

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

13 DÉCEMBRE 1949.

13 DECEMBER 1949.

PROJET DE LOI

modifiant la taxe de circulation
sur les véhicules automobiles.

WETSONTWERP

houdende wijziging van de verkeersbelasting
op de autovoertuigen.

EXPOSE DES MOTIFS

MEMORIE VAN TOELICHTING

MESDAMES, MESSIEURS,

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Comme l'indiquent les exposés des motifs des projets de loi relatifs au régime fiscal des huiles minérales (Chambre des Représentants, documents parlementaires n^{os} 62 et 72), la réduction du droit d'accise sur la benzine doit être compensée à concurrence d'environ 450 millions, par une augmentation de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Etant donné que les prévisions budgétaires concernant cette dernière taxe s'élèvent à 960 millions pour 1950, une majoration de 47 p. c., soit en chiffres ronds 50 p. c., serait de nature à combler la moins-value.

L'établissement de la dite majoration est le but principal du projet de loi ci-joint, qui traite aussi différents autres points dont l'examen aura lieu article par article.

Zoals aangeduid in de memories van toelichting der wetsontwerpen betreffende het fiscaal regime der minerale oliën (Kamer der Volksvertegenwoordigers, parlementaire bescheiden, n^{os} 62 en 72), dient de vermindering van het accijnsrecht op de benzine gecompenseerd te worden ten belope van ongeveer 450 miljoen, door een verhoging van de verkeersbelasting op de autovoertuigen.

Aangezien de budgetaire vooruitzichten betreffende deze laatste belasting voor het jaar 1950, 960 miljoen belopen, zou een vermeerdering met 47 t. h., hetzij in ronde cijfers 50 t. h., van aard zijn de minderopbrengst te dekken.

De bepaling van bewuste vermeerdering is het hoofddoel van onderhavig wetsontwerp dat eveneens handelt over verscheidene andere punten waarvan het onderzoek artikel per artikel zal geschieden.

Articles 1 et 2.

Artikelen 1 en 2.

L'article 1^{er} énonce les taux qui seront applicables aux différentes catégories de véhicules.

Artikel één somt de aanslagvoeten op die op de verscheidene categorieën van voertuigen van toepassing zullen zijn.

Les véhicules servant au transport non rémunéré des personnes (notamment les voitures affectées à des fins privées) sont actuellement taxés comme suit :

De voertuigen dienend tot niet bezoldigd personenvervoer (namelijk de wagens aangewend tot private doeleinden) worden thans als volgt belast :

120 fr. par HP avec minimum de 480 fr.;
240 fr. par HP à partir du 11^e HP;
480 fr. par HP à partir du 19^e HP.

120 fr. per P.K. met minimum van 480 fr.;
240 fr. per P.K. te beginnen met de 11^{de} P.K.;
480 fr. per P.K. te beginnen met de 19^{de} P.K.

On a fait remarquer que dans ce système, il existe des sauts brusques entre les montants de la taxe pour les voitures de 10 et 11 HP d'une part (saut brusque de 240 fr.) et pour les voitures de 18 et 19 HP d'autre part (saut brusque de 480 fr.).

Men heeft doen opmerken dat er in dit systeem plotselinge sprongen ontstaan tussen de bedragen van de belasting op de voertuigen van 10 en 11 P.K. eensdeels (plotselinge sprong van 240 fr.) en op de voertuigen van 18 en 19 P.K., anderdeels (plotselinge sprong van 480 fr.).

En vue de faire disparaître cet inconvénient et d'augmenter en même temps d'environ 50 p. c. les taxes existantes, le projet de loi prévoit un barème pour les puissances imposables qui ne dépassent pas 30 HP et une progression de 15 fr. par HP pour le taux relatif à la puissance entière, quand celle-ci excède 30 HP.

Ten einde dit bezwaar te doen verdwijnen en tevens de bestaande belastingen met ongeveer 50 t. h. op te voeren, voorziet het wetsontwerp een schaal voor de belastbare krachten die 30 P.K. niet overschrijden en een progressie van 15 fr. per P.K. op de aanslagvoet betreffende de volledige kracht, wanneer deze 30 P.K. overschrijdt.

G.

Le tableau ci-dessous permet la comparaison entre les taxes proposées, celles de 1940 et celles de 1949.

De hierna volgende tabel laat toe de vergelijking te maken tussen de voorgestelde taxes, deze van 1940 en deze van 1949.

H. P. P. K.	Taux proposés. — Voorgestelde aanslagvoeten.	Taxes proposées. — Voorgestelde belastingen.	Taux de 1940. — Aanslagvoeten van 1940.	Taxes de 1940. — Belastingen van 1940.	Taux de 1949. — Aanslagvoeten van 1949.	Taxes de 1949. — Belastingen van 1949.	Observations. — Opmerkingen.
4 et moins 4 en minder	180	720	60	240	120	480	
5	—	900	—	300	—	600	
6	—	1.080	—	360	—	720	
7	—	1.260	—	420	—	840	
8	—	1.440	—	480	—	960	
9	180	1.620	—	540	—	1.080	
10	183	1.830	—	600	120	1.200	
11	192	2.112	—	660	131	1.440	
12	204	2.448	—	720	140	1.680	
13	216	2.808	—	780	148	1.920	
14	228	3.192	—	840	154	2.160	
15	240	3.600	—	900	160	2.400	
16	253	4.048	—	960	165	2.640	
17	266	4.522	—	1.020	169	2.880	
18	279	5.022	60	1.080	173	3.120	
19	292	5.548	63	1.200	189	3.600	
20	305	6.100	66	1.320	204	4.080	
21	318	6.678	69	1.440	217	4.560	
22	332	7.304	71	1.560	229	5.040	
23	346	7.958	73	1.680	240	5.520	
24	360	8.640	75	1.800	250	6.000	
25	374	9.350	77	1.920	259	6.480	
26	388	10.088	78	2.040	268	6.960	
27	402	10.854	80	2.160	276	7.440	
28	416	11.648	81	2.280	283	7.920	
29	430	12.470	83	2.400	290	8.400	
30	444	13.320	84	2.520	296	8.880	

Comme dans le système actuel, les autobus et autocars seraient taxés de la même manière que les voitures privées, tandis que les automobiles de place et autres véhicules donnés en location par course ou voyage continueraient à bénéficier d'une réduction de 20 p. c.

Quant aux motocycles, motocyclettes et bicyclettes à moteur servant au transport de personnes, le taux actuel de 90 fr. par tranche ou fraction de tranche de 150 cm³ serait augmenté de 50 p. c. et serait ainsi porté à 135 fr.

Lorsque ces véhicules sont mus par l'électricité, le taux de 90 fr. par 100 kilos et le minimum de 90 fr. seraient remplacés chacun par 135 fr.

Enfin, pour les bateaux et canots, les taux de 240 fr. et de 150 fr. par HP seraient portés respectivement à 360 fr. et à 225 fr., suivant qu'il s'agit de bateaux et canots de plaisance ou de bateaux et canots servant au transport rémunéré de personnes.

On sait que les bateaux et canots servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques sont exempts de la taxe en vertu de l'article 1^{er} de la loi du 28 mars 1923.

Les véhicules imposables servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques sont actuellement taxés comme suit :

1) Camionnettes et camions légers c'est-à-dire véhicules dont le poids imposable (remorques comprises) ne dépasse pas 2.500 kilogrammes :

Zoals in het huidig systeem, zouden de autobussen en autocars op dezelfde manier belast worden als de private voertuigen, terwijl de standplaatsautomobielen en andere voertuigen verhuurd per rit of per reis, bij voortduur een vermindering van 20 t. h. zouden genieten.

Met betrekking tot de motorcycles, motorrijwielen en fietsen met motor dienend tot personenvervoer, zou de huidige aanslagvoet van 90 fr. per schijf of breuk van schijf van 150 cm³, verhoogd worden met 50 t. h. en aldus 135 fr. bereiken.

Wanneer deze voertuigen door electriciteit gedreven worden, zou de aanslagvoet van 90 fr. per 100 kilogram en het minimum van 90 fr., vervangen worden ieder door 135 fr.

Tenslotte, voor de vaartuigen en bootjes, zouden de aanslagvoeten van 240 fr. en van 150 fr. per P.K. respectievelijk gebracht worden op 360 fr. en op 225 fr., naar gelang het gaat om vaartuigen en bootjes dienend tot vermaaksdoeleinden of om vaartuigen en bootjes dienend tot bezoldigd personenvervoer.

Men weet dat de vaartuigen en bootjes dienend tot het vervoer van goederen of van welkdanige voorwerpen van de belasting zijn vrijgesteld krachtens artikel 1 der wet van 28 Maart 1923.

De belastbare voertuigen dienend tot het vervoer van om het even welke goederen of voorwerpen worden thans als volgt belast :

1) Vrachtwagentjes en lichte vrachtwagens dit wil zeggen voertuigen waarvan het belastbaar gewicht (met inbegrip van de aanhangwagens) 2.500 kilogram niet overschrijdt :

Quand la puissance n'excède pas 10 HP, 168 fr. par HP.

Quand la puissance excède 10 HP sans dépasser 20 HP, 180 fr. par HP pour toute la puissance.

Quand la puissance excède 20 HP, 204 fr. par HP pour toute la puissance.

2) Camions lourds, c'est-à-dire véhicules dont le poids imposable (remorques comprises) dépasse 2.500 kilogrammes. Pour l'application des taux, le poids de chaque véhicule est à considérer séparément.

Véhicules dont le poids n'excède pas 3.000 kilogrammes : 216 fr. par 100 kg.

Au delà de 3.000 kilogrammes, 12 fr. d'augmentation aux 100 kg. sur le poids entier, pour chaque tranche de 1.000 kg. ou moins au delà de 3.000 kg.

Lorsque le moteur a plus de dix ans d'usage au moment de la détermination de l'impôt, la taxe est réduite de 10 p. c. pour les véhicules visés au n° 1 et de 20 p. c. pour les véhicules mentionnés au n° 2.

3) Motocycles, motocyclettes avec ou sans side-car et bicyclettes à moteur : 154 fr. par tranche ou fraction de tranche de 150 cm³ de cylindrée.

4) Remorques traînées par des véhicules servant au transport de personnes : 216 fr. par 100 kg.

Les camionnettes et les camions légers (jusque 2.550 kg.) sont taxés d'après la puissance du moteur en chevaux-vapeur, tandis que les camions lourds (à partir de 2.551 kg.) sont imposés d'après le poids du véhicule vide en ordre de marche.

Cette particularité jointe au fait que dans la loi du 31 décembre 1932, l'arrêté royal délibéré du 14 août 1933 et la loi du 30 décembre 1933, le Législateur, compte tenu de la lutte entre le rail et la route, a marqué son intention formelle de faire une distinction nette entre les camionnettes et camions légers d'une part, et les camions lourds d'autre part, a eu pour conséquence qu'un saut brusque de 1.300 fr. de taxe a lieu entre un camion de 2.500 kg. et un camion de 2.600 kg., donc pour une simple augmentation de 100 kg.

La façon dont on envisage la concurrence entre le chemin de fer et le camion lourd ayant changé d'aspect, il ne semble pas nécessaire de maintenir plus longtemps l'hiatus précité, et l'un des meilleurs moyens de le supprimer serait d'admettre pour tous les véhicules à marchandises, la base de taxation des camions lourds, c'est-à-dire le poids du véhicule vide en ordre de marche.

En vue de réaliser l'unification de la base de taxation, de tenir compte en même temps d'une augmentation de la taxe de 50 p. c. en général et d'introduire dans le taux une régularité plus poussée, le système suivant est proposé dans le projet de loi :

Taux de 150 fr. par 100 kg. jusqu'à 1.000 kg. inclusivement.

Au delà de 1.000 kg., le taux par 100 kg. applicable au poids entier du véhicule serait majoré de manière que l'augmentation qui serait de 7 fr. pour 1.100 kg., progresserait ensuite de 7 fr. par tranche de 100 kg.

Toutefois, à partir de 4.300 kg., le taux redeviendrait constant et resterait fixé à 381 fr. par 100 kg.

Wanneer de kracht niet meer dan 10 P.K. bedraagt, 168 fr. per P.K.

Wanneer de kracht 10 P.K. te boven gaat zonder 20 P.K. te overschrijden, 180 fr. per P.K. over de ganse kracht.

Wanneer de kracht 20 P.K. te boven gaat, 204 fr. per P.K. over de ganse kracht.

2) Zware vrachtwagens, dit wil zeggen voertuigen waarvan het belastbaar gewicht (met inbegrip van de aanhangwagens) 2.500 kilogram overschrijdt. Voor de toepassing der aanslagvoeten moet het gewicht van elk voertuig afzonderlijk worden beschouwd.

Voertuigen waarvan het gewicht 3.000 kg. niet overschrijdt, 216 fr. per 100 kg.

Boven 3.000 kg., 12 fr. verhoging per 100 kg. op het volle gewicht voor elke schijf van 1.000 kg. of minder boven 3.000 kg.

Wanneer de motor op het ogenblik dat de beslating verschuldigd is meer dan 10 jaar in gebruik is, wordt de belasting met 10 t. h. verlaagd voor de onder n° 1 bedoelde voertuigen en met 20 t. h. voor de onder n° 2 vermelde voertuigen.

3) Motorcycles, motorrijwielen, met of zonder zijspanwagen en fietsen met motor : 154 fr. per schijf of breuk van schijf van 150 cm³ cylinderinhoud.

4) Aanhangwagens voortgetrokken door voertuigen dienende tot personenvervoer : 216 fr. per 100 kg.

De vrachtwagentjes en de lichte vrachtwagens (tot 2.550 kg.) worden belast volgens de kracht van de motor in paardenkracht, terwijl de zware vrachtwagens (van 2.551 kg. af) worden aangeslagen volgens het gewicht van het ledige voertuig in bedrijfsvaardige toestand.

Deze bijzonderheid, gevoegd bij het feit dat in de wet van 31 December 1932, het beraadslaagd Koninklijk besluit van 14 Augustus 1933 en de wet van 30 December 1933, de wetgever, rekening houdende met de strijd tussen het spoor en de weg, formeel zijn inzicht heeft te kennen gegeven een duidelijk onderscheid te maken tussen de vrachtwagentjes en de lichte vrachtwagens eensteels, en de zware vrachtwagens andersteels, heeft voor gevolg gehad dat een plotselinge sprong van 1.300 fr. belasting plaats heeft tussen een vrachtwagen van 2.500 kg. en een vrachtwagen van 2.600 kg., dus voor een eenvoudige verhoging van 100 kg.

Daar de wijze van beoordeling der concurrentie tussen de spoorweg en de zware vrachtwagen van aspect veranderd is, blijkt het niet meer nodig nog langer voormelde hiaat te behouden, en een van de beste middelen om deze af te schaffen ware, voor al de goederenvervoertuigen, de aanslagbasis van de zware vrachtwagens, dat wil zeggen het gewicht van het ledige voertuig in bedrijfsvaardige toestand, aan te nemen.

Ten einde de éénmaking van de aanslagbasis te verwezenlijken, tevens rekening te houden met een algemene verhoging der belasting van 50 t. h. en een meer doorgedreven regelmatigheid in de aanslagvoet in te voeren, wordt in het wetsontwerp volgend systeem voorgesteld :

Aanslagvoet van 150 fr. per 100 kg. tot en met 1.000 kg.

Boven 1.000 kg., zou de aanslagvoet per 100 kg. van toepassing op het volle gewicht van het voertuig, derwijze vermeerderd worden dat de verhoging die 7 fr. voor 1.100 kg. zou bedragen, vervolgens met 7 fr. per schijf van 100 kg. zou verhogen.

Nochtans, van 4.300 kg. af, zou de aanslagvoet opnieuw constant worden en vastgesteld blijven op 381 fr. per 100 kg.

Le tableau ci-dessous permet la comparaison entre les taxes proposées et les taxes de 1949, celles-ci étant le double de celles de 1940.

De hiernavolgende tabel laat toe de vergelijking te maken tussen de voorgestelde belastingen en de belastingen van 1949, deze laatste het dubbel zijnde van deze van 1940.

Poids en Kg. Gewicht in Kg.	Taux proposés. Voorgestelde aanslagvoeten.	Taxes proposées. Voorgestelde belastingen.	Taux actuels. Huidige aanslagvoeten.	Taxes actuelles. Huidige belastingen.	Observations. Opmerkingen.
500	150	750	101	504	3 HP à 168 = 504.
600	id.	900	84	504	3 P.K. à 168 = 504.
700	id.	1.050	72	504	3 HP à 168 = 504.
800	id.	1.200	84	672	3 P.K. à 168 = 504.
900	id.	1.350	93	840	4 HP à 168 = 672.
1.000	150	1.500	101	1.008	4 P.K. à 168 = 672.
1.100	157	1.727	107	1.176	5 HP à 168 = 840.
1.200	164	1.968	112	1.344	5 P.K. à 168 = 840.
1.300	171	2.223	116	1.512	6 HP à 168 = 1.008.
1.400	178	2.492	120	1.680	6 P.K. à 168 = 1.008.
1.500	185	2.775	132	1.980	7 HP à 168 = 1.176.
1.600	192	3.072	135	2.160	7 P.K. à 168 = 1.176.
1.700	199	3.383	138	2.340	8 HP à 168 = 1.344.
1.800	206	3.708	140	2.520	8 P.K. à 168 = 1.344.
1.900	213	4.047	142	2.700	9 HP à 168 = 1.512.
2.000	220	4.400	144	2.880	9 P.K. à 168 = 1.512.
2.100	227	4.767	146	3.060	10 HP à 168 = 1.680.
2.200	234	5.148	147	3.240	10 P.K. à 168 = 1.680.
2.300	241	5.543	150	3.420	11 HP à 180 = 1.980.
2.400	248	5.952	150	3.600	11 P.K. à 180 = 1.980.
2.500	255	6.375	171	4.284	12 HP à 180 = 2.160.
2.600	262	6.812	216	5.616	12 P.K. à 180 = 2.160.
2.700	269	7.263	id.	5.832	13 HP à 180 = 2.340.
2.800	276	7.728	id.	6.048	13 P.K. à 180 = 2.340.
2.900	283	8.207	id.	6.264	14 HP à 180 = 2.520.
3.000	290	8.700	id.	6.480	14 P.K. à 180 = 2.520.
3.100	297	9.207	228	7.068	15 HP à 180 = 2.700.
3.200	304	9.728	id.	7.296	15 P.K. à 180 = 2.700.
3.300	311	10.263	id.	7.524	16 HP à 180 = 2.880.
3.400	318	10.812	id.	7.752	16 P.K. à 180 = 2.880.
3.500	325	11.375	id.	7.980	17 HP à 180 = 3.060.
3.600	332	11.952	id.	8.208	17 P.K. à 180 = 3.060.
3.700	339	12.543	id.	8.436	18 HP à 180 = 3.240.
3.800	346	13.148	id.	8.664	18 P.K. à 180 = 3.240.
3.900	353	13.767	id.	8.892	19 HP à 180 = 3.420.
4.000	360	14.400	id.	9.120	19 P.K. à 180 = 3.420.
4.100	367	15.047	240	9.840	20 HP à 180 = 3.600.
4.200	374	15.708	id.	10.080	20 P.K. à 180 = 3.600.
4.300	381	16.383	id.	10.320	21 HP à 204 = 4.284.
4.400	id.	16.764	id.	10.560	21 P.K. à 204 = 4.284.
4.500	id.	17.175	id.	10.800	Saut brusque de 1.332 francs.
4.600	id.	17.526	id.	11.040	Plotselinge sprong van 1.332 fr.
4.700	id.	17.907	id.	11.280	
4.800	id.	18.288	id.	11.520	
4.900	id.	18.669	id.	11.760	
5.000	id.	19.050	id.	12.000	
5.100	id.	19.431	252	12.852	
5.200	id.	19.812	id.	13.104	
5.300	id.	20.193	id.	13.356	
5.400	id.	20.574	id.	13.608	
5.500	id.	20.955	id.	13.860	

L'unification de la base de la taxe pour les camionnettes, camions légers et camions lourds suggère de réviser les réductions de taxe pour ancienneté du moteur.

Actuellement, la taxe des camionnettes et des camions légers est réduite de 25 p. c. au bout de 5 ans par l'intermédiaire de la puissance en chevaux-vapeur, et une deuxième réduction de 10 p. c. de taxe est accordée après 10 ans, tandis que pour les camions lourds, il n'y a qu'une seule réduction qui est de 20 p. c. quand le moteur a plus de 10 ans.

Si comme on le propose dans le projet de loi ci-joint, les camionnettes et les camions légers deviennent impossibles d'après le poids, la réduction de 25 p. c. basée sur la puissance en chevaux ne serait plus applicable et la nouvelle taxe serait trop élevée par rapport à la taxe actuelle.

D'autre part, la taxe des camions lourds est relativement élevée et il s'indique qu'elle soit réduite après 5 ans alors qu'elle ne l'est qu'après 10 ans.

Dans un but d'équité et de simplification, la taxe relative aux camionnettes, camions légers et camions lourds serait réduite de 25 p. c. lorsque le moteur aurait plus de cinq ans d'usage au moment de la déduction de l'impôt, toute réduction étant supprimée pour l'ancienneté de plus de 10 ans.

Parmi les véhicules qui servent au transport de marchandises ou d'objets quelconques, on rencontre aussi des motocycles et des motocyclettes.

Ces véhicules sont actuellement taxés à raison de 154 fr. par tranche ou fraction de tranche de 150 cm³ de cylindrée et, d'après le projet de loi, ils le seraient, y compris l'augmentation, à raison de 150 fr. par 100 kg., ce qui est à peu près équivalent.

Ces véhicules, d'ailleurs peu nombreux, bénéficieraient ainsi d'un dégrèvement, en ce sens qu'en fait, ils ne subiraient pas d'augmentation.

Une situation analogue se présente pour les remorques trainées par des véhicules servant au transport de personnes et qui sont actuellement taxées en vertu de l'article 2, § 2 de l'arrêté royal du 24 janvier 1935, modifié, à raison de 216 fr. par 100 kg. ce qui est fortement exagéré.

Ces véhicules, dont le poids n'excède généralement pas 1.000 Kg. seraient pour la plupart taxés à raison de 150 fr. par 100 Kg. En conséquence l'article 2 du projet abroge explicitement la disposition précitée de l'arrêté royal du 24 janvier 1935.

Art. 3.

Aux termes de l'article 2, § 4, de l'arrêté royal délibéré du 24 janvier 1935, la taxe de circulation est réduite de 30 p. c. pour les tracteurs munis de bandages pleins en caoutchouc et les remorques pourvues de bandages métalliques, lorsque ces véhicules sont utilisés exclusivement dans l'enceinte des ports telle que celle-ci sera déterminée par le Ministre des Finances.

L'extension constante des ports et notamment du port d'Anvers ainsi que les progrès de la technique obligent les manipulateurs de marchandises à moderniser leur matériel afin d'augmenter la rapidité des transports à l'intérieur des ports.

D'autre part, il convient, en vue de la concurrence, de diminuer autant que possible les frais généraux.

C'est pour ces raisons que l'article 3 prévoit que la réduction de 30 p. c. susvisée sera portée à 75 p. c. et

De eenmaking van de grondslag der belasting voor de vrachtwagentjes, lichte vrachtwagens en zware vrachtwagens, doet de gedachte ontstaan de verminderingen van belasting wegens ouderdom van de motor te herzien.

Thans wordt de belasting voor de vrachtwagentjes en de lichte vrachtwagens verminderd met 25 t. h. na 5 jaar door tussenkomst van het vermogen in paardekracht, en een tweede vermindering van 10 t. h. belasting wordt verleend na 10 jaar, terwijl voor de zware vrachtwagens er slechts een enkele vermindering bestaat, die 20 t. h. bedraagt wanneer de motor meer dan 10 jaar heeft.

Indien, zoals in bijgaand wetsontwerp voorgesteld wordt, de vrachtwagentjes en de lichte vrachtwagens belastbaar worden volgens het gewicht, zou de vermindering met 25 t. h. gesteund op het vermogen in paardekracht niet meer toepasselijk zijn en zou de nieuwe belasting te hoog zijn ten overstaan van de huidige.

Anderdeels, is de belasting van de zware vrachtwagens betrekkelijk hoog en het is aangewezen haar te verminderen na 5 jaar, dan wanneer ze het slechts na 10 jaar is.

Billijkheids- en eenvoudshalve, zou de belasting in verband met de vrachtwagentjes, lichte vrachtwagens en zware vrachtwagens, verminderd worden met 25 t. h. wanneer de motor meer dan vijf jaar in gebruik zou zijn op het ogenblik dat de belasting verschuldigd is, elke vermindering voor meer dan 10 jaar ouderdom zijnde afgeschaft.

Onder de voertuigen welke dienen tot het vervoer van goederen of om even welke voorwerpen, treft men ook motorcycles en motorrijwielen aan.

Deze voertuigen worden thans belast tegen 154 fr. per schijf of breuk van schijf van 150 m³ cylindinhoud en volgens het ontwerp van wet, zouden zij belast worden, met inbegrip van de verhoging, tegen 150 fr. per 100 kg., hetgeen ongeveer gelijkwaardig is.

Deze overigens weinig talrijke voertuigen zouden aldus een ontlasting genieten, in dien zin dat zij feitelijk geen verhoging zouden ondergaan.

Een gelijkaardige toestand doet zich voor wat betreft de aanhangwagens getrokken door voertuigen dienend tot personenvervoer en die thans krachtens artikel 2, § 2, van het gewijzigd Koninklijk besluit van 24 Januari 1935 belast worden tegen 216 frank per 100 kg., hetgeen fel overdreven is.

Deze voertuigen waarvan het gewicht, over het algemeen 1.000 kg. niet overschrijdt, zouden merendeels worden belast tegen 150 fr. per 100 kg. Dientengevolge, wordt voormelde beschikking van het koninklijk besluit van 24 Januari 1935 uitdrukkelijk opgeheven door artikel 2 van onderhavig ontwerp.

Art. 3.

Naar luid van artikel 2, § 4, van het beraadslaagd koninklijk besluit van 24 Januari 1935, wordt de verkeersbelasting met 30 t. h. verminderd voor de tractoren voorzien van volle rubberbanden alsmede de aanhangwagens voorzien van metalen banden, wanneer deze voertuigen uitsluitend worden gebruikt binnen de kring der havens, zoals deze door de Minister van Financiën wordt bepaald.

De bestendige uitbreiding der havens en inzonderheid van de Antwerpse haven, alsmede de vooruitgang van de techniek, verplichten de verhandelaars van goederen hun materieel te moderniseren, ten einde de snelheid van het vervoer binnen de havens te vermeerderen.

Van een andere kant, past het, met het oog op de mededinging, de algemene onkosten zoveel mogelijk te verminderen.

Het is om deze redenen dat artikel 3 voorziet dat de vorenbedoelde vermindering met 30 t. h. zal opgevoerd

s'appliquera à tous les véhicules, sans distinction, qui sont utilisés exclusivement dans l'enceinte des ports.

Eu égard au but poursuivi, il ne serait pas rationnel de maintenir des distinctions en tenant compte notamment soit de la nature des bandages, soit du genre des véhicules (voiture, camion ou tracteur suivi de remorques, etc.) d'autant moins que la généralisation de la réduction aura pour effet de simplifier l'application de la taxe.

Art. 4.

Aux termes de l'article 2, § 6, de l'arrêté royal délibéré du 24 janvier 1935, la taxe est doublée pour tous les véhicules, sans distinction, dont le moteur est alimenté à l'huile lourde, même partiellement ou temporairement.

Le but de cette disposition était de compenser, du moins dans une certaine mesure, la différence entre les droits d'entrée qui frappaient la benzine et l'huile lourde.

La réduction du droit d'accise sur la benzine, la suppression de ce droit sur l'huile lourde, et la majoration de la taxe de circulation, créent une situation telle qu'en équité, il convient de remplacer le doublement par une augmentation de 75 p. c. de la taxe de circulation.

Tel est le but de l'article 4 du projet de loi.

Art. 5.

S'appuyant sur les discussions parlementaires reprises aux pages 1117 et 1118 des annales parlementaires de la Chambre, séances du 21 mars 1923, l'administration des contributions a estimé qu'il serait peu équitable et en opposition avec les intentions du Législateur, d'exiger la taxe entière en ce qui concerne certains véhicules très lourds, à marche fort lente, qui sont utilisés à intervalles très espacés, pour transporter des marchandises, du matériel agricole ou industriel, des matières premières, des produits fabriqués, etc., à l'exclusion des personnes (véhicules forains, des agriculteurs, des entrepreneurs de batelage, des cordiers, etc.).

Lorsqu'à raison de leur destination ou de leur affectation spéciale, ces véhicules sont utilisés pendant moins de 90 jours ou moins de 13 jours par an, la taxe est actuellement réduite au quart ou au douzième, quel que soit le nombre de kilomètres parcourus.

Malgré qu'il soit bienveillant, ce système a donné lieu à des critiques qui peuvent être résumées comme suit :

- 1) la réduction au quart ou au douzième devrait s'appliquer quel que soit le poids et quelle que soit la vitesse du véhicule;
- 2) la réduction devrait être unique.

Avant la guerre de 1940, les agriculteurs n'utilisaient pour ainsi dire que des véhicules très lourds à marche fort lente, en sorte que la réduction au quart ou au douzième leur était applicable, ce qui donnait satisfaction aux intéressés.

Mais après la libération, une partie de l'agriculture s'est rapidement motorisée et de nombreux agriculteurs ont fait l'acquisition de tracteurs légers et de remorques appropriées, en sorte que la réduction susvisée n'était plus applicable puisqu'elle était réservée aux véhicules très lourds.

D'autre part, certaines exploitations foraines modestes ont fait remarquer que vu leurs déplacements assez nombreux, leurs véhicules ne bénéficient que de la réduction au quart, tandis que les grosses exploitations qui ne fré-

worden tot 75 t. h. en zal toepasselijk zijn op al de voertuigen zonder onderscheid, die uitsluitend binnen de kring der havens gebruikt worden.

Ten overstaan van het beoogde doel zou het niet rationeel zijn een onderscheid te behouden door namelijk rekening te houden hetzij met de aard der banden, hetzij met de aard van het voertuig, (rijtuig, vrachtwagen of tractor gevolgd door aanhangwagens, enz.), te min daar de veralgemening der vermindering tot uitwerking zal hebben de toepassing van de belasting te vereenvoudigen.

Art. 4.

Luidens artikel 2, § 6, van het beraadslaagd Koninklijk besluit van 24 Januari 1935, wordt de belasting verdubbeld voor al de voertuigen, zonder onderscheid, waarvan de motor met zware olie, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, wordt gevoed.

Het doel van deze beschikking was ten minste in zekere mate het verschil te compenseren tussen de invoerrechten die drukten op de benzine en de zware olie.

De vermindering der accijsrechten op de benzine, de afschaffing van dit recht op de zware olie en de verhoging van de verkeersbelasting, scheppen een zodanige toestand, dat het billijkheidshalve past de verdubbeling te vervangen door een verhoging van 75 t. h. der verkeersbelasting.

Dat is het doel van artikel 4 van het ontwerp van wet.

Art. 5.

Steunende op de parlementaire besprekingen opgenomen op de bladzijden 1117 en 1118 der parlementaire handelingen van de Kamer, zittingen van 21 Maart 1923, heeft de Administratie der belastingen geoordeeld dat het weinig billijk en in strijd met de inzichten van de wetgever zou zijn de ganse belasting te eisen wat betreft sommige zeer zware en zeer trage voertuigen die met grote tussenpozen worden gebruikt om goederen, landbouw- of nijverheidsmaterieel, grondstoffen, afgewerkte producten, enz., te vervoeren, met uitsluiting van personen (voertuigen van foorkramers, landbouwers, aannemers van dorswerk, touwslagers, enz.).

Wanneer deze voertuigen om reden van hun bestemming of van hun speciale aanwending gedurende, minder dan 90 dagen of minder dan 13 dagen per jaar worden gebruikt, wordt de belasting thans tot één vierde of tot één twaalfde verminderd, welk ook het aantal afgelegde kilometers zij.

Niettegenstaande zijn goedgunstig karakter heeft dit stelsel aanleiding gegeven tot kritiek die als volgt kan samengevat worden :

- 1) de vermindering tot één vierde of tot één twaalfde zou moeten toegepast worden ongeacht het gewicht en ongeacht de snelheid van het voertuig;
- 2) de vermindering zou moeten eenvormig zijn.

Vóór de oorlog van 1940, bezielden de landbouwers omzeggens enkel zeer zware en zeer trage voertuigen, zodanig dat de vermindering tot één vierde of tot één twaalfde op hen toepasselijk was, hetgeen voldoening gaf aan de betrokkenen.

Doch na de bevrijding heeft een gedeelte van de landbouwuitrusting zich op korte tijd gemotoriseerd en talrijke landbouwers hebben zich lichte tractoren en aangepaste aanhangwagens aangeschaft, zodat de bedoelde vermindering niet meer van toepassing was daar zij enkel voorbehouden was aan zeer zware voertuigen.

Anderdeels, hebben sommige kleine vooruitbatingen doen opmerken dat ten gevolge van hun tamelijk talrijke verplaatsingen, hun voertuigen slechts de vermindering tot één vierde genieten, dan wanneer de belangrijke uitbatingen

quentent que les grandes foires et se déplacent moins de 13 fois par an, obtiennent la réduction au douzième.

Au surplus, on observe qu'en général, les véhicules automobiles au sujet desquels on acquitte la taxe pour l'année entière, ne sont pas utilisés pendant tous les 365 jours que comprend la dite année entière, en sorte que la réduction au quart pour usage pendant moins de 90 jours est exagérée et qu'à ce dernier chiffre devrait être substitué celui de 60 jours.

L'article 5 prévoit le remplacement de 90 jours par 60 jours et il unifie les deux réductions au quart et au douzième en une seule, c'est-à-dire au quart.

Il dispose aussi que la taxe ainsi réduite est payable en une fois avant tout usage du véhicule.

C'est ce qui a déjà lieu dans la pratique en vertu des dispositions administratives.

Enfin l'article 5 prévoit que le Ministre des Finances détermine les catégories de véhicules auxquelles la réduction est applicable et qu'il prescrit toutes mesures de contrôle jugées nécessaires.

La réduction au quart ne s'appliquerait pas à n'importe quel véhicule utilisé pendant 60 jours au plus par an.

Il faudra qu'il s'agisse de véhicules qui, à raison de leur nature, de leur destination ou de leur affectation spéciale, ont un usage nécessairement limité.

Ainsi, le fait qu'un véhicule n'est utilisé en Belgique que pendant 60 jours au maximum, parce qu'il est souvent utilisé à l'étranger, ne donnera pas lieu à la réduction au quart.

Parmi les mesures de contrôle envisagées, on peut signaler la tenue d'un registre-journal dans lequel toutes les sorties du véhicule devront être annotées.

Il est bien entendu que l'imposition réduite au quart ne pourra être divisée eu égard à la date du commencement de l'usage (art. 6 de la loi du 28 mars 1923), qu'aucun dégrèvement ne pourra être consenti du chef de la cessation d'usage au cours de l'année de l'imposition (art. 3, 3^e alinéa, de la loi du 24 juillet 1927) et que la taxation par période interne de trois ou de six mois (art. 3, 1^{er} alinéa, de la dite loi du 24 juillet 1927) ne serait pas autorisée en l'occurrence.

Agir autrement serait permettre au bénéficiaire de la réduction au quart, de pousser celle-ci plus loin, alors que la période minimum d'imposition est de trois mois, sauf le cas de réquisition pour lequel on peut décompter la période par mois (art. 54 de la loi du 20 août 1947).

Art. 6.

L'article 6 dispose que le Roi coordonnera les dispositions légales relatives à la taxe sur les automobiles et autres véhicules à moteur ou à vapeur qui sera dénommée « taxe de circulation sur les véhicules automobiles ».

La loi du 28 mars 1923, qui sert encore de base à la perception de la dite taxe, a été modifiée à de nombreuses occasions.

Trois coordinations officieuses des dispositions légales ont été effectuées par l'administration des contributions (en 1927, en 1938 et en 1948), mais en cas de contestation, on est obligé de se référer aux textes légaux proprement dits.

Une coordination établie officiellement et publiée au *Moniteur* sera certainement très appréciée non seulement par les agents de l'administration, mais aussi et surtout par le public.

gen die slechts de grote foren bezoeken en zich minder dan 13 maal 's jaars verplaatsen, de vermindering tot één twaalfde bekomen.

Daarenboven, merkt men op dat over 't algemeen de autovoertuigen waarvoor de belasting voor 'een gans jaar betaald wordt, niet gebruikt worden op ieder van de 365 dagen die bewust gans jaar omvat, zodat de vermindering tot één vierde voor gebruik gedurende minder dan 90 dagen overdreven is en dat dit laatste cijfer zou moeten vervangen door 60 dagen.

Artikel 5 voorziet de vervanging van 90 dagen door 60 dagen en herleidt de twee verminderingen tot één vierde en tot één twaalfde tot één enkele, t.t.z. tot één vierde.

Het bepaalt insgelijks dat de verminderde belasting betaalbaar is in eenmaal vóór elk gebruik van het voertuig.

Zulks wordt overigens reeds in de practijk toegepast overeenkomstig de administratieve onderrichtingen.

Ten slotte voorziet artikel 5 dat de Minister van Financiën de categorieën van voertuigen bepaalt waarop de vermindering toepasselijk is en dat hij alle nodig geachte controlemaatregelen voorschrijft.

De vermindering tot één vierde zou niet van toepassing zijn op om 't even welk voertuig dat gedurende ten hoogste 60 dagen per jaar gebruikt wordt.

Het zal moeten gaan om voertuigen die, ten overstaan van hun aard, hun bestemming of hun bijzondere aanwending, noodzakelijkerwijze een beperkt gebruik hebben.

Zo zal het feit dat een voertuig in België slechts gedurende maximum 60 dagen gebruikt wordt, omdat het dikwijls in het buitenland aangewend wordt, geen aanleiding geven tot de vermindering tot één vierde.

Onder de in overweging genomen controlemaatregelen kan men het bijhouden van een register-dagboek aanstippen, waarin ieder uitgang van het voertuig zal moeten aangekend worden.

Het is wel verstaan dat de tot het vierde herleide aanslag niet zal kunnen verdeeld worden ten aanzien van de datum van aanvang van het gebruik (art. 6 der wet van 28 Maart 1923), dat geen enkel ontlasting zal kunnen verleend worden uit hoofde van buitengebruikstelling gedurende het jaar van aanslag (art. 3, alinea 3 der wet van 25 Juli 1927) en dat de taxatie per binnenjaars tijdperk van drie of zes maanden (art. 3, alinea 1 van bedoelde wet van 24 Juli 1927) ter zake niet zal toegelaten worden.

Anders handelen zou er op neerkomen de genietter van de vermindering tot één vierde toe te laten deze nog verder door te drijven, dan wanneer het minimum tijdperk van aanslag drie maanden is, behoudens in geval van opeising, voor dewelke men het tijdperk mag aanrekenen per maand (art. 54 der wet van 20 Augustus 1947).

Art. 6.

Artikel 6 voorziet dat de Koning zal samenordenen de wettelijke bepalingen betreffende de belasting op de automobielen en andere motor- of stoomvoertuigen, die zal betiteld worden « verkeersbelasting op de autovoertuigen ».

De wet van 28 Maart 1923, die nog tot grondslag dient voor de inning van bewuste belasting, werd herhaaldelijk gewijzigd.

Drie officieuze samenschakelingen der wettelijke bepalingen werden door de Administratie der belastingen uitgevoerd (in 1927, in 1938 en in 1948), maar in geval van betwisting is men verplicht te verwijzen naar de eigenlijke wetsteksten.

Een officieel opgemaakte en in het *Staatsblad* gepubliceerde coördinatie zal gewis zeer op prijs gesteld worden, niet alleen door de beambten van de Administratie, maar ook en vooral door het publiek.

Art. 7.

Aux termes de l'exposé des motifs du second projet de loi relatif au régime fiscal des huiles minérales (Chambre des Représentants, document parlementaire n° 72), il convient que la majoration de la taxe de circulation corrélative à la réduction de l'accise sur la benzine, soit appliquée à partir du 1^{er} janvier 1950.

C'est pourquoi dans l'article 7 du projet ci-joint, il est proposé que les dispositions de la loi soient applicables à partir de l'année 1950.

Les personnes qui auraient déjà payé la taxe pour 1950 d'après les modalités applicables à 1949, devront acquitter le supplément dû, dans le mois de la publication de la loi.

Le Ministre des Finances,

Art. 7.

Naar luid van de memorie van toelichting van het tweede ontwerp van wet betreffende het fiscaal regime der minerale oliën (Kamer van Volksvertegenwoordigers, parlementair bescheid n° 72), past het dat de met de vermindering van het accijnsrecht op de benzine samengaannde vermeerdering van de verkeersbelasting toegepast worde met ingang van 1 Januari 1950.

Daarom wordt in artikel 7 van bijgaand ontwerp voorgesteld dat de beschikkingen der wet van toepassing zijn van het jaar 1950 af.

De personen die de belasting voor 1950 reeds zouden betaald hebben volgens de voor 1949 toepasselijke modaliteiten, zullen het verschuldigd supplement dienen te kwijten een maand na de bekendmaking van de wet.

De Minister van Financiën,

H. LIEBAERT.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Finances le 8 décembre 1949 d'une demande d'avis urgent sur un projet de loi « portant augmentation de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles », a donné en sa séance du 10 décembre 1949 l'avis suivant :

Le Conseil d'Etat propose quelques modifications qui rencontrent les intentions du Gouvernement telles qu'elles lui ont été exprimées.

Ces modifications sont contenues dans le texte ci-après :

Article premier.

L'article 2, § 1^{er}, de l'arrêté royal n° 72 du 24 janvier 1935, modifiant les dispositions légales en matière de taxe sur les automobiles et autres véhicules à moteur ou à vapeur, confirmé par la loi du 4 mai 1936, modifié par les arrêtés royaux n° 203 du 27 septembre 1935 et n° 14 du 3 juillet 1939 et par les lois des 20 août 1947 et 17 août 1948, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 2. § 1^{er}. — La taxe est fixée selon les bases et les taux suivants :

I. — Véhicules servant au transport des personnes :

A. — Automobiles servant au transport non rémunéré de personnes :

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

(Tableau du projet, en remplaçant « H. P. » par « C. V. » au texte français et en précisant qu'il s'agit de francs à la colonne « montant de la taxe »).

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

B. — Autobus et autocars :

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

C. — Automobiles de place et véhicules donnés en location par course ou voyage :

La taxe est fixée à 80 p. c. du montant déterminé conformément au littéra A ci-dessus.

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

La taxe est fixée à 135 francs par tranche ou fraction de tranche de 150 cm³ de cylindrée.

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

E. — Bateaux et canots :

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

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

II. — Véhicules servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques (camionnettes, camions, tracteurs, remorques, motocyclettes, etc...) :

La taxe est fixée à 150 francs par 100 kilogrammes jusqu'à 1.000 kilogrammes inclusivement.

Lorsque le poids imposable dépasse 1.000 kilogrammes, le taux, par tranche de 100 kilogrammes, applicable au poids imposable total est de 150 francs, plus 7 francs par tranche de 100 kilogrammes au delà de 1.000 kilogrammes, sans que le taux par 100 kilogrammes puisse dépasser 381 francs.

Lorsque le moteur a plus de cinq ans d'usage au moment de la détermination de l'impôt, la taxe est réduite de 25 p. c. pour les véhicules visés au présent chiffre II ».

Art. 2.

L'article 2, § 2, du même arrêté est abrogé.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 8^e December 1949 door de Minister van Financiën verzocht hem *dringend* van advies te dienen over een wetsontwerp « houdende verhoging van de verkeersbelasting op de autovoertuigen », heeft ter zitting van 10 December 1949 het volgend advies gegeven :

De Raad van State stelt enkele wijzigingen voor die aan de bedoelingen van de Regering beantwoorden, zoals deze hem werden uiteengezet.

Deze wijzigingen zijn in de hierna volgende tekst opgenomen :

Artikel 1.

Artikel 2, § 1, van het Koninklijk besluit n° 72 van 24 Januari 1935 houdende wijziging van de wettelijke bepalingen op het stuk van belasting op de automobielen en andere motor- of stoomvoertuigen, bekrachtigd bij de wet van 4 Mei 1936 en gewijzigd bij de Koninklijke besluiten n° 203 van 27 September 1935 en n° 14 van 3 Juli 1939 en bij de wetten van 20 Augustus 1947 en 17 Augustus 1948, wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« Artikel 2. § 1. — De belasting is op de volgende grondslagen en aanslagvoeten vastgesteld :

I. — Voertuigen voor personenvervoer :

A. — Automobielen voor niet betaald personenvervoer :

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

(In tabel van het ontwerp, vervange men in de kolom « H. P. » door « C. V. » in de Franse tekst en in de kolom « Bedrag der belasting » deude men aan dat het om franken gaat).

Wanneer de belastbare kracht 30 paardekracht te boven gaat, bedraagt de aanslagvoet per paardekracht, toepasselijk op de volledige belastbare kracht, 444 frank plus 15 frank per paardekracht *boven 30* ».

B. — Autobussen en autocars :

De belasting is vastgesteld overeenkomstig littera A hierboven.

C. — Standplaatsautomobielen en voertuigen verhuurd per rit of per reis :

De belasting is vastgesteld op 80 t. h. van het bedrag bepaald overeenkomstig littera A hierboven.

D. — Motorcycles, motorrijwielen met of zonder zijspanwagentje en fietsen met motor :

De belasting is vastgesteld op 135 frank per schijf of breuk van een schijf van 150 cm³ cilinderinhoud.

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

E. — Vaartuigen en bootjes :

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

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

II. — Voertuigen voor vervoer van enigerlei goederen of voorwerpen (vrachtwagentjes, vrachtwagens, tractoren, aanhangwagens, motorrijwielen, enz...) :

De belasting is vastgesteld op 150 frank per 100 kilogram tot en met 1.000 kilogram.

Wanneer het belastbaar gewicht 1.000 kilogram te boven gaat, bedraagt de aanslagvoet per schijf van 100 kilogram, toepasselijk op het totaal belastbaar gewicht 150 frank, plus 7 frank per schijf van 100 kilogram boven 1.000 kilogram, zonder dat de aanslagvoet per 100 kilogram meer dan 381 frank mag bedragen.

Wanneer de motor op het ogenblik van het ontstaan van de belastingsschuld, meer dan 5 jaar in gebruik is, wordt de belasting met 25 t. h. verminderd voor de voertuigen bedoeld bij dit cijfer II ».

Art. 2.

Artikel 2, § 2, van hetzelfde besluit is opgeheven.

Art. 3.

L'article 2, § 4, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante :

« § 4. — La taxe est réduite de 75 p. c. pour les véhicules qui sont utilisés exclusivement dans l'enceinte des ports, telle que celle-ci est déterminée par le Ministre des Finances ».

Art. 4.

L'article 2, § 6, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante :

« § 6. — La taxe est augmentée de 75 p. c. pour tous les véhicules, sans distinction, dont le moteur est alimenté à l'huile lourde, même partiellement ou temporairement ».

Art. 5.

L'article 6 de la loi du 28 mars 1923 modifiant la législation relative à la taxe sur les automobiles et autres véhicules à vapeur ou à moteur, modifiée par les lois des 24 juillet 1927 et 4 juillet 1930, par l'arrêté royal n° 72 du 24 janvier 1935, et par les lois des 20 août 1947 et 17 août 1948, est complété par la disposition suivante :

« La taxe de circulation est réduite au quart de son montant relatif à l'année entière, pour les véhicules qui, à raison de leur nature, de leur destination ou de leur affectation spéciale, ne sont utilisés sur la voie publique que pendant 60 jours au plus par an, et ne sont employés qu'au transport de marchandises ou d'objets quelconques, à l'exclusion de personnes.

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

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

Art. 6.

§ 1^{er}. — Le Roi peut coordonner les dispositions légales encore en vigueur sur la taxe des automobiles et autres véhicules à moteur ou à vapeur, ainsi que les modifications expresses ou implicites que ces dispositions ont ou auront subies au moment où les coordinations seront réalisées.

§ 2. — A cette fin, il peut :

1° modifier l'ordre et la numérotation des titres, chapitres, sections, articles et paragraphes des lois et arrêtés à coordonner et les regrouper sous d'autres divisions;

2° modifier les références contenues dans les lois et arrêtés à coordonner en vue de les mettre en concordance avec les numérotations nouvelles;

3° modifier la rédaction des textes néerlandais, en vue d'assurer une terminologie uniforme.

§ 3. — La coordination portera l'intitulé suivant :

« Lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le ».

Art. 7.

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 1950.

Les personnes qui auraient déjà payé la taxe pour 1950 d'après les modalités applicables à 1949, devront acquitter le supplément dû, dans le mois de la publication de la présente loi.

Etaient présents :

Messieurs : J. Suetens, président du Conseil d'Etat, président;
V. Devaux et M. Somerhausen, conseillers d'Etat;
G. Piquet, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. Suetens, président.

Le Greffier.
(s.) G. PIQUET.

Le Président,
(s.) J. SUETENS.

Pour copie certifiée conforme délivrée à M. le Ministre des Finances.

Le 12 décembre 1949.

Le Greffier du Conseil d'Etat,
K. MEES.

Art. 3.

Artikel 2, § 4, van hetzelfde besluit, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« § 4. — De belasting wordt met 75 t. h. verminderd voor de voertuigen die uitsluitend worden gebruikt, binnen de havenomheining, zoals deze door de Minister van Financiën wordt bepaald ».

Art. 4.

Artikel 2, § 6, van hetzelfde besluit, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« § 6. — De belasting wordt met 75 t. h. verhoogd voor alle voertuigen zonder onderscheid, waarvan de motor, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, met zware olie wordt gedreven ».

Art. 5.

Artikel 6 van de wet van 28 Maart 1923 houdende wijziging van de wetgeving betreffende de taxe op de automobielen en andere stoom- of motorvoertuigen, gewijzigd bij de wetten van 24 Juli 1927 en 4 Juli 1930, bij het Koninklijk besluit n° 72 van 24 Januari 1935 en bij de wetten van 20 Augustus 1947 en 17 Augustus 1948, wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« De verkeersbelasting wordt tot een vierde van haar bedrag voor het hele jaar teruggebracht, voor de voertuigen die wegens hun aard, hun bestemming of hun speciale aanwending, slechts gedurende ten hoogste 60 dagen per jaar op de openbare weg worden gebruikt, en slechts voor het vervoer van enigerlei goederen of voorwerpen met uitsluiting van personen, worden gebruikt.

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

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

Art. 6.

§ 1. — De Koning kan de nog geldende wetsbepalingen inzake de belasting op de automobielen en andere motor- of stoomvoertuigen, evenals de uitdrukkelijke of impliciete wijzigingen, welke deze bepalingen hebben ondergaan of op het ogenblik van de coördinatie zullen ondergaan hebben, coördineren.

§ 2. — Hij kan te dien einde :

1° de volgorde en de nummering van de titels, hoofdstukken, afdelingen, artikelen en paragrafen der te coördineren wetten en besluiten wijzigen, en ze op een andere wijze indelen;

2° de verwijzingen, vervat in de te coördineren wetten en besluiten, wijzigen om ze met de nieuwe nummering in overeenstemming te brengen;

3° de redactie van de Nederlandse teksten wijzigen, ten einde eenheid in de terminologie te brengen.

§ 3. — De coördinatie zal als volgt getiteld zijn :

« Wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, ge-coördineerd de ».

Art. 7.

Deze wet treedt 1 Januari 1950 in werking.

De personen die de belasting voor 1950 reeds zouden betaald hebben volgens de voor 1949 geldende modaliteiten, moeten het verschuldigde supplement kwijttelt binnen de maand, tijdens welke deze wet wordt bekendgemaakt.

Waren aanwezig :

De Heren : J. Suetens, voorzitter van de Raad van State, voorzitter;
V. Devaux en M. Somerhausen, raadsheren van State;
G. Piquet, adjunct-greffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. Suetens, voorzitter.

De Griffier,
(v. g.) G. PIQUET.

De Voorzitter,
(v. g.) J. SUETENS.

Voor eensluidend verklaard afschrift afgeleverd aan de heer Minister van Financiën.

De 12 December 1949.

De Griffier van de Raad van State,
K. MEES.

PROJET DE LOI

CHARLES,

Prince de Belgique, Régent du Royaume.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition du Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le Ministre des Finances est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

L'article 2, § 1^{er} de l'arrêté royal n° 72 du 24 janvier 1935, modifiant les dispositions légales en matière de taxe sur les automobiles et autres véhicules à moteur ou à vapeur, confirmé par la loi du 4 mai 1936, modifié par les arrêtés royaux n° 203 du 27 septembre 1935 et n° 14 du 3 juillet 1939 et par les lois des 20 août 1947 et 17 août 1948, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 2, § 1^{er}. — La taxe est fixée selon les bases et les taux suivants :

I. Véhicules servant au transport des personnes :

A. Automobiles servant au transport non rémunéré de personnes :

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

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

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

WETSONTWERP

KAREL,

Prins van België, Regent van het Koninkrijk.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van de Minister van Financiën,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

De Minister van Financiën wordt er mede belast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1.

Artikel 2, § 1 van het Koninklijk besluit n° 72 van 24 Januari 1935 houdende wijziging van de wettelijke bepalingen op het stuk van belasting op de automobielen en andere motor- of stoomvoertuigen, bekrachtigd bij de wet van 4 Mei 1936 en gewijzigd bij de Koninklijke besluiten n° 203 van 27 September 1935 en n° 14 van 3 Juli 1939 en bij de wetten van 20 Augustus 1947 en 17 Augustus 1948, wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« Artikel 2, § 1. — De belasting is op de volgende grondslagen en aanslagvoeten vastgesteld :

I. Voertuigen voor personenvervoer :

A. Automobielen voor niet betaald personenvervoer :

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

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

Wanneer de belastbare kracht 30 paardekracht te boven gaat, bedraagt de aanslagvoet per paardekracht, toepasselijk op de volledige belastbare kracht, 444 frank plus 15 frank per paardekracht boven 30.

B. Autobus et autocars :

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

C. Automobiles de place et véhicules donnés en location par course ou voyage :

La taxe est fixée à 80 p. c. du montant déterminé conformément au littera A ci-dessus.

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

La taxe est fixée à 135 francs par tranche ou fraction de tranche de 150 cm³ de cylindrée.

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

E. Bateaux et canots :

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

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

II. Véhicules servant au transport de marchandises ou d'objets quelconques (camionnettes, camions, tracteurs, remorques, motocyclettes, etc.) :

La taxe est fixée à 150 francs par 100 kilogrammes jusqu'à 1.000 kilogrammes inclusivement.

Lorsque le poids imposable dépasse 1.000 kilogrammes, le taux, par tranche de 100 kilogrammes, applicable au poids imposable total est de 150 francs, plus 7 francs par tranche de 100 kilogrammes au delà de 1.000 kilogrammes, sans que le taux par 100 kilogrammes puisse dépasser 381 francs.

Lorsque le moteur a plus de cinq ans d'usage au moment de la détermination de l'impôt, la taxe est réduite de 25 p. c. pour les véhicules visés au présent chiffre II »

Art. 2.

L'article 2, § 2, du même arrêté est abrogé.

Art. 3.

L'article 2, § 4, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante :

« § 4. — La taxe est réduite de 75 p. c. pour les véhicules qui sont utilisés exclusivement dans l'enceinte des ports, telle que celle-ci est déterminée par le Ministre des Finances. »

Art. 4.

L'article 2, § 6, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante :

« § 6. — La taxe est augmentée de 75 p. c. pour tous les véhicules, sans distinction, dont le moteur est alimenté à l'huile lourde, même partiellement ou temporairement. »

B. Autobussen en autocars :

De belasting is vastgesteld overeenkomstig littera A hierboven.

C. Standplaatsautomobielen en voertuigen verhuurd per rit of per reis :

De belasting is vastgesteld op 80 t. h. van het bedrag bepaald overeenkomstig littera A hierboven.

D. Motorcycles, motorrijwielen met of zonder zijspanwagentje en fietsen met motor :

De belasting is vastgesteld op 135 frank per schijf of breuk van een schijf van 150 m³ cylinderinhoud.

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

E. Vaartuigen en bootjes :

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

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

II. Voertuigen voor vervoer van enigerlei goederen of voorwerpen (vrachtwagentjes, vrachtwagens, tractoren, aanhangwagens, motorrijwielen, enz.) :

De belasting is vastgesteld op 150 frank per 100 kilogram tot en met 1.000 kilogram.

Wanneer het belastbaar gewicht 1.000 kilogram te boven gaat, bedraagt de aanslagvoet per schijf van 100 kilogram, toepasselijk op het totaal belastbaar gewicht 150 frank, plus 7 frank per schijf van 100 kilogram boven 1.000 kilogram, zonder dat de aanslagvoet per 100 kilogram meer dan 381 frank mag bedragen.

Wanneer de motor op het ogenblik van het ontstaan van de belastingschuld, meer dan 5 jaar in gebruik is, wordt de belasting met 25 t. h. verminderd voor de voertuigen bedoeld bij dit cijfer II. »

Art. 2.

Artikel 2, § 2, van hetzelfde besluit is opgeheven.

Art. 3.

Artikel 2, § 4, van hetzelfde besluit, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« § 4. — De belasting wordt met 75 t. h. verminderd voor de voertuigen die uitsluitend worden gebruikt binnen de havenomheining, zoals deze door de Minister van Financiën wordt bepaald. »

Art. 4.

Artikel 2, § 6, van hetzelfde besluit, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« § 6. — De belasting wordt met 75 t. h. verhoogd voor alle voertuigen zonder onderscheid, waarvan de motor, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, met zware olie wordt gedreven. »

Art. 5.

L'article 6 de la loi du 28 mars 1923 modifiant la législation relative à la taxe sur les automobiles et autres véhicules à vapeur ou à moteur, modifiée par les lois des 24 juillet 1927 et 4 juillet 1930, par l'arrêté royal n° 72 du 24 janvier 1935, et par les lois des 20 août 1947 et 17 août 1948, est complété par la disposition suivante :

« La taxe de circulation est réduite au quart de son montant relatif à l'année entière, pour les véhicules qui, à raison de leur nature, de leur destination ou leur affectation spéciale, ne sont utilisés sur la voie publique que pendant 60 jours au plus par an, et ne sont employés qu'au transport de marchandises ou d'objets quelconques, à l'exclusion de personnes.

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

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

Art. 6.

§ 1^{er}. — Le Roi peut coordonner les dispositions légales encore en vigueur concernant la taxe sur les automobiles et autres véhicules à moteur ou à vapeur, ainsi que les modifications expresses ou implicites que ces dispositions ont ou auront subies au moment où les coordinations seront réalisées.

§ 2. — A cette fin, il peut :

1° modifier l'ordre et la numérotation des titres, chapitres, sections, articles et paragraphes des lois et arrêtés à coordonner et les regrouper sous d'autres divisions;

2° modifier les références contenues dans les lois et arrêtés à coordonner en vue de les mettre en concordance avec les numérotations nouvelles;

3° modifier la rédaction des textes néerlandais, en vue d'assurer une terminologie uniforme.

§ 3. — La coordination portera l'intitulé suivant :

« Lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le »

Art. 7.

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 1950.

Les personnes qui auraient déjà payé la taxe pour 1950 d'après les modalités applicables à 1949, devront acquitter le supplément dû, dans le mois de la publication de la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 13 décembre 1949.

CHARLES.

PAR LE RÉGENT :

Le Ministre des Finances,

H. LIEBAERT.

Art. 5.

Artikel 6 van de wet van 28 Maart 1923 houdende wijziging van de wetgeving betreffende de taxe op de automobielen en andere stoom- of motorvoertuigen, gewijzigd bij de wetten van 24 Juli 1927 en 4 Juli 1930, bij het Koninklijk besluit n° 72 van 24 Januari 1935 en bij de wetten van 20 Augustus 1947 en 17 Augustus 1948, wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« De verkeersbelasting wordt tot een vierde van haar bedrag voor het hele jaar teruggebracht, voor de voertuigen die wegens hun aard, hun bestemming of hun speciale aanwending, slechts gedurende ten hoogste 60 dagen per jaar op de openbare weg worden gebruikt, en slechts voor het vervoer van enigerlei goederen of voorwerpen met uitsluiting van personen, worden gebruikt.

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

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

Art. 6.

§ 1. — De Koning kan de nog geldende wetsbepalingen inzake de belasting op de automobielen en ander motor- of stoomvoertuigen evenals de uitdrukkelijke of impliciete wijzigingen, welke deze bepalingen hebben ondergaan of op het ogenblik van de coördinatie zullen ondergaan hebben, coördineren.

§ 2. — Hij kan te dien einde :

1° de volgorde en de nummering van de titels, hoofdstukken, afdelingen, artikelen en paragrafen der te coördineren wetten en besluiten wijzigen, en ze op een andere wijze indelen;

2° de verwijzingen, vervat in de te coördineren wetten en besluiten, wijzigen om ze met de nieuwe nummering in overeenstemming te brengen;

3° de redactie van de Nederlandse teksten wijzigen, ten einde eenheid in de terminologie te brengen.

§ 3. — De coördinatie zal als volgt getiteld zijn:

« Wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, gecoördineerd de »

Art. 7.

Deze wet treedt 1 Januari 1950 in werking.

De personen die de belasting voor 1950 reeds zouden betaald hebben volgens de voor 1949 geldende modaliteiten, moeten het verschuldigde supplement kwijten een maand na de bekendmaking van deze wet.

Gegeven te Brussel, de 13 December 1949.

VANWEGE DE REGENT :

De Minister van Financiën,