

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1970-1971.

7 JUILLET 1971.

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

EXPOSE DES MOTIFS

Le développement continu du parc automobile oblige le Gouvernement à vous suggérer une simplification des modalités d'établissement et de perception de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Sous le régime actuel, un automobiliste ne peut circuler sur la voie publique sans avoir, au préalable, souscrit une déclaration, payé la taxe et apposé un signe distinctif fiscal sur son véhicule.

Lorsqu'il s'agit d'un premier véhicule, ces formalités, qui ne peuvent être accomplies avant réception de la plaque d'immatriculation, obligent pratiquement l'intéressé à se mettre en règle au bureau du receveur des contributions directes sans pouvoir utiliser sa voiture puisque celle-ci n'est pas déclarée. Il en est de même en cas de remplacement du véhicule.

En outre, la nécessité dans laquelle se trouvent beaucoup d'automobilistes (médecins, hommes d'affaires, etc.) de remplacer rapidement une voiture mise hors d'usage par suite de panne ou d'accident fait que nombre d'entre eux se trouvent en infraction pour ne pas avoir déclaré ce remplacement préalablement à l'utilisation du nouveau véhicule. Cette situation, aggravée encore par suite de la fermeture des bureaux de recette des contributions le samedi, entraîne des interpellations sur la voie publique, la rédaction de procès-verbaux et l'application d'amendes.

Si cette procédure de déclaration et de paiement préalables à l'usage du véhicule donnait entière satisfaction à l'époque où elle fut instaurée, c'est-à-dire en 1923, cela était dû à trois facteurs essentiels qui, depuis lors, ont subi de profondes modifications :

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1970-1971.

7 JULI 1971.

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

Ten aanzien van de gestadige aangroei van het wagenpark ziet de Regering zich genoodzaakt U een voorstel te doen tot vereenvoudiging van de vestigings- en invorderingsmodaliteiten der verkeersbelasting op de autovoertuigen.

In het huidige stelsel mag een automobilist niet aan het verkeer op de openbare weg deelnemen zonder dat hij vooraf een aangifte indient, de belasting betaalt en het fiscaal kenteken op zijn voertuig bevestigt.

Wanneer het om een eerste voertuig gaat, verplichten deze formaliteiten, welke niet kunnen worden vervuld zolang de nummerplaat niet is uitgereikt, de betrokkene praktisch zich op het kantoor van de ontvanger der belastingen in regel te stellen zonder dat hij zijn voertuig mag gebruiken daar het niet is aangegeven. Hetzelfde geldt in geval van vervanging van het voertuig.

Verder, zijn talrijke automobilisten (geneesheren, zakenlui, enz.) gedwongen hun wegens defect of ongeval onbruikbaar geworden voertuig onmiddellijk te vervangen, vandaar dat menigen onder hen in overtreding worden bevonden omdat zij de vervanging niet hebben aangegeven alvorens van het nieuwe voertuig gebruik te maken. Deze toestand, die nog verergerd wordt ten gevolge van de sluiting der belastingkantoren op de zaterdag, geeft aanleiding tot interpellaties op de openbare weg, het opstellen van proces-verbaal en het opleggen van boeten.

Indien het huidige stelsel van aangifte en betaling vóór elk gebruik van het voertuig bij zijn aanvang in 1923 wel voldeed, was zulks te wijten aan drie essentiële factoren die intussen grondige wijzigingen hebben ondergaan :

1° le parc automobile était insignifiant en 1923 : 33.600 véhicules contre plus de 2.300.000 en 1970;

2° le véhicule restait aux mains du même propriétaire pendant de nombreuses années alors qu'actuellement beaucoup d'automobilistes changent de voiture tous les deux ou trois ans, d'où, en cours d'année, nouvelle déclaration, nouveau signe distinctif fiscal, supplément de taxe à payer ou remboursement partiel à accorder;

3° l'automobiliste avait, en général, un domicile stable; dans nombre de cas, il n'en est plus ainsi aujourd'hui, principalement dans les grandes agglomérations, et ces changements fréquents provoquent un alourdissement des tâches matérielles dans les services administratifs (transfert des déclarations d'un bureau à un autre, retour des invitations à payer, recherche de la nouvelle adresse, etc.).

Il s'ensuit qu'une sérieuse simplification s'impose tant dans l'intérêt du contribuable que dans celui de l'administration.

Cette dernière a déjà tenté de remédier aux difficultés ci-dessus, dans la mesure où les dispositions légales le lui permettaient, en supprimant, depuis 1968, le renouvellement annuel des signes distinctifs pour certaines catégories de véhicules et en recourant pour les années 1970 et 1971 à l'emploi d'un ordinateur électronique pour le calcul de la taxe et la confection des invitations à payer.

Ces mesures n'ont cependant pas eu pour effet de mettre fin aux difficultés rencontrées car l'envoi massif desdites invitations à la fin de l'année provoque tant dans les services de l'administration des contributions directes que dans ceux des postes et de l'office des chèques postaux un surcroît de travail considérable et cela à un moment où ces services sont déjà particulièrement encombrés. A défaut de mesures appropriées, la situation ne pourra que s'aggraver.

Comme c'est spécialement le nombre de voitures privées qui augmente chaque année dans de fortes proportions, l'effort de simplification doit porter avant tout sur les modalités qui concernent ces véhicules.

Afin de ne rien modifier aux régimes spéciaux actuellement prévus en faveur des véhicules utilitaires et pour ne pas aller à l'encontre de mesures susceptibles de favoriser l'harmonisation — recherchée au sein de la C.E.E. — de la taxe frappant ces véhicules, le présent projet, en tant qu'il vise la simplification de l'établissement et de la perception de la taxe, concerne exclusivement les voitures, les voitures mixtes, les motocyclettes de plus de 250 centimètres cubes de cylindrée, les tricycles et les quadricycles à moteur, c'est-à-dire la majeure partie du parc automobile (2.000.000 de véhicules sur 2.300.000).

Il est précisé, au surplus, que le projet ne touche ni aux exemptions actuellement consenties (invalides, infirmes, exploitants de taxis, etc.), ni au montant de la taxe.

1° het wagenpark was in 1923 onbelangrijk : 33.600 voertuigen tegen meer dan 2.300.000 in 1970;

2° het voertuig bleef gedurende vele jaren in het bezit van dezelfde eigenaar; thans veranderen talrijke automobilisten om de twee of drie jaar van voertuig met al de eraan verbonden gevolgen : nieuwe aangifte in de loop van het jaar, nieuw fiscaal kenteken, belastingsupplement of gedeeltelijke terugbetaling;

3° de automobilist had meestal een vaste woonplaats; tegenwoordig wordt er, inzonderheid in de grote agglomeraties, in vele gevallen van adres veranderd en deze veelvuldige wijzigingen veroorzaken een merkelijke verzwaring van de materiële werkzaamheden in de administratieve diensten (overzending van aangiften naar andere kantoren, terugkeer van onbestelde betalingsberichten, opzoeking van nieuwe adressen, enz.).

Een ernstige vereenvoudiging dringt zich bijgevolg op, zowel in het belang van de belastingschuldige als in dat van de administratie.

Deze laatste heeft reeds getracht vorenbedoelde moeilijkheden te verhelpen in de mate dat de wettelijke bepalingen het toelieten. Zo werd er sinds 1968 niet meer overgegaan tot de vernieuwing van de fiscale kentekens voor sommige voertuigcategorieën en werd er voor de jaren 1970 en 1971 een beroep gedaan op een computer voor de berekening van de belasting en het opmaken van de betalingsberichten.

Deze maatregelen waren nochtans niet bij machte al de bestaande moeilijkheden op te heffen want de massale verzending van de betalingsberichten op het einde van elk jaar veroorzaakt een aanzienlijke toeneming van de werkzaamheden, zowel in de administratie der directe belastingen als in de post- en postcheckdiensten, op een ogenblik waarop deze diensten uiteraard reeds overbelast zijn. Bij ontstentenis van aangepaste maatregelen, zal deze toestand in de komende jaren nog verergeren.

Vermits de jaarlijkse stijging van het wagenpark groten-deels de personenwagens betreft, moet een vereenvoudiging in de eerste plaats de modaliteiten in verband met deze voertuigen op het oog hebben.

Daar het niet opportuun is iets te wijzigen aan de speciale stelsels die thans voor de bedrijfsvoertuigen zijn bepaald en ten einde niet in te gaan tegen maatregelen tot bevordering van de door de E.E.G. nagestreefde harmonisatie van de belasting voor deze voertuigen, beoogt het ontwerp in zover het een vereenvoudiging van de vestiging en de inning van de belasting tot doel heeft, enkel de personenwagens, de auto's voor dubbel gebruik, de motorrijwielen met motoren van meer dan 250 cm³ cilinderinhoud, de motordrie- en de motorvierwielers, m.a.w. het overgrote gedeelte van het wagenpark (2.000.000 voertuigen op 2.300.000).

Bovendien wordt er benadrukt dat het ontwerp niets wijzigt aan de huidige vrijstellingen (invaliden, gebrekkigen, exploitanten van taxi's, enz.), noch aan de belastingtarieven.

1° opheffing van de verplichtingen het voertuig fiscaal aan te geven en er een fiscaal kenteken op aan te brengen; zodra zijn voertuig regelmatig is ingeschreven, wordt de

ments, interpellations, procès-verbaux et amendes dès lors que le propriétaire a fait régulièrement immatriculer son véhicule;

2° la possibilité d'utiliser le véhicule dès réception de la plaque d'immatriculation ou du certificat (en cas de remplacement);

3° du fait du calcul de la taxe par mois et non plus par trimestre, la taxe exigée correspondra toujours à une période d'utilisation effective. Dans le système actuel, une voiture déclarée au mois de mars par exemple est soumise à la taxe annuelle, c'est-à-dire qu'elle subit la même taxe que si elle avait été déclarée le 1^{er} janvier, bien que sa période d'utilisation se limite à dix mois au maximum; de même, aucun remboursement ne peut notamment être accordé, à l'heure actuelle, lorsqu'une voiture est mise hors d'usage dans le courant du dernier trimestre.

Outre les dispositions qui concernent exclusivement les voitures et les engins y assimilés, le projet comprend deux propositions applicables à *tous* les véhicules (articles 5 et 6 du projet).

**

Commentaire des articles.

Article 1^{er}.

Ainsi qu'il a été précisé ci-avant, la taxe couvrira dorénavant, pour les voitures et les véhicules y assimilés, une période de douze mois consécutifs qui pourra chevaucher sur deux années civiles. Elle perdra donc, dans ce cas, son caractère annuel.

Article 2.

Les modifications proposées ont pour but :

1° de permettre l'application du tarif existant, soit pour une année civile en ce qui concerne les véhicules utilitaires, soit pour une période de douze mois consécutifs pour les voitures et véhicules y assimilés (cf. article 1);

2° de simplifier la perception de la taxe relative aux motocyclettes de plus de 250 centimètres cubes, aux tricycles et aux quadricycles à moteur, en les soumettant à l'avenir à une taxe uniforme de 420 francs (35 francs par mois).

Actuellement, ces véhicules sont imposés en fonction :

— soit de la cylindrée de leur moteur, à raison de 135 francs par tranche ou fraction de tranche de 150 centimètres cubes;

— soit de leur poids, lorsqu'ils sont mus à l'électricité, le tarif étant de 135 francs par 100 kilogrammes dans ce cas.

eigenaar voortaan alle verplaatsingen, interpellaties, processen-verbaal en boeten bespaard;

2° mogelijkheid van onmiddellijk gebruik van het voertuig bij ontvangst van de nummerplaat of van het inschrijvingsbewijs (in geval van vervanging);

3° daar de belasting niet meer per kwartaal maar per maand wordt berekend, zal ze altijd overeenstemmen met een periode van effectief gebruik van het voertuig. In het huidige stelsel wordt een personenwagen die bijvoorbeeld in maart wordt aangegeven, voor een gans jaar belast, m.a.w. het wordt even zwaar belast alsof het op 1 januari zou zijn aangegeven geweest, hoewel de gebruiksduur ervan slechts 10 maanden maximum bedraagt. Zo ook kan er tegenwoordig geen teruggave worden verleend voor een personenwagen die in de loop van het laatste kwartaal buiten gebruik wordt gesteld.

Buiten de bepalingen die slechts de personenwagens en de ermede gelijkgestelde voertuigen aanbelangen, behelst het ontwerp ook twee voorstellen die op *al* de voertuigen toepasselijk zijn (art. 5 en 6 van het ontwerp).

**

Commentaar op de artikelen.

Artikel 1.

Zoals hierboven is gezegd, dekt de belasting verschuldigd voor de personenwagens en de ermede gelijkgestelde voertuigen voortaan een tijdperk van twaalf achtereenvolgende maanden dat in twee kalenderjaren kan vallen. De belasting verliest in dat geval al dus haar jaarlijks karakter.

Artikel 2.

De voorgestelde wijzigingen hebben tot doel :

1° de toepassing van de bestaande tarieven toe te laten hetzij voor een kalenderjaar (bedrijfsvoertuigen), hetzij voor een tijdvak van twaalf opeenvolgende maanden (personenwagens en gelijkgestelde voertuigen) (cf. art. 1);

2° de inning van de belasting te vereenvoudigen in verband met de motorrijwielen met een cilinderinhoud van meer dan 250 cm³, de motordrie- en motorvierwielers, door ze in het vervolg te onderwerpen aan een eenvormige belasting van 420 frank (35 frank per maand).

Thans worden deze voertuigen belast :

— hetzij op grond van de cilinderinhoud van hun motor, tegen 135 frank per schijf of deel van schijf van 150 cm³;

— hetzij op grond van hun gewicht, indien ze electrisch worden gedreven. In dit geval bedraagt het tarief 135 frank per 100 kilogram.

Le montant de 420 francs proposé n'est certes pas exagéré si l'on considère, d'une part, qu'actuellement la taxe de circulation (Etat) est de 405 francs pour une motocyclette de 350 centimètres cubes et, d'autre part, que la taxe provinciale pour une motocyclette de 250 centimètres cubes est fixée à 270 francs en ce qui concerne le Brabant.

Article 3.

L'article 3 tend à remplacer la date du 1^{er} janvier, comme date à laquelle le véhicule doit avoir l'ancienneté requise (30 ans) pour obtenir le régime de la taxation forfaitaire (200 francs), par celle de la débiton de l'impôt.

Article 4.

La modification apportée au texte de l'article 11 du Code concerne exclusivement les véhicules de structure mixte (station-wagon, par ex.). Elle a pour but de taxer dorénavant ces véhicules en raison de la puissance de leur moteur (comme les voitures) et non plus d'après le critère — puissance ou poids — qui donne ouverture à la taxation la plus élevée.

En aucun cas, la situation du contribuable ne sera aggravée.

Article 5.

Cette disposition abroge l'article 12 du Code, lequel prévoit une augmentation de la taxe lorsque les roues du véhicule sont munies de bandages spéciaux. Il s'agit, en l'espèce, d'une majoration qui a perdu sa raison d'être du fait des progrès techniques réalisés en la matière.

Article 6.

L'article 14 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus prévoit une réduction de taxe de 25 p.c. pour tout véhicule dont le moteur a plus de cinq ans d'usage au moment de la débiton de l'impôt.

Si l'application de cette disposition n'avait jamais soulevé de difficultés sérieuses grâce au numéro d'identification attribué à chaque moteur par les importateurs, assembleurs ou constructeurs, il n'en est plus de même actuellement car ce système de numérotation a été supprimé au cours de l'année 1968.

Il est donc nécessaire de rechercher une solution nouvelle et, à cette fin, le Gouvernement suggère de retenir dorénavant l'ancienneté de l'usage du véhicule. Pour éviter toute discussion à ce sujet, il est proposé :

1° de considérer la date de première mise en circulation inscrite sur le carnet d'immatriculation du véhicule comme étant la date de début de la période de cinq ans requise en l'occurrence;

Het voorgestelde bedrag van 420 frank is zeker niet overdreven in vergelijking, enerzijds, met de huidige belasting (Staat) die 405 frank bedraagt voor een motorrijwiel van 350 cc en, anderzijds, met de provinciale belasting voor een motorrijwiel van 250 cc, dewelke voor de provincie Brabant op 270 frank is bepaald.

Artikel 3.

Artikel 3 beoogt de datum van 1 januari (datum waarop het voertuig de vereiste ouderdom van 30 jaar moest hebben om forfaitair te worden aangeslagen tegen 200 frank) te vervangen door de datum waarop de belastingschuld ontstaat.

Artikel 4.

Artikel 11 van het Wetboek wordt uitsluitend gewijzigd met betrekking tot de voertuigen met gemengde structuur (bijv. stationwagen). Deze voertuigen zullen voortaan worden belast op grond van de kracht van hun motor (zoals de personenwagens) in plaats van het criterium — kracht of gewicht — dat tot de hoogste belasting aanleiding geeft.

Een verzwaring van de fiscale last is volstrekt uitgesloten.

Artikel 5.

Deze bepaling houdt opheffing van artikel 12 van het Wetboek dat voorziet in een verhoging van belasting wanneer de voertuigen uitgerust zijn met speciale banden. In feite heeft deze verhoging nog weinig zin, gezien de technische vorderingen verwezenlijkt op dit gebied.

Artikel 6.

Krachtens artikel 14 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt de belasting met 25 pct. verminderd voor de voertuigen waarvan de motor op het ogenblik van het ontstaan van de belastingschuld meer dan vijf jaar in gebruik is.

De ouderdom van de motor kon vroeger gemakkelijk worden nagegaan daar de invoerders, monteersers en bouwers, een identificatienummer aan elke motor toekenden. Sinds 1968 werd dit nummeringstelsel echter afgeschaft, zodat een nieuw criterium moet worden bepaald.

De Regering suggereert voortaan de gebruiksouderdom van het voertuig in aanmerking te nemen. Om elke discussie te vermijden, wordt er voorgesteld :

1° de datum waarop het voertuig voor het eerst in het verkeer werd gebracht en die op het inschrijvingsbewijs van het voertuig is vermeld, als begindatum van de vereiste periode van vijf jaar te beschouwen;

2° d'accorder la réduction pour les remorques ou semi-remorques lorsqu'elles sont tirées exclusivement par des véhicules pour lesquels cette réduction a été consentie.

On peut affirmer que cette solution ne portera aucun préjudice au contribuable. Par contre, elle facilitera l'octroi de la réduction puisque celle-ci pourra être accordée au vu du certificat d'immatriculation.

Article 7.

L'abrogation de l'article 12 du Code (cf. art. 5 du projet) emporte celle de l'article 20.

Le nouveau texte ne fait que reprendre des dispositions qui sont inscrites actuellement aux articles 9, C, dernier alinéa et 10, § 1^{er}, dernier alinéa, pro parte, dispositions qui ne sont plus reprises dans le nouveau texte de ces articles (voir art. 2 et 3 du projet) afin d'éviter des répétitions inopportunes.

Article 8.

L'article 8 introduit deux nouvelles dispositions dans le Code, à savoir :

1° un article 36bis prévoyant que les modalités actuelles d'établissement et de perception de la taxe de circulation ne sont pas applicables aux voitures, voitures mixtes, motocyclettes, tricycles à moteur et quadricycles à moteur. Pour la définition de ces véhicules, il se réfère à la réglementation de l'Office de la circulation routière, c'est-à-dire à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 31 décembre 1953, modifié par les arrêtés royaux du 12 juillet 1968 et 10 septembre 1969 (cf. annexe), qui sera complété ultérieurement en y incorporant la définition du terme « minibus » figurant actuellement dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques.

Il est à noter que les véhicules de l'espèce, immatriculés temporairement en Belgique, ainsi que ceux qui circulent sous le couvert d'une plaque « marchand » (véhicules des constructeurs, assembleurs, vendeurs et revendeurs), d'une plaque B (Forces belges stationnées en République fédérale d'Allemagne) ou d'une plaque étrangère, ne sont pas visés en l'occurrence.

2° un article 36ter qui établit les nouvelles règles applicables aux véhicules visés au 1°, alinéa 1.

Le paragraphe 1^{er} de l'article 36ter introduit une présomption irréfutable d'usage des véhicules sur la voie publique dès leur immatriculation et pendant toute la durée de celle-ci.

En réalité, la demande d'une plaque d'immatriculation ou d'un certificat (cas de remplacement) se substitue à la déclaration à la taxe exigée jusqu'à présent.

2° de la diminution de la taxe de circulation pour les remorques et les véhicules à traction mécanique qui sont utilisés exclusivement pour le transport de marchandises.

Er wordt bevestigd dat deze oplossing onder geen enkel opzicht nadelig zal zijn voor de belastingplichtige. Daarentegen zal zij de toekenning van de vermindering vergemakkelijken vermits zij op zicht van het inschrijvingsbewijs zal kunnen worden toegestaan.

Artikel 7.

Door artikel 12 van het Wetboek op te heffen (cf. art. 5 van het ontwerp) vervalt ook artikel 20.

De nieuwe tekst herneemt enkel de bepalingen die thans in de artikelen 9, C, laatste lid en 10, § 1, laatste lid (pro parte) voorkomen. Deze bepalingen werden niet meer in de nieuwe tekst van deze artikelen opgenomen (zie art. 2 en 3 van het ontwerp) om herhalingen te voorkomen.

Artikel 8.

Artikel 8 voegt twee nieuwe bepalingen in het Wetboek in :

1° een artikel 36bis waarbij de huidige modaliteiten tot vestiging en inning van de verkeersbelasting niet toepasselijk zijn op de personenwagens, de auto's voor dubbel gebruik, de motorrijwielen, de motordrie- en motorvierwielaars. Om deze voertuigen nader te bepalen, wordt verwezen naar de reglementering van de Dienst van het Wegverkeer, nl. naar artikel 1 van het koninklijk besluit van 31 december 1953, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 12 juli 1968 en 10 september 1969 (cf. bijlage), dat later zal worden aangevuld met de begripsomschrijving van « minibus », welke nu voorkomt in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

Er zij aangestipt dat de soortgelijke voertuigen die in België tijdelijk zijn ingeschreven, alsmede die, welke onder dekking van een « handelaarsplaat » (voertuigen van bouwers, monteerders, verkopers en voortverkopers) of van een nummerplaat B (Belgische strijdkrachten gelegerd in de Bondsrepubliek Duitsland) of nog van een buitenlandse nummerplaat, rijden, in casu niet worden bedoeld.

2° een artikel 36ter waarbij nieuwe toepassingsregelen voor de sub 1°, lid 1, bedoelde voertuigen worden ingesteld.

Paragraaf 1 van artikel 36ter voert een onweerlegbaar vermoeden van gebruik van het voertuig op de openbare weg in zodra het is ingeschreven en zolang die inschrijving behouden blijft.

In feite wordt de aanvraag van een nummerplaat of van een inschrijvingsbewijs (vervanging van voertuig) in de plaats gesteld van de huidige aangifte in de belasting.

Bien entendu, si le contribuable néglige de faire immatriculer sa voiture, cette dernière sera néanmoins imposée à partir du moment où les formalités prescrites en la matière auraient dû être accomplies.

Le paragraphe 2 de l'article 36^{ter} :

1° prévoit le paiement de la taxe par périodes successives de douze mois consécutifs et précise en outre la date du début de la première période imposable, c'est-à-dire le premier jour du mois au cours duquel le véhicule est ou doit être immatriculé.

Il précise, en outre, qu'en cas de perte du bénéfice de l'exemption (taximan cessant sa profession, p.ex.), la taxe est due à concurrence des mois non écoulés de la période d'imposition en cours. Cette règle n'est, bien entendu, pas applicable si, au moment de la perte du bénéfice de l'exemption, le redevable renvoie sa plaque d'immatriculation au service compétent.

2° désigne comme redevable la personne reprise au certificat d'immatriculation. En fait, cette disposition ne constitue pas une nouveauté vu la similitude des textes actuels relatifs, d'une part, au redevable de la taxe de circulation et, d'autre part, à la personne tenue de demander l'immatriculation du véhicule.

Le paragraphe 3 définit le lieu d'imposition. Il s'agit de la commune figurant au certificat d'immatriculation au moment de la déduction de la taxe. Ici aussi, il n'est en fait rien innové puisque la commune précitée est celle du domicile pour les personnes physiques et celle du siège social ou du siège d'exploitation où le véhicule est régulièrement employé pour les personnes morales (cf. annexe — article 4).

Le paragraphe 4 crée l'obligation de verser la taxe dans les forme et délai fixés par l'administration, en précisant que le contribuable doit disposer d'au moins huit jours pour se mettre en règle.

Il précise, en outre, que la non-réception d'une invitation à payer la taxe ne dispense pas le redevable du paiement. Celui-ci doit, dans cette éventualité, être fait spontanément, selon les modalités déterminées par le Roi (versement à un compte centralisateur) au plus tard à l'expiration du mois qui suit celui au cours duquel la taxe est due.

Le paragraphe 5 définit l'exercice d'imposition. Celui-ci coïncide avec une période d'imposition de douze mois consécutifs et non plus avec l'année civile.

Le paragraphe 6 règle les cas de mise hors d'usage d'un véhicule (radiation de l'immatriculation) et d'octroi de l'exonération en cours de période imposable. Dans ces éventualités, la taxe est remboursée à concurrence des mois qui ne sont pas écoulés.

Wel te verstaan indien de belastingschuldige nalaat zijn voertuig te laten inschrijven, zal het niettemin worden belast vanaf het ogenblik dat de ter zake voorgeschreven formaliteiten hadden moeten worden nagekomen.

Paragraaf 2 van artikel 36^{ter} :

1° voorziet in de betaling van de belasting voor opeenvolgende tijdvakken van twaalf achtereenvolgende maanden en bepaalt bovendien de aanvangsdatum van het eerste belastbaar tijdperk, d.w.z. de eerste dag van de maand waarin het voertuig is of moet worden ingeschreven.

Bovendien wordt er bepaald dat, in geval van verlies van het genot van de vrijstelling (bijv. een taxi-exploitant die zijn activiteit staakt), de belasting verschuldigd is voor het lopende belastbaar tijdperk naar verhouding van de niet verstreken maanden. Deze regel is natuurlijk niet van toepassing indien de belastingschuldige op het ogenblik van het verlies van de vrijstelling, zijn nummerplaat aan de bevoegde dienst terugzendt.

2° bepaalt als belastingschuldige de persoon die op het inschrijvingsbewijs is vermeld. In feite behelst deze bepaling geen nieuwigheid vermits de huidige teksten op het stuk van verkeersbelasting en van inschrijving der voertuigen gelijkwaardig zijn aangaande, enerzijds, de persoon die als belastingschuldige wordt aangemerkt, en, anderzijds, de persoon die gehouden is de inschrijving van het voertuig aan te vragen.

Paragraaf 3 bepaalt de plaats van aanslag, zijnde de gemeente vermeld op het inschrijvingsbewijs op het ogenblik dat de belasting verschuldigd is. In feite wordt ook hier niets gewijzigd ten opzichte van de huidige toestand : de bedoelde gemeente is immers de gemeente van de woonplaats voor de natuurlijke personen en de gemeente van de maatschappelijke zetel of van de bedrijfszetel waar het voertuig regelmatig wordt gebruikt, voor de rechtspersonen (cf. bijlage, art. 4).

Paragraaf 4 voert de verplichting in de belasting te storten op de wijze en binnen de termijn bepaald door de administratie en voegt er aan toe dat de termijn om zich in regel te stellen nooit minder dan acht dagen mag bedragen.

Bovendien wordt er uitdrukkelijk bepaald dat het niet ontvangen van een uitnodiging tot betaling van de belasting, geenszins de belastingplichtige ontslaat van de betaling. In dit geval moet de betaling uit eigen beweging geschieden, volgens de door de Koning vastgestelde modaliteiten (storting op een centrale rekening), uiterlijk bij het verstrijken van de maand volgende op die tijdens dewelke de belasting eisbaar is.

Paragraaf 5 bepaalt het aanslagjaar, dat met een belastbaar tijdperk van twaalf opeenvolgende maanden en niet meer met het kalenderjaar samenvalt.

Paragraaf 6 regelt de gevallen van buitengebruikstelling van het voertuig (schrapping van de inschrijving) en van toekenning van vrijstellingen in de loop van het belastbaar tijdperk. In al deze gevallen wordt de belasting terugbetaald naar verhouding van de niet verstreken maanden.

Le paragraphe 7 prévoit la possibilité d'établir la taxe pendant trois ans, comme c'est le cas actuellement lorsque la déclaration est inexacte ou non souscrite, ainsi que le remboursement d'office de toute surtaxe pendant le même délai. A présent, seules les erreurs matérielles ou les doubles emplois peuvent être annulés d'office et, pour toute autre cause de remboursement, le dégrèvement de la taxe est subordonné à l'introduction d'une réclamation régulière.

Le paragraphe 8 modifie le délai de réclamation, sans toutefois le restreindre. Cette modification est indispensable eu égard à la nouvelle définition de la période imposable applicable aux voitures et aux véhicules y assimilés.

Il est à noter ici qu'en vertu du pouvoir réglementaire qu'il tient de l'article 67 de la Constitution, le Roi arrêtera des mesures d'exécution complémentaires, lesquelles concerneront notamment :

1° les importateurs, assembleurs ou constructeurs de véhicules qui, pour les véhicules neufs, devront indiquer la cylindrée du moteur sur l'attestation qu'ils sont tenus de fournir actuellement en vue de certifier que le véhicule a été déclaré régulièrement en consommation, assemblé ou construit dans l'Union économique belgo-luxembourgeoise (déclaration 705);

2° le demandeur d'immatriculation qui devra mentionner la cylindrée du moteur du véhicule.

Ces renseignements, communiqués par l'Office de la circulation routière à l'administration fiscale permettront à celle-ci d'établir la base d'imposition des véhicules.

Article 9.

L'article 2 de la loi du 30 mars 1962 (*Moniteur belge* du 7 avril 1962) a autorisé les communes à établir, à partir du 1^{er} janvier 1962, une imposition qualifiée taxe communale sur les véhicules automobiles, basée sur la taxe due à l'Etat et ne pouvant dépasser 10 p.c. de cette dernière.

Actuellement, plus de 90 p.c. des communes ont usé de cette faculté et, parmi elles, quatre seulement n'ont pas retenu le taux maximum de 10 p.c. (taux fixé à 5 p.c.).

L'établissement de cette taxe requiert, en principe chaque année, une délibération du conseil communal, un avis de la députation permanente du conseil provincial, un arrêté d'approbation du gouverneur de la province et une notification à l'administration des contributions directes.

Cette procédure est très lourde et empêche fréquemment la perception simultanée de la taxe d'Etat et de la taxe communale car, dans de nombreux cas, le taux de cette

Paragraphe 7 biedt de mogelijkheid de belasting gedurende drie jaar te vestigen, zoals thans het geval is bij gebrek aan of bij onjuiste aangifte, en ze gedurende dezelfde termijn ambtshalve terug te geven in geval van enigerlei overbelasting. Tegenwoordig kunnen slechts materiële misslagen en dubbele zettingen van ambtswege worden rechtgezet en is elke andere ontlasting of teruggave ondergeschikt aan het indienen van een regelmatig bezwaarschrift.

Paragraaf 8 wijzigt de bezwaartermijn, zonder hem evenwel te beperken. Deze wijziging is onontbeerlijk ten aanzien van de nieuwe definitie van het belastbaar tijdperk voor de personenwagens en de ermede gelijkgestelde voertuigen.

Hier dient te worden toegevoegd dat de Koning, in uitvoering van de verordeningsbevoegdheid welke Hij krachtens artikel 67 van de Grondwet bezit, ter zake aanvullende uitvoeringsmaatregelen zal treffen; deze zullen o.a. slaan op :

1° de invoerders, monteerdere en bouwers van voertuigen. Dezen zullen verplicht worden voor de nieuwe voertuigen de cilinderinhoud van de motor te vermelden op het attest dat zij dienen af te leveren ter bevestiging dat het voertuig regelmatig ten verbruik werd aangegeven, of dat het gemonteerd of gebouwd werd in de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie (aangifte 705);

2° de persoon die een aanvraag om inschrijving inzendt. Deze moet op zijn aanvraag de cilinderinhoud van de motor van het voertuig aanbrengen.

Deze inlichtingen, door de Dienst van het Wegverkeer aan de fiscale administratie medegedeeld, zullen deze laatste in staat stellen de belstbare grondslag van de voertuigen te bepalen.

Artikel 9.

De gemeenten werden bij artikel 2 van de wet van 30 maart 1962 (*Belgisch Staatsblad* van 7 april 1962) gemachtigd om met ingang van 1 januari 1962 een belasting, genaamd gemeentebelasting op de motorrijtuigen, te heffen die gesteund is op de aan de Staat verschuldigde belasting en die niet meer dan 10 pct. van deze laatste mag bedragen.

Thans wordt dit recht door meer dan 90 pct. van de gemeenten gebruikt en slechts 4 onder hen liet een belasting van minder dan 10 pct. (tarief bepaald op 5 pct.) goedstemmen.

Voor de vestiging van deze belasting is er vereist dat, in beginsel elk jaar erover wordt beraadslaagd in de gemeenteraad, de bestendige deputatie er haar goedkeuring aan hecht, de provinciegouverneur een bekrachtigingsbesluit uitvaardigt en de administratie der directe belastingen een kennisgeving ontvangt.

Deze omslachtige procedure is dikwijls oorzaak dat de Staats- en de gemeentebelastingen niet gelijktijdig kunnen worden geïnd, daar in talrijke gevallen, het tarief van deze

dernière n'est pas fixé définitivement au moment de la confection des avis d'imposition qui sont adressés aux contribuables par l'administration des contributions directes. Elle provoque donc la revision de la situation de nombreux contribuables, l'enrôlement et le recouvrement — souvent laborieux — de sommes généralement peu importantes. C'est ainsi que, pour 1970, il a fallu recourir à la procédure d'enrôlement pour au moins 573 communes, dont certaines à forte population et avec un parc automobile imposant.

L'ampleur des travaux matériels décrits succinctement ci-avant, le retard que cette situation provoque dans le versement aux communes de la quote-part qui leur revient et les ennuis occasionnés au contribuable qui ne comprend pas que l'administration n'est pas en mesure de lui réclamer en une seule fois la taxe qu'il doit pour son véhicule (part de l'Etat et part de la commune) justifient, aux yeux du Gouvernement, la transformation de la taxe communale en un décime additionnel. Celui-ci sera établi au profit de la commune d'imposition, et chaque commune recevra le montant exact qui lui revient (sans intervention de Fonds).

Bien entendu, les exemptions prévues actuellement sont maintenues.

Par ailleurs, la simplification proposée permettra d'abandonner la retenue de 3 p.c. prévue actuellement au profit du Trésor à titre de rémunération des opérations de perception.

Article 10.

Le paragraphe 1^{er} règle l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Il s'agit de l'exercice d'imposition 1972, sauf en ce qui concerne l'article 4.

Pour cette dernière disposition, qui prévoit l'imposition des véhicules mixtes d'après la puissance de leur moteur, il est proposé de la mettre en application dès la date de publication de la loi au *Moniteur belge* quant aux véhicules de l'espèce déclarés à partir de cette date.

Le paragraphe 2 règle la situation des véhicules inscrits au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière avant le 1^{er} janvier 1972 : pour tous ces véhicules, la première période imposable dans le nouveau régime pourra s'étendre sur plus de douze mois. Un exemple concret permet de mieux saisir la portée de cette disposition :

M. X possède une voiture immatriculée le 17 mai 1970. Pour l'exercice d'imposition 1972, la période imposable comprendra 16 mois, soit :

a) les 4 mois de 1972 antérieurs au mois de mai (mois anniversaire de l'immatriculation);

b) les 12 mois à partir du mois anniversaire de l'immatriculation.

A défaut d'une telle solution, le nombre d'échéances au 1^{er} janvier resterait encore très élevé pendant plusieurs années

laatste nog niet definitief is bepaald op het ogenblik dat de betalingsberichten, die de administratie der directe belastingen aan de belastingsschuldigen toezendt, worden aangelegd. Hierdoor moet de toestand van vele belastingsschuldigen worden herzien, en dient er tot de inkohiering en de — soms moeizame — invordering te worden overgegaan van sommen waarvan het bedrag meestal weinig belangrijk is. Zo moesten er voor 1970 kohieren worden aangelegd voor ten minste 573 gemeenten, waaronder sommige met een sterke bevolking en wagenpark.

De omvang van de hierboven in het kort geschetste materiële werkzaamheden, de ten gevolge van die toestand veroorzaakte vertraging bij de toekenning aan de gemeenten van hun aandeel en de last berokkend aan de belastingsschuldige, die niet begrijpt waarom de administratie niet in staat is de belasting voor zijn voertuig (deel van de Staat en deel van de gemeente) in éénmaal te vorderen, rechtvaardigen, volgens de Regering, de omvorming van de gemeentebelasting in een opdecim die ten behoeve van de gemeente van aanslag zal worden geheven. Elke gemeente zal het werkelijk bedrag ontvangen dat haar toekomt (zonder bemiddeling van enig Fonds).

Wel te verstaan, wordt er niet getornd aan de thans bestaande vrijstellingen.

De voorgestelde vereenvoudiging laat verder toe de thans als vergoeding voor inningsverrichtingen gedane inhouding van 3 pct. ten bate van de Staat, af te schaffen.

Artikel 10.

Paragraaf 1 regelt de inwerkingtreding van de nieuwe wet. Het betreft hier het aanslagjaar 1972, met uitzondering echter van artikel 4.

Er wordt voorgesteld bedoeld artikel 4, waarbij de aanslag van de voertuigen met gemengde structuur op basis van de motorkracht wordt geregeld, in werking te stellen de dag waarop de wet in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt en zulks wat de ter zake bedoelde voertuigen betreft die vanaf deze datum worden aangegeven.

Paragraaf 2 regelt de toestand van de voertuigen die vóór 1 januari 1972 in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer werden ingeschreven. Het eerste belastbaar tijdperk van deze voertuigen zal, in het nieuwe stelsel, over meer dan 12 maanden lopen. Een concreet voorbeeld zal de draagwijdte van deze beschikking verduidelijken.

De h. X is houder van een personenwagen die op 17 mei 1970 werd ingeschreven. Het belastbaar tijdperk verbonden aan het aanslagjaar 1972 omvat 16 maanden, nl. :

a) de 4 maanden van 1972 die de maand mei (verjaarmaand van de inschrijving) voorafgaan;

b) de 12 maanden met ingang van de verjaarmaand der inschrijving.

Bij gebrek aan dergelijke regeling, zou het aantal vervalldagen per 1 januari gedurende de eerstkomende jaren te

et l'un des buts poursuivis — à savoir, éviter la perturbation des services (contributions, postes, C.C.P.) en fin d'année — ne serait donc pas atteint.

Bien entendu, il ne peut être question d'exiger du contribuable le paiement en une fois d'une taxe qui pourrait correspondre au maximum à une période de 23 mois (véhicules immatriculés en décembre).

Dans le cas envisagé ci-dessus, M. X devra payer :

a) douze mois de taxe pour le 1^{er} janvier 1972;

b) quatre mois de taxe pour le 30 juin 1972 (soit pour la fin du mois qui suit le mois anniversaire de l'immatriculation).

Le Ministre des Finances,

Baron SNOY et d'OPPUERS.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

aanzienlijk blijven, zodat één der nagestreefde oogmerken (het vermijden van de eindejaarsstoringen in de belasting-, post- en postcheckdiensten) niet zou worden bereikt.

Het ligt echter niet in de bedoeling van de belastingplichtige te eisen dat hij de belasting — die maximaal met een periode van 23 maanden kan opereenstemmen (voertuigen in de maand december ingeschreven) — in éénmaal zou betalen.

In het voormelde geval zal de h.X als volgt moeten betalen :

a) een belasting over twaalf maanden, te storten vóór 1 januari 1972;

b) een belasting over vier maanden, te storten tegen 30 juni 1972, zegge tegen het einde van de maand volgend op de verjaarmaand van de inschrijving.

De Minister van Financiën,

Baron SNOY et d'OPPUERS.

De Minister van Verkeerswezen,

BERTRAND.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN.
ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter en Notre Nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE 1^{er}.

A l'article 3 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, est supprimé le mot « annuelle ».

ART. 2.

A l'article 9 du même Code, sont apportées les modifications suivantes :

1^o la phrase liminaire est rédigée comme suit : « La taxe est fixée, soit par période de douze mois consécutifs, soit par année civile, selon les bases et les taux suivants : »;

2^o le texte figurant sous l'intitulé de la lettre C est remplacé par la disposition suivante :

« La taxe est fixée uniformément à 420 francs ».

ART. 3.

Le paragraphe 1^{er} de l'article 10 du même Code est remplacé par la disposition suivante :

« § 1^{er}. Par dérogation à l'article 9, la taxe est fixée forfaitairement à 200 francs :

» 1^o pour les voitures et les voitures mixtes, mises en circulation depuis plus de trente ans au moment de la déduction de l'impôt;

» 2^o pour les remorques de camping et les remorques spécialement conçues pour le transport d'un bateau. Les dispositions des articles 30 et 32, ainsi que celles du chapitre VIII ne sont pas applicables en l'espèce ».

ONTWERP VAN WET

BOUDEWIJN.
KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Financiën en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast in Onze Naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

ARTIKEL 1.

In artikel 3 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt het woord « jaarlijkse » geschrapt.

ART. 2.

In artikel 9 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1^o de inleidende volzin luidt als volgt : « De belasting wordt, ofwel per periode van twaalf opeenvolgende maanden ofwel per kalenderjaar, naar de volgende grondslagen en aanslagvoeten vastgesteld : »;

2^o de tekst onder het opschrift van C wordt door de volgende bepaling vervangen :

« De belasting is eenvormig vastgesteld op 420 frank. »

ART. 3.

Paragraaf 1 van artikel 10 van hetzelfde Wetboek wordt vervangen door de volgende bepaling :

« § 1. In afwijking van artikel 9 wordt de belasting forfaitair vastgesteld op 200 frank :

» 1^o voor de personenwagens en de auto's voor dubbel gebruik die bij het ontstaan van de belastingsschuld sedert meer dan dertig jaar in verkeer zijn gebracht;

» 2^o voor de kampeeraanhangwagens en de aanhangwagens speciaal ontworpen voor het vervoer van één boot. De bepalingen van de artikelen 30 en 32 en van het hoofdstuk VIII zijn terzake niet toepasselijk. »

ART. 4.

L'article 11, alinéa 2, du même Code est remplacé par la disposition suivante :

« Toutefois, les véhicules de structure mixte sont assujettis à la taxe en raison de la puissance de leur moteur et suivant le tarif prévu à l'article 9, lettre A ».

ART. 5.

Le chapitre VI du titre II, contenant l'article 12, du même Code est abrogé.

ART. 6.

L'article 14 du même Code est remplacé par la disposition suivante :

« Article 14. — La taxe est réduite de 25 p.c. pour tout véhicule à moteur mis en circulation depuis cinq ans au moins au moment de la débiton de l'impôt. La date de première mise en circulation est celle qui est reprise comme telle sur le certificat d'immatriculation du véhicule.

» La réduction est également accordée pour les remorques ou semi-remorques tirées exclusivement par des véhicules à moteur visés à l'alinéa 1^{er} ».

ART. 7.

L'article 20 du même Code, modifié par la loi du 26 février 1969, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 20. — Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux taxes établies par l'article 9, lettre C, et 10, § 1^{er} ».

ART. 8.

Dans le titre II du même Code, il est inséré un chapitre Xbis ainsi conçu :

« Chapitre Xbis. — Dispositions particulières.

» Article 36bis. — Les dispositions de l'article 5, § 2 et des chapitres III, VIII et X, ne sont pas applicables aux voitures, voitures mixtes, minibus, motocyclettes, tricycles à moteur et quadricycles à moteur tels que ces véhicules sont définis par la réglementation relative à l'immatriculation des véhicules automoteurs et en tant que ces véhicules sont ou doivent être munis d'une marque d'immatriculation, autre que temporaire ou « marchand », délivrée dans le cadre de cette réglementation.

» Par contre, lesdits véhicules sont soumis aux dispositions de l'article 36ter.

ART. 4.

Artikel 11, lid 2, van hetzelfde Wetboek wordt vervangen door de volgende bepaling :

« De voertuigen met gemengde structuur zijn nochtans aan de belasting onderworpen op grond van de kracht van hun motor en volgens het tarief van artikel 9, letter A. »

ART. 5.

Hoofdstuk VI van titel II, bevattende artikel 12 van hetzelfde Wetboek, wordt opgeheven.

ART. 6.

Artikel 14 van hetzelfde Wetboek wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 14. — De belasting wordt verminderd met 25 pct. voor ieder motorvoertuig dat bij het ontstaan van de belastingschuld sedert ten minste vijf jaar in het verkeer is gebracht. De datum waarop het voertuig voor het eerst in het verkeer werd gebracht, is die welke op het inschrijvingsbewijs van het voertuig is vermeld.

» De vermindering wordt eveneens verleend voor aanhangwagens en opleggers, die uitsluitend door de in het eerste lid bedoelde motorvoertuigen worden getrokken. »

ART. 7.

Artikel 20 van hetzelfde Wetboek, gewijzigd bij de wet van 26 februari 1969, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 20. — De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op de belastingen vastgesteld overeenkomstig de artikelen 9, letter C, en 10, § 1. »

ART. 8.

In titel II van hetzelfde Wetboek wordt een hoofdstuk Xbis ingevoegd, luidend als volgt :

« Hoofdstuk Xbis. — Bijzondere bepalingen.

» Artikel 36bis. — De bepalingen van artikel 5, § 2 en van de hoofdstukken III, VIII en X zijn niet van toepassing op de personenwagens, auto's voor dubbel gebruik, minibussen, motorrijwielen, motordrie- en motorvierwielers zoals deze voertuigen omschreven zijn in de reglementering inzake inschrijving van voertuigen met eigen beweegkracht en in zover deze voertuigen voorzien zijn of moeten zijn van een andere nummerplaat dan een in het kader van de bedoelde reglementering afgeleverde tijdelijke plaat of « handelaarsplaat ».

» Bedoelde voertuigen zijn daarentegen onderworpen aan de bepalingen van artikel 36ter.

» *Article 36ter.* — § 1^{er}. Les véhicules visés à l'article 36bis, sont présumés mis en usage sur la voie publique aussi longtemps qu'ils sont ou doivent être inscrits au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière.

» § 2. La taxe est due :

» 1^o par périodes successives de douze mois consécutifs, la première prenant cours le premier jour du mois au cours duquel le véhicule est ou doit être inscrit audit répertoire.

» Lorsque les conditions justifiant une exemption ne sont plus réunies au cours d'une période de douze mois, la taxe est due pour cette période à concurrence des mois non écoulés.

» 2^o par la personne physique ou morale qui est reprise au certificat d'immatriculation.

» § 3. Le lieu d'imposition est la commune qui figure au certificat d'immatriculation au moment de la débite de la taxe.

» § 4. La taxe doit être versée de la manière et dans le délai indiqués sur l'avis adressé à cette fin au redevable par le fonctionnaire ou le service désigné par le directeur général des contributions directes. Ce délai ne peut toutefois être inférieur à huit jours.

» A défaut d'un tel avis, la taxe doit être versée, selon les modalités déterminées par le Roi, au plus tard à l'expiration du mois qui suit celui au cours duquel elle est due.

» § 5. Toute période de douze mois consécutifs visée au § 2, 1^o, constitue un exercice d'imposition. Celui-ci est désigné par le millésime de l'année au cours de laquelle se situe le début de cette période.

» § 6. Lorsqu'au cours d'un exercice d'imposition un véhicule cesse d'être inscrit au répertoire matricule ou fait l'objet d'une exemption, la taxe payée est restituée à concurrence des mois non écoulés.

» § 7. Des rappels de la taxe peuvent être établis pendant trois ans à compter du premier jour de l'exercice d'imposition pour lequel elle est due. Dégrèvement de la taxe peut être accordé d'office pendant le même délai lorsque celle-ci a été soit payée soit établie indûment.

» § 8. Les réclamations doivent être motivées et présentées, sous peine de déchéance, au plus tard quatre mois à partir du dernier jour de la période pour laquelle la taxe est due, sans cependant que le délai puisse être inférieur à six mois à partir de la date de l'avertissement-extrait de rôle ou de l'avis de cotisation. »

ART. 9.

Les paragraphes 2 à 5 de l'article 42 du même Code sont remplacés par les dispositions suivantes :

» *Artikel 36ter.* — § 1. De in artikel 36bis bedoelde voertuigen worden geacht op de openbare weg in gebruik te zijn genomen, zolang zij in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer ingescheven zijn of het moeten zijn.

» § 2. De belasting is verschuldigd :

» 1^o per opeenvolgende tijdperken van twaalf achtereenvolgende maanden, waarvan het eerste ingaat de eerste dag van de maand waarin het voertuig in bedoeld repertorium is of moet worden ingeschreven.

» Wanneer de voorwaarden tot vrijstelling in de loop van een tijdperk van twaalf maanden niet meer vervuld zijn, is de belasting voor dat tijdperk verschuldigd naar verhouding van de niet verstreken maanden.

» 2^o door de natuurlijke- of rechtspersoon die op het inschrijvingsbewijs is vermeld.

» § 3. De plaats van aanslag is de gemeente vermeld op het inschrijvingsbewijs op het ogenblik van het ontstaan van de belastingschuld.

» § 4. De belasting dient te worden gestort op de wijze en binnen de termijn aangeduid op het bericht dat te dien einde door de ambtenaar of de dienst, aangeduid door de directeur-generaal der directe belastingen, aan de belastingschuldige wordt gezonden. Deze termijn mag echter niet minder dan acht dagen belopen.

» Bij gebrek aan dergelijk bericht moet de belasting volgens de door de Koning vastgestelde modaliteiten worden gestort uiterlijk bij het verstrijken van de maand volgend op die tijdens dewelke zij verschuldigd is.

» § 5. Elk tijdperk van twaalf achtereenvolgende maanden bedoeld bij § 2, 1^o, vormt een aanslagjaar. Dit laatste wordt genoemd naar het jaar waarin het tijdperk een aanvang neemt.

» § 6. Wanneer een voertuig in de loop van een aanslagjaar afgevoerd wordt van het repertorium of vrijstelling komt te genieten, wordt de betaalde belasting teruggegeven naar verhouding van de niet verstreken maanden.

» § 7. De belasting kan worden nagevorderd gedurende drie jaar, te rekenen van de eerste dag van het aanslagjaar waarvoor ze verschuldigd is. Ontlasting kan binnen dezelfde termijn ambtshalve worden verleend als de belasting ten onrechte betaald of geheven is.

» § 8. De bezwaarschriften moeten gemotiveerd en op straffe van verval ingediend worden uiterlijk vier maanden vanaf de laatste dag van het tijdperk waarvoor de belasting verschuldigd is, zonder dat de termijn nochtans minder dan zes maanden mag bedragen vanaf de datum van het aanslagbiljet of van de kennisgeving van de aanslag. »

ART. 9.

De paragrafen 2 tot 5 van artikel 42 van hetzelfde Wetboek worden vervangen door de volgende bepalingen :

« § 2. Par dérogation au § 1^{er}, il est établi au profit des communes un décime additionnel à la taxe de circulation que l'Etat perçoit sur les véhicules automobiles.

» § 3. Ce décime n'est pas appliqué à la taxe relative :

» 1^o aux véhicules servant au transport rémunéré de choses par route et pour lesquels l'autorisation générale de transport national visée à l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} août 1960 a été délivrée;

» 2^o aux véhicules employés exclusivement pour le transport rémunéré de personnes en vertu d'une autorisation délivrée en vue de l'exploitation de services d'autocars, en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946;

» 3^o aux véhicules pour lesquels la taxe a été réduite en vertu de l'article 15. »

ART. 10.

§ 1^{er}. La présente loi entre en vigueur à partir de l'exercice d'imposition 1972. Toutefois, l'article 4 s'applique, dès la publication de la loi au *Moniteur belge*, aux véhicules déclarés à partir de la date de cette publication.

§ 2. Pour les véhicules visés à l'article 8 qui ont été inscrits au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière avant le 1^{er} janvier 1972, il est dérogé audit article 8 dans la mesure suivante :

1^o la première période imposable comprend, au surplus, les mois s'échelonnant entre le 31 décembre 1971 et le mois de l'année 1972 correspondant à celui de l'inscription du véhicule au susdit répertoire matricule;

2^o la taxe est fixée proportionnellement au nombre de mois compris dans cette période imposable et elle est payable avant le 1^{er} janvier 1972, à concurrence du montant dû pour douze mois.

Donné à Bruxelles, le 5 juillet 1971.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

Baron SNOY et d'OPPUERS.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

« § 2. In afwijking van § 1, wordt ten behoeve van de gemeenten een opdecim geheven op de verkeersbelasting welke de Staat op autovoertuigen heft.

» § 3. Deze opdecim wordt niet toegepast op de belasting betreffende :

» 1^o voertuigen die dienen tot het vervoer van zaken over de weg tegen vergoeding en waarvoor de algemene vergunning voor nationaal vervoer, bedoeld in artikel 1 van de wet van 1 augustus 1960, werd uitgereikt;

» 2^o voertuigen uitsluitend gebruikt voor bezoldigd vervoer van personen krachtens een machtiging afgeleverd voor de exploitatie van autocardiens, ter uitvoering van de besluitwet van 30 december 1946;

» 3^o voertuigen waarvan de belasting verminderd werd overeenkomstig artikel 15. »

ART. 10.

§ 1. Deze wet treedt in werking met ingang van het aanslagjaar 1972. Artikel 4 is echter van toepassing, zodra de wet in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt, op de voertuigen die vanaf de datum van die bekendmaking worden aangegeven.

§ 2. Voor de in artikel 8 bedoelde voertuigen die vóór 1 januari 1972 in het repertorium van de Dienst van het Wegverkeer werden ingeschreven, wordt er in de volgende mate afgeweken van het bedoeld artikel 8 :

1^o het eerste belastbaar tijdperk omvat bovendien de maanden tussen 31 december 1971 en de maand van het jaar 1972 die overeenstemt met die van de inschrijving van het voertuig in gezegd repertorium;

2^o de belasting wordt bepaald naar verhouding van het aantal maanden begrepen in dat belastbaar tijdperk en is betaalbaar vóór 1 januari 1972, ten belope van het bedrag verschuldigd voor twaalf maanden.

Gegeven te Brussel, 5 juli 1971.

BOUDEWIJN.

Van Koningswege :

De Minister van Financiën,

Baron SNOY et d'OPPUERS.

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

ANNEXE.

Extrait de l'arrêté royal du 31 décembre 1953.

(modifié).

ARTICLE 1^{er}.

1. Pour l'application des dispositions du présent arrêté :

1° le terme « cyclomoteur » désigne un véhicule à deux roues équipé d'un moteur d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³, et qui ne peut, par construction, et par la seule puissance de son moteur, dépasser, sur une route en palier, la vitesse de 40 km à l'heure;

2° le terme « motocyclette » désigne tout véhicule à deux roues pourvu d'un moteur à l'exclusion des cyclomoteurs;

3° les termes « tricycle à moteur » et « quadricycle à moteur » désignent respectivement les véhicules à moteur à trois et à quatre roues dont la tare n'excède pas 350 kg et pourvus d'un moteur d'une cylindrée n'excédant pas 350 cm³.

L'adjonction d'un side-car ou d'une remorque aux engins définis aux 1°, 2° et 3° ci-avant ne modifie pas la classification de ces engins;

4° le terme « véhicule automobile » désigne tout véhicule automoteur y compris le trolleybus, ne répondant pas aux définitions reprises aux 1°, 2° et 3° ci-avant;

5° le terme « voiture » désigne tout véhicule automobile dont l'habitacle est uniquement conçu et construit pour le transport de personnes et qui peut comprendre, en transport rémunéré de personnes, huit places au maximum, non compris le siège du conducteur;

6° le terme « voiture mixte » désigne tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de personnes et de choses et qui peut comprendre, en transport rémunéré de personnes, huit places au maximum, non compris le siège du conducteur.

2. Les véhicules sur rails empruntant la voie publique ne tombent pas sous l'application du présent arrêté.

ART. 2.

...

ART. 3.

...

BIJLAGE.

Uittreksel uit het koninklijk besluit van 31 december 1953.

(gewijzigd).

ARTIKEL 1.

1. Voor de toepassing van de bepalingen van dit besluit wordt verstaan onder :

1° « rijwiel met hulpmotor » een tweewielig voertuig uitgerust met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³, en dat, wegens bouw en motorvermogen alleen, op horizontale weg, de snelheid van 40 km per uur niet kan overschrijden;

2° « motorrijwiel » elk tweewielig voertuig uitgerust met een motor, met uitzondering van de rijwielen met hulpmotor;

3° « motordriewieler » en « motorvierwieler » respectievelijk de drie- en vierwielige voertuigen met een eigen gewicht van niet meer dan 350 kg en uitgerust met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 350 cm³.

Bevestiging van een zijspan of een aanhangwagentje aan de onder 1°, 2°, en 3° hierboven omschreven voertuigen brengt geen wijziging in de classificatie van de voertuigen;

4° « motorvoertuig » elk voertuig met eigen beweegkracht, met inbegrip van de trolleybus, dat niet aan een der omschrijvingen onder 1°, 2° en 3° hiervoren beantwoordt;

5° « personenwagen » elk motorvoertuig waarvan de binnenruimte uitsluitend is opgevat en gebouwd voor het vervoer van personen en dat bij gebruik voor het bezoldigd vervoer van personen, ten hoogste acht plaatsen mag bevatten, zonder die van de bestuurder;

6° « auto voor dubbel gebruik » elk motorvoertuig opgevat en gebouwd voor het vervoer van personen en zaken, dat bij gebruik voor het bezoldigd vervoer van personen, ten hoogste acht plaatsen mag bevatten, zonder die van de bestuurder.

2. Spoorvoertuigen die van de openbare weg gebruik maken vallen niet onder de toepassing van dit besluit.

ART. 2.

...

ART. 3.

...

ART. 4.

1. La demande d'immatriculation est adressée à l'Office de la Circulation routière. Elle doit renseigner :

- a) le genre de véhicule;
- b) le nom ou la marque du constructeur du véhicule et le type de véhicule;
- c) le numéro du châssis affecté au véhicule par le constructeur;
- d) les nom, prénoms et domicile du demandeur.

S'il s'agit d'une personne morale, les nom, prénoms et domicile sont remplacés par la raison sociale et l'adresse du siège social ou du siège d'exploitation où le véhicule est régulièrement employé;

- e) la date de première mise en circulation du véhicule si celui-ci est usagé.

2. 1° Si le véhicule n'a pas encore été immatriculé conformément aux dispositions du présent arrêté, la demande d'immatriculation doit être accompagnée d'une attestation de l'importateur, de l'assembleur ou du constructeur du véhicule certifiant que celui-ci a été déclaré régulièrement en consommation, assemblé ou construit dans l'Union économique belgo-luxembourgeoise et se compose entièrement de pièces libres de toute sujétion au regard de la réglementation douanière applicable sur le territoire de cette Union. Dans ce cas et lorsque la demande concerne un véhicule usagé, l'Office de la Circulation routière peut se faire produire tout document permettant de vérifier la date de première mise en circulation du véhicule.

2° Si le véhicule a déjà été immatriculé conformément aux dispositions du présent arrêté, la demande d'immatriculation doit être accompagnée du certificat d'immatriculation défini à la section 2 du présent chapitre.

3. Sur la demande d'immatriculation d'un véhicule neuf doit figurer une attestation du fabricant ou du distributeur certifiant que le véhicule a été fourni à l'état neuf.

4. Sur la demande d'immatriculation d'une voiture usagée ou d'une voiture mixte usagée doit figurer une attestation de l'organisme de contrôle agréé pour l'inspection automobile, certifiant que le véhicule est en ordre vis-à-vis de la réglementation en vigueur et renseignant la date de la vérification du véhicule.

Cette vérification ne peut être antérieure de plus de deux mois à la date de réception par l'Office de la Circulation routière de la demande d'immatriculation établie au nom du nouveau détenteur.

ART. 4.

1. De aanvraag om inschrijving wordt gezonden naar de Dienst van het Wegverkeer. Zij vermeldt :

- a) de aard van het voertuig;
- b) de naam of het merk van de bouwer van het voertuig en het type van het voertuig;
- c) het nummer van het chassis door de bouwer aan het voertuig gegeven;
- d) de naam, voornamen en woonplaats van de aanvrager.

Zo het een rechtspersoon betreft, worden de naam, voornamen en woonplaats vervangen door de maatschappelijke benaming en het adres van de maatschappelijke zetel of van de bedrijfszetel waar het voertuig regelmatig wordt gebruikt;

- e) zo het een reeds gebruikt voertuig betreft, de datum waarop het voertuig voor het eerst in het verkeer werd gebracht.

2. 1° Indien het voertuig nog niet ingeschreven werd overeenkomstig de bepalingen van dit besluit, moet bij de aanvraag om inschrijving een attest worden gevoegd waarbij de invoerder, de monteerder, of de bouwer bevestigt dat het voertuig regelmatig ten verbruik is aangegeven, gemonteerd of gebouwd werd in de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie, uitsluitend met onderdelen die in vrij verkeer zijn, ten aanzien van de op het grondgebied van bedoelde Unie toepasselijk douanereglementering. In dit geval en wanneer de aanvraag een reeds gebruikt voertuig betreft, kan de Dienst van het Wegverkeer, elk document opvragen dat zou toelaten na te gaan op welke datum het voertuig voor het eerst in het verkeer werd gebracht.

2° Indien het voertuig reeds ingeschreven werd overeenkomstig de bepalingen van dit besluit, moet het in afdeling 2 van dit hoofdstuk omschreven inschrijvingsbewijs bij de aanvraag om inschrijving worden gevoegd.

3. Op de aanvraag om inschrijving van een nieuw voertuig moet een attest van de fabrikant of de verdeler voorkomen, waarbij bevestigd wordt dat het voertuig in nieuwe staat geleverd werd.

4. Op de aanvraag om inschrijving van een reeds gebruikte personenwagen of van een reeds gebruikte auto voor dubbel gebruik moet een attest voorkomen van een voor de automobieleninspectie erkend schouwingsorganisme, waarbij bevestigd wordt dat het voertuig in regel is ten opzichte van de geldende reglementering en waarop de datum van schouwing van het voertuig vermeld staat.

Deze schouwing mag de datum van ontvangst op de Dienst van het Wegverkeer, van de op naam van de nieuwe houder, opgestelde aanvraag om inschrijving met niet meer dan twee maanden voorafgaan.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre des vacations, saisi par le Ministre des Finances, le 30 juillet 1970, d'une demande d'avis sur un projet de loi « modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus », a donné le 7 août 1970 l'avis suivant :

Le projet de loi tend à modifier le système de perception de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles. En liant la déduction de la taxe à l'immatriculation du véhicule, on rend possible la suppression du signe distinctif fiscal.



L'exposé des motifs décrit les avantages qui en résulteront pour les usagers et insiste sur le plus juste calcul de la taxe qui résultera de la loi.

Dans le régime actuel, une voiture sans emploi ou inutilisable temporairement peut demeurer immatriculée, conserver sa plaque d'immatriculation pendant que son détenteur a suspendu ou renoncé à sa mise en circulation et qu'il a renvoyé le signe fiscal au receveur des contributions directes. Ce système permet notamment la suspension corrélatrice de l'assurance concernant la responsabilité civile.

La réglementation en vigueur (arrêté royal du 31 décembre 1953) ne prévoit la suppression de l'immatriculation qu'en cas de cessation d'usage définitive ou d'exportation définitive du véhicule. Les motifs du renvoi doivent être communiqués à l'Office de la circulation routière (art. 9 de cet arrêté).

Aux termes du projet de loi, les véhicules « sont présumés mis en usage sur la voie publique aussi longtemps qu'ils sont ou doivent être inscrits au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière » (nouvel art. 36ter inséré dans le Code par l'art. 8 du projet).

Selon les intentions du Gouvernement cette présomption doit être irréfragable. Il s'ensuit qu'aucune possibilité ne sera ouverte au détenteur d'un véhicule automobile temporairement inutilisé d'échapper au paiement de la taxe de circulation. Cette taxe prend dès lors le caractère d'une taxe d'immatriculation.

Si l'on voulait éviter cette conséquence, l'article 9 de l'arrêté royal du 31 décembre 1953 devrait être modifié pour permettre le renvoi de la plaque d'immatriculation à l'Office de la circulation routière dès qu'intervient une cessation d'usage provisoire. Le détenteur du véhicule pourrait ainsi ultérieurement utiliser de nouveau le véhicule en cause, en demandant une nouvelle immatriculation. Il recevrait inévitablement en ce cas un nouveau numéro et aurait à acquitter une somme de deux cent cinquante francs (art. 25 de l'arrêté royal du 31 décembre 1953, modifié par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1966).

L'interruption de l'immatriculation n'aurait pas pour seule conséquence la non-déduction de la taxe de circulation, mais permettrait également la suspension de l'assurance concernant la responsabilité civile du conducteur.



L'article 69 du Code de la T.V.A., appelé à entrer en vigueur en même temps que le projet de loi soumis au Conseil d'Etat, dispose :

« Tout receveur préposé à la perception de taxes annuelles ou périodiques sur les véhicules automobiles ou leurs remorques peut,

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste vakantiekamer, de 30^e juli 1970 door de Minister van Financiën verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot wijziging van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen », heeft de 7^e augustus 1970 het volgend advies gegeven :

Het wetsontwerp strekt tot wijziging van de regeling inzake heffing van de verkeersbelasting op autovoertuigen. Als het ontstaan van de belastingsschuld gekoppeld wordt aan de inschrijving van het voertuig, wordt het mogelijk het fiscaal kenteken af te schaffen.



De memorie van toelichting wijst op de voordelen voor de weggebruikers en legt er de nadruk op dat de wet een juistere berekening van de belasting mogelijk zal maken.

Toch is er het volgende. In de bestaande regeling kan een niet gebruikt of tijdelijk onbruikbaar voertuig, ingeschreven blijven en dus zijn nummerplaat behouden voor de tijd dat de bezitter het voorhands niet meer in het verkeer brengt of ervan afgezien heeft dat te doen, ook al heeft hij het fiscaal kenteken aan de directeur der directe belastingen teruggestuurd. Meteen is het onder meer mogelijk, dat de verzekering inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid dienovereenkomstig wordt opgeschort.

Volgens de thans geleedende reglementering (koninklijk besluit van 31 december 1953) vervalt de inschrijving alleen wanneer voorgoed een einde wordt gemaakt aan het gebruik van het voertuig of wanneer dit voorgoed wordt uitgevoerd. De redenen van de terugzending moeten aan de dienst van het wegverkeer worden medegedeeld (art. 9 van dat besluit).

Luidens het wetsontwerp worden de voertuigen « geacht op de openbare weg in gebruik te zijn genomen, zolang zij in het repertorium van de Dienst van het wegverkeer zijn of moeten worden ingeschreven » (nieuw art. 36ter ingevoegd in het Wetboek bij art. 8 van het ontwerp).

Volgens de Regering moet dat vermoeden onweerlegbaar zijn. Hieruit volgt dat de bezitter van een tijdelijk ongebruikt autovoertuig op geen enkele wijze zal kunnen ontkomen aan de verkeersbelasting, die dan ook het karakter krijgt van een inschrijvingsbelasting.

Mocht men dat willen voorkomen, dan zou, met wijziging van artikel 9 van het koninklijk besluit van 31 december 1953, moeten worden toegestaan dat de nummerplaat aan de Dienst van het wegverkeer wordt teruggezonden zodra het voertuig voorlopig buiten gebruik wordt gesteld. De bezitter van het voertuig kan het dan later opnieuw gebruiken, na een nieuwe inschrijving te hebben gevraagd. In dat geval krijgt hij onvermijdelijk een nieuw nummer en moet hij tweehonderd vijftig frank betalen (art. 25 van het koninklijk besluit van 31 december 1953, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 1 december 1966).

Die onderbreking van de inschrijving zou niet alleen meebrengen dat geen verkeersbelasting verschuldigd is; ze zou het ook mogelijk maken de verzekering inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurder op te schorten.



Artikel 69 van het Wetboek van de B.T.W., dat samen met het aan de Raad van State voorgelegde wetsontwerp in werking dient te treden, bepaalt :

« Ontvangers belast met de heffing van een jaarlijkse of periodieke belasting op automobielen of aanhangwagens daarvoor, kunnen vóór de

préalablement à la délivrance du document constatant le paiement de ces taxes, exiger du propriétaire la justification du paiement ou de l'exonération dans son chef de la taxe sur la valeur ajoutée. »

Ce moyen de contrôle n'est pas nouveau. Il est actuellement appliqué à la taxe de luxe (voir art. 179, tableau A, VII, dispositions communes, § 2).

La loi en projet supprime la délivrance d'un document constatant le paiement de la taxe, en ce qui concerne les véhicules indiqués au nouvel article 36bis du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus. L'article 69 du Code de la T.V.A. ne pourra dès lors pas recevoir application pour les véhicules de l'espèce. Il s'indique dès lors de rechercher un autre mode de contrôle de la perception de la T.V.A.



ART. 2.

Pour rendre l'article plus clair, il est proposé de rédiger comme suit la phrase liminaire de l'article 9 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, que l'article 2, 1°, du projet tend à modifier :

« 1° La phrase liminaire est rédigée comme suit :

» La taxe est fixée, soit par période de douze mois consécutifs, soit par année civile, selon les bases et les taux suivants : »

Au 2° la modification que l'on veut apporter au texte figurant sous la lettre C de l'article 9 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus ne doit pas porter atteinte à l'intitulé de ce texte.

Il est dès lors proposé d'écrire :

« 2° Le texte figurant sous l'intitulé de la lettre C est remplacé par la disposition suivante : »

ART. 3.

L'application de la taxe réduite prévue à l'article 10 du Code étant, de pratique administrative, accordée aux véhicules mis en usage depuis plus de trente ans, sans tenir compte des interruptions de cet usage pendant lesquelles le véhicule est resté inutilisé, le texte de la loi devrait couvrir cette pratique, ce qui postule la modification du texte proposé pour l'article 10, § 1°, du Code, dans le sens suivant :

« 1° Pour les voitures et les voitures mixtes, mises en usage depuis plus de trente ans au moment de la débiton de l'impôt ; »

ART. 5.

Il conviendrait de ne pas laisser subsister l'intitulé du chapitre VI du titre II qui sera vidé de son contenu par l'abrogation de l'article 12 du Code.

Le texte suivant est proposé :

« Le chapitre VI du titre II, contenant l'article 12, du même Code est abrogé. »

ART. 6.

L'article 14 du Code prévoit une réduction de 25 p.c. de la taxe pour tout véhicule ayant plus de cinq ans d'usage.

Comme il n'entre pas dans les intentions du Gouvernement de décompter les périodes pendant lesquelles le véhicule est resté inutilisé, il serait préférable de prévoir que la taxe est réduite de 25 p.c. « pour tout véhicule à moteur mis en usage depuis cinq ans au moins au moment de la débiton de l'impôt ».

A la fin du texte projeté, il est proposé d'écrire : « à l'alinéa 1° ... ».

uitreiking van het stuk dat de voldoening van de belasting vaststelt, van de eigenaar het bewijs vorderen dat de belasting over de toegevoegde waarde voldaan is of dat hij ervan vrijgesteld is. »

Dit controlemiddel is niet nieuw. Het wordt thans toegepast inzake weeldebelasting (zie art. 179, tabel A, VII, gemeenschappelijke bepalingen, § 2).

Volgens de ontwerp-wet wordt voor de voertuigen die opgegeven zijn in het nieuwe artikel 36bis van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, geen document meer afgegeven waaruit blijkt dat de belasting betaald is. Op die voertuigen zal artikel 69 van het Wetboek van de B.T.W. dus geen toepassing kunnen vinden, zodat naar een andere methode moet worden uitgezien om toezicht te houden op de voldoening van de B.T.W.



ART. 2.

Duidelijkheidshalve wordt voorgesteld de inleidende volzin van het door dit artikel, 1°, te wijzigen artikel 9 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen als volgt te redigeren :

« 1° De inleidende volzin luidt als volgt :

» De belasting wordt, ofwel per periode van twaalf opeenvolgende maanden ofwel per kalenderjaar, naar de volgende grondslagen en aanslagvoeten vastgesteld : »

In de tekst onder 2° mag de voorgenomen wijziging van artikel 9, C, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen geen afbreuk doen aan het opschrift ervan.

Derhalve wordt voorgesteld :

« 2° De tekst onder het opschrift van C wordt door de volgende bepaling vervangen : »

ART. 3.

De in artikel 10 van het Wetboek bedoelde belastingvermindering wordt in de administratieve praktijk toegestaan voor voertuigen die sedert meer dan dertig jaar in gebruik zijn gesteld, ongeacht de tijd dat ze ongebruikt mochten zijn gebleven. De wettekst zou die praktijk moeten dekken. Hiervoor is het nodig de voor artikel 10, § 1, van het Wetboek voorgestelde tekst in de volgende zin te wijzigen :

« 1° Voor de personenwagens en de auto's voor dubbel gebruik die bij het ontstaan van de belastingschuld sedert meer dan dertig jaar in gebruik zijn gesteld ; »

ART. 5.

Door de opheffing van artikel 12 van het Wetboek heeft hoofdstuk VI van titel II geen inhoud. Ook het opschrift moet dus worden geschrapt.

Als tekst wordt voorgesteld :

« Hoofdstuk VI van titel II, bevattende artikel 12 van hetzelfde Wetboek, wordt opgeheven. »

ART. 6.

Krachtens artikel 14 van het Wetboek wordt de belasting met 25 pct. verminderd voor ieder voertuig dat meer dan vijf jaar in gebruik is.

De bedoeling van de Regering is niet, de periodes waarin het voertuig ongebruikt gebleven is af te trekken. Daarom bepale men dat de belasting met 25 pct. wordt verminderd « voor ieder motorvoertuig dat bij het ontstaan van de belastingschuld sedert ten minste vijf jaar in gebruik is gesteld ».

Aan het slot van de ontwerp-tekst leze men : « door de in het eerste lid bedoelde ... ».

ART. 7.

Pour des motifs de concordance générale, la phrase liminaire de cet article devrait être rédigée comme suit :

« Article 7. — L'article 20 du même Code, modifié par la loi du 26 février 1969, est remplacé par la disposition suivante : ... ».

ART. 8.

Il convient d'indiquer dans l'exposé des motifs que la définition du terme « minibus » figure dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques.



En ce qui concerne la présomption contenue dans le nouvel article 36ter, § 1^{er}, aux termes de laquelle les véhicules qui sont ou doivent être inscrits au répertoire matricule de l'Office de la circulation routière sont présumés mis en usage sur la voie publique et par conséquent font l'objet de la taxe de circulation, les renseignements fournis au Conseil d'Etat par les fonctionnaires délégués établissent qu'il s'agit dans la pensée du Gouvernement d'une présomption irréfutable. Ainsi par exemple, si le détenteur d'un véhicule totalement détruit néglige de procéder à la radiation de l'immatriculation, il restera redevable de la taxe de circulation aussi longtemps que cette formalité n'aura pas été accomplie.

Les paragraphes 5 et 6 du nouvel article 36ter devraient être intervertis et le § 5, devenu le § 6, serait mieux rédigé comme suit :

« Lorsqu'au cours d'un exercice d'imposition un véhicule cesse d'être inscrit au répertoire matricule ou fait l'objet d'une exemption, la taxe payée est restituée à concurrence des mois entiers restant à courir. »

Au paragraphe 7, il serait préférable de n'utiliser le verbe « réclamer » que pour qualifier l'action du redevable et non celle de l'administration.

Le texte suivant est proposé :

« § 7. Des rappels de la taxe peuvent être établis pendant trois ans à compter du premier jour de l'exercice d'imposition pour lequel elle est due.

» Dégrevement de la taxe peut être accordé d'office pendant le même délai lorsque celle-ci a été soit payée soit établie indûment. »

Le paragraphe 9 réaffirme le pouvoir réglementaire d'exécution que le Roi tient de l'article 67 de la Constitution. Ce paragraphe apparaît inutile et doit être omis.

ART. 9.

Le texte suivant est proposé pour le § 2 et le début du § 3 :

« § 2. Par dérogation au § 1^{er}, il est établi au profit des communes un décime additionnel à la taxe de circulation que l'Etat perçoit sur les véhicules automobiles.

» § 3. Ce décime n'est pas appliqué à la taxe relative :

» 1^o ... ».

ART. 7.

Ter wille van de algemene overeenstemming zou de inleidende volzin van dit artikel als volgt moeten worden geredigeerd :

« Artikel 7. — Artikel 20 van hetzelfde Wetboek, gewijzigd bij de wet van 26 februari 1969, wordt door de volgende bepaling vervangen : ... ».

ART. 8.

In de memorie van toelichting dient te worden vermeld dat de begripsomschrijving van « minibus » voorkomt in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen.



Het vermoeden dat neergelegd is in het nieuwe artikel 36ter, volgens hetwelk voertuigen die in het repertorium van de Dienst van het wegverkeer zijn of moeten worden ingeschreven, geacht worden op de openbare weg in gebruik te zijn genomen, en derhalve aan de verkeersbelasting onderworpen zijn, wordt, naar de gemachtigde ambtenaren aan de Raad hebben medegedeeld, door de Regering als een onweerlegbaar vermoeden opgevat. De bezitter van een geheel vernietigd voertuig die nalaat de inschrijving te doen schrappen, zal dus de verkeersbelasting verschuldigd blijven zolang die formaliteit niet vervuld is.

De paragrafen 5 en 6 van het nieuwe artikel 36ter zouden van plaats moeten verwisselen; § 5, die dan § 6 wordt, kan beter als volgt worden gelezen :

« Wanneer een voertuig in de loop van een aanslagjaar afgevoerd wordt van het repertorium of vrijstelling komt te genieten, wordt de betaalde belasting teruggegeven naar verhouding van de nog overblijvende volle maanden. »

In de Franse tekst van § 7 gebruike met het werkwoord « réclamer » alleen met betrekking tot de handeling van de belastingschuldige, niet voor het optreden van de administratie.

Voorgesteld wordt :

« § 7. De belasting kan worden nagevorderd gedurende drie jaar, te rekenen van de eerste dag van het aanslagjaar waarvoor ze verschuldigd is.

» Ontlasting kan binnen dezelfde termijn ambtshalve worden verleend als de belasting ten onrechte betaald of geheven is. »

Paragraaf 9 bevestigt andermaal de verordeningsbevoegdheid welke de Koning ter zake van de uitvoering bezit krachtens artikel 67 van de Grondwet. Deze paragraaf kan als overbodig vervallen.

ART. 9.

De volgende tekst wordt voorgesteld voor § 2 en het begin van § 3 :

« § 2. In afwijking van § 1 wordt ten behoeve van de gemeenten een opdecim geheven op de verkeersbelasting welke de Staat op autovoertuigen heft.

» § 3. Deze opdecim wordt niet toegepast op de belasting betreffende :

» 1^o voertuigen ... ».

La Chambre était composée de :

M. F. LEPAGE, président du Conseil d'Etat; Madame G. CISELET, MM. G. BAETEMAN, conseillers d'Etat; G. ARONSTEIN, M. VERSHELDEN, assesseurs de la section de législation; M. JACQUEMIJN, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. BAETEMAN.

Le rapport a été présenté par M. G. PIQUET, substitut de l'auditeur général.

Le Greffier,
(s.) M. JACQUEMIJN.

Le Président,
(s.) F. LEPAGE.

Pour expédition délivrée au Ministre des Finances, le 28 août 1970.

Le Greffier du Conseil d'Etat,
M. JACQUEMIJN.

De Kamer was samengesteld uit :

De heer F. LEPAGE, voorzitter van de Raad van State; Mevrouw G. CISELET, de heren G. BAETEMAN, staatsraden; G. ARONSTEIN, M. VERSHELDEN, bijzitters van de afdeling wetgeving; M. JACQUEMIJN, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer G. BAETEMAN.

Het verslag werd uitgebracht door de heer G. PIQUET, substituut-auditeur-generaal.

De Griffier,
(get.) M. JACQUEMIJN.

De Voorzitter,
(get.) F. LEPAGE.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Financiën, op 28 augustus 1970.

De Griffier van de Raad van State,
M. JACQUEMIJN.