

Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1961.

11 JULI 1961.

WETSVOORSTEL

houdende wijziging van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, samengeordend op 10 april 1951.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. — Artikel 12 van de samengeordende wetten voorziet een vermindering van de verkeersbelasting voor de voertuigen die aangewend worden voor het internationaal vervoer van goederen wanneer zij niet meer dan negentig dagen in België worden aangewend.

Deze vermindering is gerechtvaardigd omdat aan de ene kant, deze voertuigen slechts in beperkte mate gebruik maken van de Belgische wegen en de daarmee verbonden diensten en, aan de andere kant, in het buitenland door gelijkaardige taksen worden getroffen. Om deze reden amendeerde de regering de wet van 10 augustus 1950 in die zin, tijdens de bespreking van 9 februari 1950. (Parlementaire Handelingen, Kamer, zitting 1949-1950, vergadering van 9 februari 1950, blz. 9, verklaring van de verslaggever, de Heer Coppé).

2. — De gewijzigde economische toestand en de technische vooruitgang bevorderen de snelheid van uitvoering van het transport en een vluggere rotatie der voertuigen. Zo een periode van aanwending van 90 dagen volstaat voor de voertuigen die voor het transport op lange afstand worden gebruikt (Italië, Zuid-Frankrijk, Oostenrijk) dan is zij nochtans onvoldoende voor transporten op middellange afstand, zoals Parijs, Dortmund. Nu is de toestand evenwel zo dat het Belgisch internationaal vervoer hoofdzakelijk op het middellange afstandsvervoer is afgestemd. Indien nu de transporteurs de volledige verkeersbelasting moeten betalen, dan zullen zij verplicht zijn hun ondernemingen gedeeltelijk te sluiten. Dit met des te meer reden dat, rekening houdend met het in voege zijnde stelsel van de tijdsberekening, zelfs het verblijf van slechts één minuut op Belgische grondgebied voor één dag van aanwending wordt gerekend. (art. 21 der samengeordende wetten heeft, wat dat betreft, een bevoorrecht stelsel voor de buitenlanders ingesteld).

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1961.

11 JUILLET 1961.

PROPOSITION DE LOI

modifiant les lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. — L'article 12 des lois coordonnées prévoit une réduction de la taxe de circulation pour les véhicules affectés à des transports internationaux de marchandises lorsque la période d'utilisation de ces véhicules en Belgique ne dépasse pas 90 jours par an.

Cette réduction est justifiée étant donné que ces véhicules, d'une part, n'utilisent que dans une mesure restreinte les routes belges et les services qui s'y rattachent et que, d'autre part, ils sont soumis à l'étranger à des taxes de même nature. C'est pour ces motifs que le gouvernement a amendé la loi du 10 août 1950, lors de la discussion le 9 février 1959. (Annales Parlementaires, Chambre, Session 1949-1950, séance du 9 février 1959, p. 9, déclaration du rapporteur, M. Coppé).

2. — La modification de la situation économique et le progrès technique ont entraîné l'accélération des transports et une rotation plus rapide des véhicules. Si la période d'utilisation de 90 jours est suffisante pour les véhicules affectés aux transports internationaux à long trajet (Italie, Midi de la France, Autriche), il n'en va pas de même pour les véhicules qui ne parcourent que des moyens trajets (Paris, Dortmund). Or, il se fait que le transport international belge fait essentiellement des transports à trajet moyen. Si les transporteurs belges doivent acquitter la taxe au taux plein, ils seront contraints au chômage partiel, d'autant plus que, compte tenu du régime de computation en vigueur, le séjour, même d'une minute sur le territoire belge, est compté pour 1 jour d'utilisation (l'article 21 des lois coordonnées a instauré, à cet égard, un régime préférentiel pour les étrangers).

Dus: het voertuig dat in de loop van maandag het stapelhuis van deze stad om 23 uur verlaat zal de grens dinsdags om 1 uur overschrijden, dit voertuig zal dinsdags gelost worden en 's woensdags opnieuw geladen worden; het verlaat Parijs 's woensdags, overschrijdt de Belgische grens om 23 uur en komt te Brussel op donderdag om 1 uur. Daar de tijd nodig om het voertuig te laden of te lossen niet als periode van aanwending wordt beschouwd, zal het desniettemin voor vier dagen aanwezigheid belasting moeten betalen.

3. — De Belgische voertuigen die in het buitenland rijden en de buitenlandse voertuigen die in België rijden worden principieel op gelijke voet geplaatst. Aldus, luidens wederzijdse overeenkomsten gesloten ingevolge artikel 23 der samengeschatte wetten, zijn de voertuigen die toebehoren aan de inwoners van de meeste Europese landen vrijgesteld van de betaling van iedere verkeersbelasting in België. Wederkerig worden eveneens de Belgische voertuigen die in deze landen rijden vrijgesteld van de betaling van de *algemene verkeersbelasting*.

Maar sommige landen en voornamelijk Frankrijk sedert 1956, heffen een transportbelasting die ontsnapt aan de beschikkingen van de bilaterale overeenkomsten. Deze taks vertegenwoordigt in werkelijkheid de drie vierden van de belastingen op het vervoer. Hierdoor zijn de Belgische vervoerders die de verbinding op middellange afstand verzekeren, onderworpen aan de volledige Belgische belasting vermits de gebruiksaanwending van negentig dagen overschreden wordt behoudens gedeeltelijke werkloosheid — volgens de wettelijke tijdsberekening in België en terzelfdertijd aan de buitenlandse belastingen.

Ook in dit opzicht evolueerde de toestand sedert 1950 vermits het bedrag der taksen die door de Belgische vervoerders in het buitenland werden betaald, aanzienlijk is gestegen.

In Frankrijk worden de Belgische internationale vervoerders vrijgesteld van de algemene taks, maar moeten zij de zogenaamde « coördinatietaks » betalen wanneer zij verder dan de zone A gaan (grensdepartementen). Deze taks beloopt 200 NF per jaar en per ton of 2 NF per dag en per ton (berekening uitgevoerd op basis van het laadvermogen van het voertuig plus de tarra, met vrijstelling van de eerste zes ton). Dus zal een voertuig met 20 T. laadvermogen, dat zelf 13 T. weegt, buiten de Belgische verkeersbelasting, een Franse taks van 108 NF voor twee dagen verblijf in Frankrijk betalen (decreet 56-933 van 19 september 1956, betreffende het fiscaal regime van het goederenvervoer — J. O. van 20 februari 1956 — artikelen 3, 5 en 7). Bovendien betalen de Belgische transporteurs ook nog een verbruiksbelasting op de dieselolie.

In Duitsland betalen de Belgische vervoerders:

1. Kraftfahrzeugsteuer, hetzij 1,5 DM per dag met een minimum van 5 DM.

2. De Beförderungssteuer à ratio van 0,75 Pfg per ton en per kilometer op de lading. (Deze taks wordt door de Duitse vervoerders niet gedragen wanneer zij in het buitenland rijden.)

Bijgevolg zal men voor een voertuig dat met 20 ton geladen is en dat zich van Brussel naar Frankfurt begeeft betalen: $500 \text{ km} \times 20 \times 0,75 = 75 \text{ DM} + 5 \text{ DM} = 80 \text{ DM}$ voor twee dagen gebruik op Duits grondgebied (Kraftfahrzeugsteuer — Gesetz in der Fassung van 30 juni 1955 — Verkehrsfinanzgesetz van 6 april 1955 en

Ainsi le véhicule, qui dans le courant du lundi quitte l'entrepôt de Bruxelles, à 23 heures, passera la frontière le mardi à 1 heure; ce véhicule sera déchargé à Paris le mardi et rechargé le mercredi; quittant Paris le mercredi, il repasse en Belgique à 23 heures, pour arriver à Bruxelles le jeudi à 1 heure. La période de chargement ou de déchargement n'étant pas considérée comme période d'utilisation, ce véhicule sera néanmoins taxé pour quatre jours.

3. — Les véhicules belges circulant à l'étranger et les véhicules étrangers circulant en Belgique, sont, en principe, placés sur un pied d'égalité. C'est ainsi qu'en vertu d'accords bilatéraux, conclus sur la base de l'article 23 des lois coordonnées, les véhicules appartenant à des habitants de la plupart des pays européens, sont exonérés de toute taxe de circulation en Belgique. De même, et réciproquement, les véhicules belges circulant dans ces pays sont exonérés de la *taxe générale de circulation*.

Mais certains pays, et notamment la France depuis 1956, ont établi une taxe de transport qui échappe aux dispositions des accords bilatéraux. Cette taxe représente, en fait les trois quarts des impôts sur les transports. De cette manière, les transporteurs belges, assurant des liaisons, à trajet moyen, sont soumis et à la taxe belge au taux plein, puisque la période d'utilisation de nonante jours est dépassée, sauf chômage partiel, selon la computation légale en Belgique et simultanément, aux taxes étrangères.

A cet égard aussi, la situation a évolué depuis 1950; le montant des taxes payées par les transporteurs belges à l'étranger ayant considérablement augmenté.

En France, les transporteurs internationaux belges sont exonérés de la taxe générale, mais doivent payer la surtaxe dite « taxe de coordination » lorsqu'ils dépassent la zone « A » (départements frontaliers). Cette taxe est de 200 NF par an et par tonne, ou 2 NF par jour et par tonne (calcul effectué sur la base de la charge utile du véhicule plus la tare, avec exonération pour les six premières tonnes). Ainsi un véhicule de 20 T. de charge utile, pesant lui-même 13 T., payera, en plus de la taxe de circulation belge, une taxe française de 108 NF pour deux jours de séjour en France (décret 56-933 du 19 septembre 1956, relatif au régime fiscal du transport des marchandises — J. O. du 20 février 1956 — articles 3, 5 et 7). Les transporteurs belges paient en outre une taxe de consommation sur l'huile lourde.

En Allemagne, les véhicules belges paient:

1. la Kraftfahrzeugsteuer, soit 1,5 DM par jour avec un minimum de 5 DM.

2. la Beförderungssteuer: à raison de 0,75 Pfg par tonne et par kilomètre, sur le chargement. (Cette taxe n'est pas supportée par les transporteurs allemands, lorsque ceux-ci sont à l'étranger.)

Ainsi, un véhicule chargé de 20 tonnes, se rendant de Bruxelles à Frankfurt, payera: $0,75 = 75 \text{ DM} + 5 \text{ DM} = 80 \text{ DM}$ pour deux jours d'utilisation sur le territoire allemand (Kraftfahrzeugsteuer — Gesetz in der Fassung du 30 juin 1955 — Verkehrsfinanzgesetz du 6 avril 1955 et ses décrets d'application du 1^{er} juin 1955 et 8 octobre

de uitvoeringsbesluiten van 1 juni 1955 en 8 oktober 1955. De vervoerders zijn daarenboven nog onderworpen aan een belasting op het verbruik van dieselolie.

Wij moeten dus vaststellen dat deze toestand een ongelijkheid veroorzaakt in de belastingen die door de Belgische vervoerders gedragen worden ten opzichte van hun buitenlandse concurrenten. De Franse transporteurs dienen slechts hun nationale taks te betalen en zijn vrijgesteld van de Belgische taks voor dezelfde afstand; de Duitsers en de Italianen betalen een belasting per dag in België, maar zijn daarentegen vrijgesteld van de voornaamste nationale taks.

4. — Het blijkt dus onontbeerlijk het regime te versoepelen door de Belgische transporteurs in de mogelijkheid te stellen transport op middellange afstand te verrichten tegen concurrerende voorwaarden die gelijk zijn aan deze van de buitenlandse vervoerders. In dit opzicht is de vermindering van de helft van de verkeersbelasting ingeval de voertuigen niet langer dan honderd vijf en dertig dagen gebruikt worden in België een maatregel die blijkbaar noodzakelijk is.

1955). Les transporteurs belges sont en outre assujettis à une taxe de consommation sur l'huile lourde.

Il faut donc constater que cette situation entraîne un déséquilibre dans les charges qui grèvent les transporteurs belges par rapport à leurs concurrents étrangers. Les Français ne supportent que leur taxe nationale et sont exonérés de la taxe belge pour un même trajet; les Allemands et les Italiens paient la taxe quotidienne en Belgique, mais sont en revanche exonérés de la taxe nationale principale.

4. — Il apparaît dès lors indispensable d'assouplir le régime en permettant aux transporteurs belges d'effectuer des transports à trajet moyen dans des conditions concurrentielles identiques à celles des transporteurs étrangers. A cet égard, la réduction de moitié de la taxe de circulation en cas d'utilisation des véhicules pour une période ne dépassant pas cent trente-cinq jours est une mesure qui paraît s'imposer.

P. EECKMAN.

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

Artikel 12, eerste lid van de samengeordende wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, wordt door volgende beschikking vervangen :

« De verkeersbelasting wordt tot één derde of tot de helft 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, tenminste 7.000 kilogram bedraagt en die, wegens hun speciale aanwending, gedurende ten hoogste, *respectievelijk*, negentig of honderd vijf en dertig dagen per jaar in België worden gebruikt. »

Art. 2.

De bepalingen van artikel één treden in voege vanaf het dienstjaar 1961.

29 juni 1961.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

L'article 12, premier alinéa, des lois coordonnées relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, est remplacé par la disposition suivante :

« La taxe est réduite au tiers ou à la moitié 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 kg, et qui, à raison de leur affectation spéciale, sont utilisés en Belgique pendant au plus, *respectivement*, nonante ou cent trente-cinq jours par an. »

Art. 2.

Les dispositions de l'article premier entrent en vigueur à partir de l'exercice 1961.

29 juin 1961.

P. EECKMAN,
A. LAVENS,
A. FIMMERS,
A. PARISIS.