

Kamer
van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1971-1972..

21 MAART 1972

WETSONTWERP

tot wijziging van het Wetboek
van de belasting over de toegevoegde waarde.

A~1ENDEMENTEN

VOORGESTELD DOOR DE HEER OLAERTS.

Artikel 1.

Dit artikel wijzigen als volgt:

Artikel 45, § 2, van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde wordt vervangen door wat volgt:

§ 2. - « *Ten aanzien tian leueringen en inuuer van automobielen uoor personenueroer die niet uitsluitend uiorden gebruike voor de beroepsuierkzaamheid van de belastingplichtige en ten aanzien van de leueringen ciz de diensten met betrekking tot die rijtuigen, wordt de aftrek beperkt tot het percentage dat ouereenstemt met bet uoor diezelde rijtuigen door de bevoegde controlediensten op de inkomstenbelastingen als bedrijfslast aangenomen percentage.* »

Art. *ibis* (nieuw).

Een artikel Ibis (nieuw) invoegen, luidend als volgt:

In artikel 100 van hetzelfde Wetboek uiordt het uoorlaatste lid ueruangen door uiat volgt:

« *Dit artikel is niet van toepassing op de in artikel 45, J 2 bedoelde automobielen.* »

Art. 2.

De woorden « *I maarr* 1972 » vervangen door de woorden « *1 april 1972* ».

zi».

97 (1971-1972) :

- Nr 1: Wetsontwerp.

Chambre
des Représentants

SESSION 1971-1972..

21 MARS 1972

PROJET DE LOI

modifiant le Code de la taxe
sur la valeur ajoutée.

AMENDEMENTS

PRÉSENTÉS PAR M. OLAERTS.

Article 1.

Modifier cet article comme suit :

L'article 45, § 2, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée est remplacé par ce qui suit:

§ 2. - « *POUR les livraisons et l'importation de véhicules automobiles servant au transport de personnes, qui ne sont pas utilisés exclusivement pour les besoins professionnels de l'assujetti, et pour les livraisons et les services se rapportant à ces véhicules, la déduction est limitée au pourcentage qui correspond à celui qui est admis comme charges professionnelles, pour ces mêmes véhicules, par les services compétents de contrôle des impôts sur les revenus.* »

Art. *Ibis* (nouveau).

Insérer un article Ibis (nouveau), libellé comme suit :

A l'article 100 du même Code, l'avant-dernier alinéa est remplacé par ce qui suit:

« *Cet article n'est pas applicable aux véhicules automobiles visés à l'article 45, § 2.* »

Art.2.

Remplacer les mots « *1er mars 1972* » par les mots « *1^{er} avril 1972* ».

Voir:

97 (1971-1972) :

- N°1: Projet de loi.

VERANTWOORDING.

Ons amendement strekt cr roe de bezwaren tegen ber onrwerp weg te nemen.

1. Het onrwerp tast de fundamentele beginsele van her B.T.W.-stelsel aan, aangezien het principe der aftrekbaarheid van de B.T.W. wordt verloobend. Men zal hier meer kunnen zeggen dat de B.T.W. een eenmalige verbruiksbelasting is en evenmin dat de 8.T.W. geen kostprijselment meer is. Ook zal de B.T.W. geen neutrale belasting meer zijn. Het cascadesrelsel uit de overdrachtraks wordt opnieuw inge-YO«d.»

2. Het ontwerp schiet zijn doel voorbij. De fraude kan evenzeer voortwoekeren en zelfs nog toenemen. Her nieuwe stelsel verhindert het opmaken van valse facturen niet. De moeilijkheden i.v.m. de controle worden slechts verschoven.

3. Logischerwijze had men mogen verwachten, dat de Regering, die in haar programma voor de economische opleving de bénarde toestand van de sector personenwagens vaststelt, zich zou hebben beroepen op artikel 100, laarsre lid, van de wer op de 8.T.W. om de aftrek van de B.T.W. te verhogen in plaats van deze af te schaffen. Her onrwerp hindert de economische opleving en werkt prijsverhogend.

4. Het ontwerp drukt in tegen de noodzakelijke harmonisatie van fiscale stelsels in de Economische Gemeenschap. Een vergelijking met Frankrijk is hier ter zake dienend, hier alleen omdat in Frankrijk enkel budgettaire motieven speelden bij de bepaling van het Franse standpunt terzake, - en dus niets te maken had met bestrijding van de fraude - maar ook omdat her Franse belastingsrelsel overwegend gericht is op indirecte belastingen en de directe belastingen er gevoelig lagger liggen dan in de overige Europese landen van de Gemeenschap.

Ons amendement is in overeenstemming met het systeem van de Duitse Bondsrepubliek.

In Nederland is de B.T.W. volledig, aftrekbaar doch om fiscale redenen heeft men er een *eenmalige* verbruiksbelasting op personenwagens.

5. Ons amendement heeft reeds een voorgaande in ons B.T.W.-systeem. Inderdaad de aftrekbaarheid van de B.T.W. van stationwagens in het huidige stelsel wordt toegepast op dezelfde wijze als voorzien in dit amendement. In dit verband zij verwezen naar de aanschrijving nr 103, d.d. 31 december 1970 van het Ministerie van Financiën, betreffende de regeling inzake aftrek, en voornamelijk naar de § 5 en § 7 van dit stuk,

6. Ons amendement is eenvoudig en het ontlast de B.T.W.-administratie. De controle zou toevertrouwd worden aan de administrarie der directie, die in deze materie meer gespecialiseerd is.

7. De logica gebiedt de B.T.W. roe te passen op het privégebruik van personenwagens en de aftrekbaarheid te handhaven voor het gebruik voor beroepsdoeleinden,

J.OLAERTS,

JUSIIIFICA nON.

Notre amendement vise à éliminer les inconvénients du proje de loi.

1. Le projet atteint aux principes fondamentaux du système de la T.V.A. puisqu'on y renonce au principe de la déductibilité de la T.V.A. On ne pourra plus affirmer que la T.V.A. est une taxe unique à la consommation, ni que la T.V.A. ne consomme plus. UD &ment du prix de la Yent. La T.V.A. sera plus davantage une taxe neutre. Le projet réintroduit en fait le système de cascade de la taxe de l'DSIISSJOA.

2. Le projet: D'atteint pas 100 but. La fraude pourra continuer à sevir et même s'accroître. Le nouveau système D'emPêche pas l'établissement de fausses factures. Les difficultés de contrôle de sont que déplacées.

3. Logiquement, on aurait pu espérer que le Gouvernement, qui a constaté dans son programme de relance économique la situation précaire du secteur des voitures automobiles, aurait invoqué le dernier alinéa de l'article 100 de la loi sur la T.V.A. en vue d'augmenter la déduction de la T.V.A. au lieu de la supprimer. Le projet entrave la relance économique et contribue à la hausse des prix.

4. Le projet va à l'encontre de l'harmonisation nécessaire des régimes fiscaux de la Communauté économique. La comparaison avec la France n'est pas valable en l'occurrence, non seulement parce que seules des raisons budgétaires ont motivé la position française; qui n'est donc nullement dictée par le souci de lutter contre la fraude, mais aussi parce que le régime fiscal français est principalement axé sur les impôts indirects et que les impôts directs y sont sensiblement inférieurs à ceux des autres pays européens de la Communauté.

Notre amendement est en concordance avec le système appliqué par la République fédérale d'Allemagne.

Aux Pays-Bas, la T.V.A. est entièrement déductible, mais pour des raisons fiscales on y perçoit une taxe de consommation unique sur les voitures automobiles.

5. Notre amendement se fonde sur un précédent: dans notre système de la T.V.A. En effet, dans le système actuel, la déductibilité de la T.V.A. pour les «station-wagons» s'applique selon des modalités identiques à celles qui sont prévues dans notre amendement. Il y a lieu de se référer à la circulaire n° 103 du Ministère des Finances, en date du 13 décembre 1970, relative au régime des déductions, et plus particulièrement aux: § 5 et 7 de cette circulaire.

6. Notre amendement est simple et est de nature à décharger l'administration de la T.V.A. Le contrôle serait confié à l'administration des contributions directes qui est plus spécialisée en la matière.

7. La logique commande d'appliquer la T.V.A. en ce qui concerne l'usage privé des voitures automobiles et de maintenir la déductibilité pour leur utilisation à des fins professionnelles.