

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 16 MAART 1927.

WETSONTWERP HOUDENDE WIJZIGING VAN HET BELASTING- STELSEL INZAKE MOTORVOERTUIGEN.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Inzake taxe op de automobielen en andere stoom- of motorvoertuigen, werd bij de wet van 28 Maart 1923 een taxe van 30 frank per paardekracht ingevoerd zoomede eene aanvullende taxe van ongeveer 1 t. h. naar de waarde op de rijtuigen dienende tot het vervoer van personen en waarvan de waarde ten minste 25,000 frank bereikte. Bovendien werd bepaald dat voor de nijverheids- of handelsvoertuigen van meer dan 2,000 kilogram gewicht, de taxe niet minder dan 25 frank frank per 100 kilogram mocht bedragen, behoudens vermeerdering met de helft of verdubbeling, bijaldien de banden in vol caoutchouc of van metallieken aard waren.

Bij de wet van 31 December 1925 werd de belasting opgevoerd tot 40 frank per paardekracht en tot 60 frank per paardekracht boven de vier-en-twintigste, zonder echter 5 t. h. van de belastbare bruto-waarde van het voertuig op 1 Januari van het jaar van den aanslag te mogen overschrijden. De aanvullende taxe naar de waarde werd niet gewijzigd, maar het minimum van 25 frank per 100 kilogram betreffende de voertuigen van meer dan 2,000 kilogram, werd op 36 frank gebracht en onderscheidenlijk met 25, 100 of 150 t. h. verhoogd, naar gelang het ging om : a) holle of semi-pneumatische banden in caoutchouc; b) volle caoutchoucbanden of c) banden van metallieken aard.

In de maand Juni 1926 werd de Regeering, onder den drang der financieele noodwendigheden er toe gebracht aan het Parlement voor te stellen 25 opcentiemen op de motorvoertuigentaxe te vestigen. Op aansporing van de Commissie der Kamer, brachten de Wetgevende Kamers de voorgestelde opcentiemen op 50 centiem; deze werden met ingang van 1 Januari 1926 van toepassing gemaakt. Evenwel bij de bespreking van het wetsontwerp, werd men het eens dat de noodig geachte verzachtingen eventueel aan het nieuwe regime zouden worden toegebracht.

Derhalve werd, bij Koninklijk besluit van 26 December 1926 evenbedoelde 50 opcentiemen verminderd tot 25 centiem en zelfs tot 10 centiem voor de nijverheids- en handelsvoertuigen en de motorrijwielen; edoch, werd tot zeker compensatie daarvan, het bedrag van de overdrachtstaxe op de aankopen van

banden, toebehooren, enz., en op de herstellingen gelijkmatig op 10 t. h. gebracht.

Anderzijds werd, overeenkomstig een belofte gedaan in de Memorie van Toelichting van voormelde wet van 31 December 1925, bij ministerieelen omzendbrief, in de verlopen maand December, wijzigingen gebracht aan de wijze van berekening van de belastbare kracht der automobielmotoren, wat eene juister bepaling van den belastinggrondslag en de ontlasting van de door de vroegere methode als te zwaar belaste voertuigen ten gevolge had.

Deze ter wille van de billijkheid en met het oog op de ontlasting getroffen verschillende maatregelen, zoomede de wijze van contrôle van de taxe op de banden, gaven aanleiding tot tal van klachten en protesten vanwege sommige betrokken groepeerings; en ten gevolge van onderhandelingen die met de vertegenwoordigers dier groepeerings plaats hadden, werd erkend :

1° Dat het zijn nut had, nader te bepalen wat er bedoeld werd door het aantal windingen aan te geven voor het vaststellen van de belastbare kracht der motors;

2° Dat zekere wijzigingen dienden gebracht aan de overdrachtstaxe op de aankopen van banden, toebehooren, enz., en op de herstellingen;

3° Dat een perequatie van de aanvullende taxe *ad valorem* door de munt-depreciatie gebillijkt werd;

4° Dat eene verzachting van de jaartaxe noodig was ten aanzien van de nijverheids- of handelsvoertuigen, om reden van de belastingvermeerdering die zij elders ondergingen;

5° Dat het betaamde bij voorkomen de betaling van de taxe voor een tijdperk van drie of zes maand toe te laten;

6° Dat de overdrachtstaxe insgelijks diende toegepast op de aankopen van essence door de particulieren.

Het eerste punt heeft het voorwerp uitgemaakt van een administratieven omzendbrief, terwijl het tweede punt bij Koninklijk besluit van 9 Februari jongstleden (*Moniteur* van 12 dito) werd geregeld.

De andere hervormingen noodzaken de tussenkomst van de Wetgeving; die wordt beoogd bij dit ontwerp.

Ziehier enkele kortbondige toelichtingen omtrent de verschillende artikelen van dit ontwerp :

I. — Taxe op de automobielen.

ARTIKEL ÉÉN.

Artikel 1 betreft de perequatie van de aanvullende taxe naar de waarde, toepasselijk op de tot het vervoer van personen dienende rijtuigen.

De in § 2 van artikel 3 der wet van 28 Maart 1923 voorkomende tabel werd opgemaakt ten einde voor zekere luxe-rijtuigen eene bijbelasting te doen betalen naar verhouding van de waarde er van; edoch de waardevermindering van den frank heeft sedert den datum, waarop de wet werd aangenomen, eene prijzenverhooging voor de rijtuigen ten gevolge gehad, zoodat de nuttige rijtuigen, welke de wetgever met den bijslag niet wilde belasten, thans er aan onderworpen zijn.

Alhoewel, in verband met de tussen 1923 en 1927 door de techniek gedane vorderingen, het bezwaarlijk zou gaan de waarde van een voertuig in nieuwen

staat van elkeen dier jaren te vergelijken, mag men over het algemeen bevestigen, dat de rijtuigen die in 1923 met het type van 25,000 frank overeenstemden, nu 40,000 frank kosten. Onder die voorwaarden, wordt bij dit wetsontwerp geen aanvullende taxe meer voorzien voor de voertuigen, waarvan de waarde beneden de 40,000 frank blijft. Evenzoo zal de aanvullende taxe, die de rijtuigen van 25,000 tot 40,000 frank trof, voortaan slechts toegepast worden op de voertuigen van 40,000 tot 60,000 frank en aldus verder voor de volgende twee trappen. De vierde trap bedoelt de rijtuigen van 100,000 tot 125,000 frank en de laatste degene waarvan de waarde deze som te boven gaat.

De nieuwe maatstaf zal toegepast worden op den grondslag van den verkoopprijs van het rijtuig, zooals deze bepaald wordt in het 2^e lid van § 2 van artikel 3 der wet van 28 Maart 1923, zonder coëfficiënt van revalorisatie, welke ook de datum van aankoop zij.

Deze handelwijze vindt haar billijking wanneer men beschouwt dat de revalorisatie die men op de oude rijtuigen zou kunnen toepassen, geneutraliseerd wordt door de waardevermindering die uit de huidige voorwaarden van de automobiemarkt voortspruit en door de omstandigheid dat de slechte staat der wegen aan de voertuigen eene slijtage berokkent die grooter is dan de bij de wet voorziene afschrijving.

ART. 2.

Artikel 2 van het ontwerp brengt van 36 op 28 frank per 100 kilogram de taxe naar het gewicht van de tot nijverheids- of handelsdoeleinden gebruikte voertuigen (vrachtwagens, autobussen, enz.), waarvan het gewicht 2,000 kilogram te boven gaat; deze vermindering is een compensatie voor de vermeerdering van belasting die gezegde voertuigen ondergaan uit hoofde van de verhooging der overdrachtstaxe op de aankopen van banden, reservestukken, enz. Deze taxe die eerst 2 t. h. bedroeg werd tot 10 t. h. verhoogd, behoudens dat zij 6 t. h. bedraagt voor de hoogdrukluichtbanden waarvan de doorsnede ten minste 185 millimeter bereikt, alsook voor de herstellingen.

Opdat gezegde compensatie ook zou plaats vinden wat betreft de taxe, gegrond op de kracht van de om het even welke nijverheidsvoertuigen (taxi's, kleine en groote vrachtwagens, autobussen, enz.), zal de vermindering van het vierde, voorzien bij artikel 4, § 1 der wet van 28 Maart 1923, op twee vijfden gebracht worden.

Ter wille van de vereenvoudiging zal deze wijziging ook van toepassing zijn op de belasting betreffende de motortweewielen met zijspanwagentje.

ART. 3.

Sommige personen maken slechts gebruik van hunne rijtuigen gedurende een beperkt gedeelte van het jaar, bij voorbeeld gedurende den vacantietyd.

Het kwam billijk voor de betrokkenen er niet meer toe te verplichten de taxe te betalen zooals aangeduid bij artikel 6 der wet van 28 Maart 1923, 't is te zeggen van het oogenblik af der ingebruikstelling tot het einde van het jaar en hun de mogelijkheid te verschaffen de taxe te betalen per termijn van drie of zes maand, mits eene verhooging van één tiende, wegens bijkomend schrijfwerk en toezicht, door dit stelsel gevegd.

Deze vermeerdering zal nochtans niet gevorderd worden van de personen, die de taxe in twee maal betalen, in 't begin van het jaar en in Juli. overeenkomstig het tweede lid van artikel 8 van vermelde wet van 28 Maart 1923.

In § 2 van artikel 3 van het ontwerp wordt de gedeeltelijke terugbetaling der taxe voorzien, in geval het gebruik in den loop van het kwartaal een einde neemt.

ART. 4.

Bij artikel 4 worden de bepalingen der artikelen 1 tot 3 van het ontwerp met ingang van het dienstjaar 1927 toepasselijk gemaakt. De terugbetaling der gebeurlijke te veel geïnde sommen zal van ambtswege geschieden.

II. — Met het zegel gelijkgestelde taxes.

ART. 5 en 6.

Sinds de wet van 28 Augustus 1921, zijn de particulieren, wegens hunne aankopen van automobiervoertuigen, van losse stukken en toebehooren, aan eene weeldetaxe onderworpen; daarentegen genieten zij voor hunne aankopen van essence, niet enkel de vrijstelling van deze taxe, maar tevens de vrijstelling der overdrachtstaxe. Laatstgenoemde, die 2 t. h. bedraagt, is verschuldigd op de aan de industrieelen-verbruikers gedane leveringen.

Eén enkel regime dient voor allen verkoop van essence tot stand gebracht met het tweevoudig gevolg: gelijkheid voor allen en vermijden van bedrog, waartoe eene naar de hoedanigheid van den koper verschillende wijze van innen aan leiding geeft. Dit wordt beoogd bij artikel 5 van het ontwerp.

Eens dit beginsel aangenomen, dient het in een hoofdzakelijk practischen zin uitgewerkt, met een minimum formaliteiten en een maximum waarborgen wat de inning betreft. Opdat bij het Koninklijk besluit tot uitvoering deze opdracht zou kunnen vervuld worden, komt het er op aan den tekst van artikel 32 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes (*Moniteur* van 6 Maart 1927) aan te vullen.

Deze aanvulling maakt het voorwerp uit van artikel 6 van het ontwerp.

De Regeering heeft op het oog:

1^o Het verplicht uitreiken van een factuur, voor elken verkoop van essence tegen gereed geld, hoe groot hij ook zij, af te schaffen;

2^o De factuur te doen eischen voor elken verkoop op krediet, welke ook er het bedrag van zij;

3^o Aan elken handelaar het houden van een register voor te schrijven, waarin alle inkoop en verkoop van essence dient geboekt;

4^o De inning te regelen als volgt:

a) Wanneer eene rekening wordt uitgereikt, door het aanbrengen van het zegel, de eene helft op deze factuur, de andere helft op het verkoopfactuurboek;

b) In het tegenovergesteld geval, 't is te zeggen voor den verkoop tegen gereed geld, waarvoor geene factuur gemaakt werd, door het plakken van een geheel zegel op het register van in- en verkoop, rechtover het dagelijksch totaal van bedoelden verkoop.

Het spreekt van zelf dat de particulieren zich aan deze inning niet zullen mogen onttrekken, door te beweren dat de essence door hen niet als brandstof voor automobiel zal gebruikt worden.

De Minister van Financiën,

B^{on} M. HOUTART.

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 16 MARS 1927.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La loi du 28 mars 1923 avait établi, en matière de taxe sur les automobiles et autres véhicules à moteur ou à vapeur, une taxe de 30 francs par cheval-vapeur et un supplément de taxe d'environ 1 % *ad valorem* sur les voitures servant au transport des personnes et dont la valeur atteignait au moins 25,000 francs. De plus, il était stipulé que, pour les véhicules industriels ou commerciaux d'un poids de plus de 2,000 kilogrammes, la taxe ne pouvait être inférieure à 25 francs par 100 kilogrammes, sauf augmentation de moitié ou doublement si les bandages étaient en caoutchouc plein ou de nature métallique.

La loi du 31 décembre 1925 porta le taux de l'impôt à 40 francs par cheval-vapeur et à 60 francs par cheval-vapeur au-delà du vingt-quatrième, sans toutefois que la taxe pût excéder 5 % de la valeur brute imposable du véhicule au 1^{er} janvier de l'année de l'imposition. Le supplément de la taxe à la valeur ne fut pas modifié, mais le minimum de 25 francs par 100 kilogrammes relatif aux véhicules de plus de 2,000 kilogrammes, fut porté à 36 francs et augmenté respectivement de 25, 100 ou 150 % suivant que les bandages étaient : a) creux en caoutchouc ou semi-pneumatiques; b) pleins en caoutchouc ou c) de nature métallique.

Au mois de juin 1926, le Gouvernement, sous l'empire des nécessités financières, fut amené à proposer au Parlement, d'établir 25 centimes additionnels à la taxe sur les véhicules à moteur. Sur la suggestion de la Commission de la Chambre, la Législature porta à 50 centimes les additionnels proposés; ceux-ci furent rendus applicables à partir du 1^{er} janvier 1926. Toutefois, lors de la discussion du projet de loi, il fut entendu que les atténuations jugées nécessaires seraient éventuellement apportées au nouveau régime.

Dans cet ordre d'idées, un arrêté royal du 29 décembre 1926 réduisit les 50 centimes additionnels susvisés à 25 centimes et même à 10 centimes pour les véhicules industriels ou commerciaux et les motocyclettes; mais pour obtenir une certaine compensation, le taux de la taxe de transmission sur les achats de bandages, d'accessoires, etc. et sur les réparations, fut porté uniformément à 10 %.

D'autre part, conformément à une promesse faite dans l'Exposé des motifs de la loi du 31 décembre 1925 prérappelée, une circulaire ministérielle apporta, en décembre dernier, des modifications à la méthode de calcul de la puissance imposable des moteurs d'automobiles, ce qui eut pour conséquence de déterminer avec plus d'exactitude la base de l'impôt et de dégrever les véhicules taxés trop lourdement par la méthode antérieure.

Ces diverses mesures, prises dans un but d'équité et de dégrèvement, de même que le mode de contrôle de la taxe sur les bandages, suscitèrent de nombreuses récriminations de la part de certains groupements automobilistes; à la suite des pourparlers qui eurent lieu avec les représentants des groupements intéressés, il fut reconnu :

1° Qu'il était utile de définir d'une manière plus précise ce que l'on doit entendre par nombre de tours à déclarer pour la détermination de la puissance imposable des moteurs;

2° Que certaines modifications devaient être apportées à la taxe de transmission sur les achats de bandages, accessoires, etc. et sur les réparations;

3° Qu'une péréquation de la surtaxe *ad valorem* était justifiée par la dépréciation monétaire;

4° Qu'une atténuation de la taxe annuelle était nécessaire en ce qui concerne les véhicules industriels ou commerciaux, à raison du surcroît d'impôt qu'ils subissaient par ailleurs;

5° Qu'il convenait de permettre éventuellement le paiement de la taxe pour une période de trois ou de six mois;

6° Qu'il y avait lieu d'étendre l'application de la taxe de transmission aux achats d'essence par les particuliers.

Le premier point a fait l'objet d'une circulaire administrative, tandis que le second a été réglé par l'arrêté royal du 9 février dernier (*Moniteur belge* du 12 dito).

Les autres réformes nécessitent l'intervention de la Législature; tel est le but du présent projet.

Ci-après un bref commentaire des différents articles de ce projet :

I. — Taxe sur les automobiles.

ARTICLE PREMIER.

L'article 1^{er} est relatif à la péréquation du supplément de taxe à la valeur applicable aux voitures servant au transport des personnes.

Le tableau figurant au § 2 de l'article 3 de la loi du 28 mars 1923 a été établi dans le but de faire payer, pour les voitures d'un certain luxe, une surtaxe proportionnelle à leur valeur; mais la dépréciation que le franc a subie depuis la date où la loi fut votée, a entraîné une augmentation du prix des voitures, de telle sorte qu'aujourd'hui des voitures utilitaires que le législateur ne voulait pas frapper de la surtaxe, y sont soumises.

Bien qu'il soit malaisé de comparer avec exactitude la valeur à l'état neuf, d'une voiture en 1923 et en 1927 par suite des progrès techniques réalisés pendant ce laps de temps, on peut affirmer, d'une manière générale, que les voitures correspondant au type de 25.000 francs en 1923, coûtent à présent 40.000 francs. Dans ces conditions, le présent projet de loi ne prévoit plus de

CHAMBRE
des Représentants.KAMER
der Volksvertegenwoordigers.Projet de loi modifiant le régime
fiscal des véhicules à moteur.Wetsontwerp houdende wijziging van
het belastingstelsel inzake motor-
voertuigen.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut !

Sur la proposition de Notre Ministre
des Finances.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit
sera présenté en Notre nom, aux
Chambres législatives.I. — **Taxe sur les automobiles.**

ARTICLE PREMIER.

Le premier alinéa du § 2 de l'arti-
cle 3 de la loi du 28 mars 1923 est
remplacé par le suivant :En ce qui concerne les voitures auto-
mobiles affectées principalement ou
accessoirement au transport des per-
sonnes et dont la valeur imposable
atteint au moins 40,000 francs au
moment de la déduction de l'impôt, un
supplément est exigible comme suit :

	Montant du supplément.
	— Francs.
a) Valeur de 40,000 à 60,000 francs exclusivement	250
b) Valeur de 60,000 à 80,000 francs exclusivement	400
c) Valeur de 80,000 à 100,000 francs exclusivement	600
d) Valeur de 100,000 à 125,000 francs exclusivement	800
e) Valeur de 125,000 francs et plus .	1,000

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil!

Op de voordracht van Onzen Minister
van Financiën.

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUTEN :

Het wetsontwerp waarvan de inhoud
volgt zal, in Onzen naam, bij de Wet-
gevende Kamers worden ingediend.I. — **Taxe op de automobielen.**

ARTIKEL EÉN.

Het eerste lid van § 2 van artikel 3
der wet van 28 Maart 1923, wordt
door het volgende vervangen :Wat betreft de automobielrijtuigen,
welke hoofdzakelijk of op onderge-
schikte wijze tot vervoer van personen
worden gebezigd en waarvan de belast-
bare waarde, op het oogenblik van het
verschuldigd zijn der belasting, ten
minste 40,000 franck bereikt, is een
aanvullende taxe invorderbaar als volgt :

	Bedrag der aanvullende taxe.
	— Frank.
a) Waarde van 40,000 frank tot en zonder 60,000 frank	250
b) Waarde van 60,000 frank tot en zonder 80,000 frank	400
c) Waarde van 80,000 frank tot en zonder 100,000 frank	600
d) Waarde van 100,000 frank tot en zonder 125,000 frank	800
e) Waarde van 125,000 frank en meer	1,000

H

ART. 2.

Par modification au § 3 de l'article 3 de la loi précitée et à la finale du premier alinéa de l'article 23 de la loi du 31 décembre 1925, la taxe est fixée à 28 francs par 100 kilogrammes en ce qui concerne les véhicules industriels ou commerciaux dont le poids est supérieur à 2,000 kilogrammes (remorques comprises).

La réduction d'un quart prévue par l'article 4, § 1^{er} de la loi précitée du 28 mars 1923 est portée à deux cinquièmes.

ART. 3.

Par modification à l'article 6 de la loi du 28 mars 1923, 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 ledit 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.

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 du signe distinctif, à concurrence du trimestre ou des trimestres non commencés.

ART. 4.

Les dispositions qui précèdent sont applicables à partir de l'exercice 1927.

ART. 2.

Bij wijziging aan § 3 van artikel 3 van voormelde wet en aan den slotzin van het eerste lid van artikel 23 der wet van 31 December 1925, wordt de taxe vastgesteld op 28 frank per 100 kilogram wat betreft de voertuigen voor nijverheids- of handelsdoeleinden, waarvan het gewicht 2,000 kilogram te boven gaat (met inbegrip van de gesleepte wagens).

De vermindering van één vierde voorzien bij artikel 4, § 1 van voormelde wet van 28 Maart 1923, wordt op twee vijfden gebracht.

ART. 3.

Bij wijziging in artikel 6 der wet van 28 Maart 1923, kan de taxe of de aanvullende taxe op voorhand betaald worden, voor een tijdperk van drie of van zes maand, mits een verhooging van één tiende.

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

In geval het gebruik in den loop van een kwartaal ophoudt, wordt de taxe die voor de rest van het jaar betaald was en niet het voorwerp van een overschrijving heeft uitgemaakt, terug betaald tegen afgifte van het kenteeken, voor het bedrag van het of de niet aangevangen kwartalen.

ART. 4.

Vorenstaande bepalingen zijn van toepassing met ingang van het dienstjaar 1927,

**II. — Taxes assimilées
au timbre.****ART. 5.**

Il est ajouté à l'article 22 du Code des taxes assimilées au timbre un alinéa final ainsi conçu :

« Cette exemption n'est pas applicable non plus à la vente des carburants pour moteurs. »

ART. 6.

La phrase suivante est ajoutée au premier alinéa de l'article 32 du même code :

« Cet arrêté peut, en ce qui concerne les ventes qui ne dépassent pas 30 francs, rendre obligatoire la délivrance d'une facture ou la rédaction de tout autre écrit. »

Donné à Bruxelles, le 15 mars 1927.

**II. — Met het zegel gelijkgestelde
taxes.****ART. 5.**

Er wordt bij artikel 22 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes een slotlid gevoegd, luidende als volgt :

« Deze vrijstelling is evenmin toepasselijk op den verkoop van motorbrandstoffen. »

ART. 6.

Volgende volzin wordt gevoegd bij het eerste lid van artikel 32, van hetzelfde wetboek :

« Bij dit besluit kan, wat betreft de verkoopen waarvan het bedrag de 30 frank niet overschrijdt, het uitreiken van een factuur of het opstellen van al ander geschrift worden voorgeschreven. »

Gegeven te Brussel, den 15 Maart 1927.

ALBERT.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

VAN KONING'S WEGE :

De Minister van Financiën,

B^{on} M. HOUTART

supplément de taxe pour les voitures d'une valeur inférieure à 40,000 francs. De même, le supplément de taxe qui atteignait les voitures de 25,000 à 40,000 francs s'appliquera dorénavant aux voitures de 40,000 à 60,000 francs et ainsi de suite pour les deux paliers suivants. Le quatrième palier vise les voitures de 100,000 à 125,000 francs et le dernier les voitures d'une valeur dépassant cette somme.

Le nouveau barème sera appliqué sur la base du prix de vente de la voiture tel qu'il est défini au deuxième alinéa du § 2 de l'article 3 de la loi du 28 mars 1923, sans coefficient de revalorisation, quelle que soit la date d'achat.

Ce mode de procéder est justifié par cette considération que la revalorisation que l'on pourrait appliquer aux vieilles voitures se trouve neutralisée par la dépréciation résultant des conditions actuelles du marché de l'automobile et par la circonstance que le mauvais état des routes fait subir aux véhicules une usure plus considérable que ne le prévoit l'amortissement légal.

ART. 2.

L'article 2 du projet réduit de 36 à 28 francs par 100 kilogrammes la taxe au poids des véhicules industriels ou commerciaux (camions, autobus, etc.) dont le poids excède 2,000 kilogrammes; cette diminution est une compensation du surcroît d'impôt que les dits véhicules subissent du chef de l'augmentation de la taxe de transmission sur les achats de bandages, pièces de rechange, etc. Cette taxe qui était primitivement de 2 % a été portée à 10 %, sauf qu'elle est de 6 % pour les pneumatiques à haute pression dont la section atteint au moins 185 millimètres ainsi que pour les réparations.

Afin que la dite compensation ait lieu également en ce qui concerne la taxe basée sur la puissance des véhicules industriels, quels qu'ils soient (taxis, camionnettes, camions, autobus, etc.), la réduction du quart prévue par l'article 4, § 1^{er}, de la loi du 28 mars 1923, sera portée à deux cinquièmes.

Dans un but de simplification, cette modification exercera également ses effets sur l'impôt relatif aux motocyclettes avec side-car.

ART. 3.

Certaines personnes ne font usage de leurs véhicules que pendant une période restreinte de l'année, par exemple la saison des vacances.

Il a paru équitable de ne plus obliger les intéressés à payer la taxe comme l'indique l'article 6 de la loi du 28 mars 1923, c'est-à-dire depuis le moment de la mise en usage *jusqu'à la fin de l'année* et de leur donner la faculté d'acquitter la taxe par période de trois ou de six mois, moyennant une augmentation d'un dixième, à raison des prestations supplémentaires d'écritures et de surveillance qu'exigera ce régime.

Cette augmentation ne sera toutefois pas exigée des personnes qui paient la taxe en deux fois, au début de l'année et en juillet, conformément au deuxième alinéa de l'article 8 de ladite loi du 28 mars 1923.

Le § 2 de l'article 3 du projet prévoit la restitution partielle de la taxe pour le cas de cessation d'usage dans le courant d'un trimestre.

ART. 4.

L'article 4 rend les dispositions des articles 1 à 3 du projet, applicables à partir de l'exercice 1927. Le remboursement des sommes éventuellement perçues en trop sera opéré d'office.

II. — Taxes assimilées au timbre.

Art. 5 et 6.

Depuis la loi du 28 août 1921, les particuliers sont, à raison de leurs achats de véhicules automobiles, de pièces détachées et d'accessoires, assujettis à une taxe de luxe; par contre ils jouissent pour leurs achats d'essence, non seulement de l'immunité de cette taxe, mais aussi de l'exemption de la taxe de transmission. Cette dernière taxe, dont le taux est de 2 %, est due sur les fournitures faites aux consommateurs industriels.

Il convient de créer pour toutes les ventes d'essence un régime unique qui aura le double effet d'établir l'égalité entre tous et d'éviter les fraudes auxquelles donne lieu un système de perception qui varie selon la qualité de l'acheteur.

C'est à ce but que tend l'article 5 du projet.

Le principe posé, il restera à l'organiser dans un sens essentiellement pratique de façon à assurer la perception avec le minimum de formalités et le maximum de garanties. Pour permettre à l'arrêté royal d'exécution de remplir cette mission, il est utile de compléter le texte de l'article 32 du Code des taxes assimilées au timbre (*Moniteur* du 6 mars 1927).

Cette ajoute fait l'objet de l'article 6 du projet.

Il entre dans les vues du Gouvernement :

1° De supprimer l'obligation de délivrer facture pour toute vente d'essence au comptant quelle que soit son importance;

2° De rendre la facture obligatoire pour toute vente à crédit quel qu'en soit le montant;

3° De prescrire à tout marchand la tenue d'un registre des entrées et des sorties d'essence;

4° De régler la perception, savoir :

a) Lorsqu'une facture est délivrée, par l'apposition du timbre moitié sur cette facture, moitié sur le facturier de sortie;

b) Dans le cas contraire, c'est-à-dire pour les ventes au comptant qui n'ont pas fait l'objet d'une facture, par l'apposition du timbre entier sur le registre des entrées et des sorties, en regard du total journalier desdites ventes.

Il va de soi que les particuliers ne pourront faire échec à cette perception en alléguant que l'essence ne sera pas utilisée par eux comme carburants pour automobile.

Le Ministre des Finances,

B^m M. HOUTART.
