

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1983-1984**

3 JUILLET 1984

Projet de loi modifiant le Code des taxes assimilées au timbre.

**RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES
PAR M. C. DE CLERCQ**

La Commission a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du 3 juillet 1984. Après un exposé introductif du Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances, elle a abordé plus spécifiquement certains aspects du projet avant de procéder à l'examen des articles et aux votes.

I. Exposé introductif du Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances

Par le présent projet de loi, le Gouvernement entend aménager la législation belge en matière de perception de la T.V.A. sur les voitures neuves afin de respecter l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 10 avril 1984.

Le 10 avril 1984, cette Cour a condamné la Belgique du fait que sa législation T.V.A. contient une base minimale d'imposition à savoir le prix de catalogue relatif à la vente

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

Membres effectifs : MM. Decléty, président; Basecq, Chabert, De Bremaeker, De Smeyter, de Wasseige, Février, Gramme, Lagae, Lagneau, Paque, Pouillet, Vandenaabeele, Vanhaverbeke, Vermeiren et C. De Clercq, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Debussère, Sondag, Vandermeulen.

R.A. 13041

Voir :
Document du Sénat :
714 (1983-1984) N° 1

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1983-1984**

3 JULI 1984

Ontwerp van wet tot wijziging van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taksen.

**VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN UITGEBRACHT
DOOR DE HEER C. DE CLERCQ.**

In haar vergadering van 3 juli 1984 heeft de Commissie een onderzoek gewijd aan dit ontwerp. Na een inleidende uiteenzetting van de Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën, werd nader ingegaan op enkele aspecten van het ontwerp. Daarna werden de artikelen onderzocht en gingen men over tot de stemmingen.

I. Inleidende uiteenzetting van de Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën.

Met dit ontwerp van wet wenst de Regering de Belgische wetgeving inzake heffing van B.T.W. op nieuwe personenwagens in overeenstemming te brengen met het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van 10 april 1984.

Dit Hof heeft op 10 april 1984 België veroordeeld omdat het in zijn B.T.W.-wetgeving een minimummaatstaf van heffing heeft, met name de catalogusprijs bij de verkoop

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

Effectieve leden : de heren Decléty, voorzitter; Basecq, Chabert, De Bremaeker, De Smeyter, de Wasseige, Février, Gramme, Lagae, Lagneau, Paque, Pouillet, Vandenaabeele, Vanhaverbeke, Vermeiren en C. De Clercq, verslaggever.

Plaatsvervangers : MM. Debussère, Sondag, Vandermeulen.

R.A. 13041

Zie :
Gedr. St. van de Senaat :
714 (1983-1984) N° 1

de voitures neuves. La Cour a condamné cette mesure pour le motif qu'elle serait disproportionnée au but recherché, c'est-à-dire la lutte contre la fraude et l'évasion fiscale dans le secteur de l'automobile.

Il ressort dudit arrêt que la T.V.A. ne peut être calculée que sur la base du prix convenu entre les parties. Le prix réel est donc en principe le prix de catalogue diminué des rabais éventuels.

Pour mieux comprendre la portée et la signification exacte de cet arrêt, il est peut être utile de fournir un bref historique de la situation antérieure à cet arrêt.

1. Dès avant l'instauration de la T.V.A., notre pays appliquait, pour la perception de la taxe sur les voitures neuves et d'occasion, un régime particulier de base d'imposition en vertu duquel la taxe de luxe sur la vente de voitures neuves et d'occasion devait en principe être calculée sur la base du prix convenu entre les parties, la base d'imposition ne pouvant toutefois être inférieure au prix de catalogue pour les voitures neuves et à une fraction de ce prix pour les voitures d'occasion.

2. Lors de l'instauration de la T.V.A. en 1971 sur la base de deux directives européennes de 1967, ces bases minimales furent maintenues pour les deux catégories de voitures, sans que la Commission européenne n'émit de critiques.

3. Dans le cadre de la deuxième phase d'harmonisation, le Gouvernement belge de l'époque adapta ensuite, dès le 1^{er} janvier 1978, la législation belge à la sixième directive européenne du 17 mai 1977, étant entendu que, se basant sur l'article 27 de cette directive, la Belgique maintenait le régime existant selon lequel le prix de catalogue constitue la base minimum d'imposition pour les voitures neuves. L'article 27 de la sixième directive permet en effet de déroger à la règle normale qui veut que la T.V.A. soit perçue sur le prix réel (prix de catalogue moins rabais éventuels), pour autant que cette dérogation soit justifiée par un souci de simplifier la perception de la taxe et par la lutte contre l'évasion fiscale.

Plus de deux années après que la Belgique eut notifié cette dérogation instaurée sur la base dudit article 27 à la Commission des C.E., celle-ci a commencé à contester le maintien du régime belge et le 20 novembre 1983 elle a introduit un recours devant la Cour de justice de Luxembourg.

A la suite de ce recours, la Cour de justice a finalement condamné dans son arrêt du 10 avril 1984 notre régime, à savoir le prix de catalogue comme base d'imposition minimale pour le motif que la mesure serait disproportionnée au but recherché, c'est-à-dire la lutte contre la fraude et l'évasion fiscale dans le secteur de l'automobile.

Voilà pour ce qui concerne ce bref historique.

Soucieux de respecter ses obligations envers les Communautés, le Gouvernement entend conformer sa législation au jugement de la Cour de Luxembourg.

van nieuwe personenwagens. Het Hof heeft deze maatregel veroordeeld als zijnde onevenredig met het nagestreefde doel, met name de strijd tegen fraude en belastingontwijking in de automobielsector.

Uit het bedoelde arrest volgt dat de B.T.W. enkel nog mag berekend worden over de reële prijs tussen partijen bedongen. Deze werkelijke prijs is dus in principe de catalogusprijs verminderd met de eventueel verkregen kortingen.

Om echter de juiste draagwijdte en de exacte betekenis van dit arrest te vatten is het wellicht niet overbodig toch even een korte historiek te maken van wat voorafging aan dit arrest.

1. Reeds vóór de invoering van de B.T.W. in België, kende ons land een bijzonder stelsel van heffingsmaatstaf voor nieuwe en tweedehandse wagens waarbij de toenmalige weeldetaks principieel moest berekend worden over de overeengekomen verkoopprijs, doch met een minimum voor nieuwe wagens van de catalogusprijs en voor tweedehandse van een bepaald percentage van die catalogusprijs.

2. Bij de invoering van de B.T.W. in 1971, gebaseerd op twee Europese richtlijnen van 1967, werden deze beide minimummaatstaven voor de twee soorten wagens in stand gehouden, zonder dat daar ooit enige kritiek op kwam van de E.G.-Commissie.

3. Op 17 mei 1977, in het kader van de verdere harmonisering op Europees vlak, kwam de zesde E.G.-richtlijn tot stand. De Belgische Regering paste haar nationale wetgeving aan deze richtlijn aan met ingang van 1 januari 1978, met dien verstande dat ze, op basis van artikel 27 van de zesde richtlijn, de bestaande regeling van de catalogusprijs als minimummaatstaf van heffing voor nieuwe wagens behield. Dit artikel 27 van de zesde richtlijn laat immers toe, ter vereenvoudiging van de belastingheffing en ter voorkoming van belastingontwijking, af te wijken van de regel van artikel 11 van genoemde richtlijn die wil dat de B.T.W. geheven wordt op de werkelijke prijs (catalogusprijs min eventuele korting).

Meer dan twee jaar nadat België deze afwijking op basis van genoemd artikel 27 notificeerde aan de E.G.-Commissie, begon deze het behoud van deze Belgische regeling te betwisten en op 20 november 1983 stelde de Commissie bij het Hof van Justitie te Luxemburg beroep in.

Dit beroep leidde uiteindelijk tot het arrest van 10 april 1984, waarbij onze regeling van de catalogusprijs als minimummaatstaf voor nieuwe wagens werd veroordeeld als zijnde onevenredig met het door ons nagestreefde doel met name de strijd tegen fraude en belastingontwijking in de automobielsector.

Tot daar deze korte historiek.

Met het doel haar verplichtingen jegens de E.G. te eerbiedigen, wenst de Regering haar wetgeving in overeenstemming te brengen met de uitspraak van het Hof van Luxemburg.

Cela implique que le Gouvernement prenne deux mesures :

— La modification de l'arrêté royal n° 17, (qui est un arrêté d'exécution T.V.A.) de telle sorte que le prix de catalogue ne soit plus la base minimale d'imposition;

— L'introduction d'une mesure correctrice visant à prévenir l'évasion fiscale (s'il n'existe plus de base minimale d'imposition, l'acheteur et le vendeur ont tous deux intérêt à ce que le montant facturé soit inférieur au prix réel) ainsi qu'à éviter une perte de recettes que l'administration a estimée à 3 ou 4 milliards.

1. Arrêté royal n° 17 du 20 juillet 1970

Cet arrêté d'exécution en matière de T.V.A., relatif à l'établissement d'une base minimale d'imposition pour les voitures neuves, sera modifié de telle sorte que, lors de la vente et de l'importation de voitures neuves, la T.V.A. sera due désormais sur le prix de vente réel, à savoir le prix de catalogue moins les rabais acquis. Ainsi notre législation T.V.A. sera conforme aux directives C.E.

2. Application d'un correctif

Le présent projet de loi prévoit également un correctif. Cela revient à ce que lors de l'immatriculation d'une voiture neuve à l'Office de la circulation routière, une taxe à l'immatriculation de 25 p.c. ou de 33 p.c. — taux identique aux taux actuels — sera désormais perçue sur la différence éventuelle entre le prix de catalogue et le prix réel de vente (sur lequel la T.V.A. a été perçue).

Ainsi notre législation T.V.A. sera conforme aux directives C.E. et une perte de recettes importante sera évitée.

Lors de la discussion de ce projet de loi à la Chambre, aussi bien en Commission qu'en séance publique, deux thèmes ont été abordés :

a) Certains craignaient que — après modification dans le sens proposé, la Commission des C.E. conteste à nouveau notre législation en arguant qu'en plus de la T.V.A. sur le prix réel, une taxe à l'immatriculation serait perçue sur la différence entre le prix de catalogue et la base d'imposition de T.V.A.

Cette crainte n'est point fondée et ce pour les raisons suivantes :

— la taxe à l'immatriculation que nous percevons n'est en aucune manière une taxe de transaction, car elle touche uniquement le fait matériel de l'immatriculation de la nouvelle voiture (vous trouverez dans le rapport de la Commission de la Chambre un exposé détaillé sur cette question);

— la Commission a elle-même, le 7 mai 1984, dans sa réponse à la question écrite d'un parlementaire européen

Hiertoe is de Regering genoodzaakt twee maatregelen te nemen :

— de wijziging van het koninklijk besluit nr. 17 (een B.T.W.-uitvoeringsbesluit), zodat de catalogusprijs als minimummaatstaf wordt afgeschaft;

— het invoeren van een correctief om belastingontwijking te voorkomen (immers, indien er geen minimummaatstaf meer is, hebben koper en verkoper een gezamenlijk belang bij onderfacturering) en meer bijzonder om te voorkomen dat we een budgettair verlies zouden lijden dat door de administratie zelf op 3 à 4 miljard wordt geraamd.

1. Wijziging van het koninklijk besluit nr. 17 van 20 juli 1970

Dit B.T.W.-uitvoeringsbesluit m.b.t. de vaststelling van een minimummaatstaf van heffing voor nieuwe auto's zal dus zodanig worden gewijzigd dat voortaan bij de verkoop en de invoer van nieuwe wagens de B.T.W. zal verschuldigd zijn over de werkelijke verkoopprijs, zijnde de catalogusprijs min de verkregen kortingen. Zo zal onze B.T.W.-wetgeving conform de E.G.-richtlijnen zijn.

2. Invoering van het correctief

In dit wetsontwerp vinden we het correctief. Het komt erop neer dat voortaan bij de inschrijving van een nieuwe wagen bij de Dienst van het wegverkeer een inschrijvings-taks zal verschuldigd zijn die, tegen het tarief van 25 pct. of 33 pct. — dat wil zeggen tegen hetzelfde tarief als de B.T.W. —, geheven zal worden over het eventuele verschil tussen de catalogusprijs enerzijds, en de werkelijke verkoopprijs (waarover de B.T.W. reeds werd geheven) anderzijds.

Aldus zal onze B.T.W.-wetgeving conform de Europese richtlijnen zijn en wordt een aanzienlijk budgettair verlies vermeden.

Bij de bespreking van dit wetsontwerp in de Kamer, zowel in de Commissie als in de openbare zitting zijn er twee thema's terzake aan de orde geweest :

a) de vrees, die sommigen hebben geuit dat de E.G.-Commissie onze wetgeving, nadat ze in de voorgestelde zin zou gewijzigd zijn, opnieuw zou kunnen betwisten op basis van het feit dat we naast de B.T.W. op de werkelijke prijs, ook nog een inschrijvingstaks heffen op het verschil tussen de catalogusprijs en de maatstaf waarover de B.T.W. werd geheven.

Welnu, deze vrees is ongegrond om de volgende redenen :

— de inschrijvingstaks die we zullen heffen is geenszins een omzetbelasting, want ze treft alleen het materiële feit van de inschrijving van de nieuwe wagen (het verslag van de Kamercommissie bevat daarover een uitgebreide toelichting);

— de Commissie van de E.G. heeft zelf op 7 mei 1984 in haar antwoord op een schriftelijke vraag van een Europees

souligné que les Etats membres restent libre de maintenir ou d'introduire des taxes supplémentaires sur les véhicules automobiles, à condition qu'elles ne puissent être considérées comme taxes sur le chiffre d'affaires;

b) Le problème de l'effet rétroactif de notre nouvelle mesure.

Ceci constitue en effet un point délicat en matière fiscale.

Le Gouvernement adapte la législation nationale à partir de la date de l'arrêt, à savoir le 10 avril 1984 (voir art. 6 du projet).

Lors du débat à la Chambre, il a été signalé à juste titre que la rétroactivité en matière fiscale doit en principe être évitée. Le Conseil d'Etat s'est d'autre part posé la question de savoir si la nouvelle réglementation ne doit pas rétroagir davantage.

Le rapport de la Commission de la Chambre contient sous le n° 6 (pp. 7 à 10) une réponse circonstanciée à cette double remarque à propos de la date d'entrée en vigueur proposée.

J'attire d'ailleurs votre attention sur la position de la Commission C.E., qui le 8 mars dernier a répondu à une question écrite à ce propos, que l'application du principe de la rétroactivité dans les législations nationales est une question qui ne relève pas de la compétence de la Commission.

*

**

Le projet n'a donc d'autre but que de mettre notre législation en concordance avec l'interprétation donnée par la Cour de justice européenne à la sixième directive européenne en matière de T.V.A.

II. Discussion générale

Un membre se demande si le projet ne devrait pas effectivement remonter plus loin que le 10 avril 1984, ainsi que le Conseil d'Etat paraît le suggérer.

Selon le Ministre, la rétroactivité au 10 avril 1984, date de l'arrêt de la Cour de justice, est nécessaire et suffisante pour les raisons suivantes:

a) L'article 11 de la sixième directive TVA doit se lire conjointement avec l'article 27, qui dispose que les Etats membres pouvaient maintenir les mesures particulières existantes, notamment lorsque celles-ci avaient pour but de prévenir certaines formes de fraude ou d'évasion fiscale.

L'effet direct de l'article 11 se trouvait donc bien en quelque sorte « verrouillé » par l'article 27.

b) La question était donc de savoir si la Belgique avait appliqué correctement l'article 27. L'avocat général a estimé que tel était bien le cas. Tout en comprenant qu'il existait

Parlementslid geantwoord dat het de Lid-Staten vrij staat nog extra belastingen op motorrijtuigen te handhaven of in te voeren, op voorwaarde dat deze niet als omzetbelastingen kunnen worden aangemerkt;

b) het probleem van de terugwerkende kracht van onze nieuwe maatregel.

Dit is inderdaad een teer punt inzake fiscaliteit.

De Regering past de nationale wetgeving aan met ingang van de datum van het arrest, te weten 10 april 1984 (zie art. 6 van het ontwerp).

In de Kamer is terecht aangevoerd dat terugwerkende kracht in fiscale zaken in principe vermeden moet worden. Anderzijds heeft de Raad van State zich afgevraagd of de uitwerking van de nieuwe regeling niet verder terug moet gaan in de tijd.

Op de blz. 7 tot 10 van het verslag van de Kamercommissie wordt onder nr. 6 uitgebreid geantwoord op deze dubbele bemerking ten aanzien van de voorgestelde datum van inwerkingtreding.

Terloops zij er nog gewezen op het standpunt van de E.G.-Commissie, die op 8 maart jl. nog op een schriftelijke vraag terzake heeft geantwoord dat de toepassing van het beginsel van de terugwerkende kracht in de nationale wetgevingen een aangelegenheid is ten aanzien waarvan zij geen bevoegdheid bezit.

*

**

Het ontwerp heeft dus geen ander doel dan onze wetgeving in overeenstemming te brengen met de interpretatie die door het Europese Hof van Justitie gegeven is aan de zesde Europese richtlijn inzake B.T.W.

II. Algemene bespreking

1. Een lid vraagt zich af of het ontwerp inderdaad niet verder terug moet gaan in de tijd dan 10 april 1984, zoals de Raad van State lijkt te suggereren.

Volgens de Minister is terugwerking tot 10 april 1984, datum van het arrest van het Hof van Justitie noodzakelijk én voldoende om de navolgende redenen:

a) Artikel 11 van de zesde B.T.W.-richtlijn moet ter zake gelezen worden in samenhang met artikel 27, dat bepaalt dat de Lid-Staten de bestaande bijzondere maatregelen mochten handhaven, inzonderheid wanneer deze ten doel hadden bepaalde vormen van belastingfraude of -ontwijking te voorkomen.

De directe werking van artikel 11 was dus ter zake als het ware « vergrendeld » door artikel 27.

b) De vraag rees dan ook of België een juiste toepassing heeft gemaakt van artikel 27. De advocaat-generaal meende dat zulks wel het geval was. Ofschoon het Hof begrijpt dat

pour le gouvernement belge de bonnes raisons d'admettre que la réglementation existante pouvait être maintenue en vertu de l'article 27, la Cour a néanmoins considéré que cette réglementation était disproportionnée par rapport à l'objectif poursuivi.

La Cour a donc rendu un jugement de fait; elle a donné une appréciation de l'application de l'article 27; en d'autres termes, elle a « déverrouillé » l'application de l'article 11. Or, ce jugement implique automatiquement qu'à partir de la date du prononcé — et donc ni avant ni après cette date — il y a pour la Commission comme pour la Belgique et pour les justiciables, sécurité juridique quant à la question de savoir si la Belgique peut maintenir sa réglementation dérogatoire.

Pour ces raisons, nous pensons que la rétroactivité au 10 avril 1984 est non seulement nécessaire mais encore suffisante.

2. Certains membres demandent dans quelle phase le prix de catalogue joue un rôle et ce qu'il advient si le vendeur d'une voiture ne verse pas au fisc la TVA ou la taxe d'immatriculation perçue.

Le Ministre répond qu'il faut faire une nette distinction entre la TVA et la taxe d'immatriculation.

La TVA est due au terme de chaque phase de production (ou à l'importation) et de la distribution. En vertu de la législation existante, elle est perçue sur le seul prix de catalogue, en cas d'importation par le consommateur lui-même ou de livraison au consommateur. Lorsque le fournisseur ne verse pas au Trésor la TVA perçue de son client, celui-ci est déchargé de la solidarité vis-à-vis du fisc s'il prouve avoir payé à son fournisseur, dont il établit l'identité, le prix et la TVA y afférente (art. 53, deuxième alinéa, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée).

La taxe d'immatriculation est due uniquement en raison du fait matériel que constitue l'inscription d'une voiture à l'Office de la circulation routière (il n'est donc nullement question de taxe d'immatriculation dans les relations entre un fabricant ou un importeur et les distributeurs ou garagistes). Le débiteur de la taxe d'immatriculation est celui au nom duquel la voiture est inscrite. On prévoira toutefois un système facultatif de paiement de la taxe par le garagiste-vendeur et ce, au nom et pour le compte du véritable débiteur. Au cas où le garagiste faillirait à son obligation de verser la taxe perçue au Trésor, c'est évidemment lui seul qui sera poursuivi en paiement si son cocontractant prouve qu'il a payé cette taxe au garagiste.

3. Un membre estime que le Gouvernement tourne, à l'aide de ce projet, l'arrêté en question, au lieu de s'y conformer. Il formule par ailleurs des critiques au sujet des délégations de compétences prévues aux articles 2, 4 et 5.

Le Ministre estime qu'il ressort à suffisance de son exposé introductif et du rapport sur les discussions qui ont eu lieu en commission de la Chambre, que ce projet est tout à fait

er voor de Belgische Regering goede gronden bestonden om aan te nemen dat de bestaande regeling behouden mocht blijven krachtens artikel 27, heeft het toch geoordeeld dat deze regeling « onevenredig » is aan het nagestreefde doel.

Het Hof heeft dus een feitelijk oordeel geveld, het heeft een appreciatie uitgesproken over de toepassing van artikel 27, het heeft m.a.w. de toepassing van artikel 11 « ontgrendeld ». Welnu, deze uitspraak betekent automatisch dat er vanaf de datum van de uitspraak — en dus niet vroeger of niet later — rechtszekerheid bestaat, zowel voor de Commissie, voor België, als voor de onderhorigen, over de vraag of België zijn afwijkende regeling in stand kan houden.

Om die redenen wordt gemeend dat terugwerking tot 10 april 1984 niet alleen nodig, maar ook voldoende is.

2. Enkele leden vragen in welke fase de catalogusprijs speelt en wat er gebeurt wanneer een verkoper van een wagen de aangerekende B.T.W. of inschrijvingstaks niet afdraagt aan de fiscus.

De Minister antwoordt dat een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen de B.T.W. enerzijds, en de inschrijvingstaks anderzijds.

De B.T.W. is verschuldigd in iedere fase van productie (of invoer) en distributie. Volgens de vigerende wetgeving wordt ze enkel over de catalogusprijs geheven wanneer het gaat om een invoer door een gebruiker zelf of om een levering aan een gebruiker. Wanneer een leverancier de door hem aan zijn klant aangerekende B.T.W. niet afdraagt aan de Schatkist, kan de klant door de fiscus niet tot betaling worden aangesproken wanneer hij de identiteit van zijn leverancier aantoonst en bewijst hem de prijs en de B.T.W. te hebben betaald (art. 53, tweede lid, van het B.T.W.-Wetboek).

De inschrijvingstaks is enkel en alleen verschuldigd door het materieel feit van de inschrijving van een wagen bij de Dienst van het wegverkeer (in de relatie tussen fabrikant of invoerder en dealer of garagist is dus uiteraard geen sprake van inschrijvingstaks). De schuldenaar van de inschrijvingstaks is degene op wiens naam de wagen wordt ingeschreven. Wel zal voorzien worden in een facultatief systeem van betaling van de taks door de garagist-verkoper in naam en voor rekening van de werkelijke schuldenaar. Mocht de garagist in gebreke blijven om de aangerekende taks te storten aan de Schatkist, dan zal vanzelfsprekend hij alleen tot betaling vervolgd worden indien zijn medecontract bewijst de taks betaald te hebben in handen van de garagist.

3. Een lid is van mening dat de Regering met dit ontwerp het arrest omzeilt i.p.v. zich ernaar te conformeren. Hetzelfde lid heeft bovendien kritiek op de opdrachten van bevoegdheden die vervat zijn in de artikelen 2, 4 en 5.

De Minister vindt dat uit zijn inleidende uiteenzetting en uit het verslag over de besprekingen in de Kamercommissie afdoende blijkt dat dit ontwerp volledig conform de Europe-

conforme à la directive européenne et plus particulièrement à l'article 33 qui permet aux Etats membres de maintenir ou d'instaurer des taxes supplémentaires sur les véhicules automoteurs, à condition qu'elles ne puissent pas être considérées comme des taxes sur le chiffre d'affaires.

Pour ce qui est des délégations de compétences au Roi, le Ministre souligne qu'il s'agit en fait de modalités d'application et que le texte en la matière n'est pas nouveau, mais qu'il a simplement été repris de la législation existante sur la taxe d'immatriculation. Cette taxe d'immatriculation existe en effet depuis janvier 1978, mais les nouvelles voitures automobiles en étaient exemptées.

4. Un membre aimerait savoir quelles taxes supplémentaires existent à l'étranger.

Le Ministre se réfère à une réponse donnée par la Commission européenne à une question posée par un parlementaire européen (*Journal officiel des Communautés européennes* du 7.5.1984) et fournit le tableau ci-après :

Pays	Taux appliqué aux véhicules nouveaux (1)
Danemark	a) Si la valeur ne dépasse pas 19750 couronnes danoises: 105 p.c. de la valeur, T.V.A. incluse b) Si la valeur dépasse 19750 couronnes danoises: 105 p.c., 19750 couronnes danoises + 180 p.c. de la valeur restante
Irlande	Véhicules de 16 chevaux: 50 p.c. du prix départ usine, T.V.A. exclue Voitures de plus de 16 chevaux: 60 p.c. du prix départ usine, T.V.A. exclue
Royaume-Uni	10 p.c. du prix de gros, T.V.A. exclue
Pays-Bas	a) 16 p.c. du prix, T.V.A. exclue, si le prix ne dépasse pas 10000 florins b) 16 p.c. de 100/119 de 10000 florins + 24 p.c. de 100/119 du montant dépassant 10000 florins
Belgique	8 p.c. du prix, T.V.A. exclue, pour les voitures dont la cylindrée dépasse 3000 centimètres cubes ou qui développent plus de 116 kW

(1) Situation au 1^{er} janvier 1984.

III. Discussion des articles.

Article 1^{er}.

Cet article est adopté sans discussion par 12 voix et 4 abstentions.

Article 2.

Un membre émet des critiques quant au fait de charger le Roi de définir les notions de «voiture neuve», «voiture mixte neuve» et «usager».

se richtlijn is, meer bepaald aan artikel 33 dat de Lid-Staten toelaat extra belastingen op motorrijtuigen te handhaven of in te voeren, op voorwaarde dat deze niet als omzetbelastingen kunnen worden aangemerkt.

Wat de opdrachten van bevoegdheden aan de Koning betreft, wijst de Minister erop dat het in feite gaat om uitvoeringsmodaliteiten en dat de teksten ter zake niet nieuw zijn, maar gewoon overgenomen werden uit de bestaande wetgeving op de inschrijvingstaks. Deze inschrijvingstaks bestaat inderdaad reeds sinds 1 januari 1978 maar de nieuwe personenauto's waren ervan vrijgesteld.

4. Een lid vraagt welke extrabelastingen er in het buitenland bestaan.

De Minister verwijst naar een antwoord dat de Europese Commissie gegeven heeft op een vraag van een Europees parlementslid (*Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* d.d. 7.5.1984) en verstrekt de navolgende tabel:

Land	Tarief voor nieuwe personenwagens (1)
Denemarken	a) Indien de waarde niet hoger is dan 19750 Dkr.: 105 pct. van de waarde inclusief B.T.W. b) Indien de waarde hoger is dan 19750 Dkr.: 105 pct. van 19750 Dkr. + 180 pct. van de resterende waarde
Ierland	Auto's tot 16 pk: 50 pct. van de prijs af-fabriek exclusief B.T.W. Auto's boven 16 pk: 60 pct. van de prijs af-fabriek exclusief B.T.W.
Verenigd Koninkrijk	10 pct. van de groothandelsprijs exclusief B.T.W.
Nederland	a) 16 pct. van de prijs exclusief B.T.W. indien de prijs niet hoger is dan 10000 fl. b) 16 pct. van 100/119 van 10000 fl. + 24 pct. van 100/119 van het bedrag boven 10000 fl.
België	8 pct. van de prijs exclusief B.T.W. voor auto's met een cilinderinhoud van meer dan 116 kW

(1) Op 1 januari 1984.

III. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1

Dit artikel wordt zonder bespreking aangenomen met 12 stemmen bij 4 onthoudingen.

Artikel 2

Een lid heeft kritiek op de opdracht aan de Koning om de begrippen «nieuwe personenauto», «nieuwe auto voor dubbel gebruik» en «gebruiker» te definiëren.

Le Ministre répond que cette délégation de pouvoir a uniquement pour but d'éviter d'alourdir le texte légal par des détails inutiles. Lors de la rédaction de l'arrêté royal, il sera tenu compte des observations formulées en la matière par le Conseil d'Etat.

L'article est adopté par 12 voix et 4 abstentions.

Articles 3, 4, 5 et 6.

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion. Ils sont adoptés par 12 voix et 4 abstentions.

*
**

L'ensemble du projet a été adopté par 12 voix et 4 abstentions.

*
**

La Commission fait confiance au rapporteur pour l'établissement de son rapport.

Le Rapporteur,
C. DE CLERCQ

Le Président,
A. DECLETY

De Minister antwoordt dat deze opdracht van bevoegdheid enkel maar tot doel heeft te voorkomen dat de wettekst onnodig met details wordt bezwaard. Bij de opstelling van het koninklijk besluit zal rekening worden gehouden met de ter zake door de Raad van State gemaakte opmerkingen.

Dit artikel wordt aangenomen met 12 stemmen bij 4 onthoudingen.

Artikelen 3, 4, 5 en 6

Deze artikelen geven geen aanleiding tot bespreking. Ze worden aangenomen met 12 stemmen bij vier onthoudingen.

*
**

Het ontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 12 stemmen bij 4 onthoudingen.

*
**

De Commissie schenkt vertrouwen aan de verslaggever voor het opstellen van zijn verslag.

De Verslaggever,
C. DE CLERCQ

De Voorzitter,
A. DECLETY