingeschreven moeten zijn ». Door in de tekst het woord « zijn » op te nemen, wil het Bestuur blijkbaar elk risico uitsluiten; het neemt zelfs zijn voorzorgen tegen vergissingen die het zelf zou begaan, want als het nalaat de inschrijving te schrappen zoals door de belastingschuldige gevraagd wordt, blijft deze de belasting verschuldigd.

Hetzelfde lid vraagt wat moet worden verstaan onder de woorden « ingeschreven moeten zijn ». Moet het voertuig buiten gebruik zijn om aan die verplichting te ontkomen? Daarop antwoordt de Minister dat de inschrijving niet meer verplicht is wanneer geen gebruik wordt gemaakt van het voertuig. De nummerplaat moet binnen twee maanden worden teruggezonden. In dat geval wordt de belasting terugbetaald.

Het lid stelt voor de woorden « zijn of het » weg te laten.

De Minister van Financiën wijst erop dat de voertuigen in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer worden ingeschreven op uitdrukkelijk verzoek van degenen die een voertuig voor eigen gebruik aanwenden of exploiteren (art. 3 van het koninklijk besluit van 31 december 1953).

De aanvraag moet worden ingediend vóór het voertuig op de openbare weg in gebruik wordt genomen.

Indien de tekst van artikel 36ter, § 1, wordt opgesteld zoals voorgesteld door de indiener van het amendement : « zolang zij in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer ingeschreven moeten zijn », zou het Bestuur, alvorens de verkeersbelasting te mogen innen, in elk geval het bewijs moeten leveren dat de gebruiker verplicht was de inschrijving van zijn voertuig in het repertorium aan te vragen.

Dat brengt, volgens de Minister van Financiën, opnieuw de hele opzet in het gedrang van het ontwerp dat de thans aan de belastingschuldige opgelegde verplichtingen vereenvoudigt, daar het aan de aangifte aan de Dienst van het Wegverkeer de waarde toekent die de huidige wetgeving hecht aan de aangifte die aan de ontvanger van de directe belastingen moet worden overgezonden (het voertuig wordt geacht tot het tijdstip van opzegging van de aangifte gebruikt te worden).

De Minister van Financiën verklaart dat het bijgevolg rationeel lijkt te zijn :

— dat de gebruiker die zijn voertuig vrijwillig in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer liet inschrijven, het bewijs moet leveren van de vergissing van die inschrijving indien hij aan de verkeersbelasting wil ontkomen;

— dat het Bestuur verplicht is te bewijzen dat het voertuig moet zijn ingeschreven indien het, ondanks het ontbreken van de inschrijving, de belasting wil eisen.

Dat van gezond verstand getuigende standpunt wordt duidelijk uitgedrukt in § 1 van artikel 36ter, zoals het in het ontwerp voorkomt.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 5 stemmen en artikel 8 wordt met 12 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen goedgekeurd.

* * *

Bij artikel 9 licht de Minister van Financiën de wijziging toe die dat artikel met zich brengt.

Om de gelijktijdige inning van de rijks- en gemeentebelasting mogelijk te maken, wordt die laatste belasting door dit artikel gewijzigd in één opdecim ten behoeve van de aanslaggemeente.

Elke gemeente zal het juiste bedrag krijgen dat haar toekomt, zonder bemiddeling van Fondsen. De thans geldende vrijstellingen worden gehandhaafd. Die vereenvoudiging zal

ou doivent être inscrits au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière ».

Il estime que l'expression « doivent être inscrits » devrait seule figurer dans ce texte. En ajoutant les mots « sont inscrits », l'administration ne prend aucun risque; elle se garantit même contre ses propres erreurs. En effet, si elle omet de rayer l'inscription, bien que le redevable l'ait demandé, il sera toujours débiteur de la taxe.

Le même membre demande ce qu'il faut entendre par « doivent être inscrits »? Le véhicule doit-il être hors d'usage pour échapper à cette obligation? A cette dernière question, le Ministre répond : lorsqu'il n'est plus fait d'usage public d'un véhicule, l'inscription n'est plus obligatoire. La plaque d'immatriculation doit être retournée dans les deux mois. La taxe est alors remboursée.

Le membre propose de supprimer les mots « sont ou ».

Le Ministre des Finances signale que c'est expressément à la demande des personnes qui emploient pour leur propre usage ou qui exploitent des véhicules que ceux-ci sont inscrits au répertoire-matricule de l'Office de la circulation routière (art. 3 de l'arrêté royal du 31 décembre 1953).

Les demandes doivent être faites préalablement à la mise en circulation des véhicules sur la voie publique.

En libellant le § 1^{er} de l'article 36ter dans le sens préconisé par l'auteur de l'amendement, en utilisant l'expression « ... aussi longtemps qu'ils doivent être inscrits ... », l'administration, dans tous les cas, serait tenue, avant de percevoir la taxe de circulation, de fournir la preuve que les utilisateurs avaient l'obligation de demander l'inscription de leurs véhicules audit répertoire.

C'est, selon le Ministre des Finances, remettre en cause toute l'économie du projet qui simplifie les obligations imposées actuellement au contribuable puisque ce projet attribue à la déclaration à l'Office de la circulation routière la même valeur que celle que la législation actuelle donne à la déclaration qui doit être remise au receveur des contributions directes (présomption d'usage du véhicule jusqu'à révocation de la déclaration).

Le Ministre des Finances confirme qu'il semble donc rationnel :

— que l'utilisateur qui a fait inscrire volontairement son véhicule au répertoire de l'Office de la circulation routière, doive fournir la preuve de l'erreur de cette inscription, s'il veut échapper à la taxe de circulation;

— que l'administration soit tenue de prouver que le véhicule doit être inscrit si, malgré l'absence d'inscription, elle veut exiger la taxe.

Cette position de bon sens est parfaitement réalisée par le § 1^{er} de l'article 36ter, tel qu'il est libellé dans le projet.

L'amendement est repoussé par 5 voix contre 11 et l'article 8 est adopté par 12 voix contre 3 et 2 abstentions.

* * *

A l'article 9, le Ministre des Finances explique la transformation qu'édicte cet article.

Pour permettre la perception simultanée de la taxe d'Etat et de la taxe communale, l'article prévoit la transformation de cette dernière en un décime additionnel au profit de la commune d'imposition.

Chaque commune recevra le montant exact qui lui revient sans intervention de Fonds. Les exemptions prévues actuellement sont maintenues. Cette simplification permettra

het mogelijk maken de afhouding van 3 % af te schaffen, die thans ten behoeve van de Schatkist gebruikelijk is ter betaling van de inningsverrichtingen.

Een lid wijst op het ongrondwettelijke karakter van die bepaling. Artikel 110 van de Grondwet bepaalt immers dat alleen de gemeenteraad over de invoering van een gemeentebelasting kan beslissen.

Volgens de Minister van Financiën is die opmerking niet gegrond. Het gaat niet meer om een gemeentebasting, maar om een opdecim op de rijksbelasting.

Dit artikel wordt aangenomen met 13 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

* * *

In verband met artikel 10 geeft de Minister van Financiën de volgende commentaar :

De onderhavige wet treedt in werking met ingang van het aanslagjaar 1973, behalve wat artikel 4 betreft. Laatstgenoemde bepaling, die de voertuigen met gemengde structuur volgens de kracht van hun motor belast, zal van toepassing zijn vanaf de bekendmaking van de wet in het *Belgisch Staatsblad* voor dergelijke voertuigen welke vanaf die dag ingeschreven worden.

Dat artikel regelt tevens de toestand van de voertuigen die vóór 1 januari 1973 in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer werden ingeschreven. Voor al deze voertuigen zal het eerste volgens de nieuwe regeling belastbaar tijdperk meer dan 12 maanden kunnen belopen. Een concreet voorbeeld wordt gegeven op blz. 9 van de memorie van toelichting (*Stuk Senaat*, n° 617, 1970-1971).

Dit artikel wordt aangenomen.

* * *

Het ontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 13 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

De Verslaggever,

De Voorzitter,

A. DEQUAE.

d'abandonner la retenue de 3 % prévue actuellement au profit du Trésor à titre de rémunération des opérations de perception.

Un membre souligne le caractère inconstitutionnel de cette disposition. En effet, l'article 110 de la Constitution dispose qu'aucune imposition ne peut être établie par la commune que par une décision de son conseil.

Pour le Ministre des Finances, cette observation n'est pas fondée. Il ne s'agit plus d'une taxe communale, mais d'un décime additionnel à la taxe d'État.

Cet article est adopté par 13 voix contre 3 et 2 abstentions.

* * *

Au sujet de l'article 10, le Ministre des Finances donne le commentaire suivant :

La présente loi entrera en vigueur à partir de l'exercice d'imposition 1973, sauf en ce qui concerne l'article 4. Cette dernière disposition, qui prévoit l'imposition des véhicules mixtes d'après la puissance de leur moteur, sera appliquée dès la date de publication de la loi au *Moniteur belge* quant aux véhicules de l'espèce déclarés à partir de cette date.

Cet article règle également la situation des véhicules inscrits au répertoire de l'Office de la circulation routière avant le 1^{er} janvier 1973. Pour tous ces véhicules, la première période imposable dans le nouveau régime pourra s'étendre sur plus de douze mois. Un exemple concret figure à la page 9 de l'exposé des motifs (*Doc. Sénat*, n° 617, 1970-1971).

Cet article a été adopté.

* * *

L'ensemble du projet a été adopté par 13 voix contre 3 et 2 abstentions.

Le Rapporteur,

A. PARISIS.

Le Président,