

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

14 DECEMBER 1995

WETSVOORSTEL

tot invoeging van een artikel 109bis in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen

WETSVOORSTEL

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

WETSVOORSTEL

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE FINANCIEN EN DE BEGROTING (1)
UITGEBRACHT DOOR DE HEER SUYKENS

(1) Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Dupré.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Didden, Dupré, Mevr. Hermans, H. Vanpoucke.
 V.L.D. HH. Daems, De Grauw, Desimpel.
 P.S. HH. Demotte, Dufour, Moriau.
 S.P. HH. Schoeters, Suykens.
 P.R.L. HH. Bertrand, Michel.
 F.D.F.
 P.S.C. H. Arens.
 Agalev/H. Tavernier.
 Ecolo
 Vl. Mevr. Colen.
 Blok

Zie :

- 290 - 95 / 96 :

- Nr 1 : Wetsvoorstel van de heer Tant.
- Nr 2 : Amendementen.

Zie ook :

- Nr 4 : Tekst aangenomen door de commissie.

- 283 - 95 / 96 :

- Nr 1 : Wetsvoorstel van de heer Daems.
- Nr 2 : Verslag.

- 293 - 95 / 96 :

- Nr 1 : Wetsvoorstel van de heren Tavernier en Deleuze.
- Nr 2 : Verslag.

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

14 DÉCEMBRE 1995

PROPOSITION DE LOI

insérant un article 109bis dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus

PROPOSITION DE LOI

modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus

PROPOSITION DE LOI

modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES ET DU BUDGET (1)

PAR M. SUYKENS

(1) Composition de la commission :

Président : M. Dupré.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Didden, Dupré, Mme Hermans, M. Vanpoucke.
 V.L.D. MM. Daems, De Grauw, Desimpel.
 P.S. MM. Demotte, Dufour, Moriau.
 S.P. MM. Schoeters, Suykens.
 P.R.L. MM. Bertrand, Michel.
 F.D.F.
 P.S.C. M. Arens.
 Agalev/M. Tavernier.
 Ecolo
 Vl. Mme Colen.
 Blok

Voir :

- 290 - 95 / 96 :

- Nr 1 : Proposition de loi de M. Tant.
- Nr 2 : Amendements.

Voir aussi :

- Nr 4 : Texte adopté par la commission.

- 283 - 95 / 96 :

- Nr 1 : Proposition de loi de M. Daems.
- Nr 2 : Rapport.

- 293 - 95 / 96 :

- Nr 1 : Proposition de loi de MM. Tavernier et Deleuze.
- Nr 2 : Rapport.

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze wetsvoorstellen besproken tijdens haar vergadering van 12 december 1995.

**I. — INLEIDING
VAN DE AUTEUR VAN
WETSVOORSTEL N° 283/1**

De heer Daems verwijst naar de bespreking van het wetsontwerp houdende fiscale, financiële en diverse bepalingen, dat onder meer voorziet in de invoering van een accijnscompenserende belasting op dieselvoertuigen (cf. Stuk Kamer nr 208/8, blz. 41-59).

In de plenaire vergadering was toen overeengekomen dat via de indiening van een wetsvoorstel zou worden gepoogd de mogelijke negatieve effecten van deze (forse) belastingverhoging voor de grotere tweedehandse dieselwagens te milderen (Beknopt Verslag — plenaire vergadering van 30 november 1995, blz. 523-524). Ook de minister van Financiën kon daar onder bepaalde voorwaarden mee instemmen.

Spreker herinnert vervolgens aan de bezwaren die hij tijdens de bespreking in commissie en in de plenaire vergadering tegen de invoering van deze accijnscompenserende belasting heeft ingebracht.

Zo moet deze belasting evenveel opbrengen als de accijnsverhoging op de benzine terwijl er tweemaal zoveel benzine- als dieselrijders zijn.

Daarenboven wordt de nu reeds in de verkeersbelasting ingebouwde progressiviteit van de belatingschalen nog versterkt.

Een verlaging van de 100 %-heffing naar 50 in plaats van 75 % lijkt hem dan ook billijk.

De budgettaire kostprijs van zijn voorstel wordt door de auteur geraamd op hooguit 240 miljoen frank tegenover een verwachte opbrengst van de accijnscompenserende belasting van 7,3 miljard frank (Stuk nr 208/8, blz. 54). Zo nodig moet de regering deze minderontvangst tijdens de begrotingscontrole compenseren.

De heer Daems is het er verder mee eens dat enkel voor wagens die sedert meer dan vijf (volgens de heren Tavernier en Deleuze : zes) jaar zijn ingeschreven de belastingverhoging zou worden beperkt.

In de logica van de regering — spreker blijft zelf principieel gekant tegen de invoering van de accijnscompenserende belasting — zijn het immers precies die dieselwagens die na 4 tot 5 jaar door ondernemingen aan privé-personen worden doorverkocht voor wie de belastingverhoging moet worden afgezwakt.

In dezelfde redenering lijkt ook de door de heer Tant c.s. voorgestelde beperking in de tijd (Stuk nr 290/1, artikel 3) logisch aangezien de regering de aanschaf van oudere dieselwagens wil ontmoedigen.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ces propositions de loi au cours de sa réunion du 12 décembre 1995.

**I. — EXPOSE INTRODUCTIF
DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION
DE LOI N° 283/1**

M. Daems renvoie à l'examen du projet de loi portant des dispositions fiscales, financières et diverses, qui prévoit notamment d'établir une taxe compensatoire des accises pour les voitures diesel (cf. Doc. Chambre n° 208/8, pp. 41-59).

Il avait été convenu, en séance plénière, qu'une proposition de loi serait déposée en vue d'atténuer les éventuels effets négatifs de cette (forte) augmentation des impôts pour les voitures diesel d'occasion de forte puissance (Compte rendu analytique — Séance plénière du 30 novembre 1995, pp. 523-524). Le ministre des Finances avait, lui aussi, marqué son accord sur ce point à certaines conditions.

L'intervenant rappelle ensuite les objections qu'il avait formulées au cours de la discussion en commission et en séance plénière à l'encontre de l'instauration de cette taxe compensatoire des accises.

Ainsi, cette taxe était censée rapporter autant que l'augmentation des accises sur l'essence, alors qu'il y a deux fois plus de voitures roulant à l'essence que de voitures roulant au gazole.

De plus, la progressivité des barèmes fiscaux, dont il a déjà été tenu compte dans la taxe de circulation, est encore renforcée.

Il lui semble dès lors équitable de ramener la taxe maximale à 50 % plutôt qu'à 75 %.

L'auteur évalue le coût budgétaire de sa proposition à tout au plus 240 millions de francs, tandis que le produit escompté de la taxe compensatoire des accises s'élèverait à 7,3 milliards de francs (Doc. n° 208/8, p. 54). Le gouvernement devra, au besoin, compenser cette diminution de recettes lors du contrôle budgétaire.

M. Daems est par ailleurs d'accord pour que l'augmentation soit limitée uniquement pour les voitures immatriculées depuis plus de cinq ans (six, selon MM. Tavernier et Deleuze).

Si on suit la logique du gouvernement — l'intervenant reste, quant à lui, fondamentalement hostile à l'instauration d'une taxe compensatoire des accises —, c'est précisément pour ces voitures diesel, qui sont revendues après quatre ou cinq ans par des sociétés à des particuliers, qu'il faut tempérer la hausse de la taxe.

Dans le même ordre d'idées, la limitation dans le temps proposée par M. Tant et consorts (Doc. n° 290/1, article 3) paraît également logique, étant donné que le gouvernement entend dissuader les gens d'acheter de vieilles voitures diesel.

II. — INLEIDING VAN EEN DER AUTEURS VAN HET WETSVOORSTEL N° 290/1

De heer Tant geeft aan dat zijn wetsvoorstel zich van de beide andere voorstellen onderscheidt door zijn relatief geringe budgettaire kostprijs.

De auteurs willen bepaalde ongewenste sociale gevolgen van de invoering van de accijnscompenserende belasting vermijden, zonder evenwel te raken aan het beginsel dat wie met een zwaardere wagen rijdt meer belasting moet betalen.

Aangezien dergelijke wagens meestal na 4 à 5 jaar gebruik in het bedrijfsleven aan particulieren worden doorverkocht, lijkt de in artikel 2 bepaalde vereiste (ouder dan vijf jaar) logisch.

In het voorstel wordt de progressiviteit van de accijnscompenserende belasting voor de voertuigen die ouder zijn dan vijf jaar tot twee schalen beperkt :

- voor de wagens van minder dan 13 PK : + 50 %;
- voor de wagens van 13 PK en meer : + 75 %.

De heer Tant vreest wel dat voor bepaalde eigenaars van eenmanszaken die geen rechtspersonen zijn deze accijnscompenserende belasting fiscaal *wel* aftrekbaar zou zijn.

Hoewel dit belastingvoordeel uiteindelijk zeer gering is, zou het niettemin aanleiding kunnen geven tot betwistingen voor het Arbitragehof wegens ongelijke behandeling van belastingplichtigen.

In de toelichting van het voorstel wordt de budgettaire kostprijs geraamd op 122 miljoen frank.

Nieuwe berekeningen wijzen uit dat de fiscale minderontvangsten hooguit 105 miljoen frank zullen bedragen.

Spreker vermoedt trouwens dat de budgettaire kostprijs uiteindelijk nog lager zal uitvallen gelet op het feit dat de betaalde verkeersbelasting fiscaal aftrekbaar is.

De heer Tant stelt tenslotte vast dat, indien het wetsvoorstel wordt aangenomen (75 % in plaats van 100 % heffing), een dieselrijder niet 25 000 doch slechts 18 000 km per jaar zal moeten afleggen om evenveel bijkomende belasting te betalen als een benzinerijder.

Dit stemt volgens hem meer overeen met wat het gemiddeld gezin jaarlijks aan kilometers aflegt.

III. — INLEIDING VAN EEN DER AUTEURS VAN WETSVOORSTEL N° 293/1

De heer Tavernier vindt het vanuit legistiek oogpunt onlogisch dat dit probleem via afzonderlijke wetsvoorstellen moet worden geregeld aangezien het reeds tijdens de besprekking van de desbetreffende artikelen van het wetsontwerp houdende fiscale, financiële en diverse bepalingen werd opgeworpen.

II. — EXPOSE INTRODUCTIF DE L'UN DES AUTEURS DE LA PROPOSITION DE LOI N° 290/1

M. Tant souligne que sa proposition de loi se différencie des deux autres propositions par son coût budgétaire relativement limité.

Les auteurs entendent éviter certaines conséquences sociales non désirées qu'entraînerait l'instauration de la taxe compensatoire des accises, sans toucher toutefois au principe qui veut que celui qui utilise une plus grosse voiture paie plus de taxes.

Etant donné qu'en général, ces voitures sont revendues à des particuliers après avoir été utilisées pendant quatre ou cinq ans par des sociétés, la condition prévue à l'article 2 paraît logique (véhicules de plus de cinq ans).

La proposition vise à limiter à deux échelles la progressivité de la taxe compensatoire des accises pour les voitures de plus de cinq ans :

- pour les voitures de moins de 13 CV : + 50 %;
- pour les voitures de 13 CV et plus : + 75 %.

M. Tant craint toutefois que certains propriétaires de sociétés uninominales, qui ne sont pas des personnes morales, puissent déduire fiscalement cette taxe compensatoire des accises.

Bien que l'avantage fiscal soit finalement très modeste, cette mesure pourrait donner lieu à des contestations devant la Cour d'arbitrage pour inégalité de traitement entre contribuables.

Dans les développements de la proposition de loi à l'examen, le coût budgétaire de la mesure proposée est estimé à 122 millions de francs.

Selon de nouveaux calculs, les moins-values fiscales n'excédaient pas 105 millions de francs.

L'intervenant s'attend à ce que le coût budgétaire soit finalement encore moins élevé étant donné que la taxe de circulation payée est déductible fiscalement.

Enfin, *M. Tant* constate que si sa proposition (ramener la taxe de 100 % à 75 %) est adoptée, le conducteur d'une voiture diesel ne devra plus parcourir 25 000 kilomètres mais seulement 18 000 kilomètres par an pour devoir payer un supplément de taxe égal à celui du conducteur d'une voiture à essence.

L'intervenant estime que ce kilométrage correspond du reste mieux au nombre de kilomètres parcourus par une famille moyenne en une année.

III. — EXPOSE INTRODUCTIF DE L'UN DES AUTEURS DE LA PROPOSITION DE LOI N° 293/1

M. Tavernier estime qu'au regard de la légistique, il n'est pas logique de régler ce problème en déposant des propositions de loi distinctes, étant donné qu'il a déjà été abordé lors de l'examen des articles y afférents du projet de loi portant des dispositions fiscales, financières et diverses.

Spreker verwijst in dit verband naar zijn amendement nr 64 (Stuk nr 208/16) bij dit ontwerp dat precies dezelfde draagwijdte had als zijn wetsvoorstel.

Om zeker te zijn dat enkel wagens van particulieren van de vermindering van de belastingverhoging zouden genieten, werd veiligheidshalve gekozen voor wagens van meer dan 6 jaar oud.

Ook een termijn van 5 jaar lijkt hem evenwel aanvaardbaar.

Met de heer Daems meent hij dat de bestaande progressiviteit van de verkeersbelasting kan volstaan. Vandaar het voorstel om de accijnscompenseerde belasting eenvormig vast te stellen op 50 % van de verkeersbelasting.

Hij voorspelt overigens dat de opbrengst van deze accijnscompenseerde belasting gaandeweg zal dalen omdat er gewoonweg minder dieselwagens van meer dan 13 PK zullen worden verkocht.

Daarenboven zal een gedeelte ervan (de jeeps) worden heringeschreven als lichte vrachtwagens, wat andermaal tot een vermindering van deze fiscale ontvangsten zal leiden.

Het wetsvoorstel voorziet tenslotte ook in een beperking van de voorgestelde maatregel in de tijd.

De voorgestelde termijn van drie jaar kan echter, wat de heer Tavernier betreft, gerust tot vijf jaar worden verlengd. Vanuit milieuoverwegingen is het echter wenselijk dat de mensen ertoe zouden worden aangezet zich een minder zware wagen aan te schaffen.

IV. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Olaerts stelt vast dat de regering bijkomende opbrengsten uit accijnen wil innen zonder evenwel de Belgische transportsector nadeel te berokkenen.

Om zulks te bereiken wordt eens te meer een fiscale constructie op poten gezet die, volgens spreker blijk geeft van een politiek van twee maten en twee gewichten.

Het lid is van oordeel dat niet het bezit maar wel het gebruik van een wagen fiscaal moet worden ontmoedigd.

Uiteraard moet deze accijnscompenseerde belasting als een aftrekbare uitgave worden beschouwd.

Wanneer de regering, aldus de heer Olaerts, een bedrijfssector wil steunen dan moet zij dat doen via specifieke maatregelen (bijvoorbeeld de oprichting van afzonderlijke dieselpompen voor vrachtwagens, taxis ...) en niet door het creëren van fiscale uitzonderingsregimes.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën herinnert aan de voorwaarden waaronder de regering om sociale redenen kan instemmen met een

L'intervenant renvoie à cet égard à l'amendement (n° 64 — Doc. n° 208/16) qu'il a présenté à ce projet et dont la portée était identique à celle de sa proposition de loi.

Pour être certain que seuls les particuliers pourront bénéficier de cette réduction de la taxe, l'intervenant précise qu'il propose, pour plus de sûreté, de limiter le bénéfice de la réduction de taxe aux propriétaires de véhicules immatriculés depuis plus de six ans.

Un délai de cinq ans lui paraît toutefois également acceptable.

Il estime, tout comme M. Daems, que la progressivité existante de la taxe de circulation peut suffire. Aussi propose-t-il de fixer uniformément la taxe compensatoire des accises à 50 % de la taxe de circulation.

Il s'attend du reste à ce que le produit de cette taxe compensatoire des accises diminue au fil des ans, pour la simple raison que les voitures diesel de plus de 13 CV se vendront moins.

En outre, une partie de ces voitures (les jeeps) seront réimmatriculées en tant que camions légers, ce qui entraînera une nouvelle diminution de ces recettes fiscales.

Enfin, la proposition de loi prévoit également de limiter la mesure proposée dans le temps.

M. Tavernier ne voit cependant aucune objection à ce que le délai proposé de trois ans soit porté à cinq ans. D'un point de vue écologique, il est toutefois souhaitable d'inciter la population à acquérir des voitures moins puissantes.

IV. — DISCUSSION GENERALE

M. Olaerts constate que le gouvernement vise à augmenter le produit des accises sans pour autant pénaliser le secteur belge des transports.

Pour ce faire, il recourt une fois de plus à une construction fiscale qui, de l'avis de l'intervenant, constitue une politique de deux poids, deux mesures.

Le membre estime que ce n'est pas la possession d'une voiture, mais bien son utilisation qu'il faut décourager fiscalement.

Il est clair que cette taxe compensatoire des accises doit être considérée comme une dépense déductible.

M. Olaerts considère que si le gouvernement entend soutenir un secteur industriel, il doit mettre au point des mesures spécifiques (par exemple l'installation de pompes à gazole spécifiques pour les camions, les taxis, ...), et non créer des régimes fiscaux d'exception.

Le Vice-premier ministre et ministre des Finances rappelle sous quelles conditions le gouvernement peut, pour des raisons sociales, accepter que l'on

wijziging van de accijnscompenserende belasting op tweedehandswagens.

Om economische en ecologische redenen lijkt het overigens niet aangewezen de verkoop van tweedehandse dieselwagens te stimuleren.

Onze economie is immers meer gebaat bij een toename van de verkoop van nieuwe wagens en alleen de dieselmotoren van na 1992 voldoen aan de normen inzake milieuvervuiling.

Om die redenen en ook wegens de geringe budgettaire kostprijs geeft de regering de voorkeur aan het wetsvoorstel van de heer Tant c.s., dat evenwel op legistiek vlak moet worden bijgeschaafd.

De heer Dupré stelt voor dit wetsvoorstel als basis te gebruiken voor de verdere besprekking.

De heer Daems betwist deze keuze. Vanuit legistiek oogpunt zijn de beide andere voorstellen beter.

Graag vernam hij welke de budgettaire kostprijs zou zijn wanneer, voor dezelfde categorie wagens de heffing van 100 % naar 60 of 50 % zou worden verlaagd.

Het lid rekent voor dat voor een benzinewagen (die 10 liter verbruikt per 100 km) van 15 PK per 10 000 kilometer 2 000 frank aan bijkomende accijns (2 frank per liter) moet worden betaald.

Voor een dieselwagen van 15 PK moet hoe dan ook (in de optiek van de 75 %-heffing) 15 000 frank per jaar aan accijnscompenserende belasting worden betaald.

Dit houdt in, aldus de heer Daems, dat de dieselrijder per jaar minstens 75 000 kilometer moet afleggen om niet meer te betalen dan een benzinerijder.

Spreker besluit hieruit dat een heffing van 75 % nog steeds veel te hoog is, temeer daar met de thans voorgestelde vermindering van de bijkomende belasting een doelgroep (bejaarden) wordt geviseerd die gewis geen 75 000 kilometer per jaar aflegt.

Daarenboven betekent voor die mensen een bijkomende belasting van 15 000 frank per jaar hoe dan ook een zware aderlating.

Teneinde de verkoop van nieuwe wagens te stimuleren, is de heer Daems gewonnen voor de invoering van een vrijstelling van roerende voorheffing wanneer het kapitaal wordt aangewend voor de aankoop van een nieuwe wagen.

Aangezien het BTW-tarief hoger ligt dan dat van de roerende voorheffing kan de Schatkist enkel baat hebben bij een dergelijke maatregel die overigens in Ierland reeds met succes werd toegepast.

De heer Tavernier is op zijn beurt van mening dat zijn voorstel de beste basis is voor de verdere besprekking.

Qua toepassingsgebied in de tijd (3 jaar) is het immers het meest restrictieve voorstel.

modifie la taxe compensatoire des accises frappant les voitures d'occasion.

Il paraît d'ailleurs inopportun de stimuler la vente de voitures diesel d'occasion et ce, pour des raisons économiques et écologiques.

Un accroissement de la vente de voitures neuves dynamisera en effet davantage notre économie et seuls les moteurs diesel fabriqués après 1992 satisfont aux normes en matière de pollution de l'environnement.

C'est pour ces raisons et eu égard à son faible coût budgétaire que le gouvernement donne la préférence à la proposition de loi de M. Tant et consorts, qui devra cependant être peaufinée sur le plan légistique.

M. Dupré propose que cette proposition de loi serve de base à la discussion.

M. Daems conteste ce choix. Les deux autres propositions sont en effet meilleures du point de vue légistique.

Il demande quel serait le coût budgétaire d'une réduction de la taxe de 100 % à 60 ou 50 % pour la même catégorie de voitures.

D'après ses calculs, il faudra payer 2 000 francs d'accises supplémentaires (2 francs par litre) tous les 10 000 kilomètres pour une voiture à essence de 15 CV (qui consomme 10 litres aux 100 km).

Pour une voiture diesel de 15 CV, il faudra de toute manière (dans l'optique d'une taxe de 75 %) payer 15 000 francs par an au titre de la taxe compensatoire des accises.

Selon M. Daems, cela implique que l'automobiliste qui roule au gazole devra parcourir au moins 75 000 kilomètres par an pour ne pas payer davantage que celui qui roule à l'essence.

L'intervenant en infère qu'une taxe de 75 % est encore beaucoup trop élevée, d'autant que la réduction actuellement prévue de la taxe compensatoire vise une catégorie de la population (les personnes âgées) qui ne parcourt assurément pas 75 000 kilomètres par an.

En outre, une taxe supplémentaire de 15 000 francs par an représente, en tout état de cause, une rude ponction pour ces personnes.

Afin de stimuler la vente de voitures neuves, M. Daems est favorable à une exonération du précompte mobilier lorsque le capital est utilisé pour l'achat d'une voiture neuve.

Etant donné que le taux de TVA est de toute manière supérieur à celui du précompte mobilier, le Trésor ne peut que tirer avantage d'une telle mesure, qui a du reste déjà été appliquée avec succès en Irlande.

M. Tavernier estime, quant à lui, que sa proposition constitue la meilleure base de discussion.

Elle est en effet la proposition la plus restrictive en ce qui concerne la durée d'application de la mesure (3 ans).

Spreker verheelt niet dat hij een vermindering van de heffing tot 50 % (tegenover 75 % in het voorstel van de heer Tant c.s.) voorstelt.

Volgens hem zal de budgettaire weerslag van de op deze categorie voertuigen geheven accijnscompenserende belasting echter zeer snel afnemen.

Daarenboven zullen naast de klassieke zware diesellwagens vooral de gezinswagens (de minibusjes) door deze belastingverhoging worden getroffen.

Deze mensen zijn trouwens niet bij machte om zonder zwaar financieel verlies op korte termijn van wagen te veranderen.

*
* * *

De heer Daems voegt hieraan toe dat precies door de invoering van de accijnscompenserende belasting dergelijke wagens op de markt van de tweedehands-wagens fel in waarde zijn gedaald. Bij een eventuele verkoop verliezen deze gezinnen bijgevolg een stuk vermogen zonder dat de Schatkist daar enige baat bij heeft.

*
* * *

Eigenaars van andere zware dieselwagens, aldus *de heer Tavernier*, zullen daarentegen in staat zijn deze accijnscompenserende belasting fiscaal af te trekken.

De heer Tant peilt op zijn beurt naar de budgettaire kostprijs van de drie ter tafel liggende wetsvoorstellen.

Het is inderdaad de bedoeling om via enerzijds een verhoging van de accijns op benzine en, anderzijds de accijnscompenserende belasting bijkomende begrotingsontvangsten te innen.

Het oprichten van afzonderlijke dieselpompen voor vrachtwagens lijkt hem echter geen bijster milieuvriendelijke oplossing.

Spreker merkt ook op dat in zijn voorstel sprake is van voertuigen die *ouder zijn dan 5 jaar* terwijl in de beide andere voorstellen wordt uitgegaan van *de datum van inschrijving*.

Wat gebeurt er dan met wagens die met het oog op een verblijf in het buitenland tijdelijk worden uitgeschreven?

De heer Daems merkt op dat in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen steeds wordt uitgegaan van de inschrijving, dat wil zeggen de *eerste inschrijving* van het voertuig.

De heer Tant geeft aan dat de tweede, door de heer Tavernier vermelde categorie wagens, namelijk de minibusjes relatief weinig door bedrijven worden gebruikt. De meeste minibusjes zijn geen tweedehands-wagens en vallen bijgevolg niet onder de toepassing van de thans voorliggende wetsvoorstellen.

L'intervenant ne cache pas qu'il propose une diminution à 50 % du prélèvement (contre 75 % dans la proposition de M. Tant et consorts).

Il estime toutefois que l'incidence budgétaire de la taxe compensatoire des accises prélevée sur cette catégorie de véhicules diminuera très rapidement.

De surcroît, ce sont les véhicules familiaux (minibus) qui, outre les grosses voitures diesel classiques, seront les plus touchés par cette taxe supplémentaire.

Les familles concernées ne sont du reste pas en mesure de changer à court terme de voiture sans en subir une perte financière importante.

*
* * *

M. Daems ajoute que la valeur de ces voitures a fortement chuté sur le marché de l'occasion par suite de la taxe compensatoire des accises. Si elles décident de vendre leur voiture, les familles perdront une partie de leur patrimoine sans que le Trésor en retire le moindre bénéfice.

*
* * *

M. Tavernier estime qu'en revanche les propriétaires d'autres voitures diesel puissantes seront en mesure de déduire fiscalement la taxe compensatoire des accises.

M. Tant tente à son tour d'évaluer le coût budgétaire des trois propositions de loi à l'examen.

Il va de soi que l'objectif est d'accroître les recettes budgétaires par le biais d'une augmentation des accises frappant l'essence, d'une part, et de la taxe compensatoire des accises, d'autre part.

L'installation de pompes à gazole spécifiques pour les camions ne lui paraît pas une solution particulièrement écologique.

L'intervenant fait également observer que sa proposition s'applique aux véhicules *de plus de cinq ans*, alors que les deux autres propositions tiennent compte de *la date d'immatriculation*.

Qu'adviert-il, dans ce cas, des voitures dont l'immatriculation est suspendue en vue d'un séjour à l'étranger ?

M. Daems souligne que le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus se réfère systématiquement à l'immatriculation du véhicule, c'est-à-dire à la *première immatriculation* du véhicule.

M. Tant signale que la deuxième catégorie de véhicules, citée par *M. Tavernier*, à savoir les minibus, sont relativement peu utilisés par les entreprises. La plupart des minibus ne sont pas des véhicules d'occasion et ne tombent dès lors pas sous l'application des propositions de loi à l'examen.

De minister geeft aan dat de jaarlijkse budgettaire kostprijs van de drie wetsvoorstellingen de volgende is :

- wetsvoorstel Daems : 542 miljoen frank
- wetsvoorstel Tavernier en Deleuze : 458 miljoen frank
- wetsvoorstel Tant c.s. : 111 miljoen frank

De heer Daems neemt aan dat de categorie van 13 PK (waartoe zeer veel wagens behoren) zeer zwaar doorweegt op de totale budgettaire kostprijs.

Is het dan niet mogelijk voor de voertuigen vanaf 13 PK één en dezelfde forfaitaire belasting in te voeren, en alvast gedurende 4 jaar de overmatige progressie van de belastingsschaal voor de wagens van meer dan 13 PK te vermijden ?

De budgettaire kostprijs van dergelijke operatie moet immers in die onderstelling veeleer gering zijn.

De heer Tavernier vermoedt dat in de door de minister vermelde cijfers geen rekening wordt gehouden met de minderopbrengsten ingevolge de fiscale aftrekbaarheid van de accijnscompenserende belasting in hoofde van bepaalde dieselrijders.

De heer Dupré meent dat zulks niet anders kan. Niemand weet immers precies hoeveel wagens voor bedrijfsdoeleinden of voor privédoeleinden worden gebruikt.

De heer Tant geeft aan dat ingevolge de aanname van zijn wetsvoorstel de fiscale aftrek van de accijnscompenserende belasting eveneens zal dalen (ten opzichte van de in de fiscale programmawet bepaalde 100 % heffing).

Spreker vermoedt dan ook dat de budgettaire kostprijs van zijn wetsvoorstel lager zal liggen dan het door de minister vermelde bedrag van 111 miljoen frank.

De minister herhaalt dat enkel het voorstel van de heer Tant c.s. voor de regering aanvaardbaar is.

*
* *

De commissie beslist vervolgens dit wetsvoorstel als basis te nemen voor de verdere besprekking.

V. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Le ministre indique que le coût budgétaire annuel de chacune des trois propositions de loi à l'examen est le suivant :

- proposition de loi Daems : 542 millions de francs
- proposition de loi Tavernier et Deleuze : 458 millions de francs
- proposition de loi Tant et consorts : 111 millions de francs

M. Daems admet que la catégorie des 13 CV (dans laquelle entrent de très nombreuses voitures) a une incidence très forte sur le coût budgétaire total.

Ne serait-il dès lors pas possible d'instaurer une taxe forfaitaire unique pour les véhicules à partir de 13 CV et d'éviter ainsi pendant quatre ans la progression excessive de l'échelle de la taxe pour les voitures de plus de 13 CV ?

Dans cette hypothèse, le coût budgétaire d'une telle opération devrait être plutôt faible.

M. Tavernier suppose que les chiffres cités par le ministre ne tiennent pas compte des moins-values de recettes qui résulteront de la déductibilité fiscale de la taxe compensatoire des accises dans le chef de certains propriétaires de voitures diesel.

M. Dupré souligne qu'il ne saurait en être autrement. Nul ne connaît en effet le nombre exact de voitures utilisées à des fins professionnelles ou à des fins privées.

M. Tant fait observer que l'adoption de sa proposition de loi réduirait également la déductibilité fiscale de la taxe compensatoire des accises (par rapport au prélèvement de 100 % prévu par la loi-programme fiscale).

L'intervenant pense dès lors que le coût budgétaire de sa proposition de loi sera inférieur au montant de 111 millions de francs cité par le ministre.

Le ministre répète que seule la proposition de M. Tant et consorts est acceptable pour le gouvernement.

*
* *

La commission décide dès lors de se baser sur cette proposition de loi pour la suite de la discussion.

V. — DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucun commentaire.

Art. 2

Amendement n° 2 van de heer Tant (Stuk n° 290/2) strekt ertoe het voorgestelde artikel 109bis te vervangen als volgt :

« Art. 109bis. — De accijnscompenserende belasting wordt verlaagd met 25% voor de voertuigen die bij het ontstaan van de belastingschuld sedert ten minste vijf jaar in het verkeer zijn gebracht en waarvan de belastbare kracht 13 paardekracht bedraagt.

De datum waarop het voertuig voor het eerst in het verkeer is gebracht is die welke op het inschrijvingsbewijs van het voertuig is vermeld. ».

De heer Schoeters is van mening dat in de Nederlandse tekst de term « belastbaar vermogen » de voorkeur geniet boven de term « belastbare kracht ».

De minister merkt op dat de term « belastbare kracht » reeds is opgenomen in artikel 109 (*nieuw*) van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (titel VI (*nieuw*) : Accijnscompenserende belasting), zoals ingevoegd bij artikel 29 van het wetsontwerp houdende fiscale, financiële en diverse bepalingen (Stuk n° 208/17, blz. 9).

Hij verwijst eveneens naar artikel 17 van hetzelfde Wetboek (Titel II : Verkeersbelasting op de autovoertuigen). Aangezien het telkens over hetzelfde begrip « belastbare kracht » gaat, moet dezelfde terminologie worden gebruikt.

Amendement n° 3 van de heren Tavernier en Daems (Stuk n° 290/2) strekt ertoe « 25 % » te vervangen door « 50 % » in het voorgestelde artikel 109bis.

Art. 3

Amendement n° 2 van de heer Tant (Stuk n° 290/2) stelt voor de woorden « houdt op van kracht te zijn op 31 december 2000 » te vervangen door de woorden « zal voor de laatste maal toepassing vinden met betrekking tot belastbare tijdperken die aanvangen in het jaar 1999 ».

De indiener verduidelijkt dat « de accijnscompenserende belasting samen met de verkeersbelasting zal worden geïnd. Voor de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen met een gewone Belgische nummerplaat (voor de inning van de verkeersbelasting zogenaamd « geautomatiseerde » voertuigen), zal de belasting voor de eerste maal verschuldigd zijn — en dat voor een periode van 12 maand — te rekenen van de eerste dag van de verjaarmaand in 1996 van de maand gedurende welke het voertuig werd ingeschreven » (memorie van toelichting bij het wetsontwerp houdende fiscale, financiële en diverse bepalingen, Stuk n° 208/1, blz 12).

Art. 2

L'amendement n° 2 de M. Tant (Doc. n° 290/2) vise à remplacer l'article 109bis proposé par ce qui suit :

« Art. 109bis. — La taxe compensatoire des accises est réduite de 25 % pour les véhicules mis en circulation depuis cinq ans au moins au moment où la taxe est due et dont la puissance imposable dépasse 13 chevaux-vapeur.

La date de première mise en circulation est celle qui est mentionnée comme telle sur le certificat d'immatriculation du véhicule. ».

M. Schoeters estime que dans le texte néerlandais, il serait préférable d'utiliser les termes « belastbaar vermogen » au lieu de « belastbare kracht ».

Le ministre fait remarquer que les termes « belastbare kracht » figurent déjà à l'article 109 (*nouveau*) du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (titre VI (*nouveau*) : Taxe compensatoire des accises), tel qu'inséré par l'article 29 du projet de loi portant des dispositions fiscales, financières et diverses (Doc. n° 208/17, p. 9).

Il renvoie également à l'article 17 du même Code (Titre II : Taxe de circulation sur les véhicules automobiles). Comme il s'agit à chaque fois de la même notion de puissance imposable, il y a lieu d'utiliser une terminologie identique.

L'amendement n° 3 de MM. Tavernier et Daems (Doc. n° 290/2) a pour objet de remplacer « 25 % » par « 50% » dans l'article 109bis proposé.

Art. 3

L'amendement n° 2 de M. Tant (Doc. n° 290/2) propose de remplacer les mots « et cesse de produire ses effets le 31 décembre 2000 » par les mots « et s'appliquera pour la dernière fois aux périodes imposables commençant au cours de l'année 1999 ».

L'auteur précise que « la taxe compensatoire des accises sera perçue en même temps que la taxe de circulation. Pour les voitures, voitures mixtes et minibus munis d'une plaque d'immatriculation belge ordinaire (véhicules dits automatisés pour la perception de la taxe de circulation), la taxe sera due pour la première fois, pour une période de 12 mois, à compter du 1^{er} jour du mois de 1996 anniversaire du mois au cours duquel le véhicule a été immatriculé » (exposé des motifs du projet de loi portant des dispositions fiscales, financières et diverses, doc. n° 208/1, p. 12).

VI. — STEMMINGEN

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Amendement n° 1 van de heer Tant wordt aangenomen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement n° 3 van de heren Tavernier en Daems wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Artikel 2, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement n° 2 van de heer Tant wordt eenparig aangenomen.

Artikel 3, aldus geamendeerd, wordt eenparig aangenomen.

De artikelen 1 tot 3, alsmede het hele wetsvoorstel n° 290/1, worden aangenomen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

*
* *

Wetsvoorstel n° 283/1 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Wetsvoorstel n° 293/1 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

De rapporteur,

L. SUYKENS

De voorzitter,

J. DUPRE

VI. — VOTES

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

L'amendement n° 1 de M. Tant est adopté par 10 voix et 3 abstentions.

L'amendement n° 3 de MM. Tavernier et Daems est rejeté par 10 voix contre 3.

L'article 2, ainsi amendé, est adopté par 10 voix et 3 abstentions.

L'amendement n° 2 de M. Tant est adopté à l'unanimité.

L'article 3, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité.

Les articles 1^{er} à 3, ainsi que l'ensemble de la proposition de loi n° 290/1 sont adoptés par 10 voix et 3 abstentions.

*
* *

La proposition de loi n° 283/1 est rejetée par 10 voix contre 2 et une abstention.

*
* *

La proposition de loi n° 293/1 est rejetée par 10 voix contre 3.

Le rapporteur,

Le président,

L. SUYKENS

J. DUPRE