

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

28 JANUARI 1950.

28 JANVIER 1950.

WETSONTWERP

houdende wijziging van de verkeersbelasting
op de autovoertuigen.

PROJET DE LOI

modifiant la taxe de circulation
sur les véhicules automobiles.

SUB-AMENDEMENT

VOORGESTELD DOOR DE HEER **COPPÉ**
OP HET AMENDEMENT VAN DE REGERING (n° 102).

SOUS-AMENDEMENT

PRÉSENTÉ PAR M. **COPPÉ**
A L'AMENDEMENT DU GOUVERNEMENT (n° 102).

Art. 4bis.

De tekst van het eerste lid van artikel 5 van het besluit van 24 Januari 1935 als volgt wijzigen :

Eerste lid. — Behoudens afwijking welke mocht voortvloeien uit... waarvan de aanslagvoeten hierna worden vastgesteld :

1° voor de voertuigen die uitsluitend of hoofdzakelijk tot het vervoer van goederen of om 't even welke voorwerpen worden aangewend :

a) wanneer het belastbaar gewicht 5,000 kgr *niet* bereikt : 120 frank per dag;

b) wanneer het belastbaar gewicht 5,000 kgr *en meer* bedraagt *zonder 10,000 kgr te bereiken* : 180 frank per dag;

c) *wanneer het belastbaar gewicht 10,000 kgr of meer bedraagt* : 440 frank per dag;

2° (ongewijzigd).

Art. 4bis.

Modifier comme suit le texte du premier alinéa de l'article 5 de l'arrêté du 24 janvier 1935 :

Premier alinéa. — Sauf dérogation pouvant résulter... dont les taux sont fixés ci-après :

1° pour les véhicules servant exclusivement ou principalement au transport de marchandises ou d'objets quelconques :

a) lorsque le poids imposable *n'atteint pas* 5,000 kgr : 120 francs par jour;

b) lorsque le poids imposable est de 5,000 kgr *et plus*, *sans atteindre 10,000 kgr* : 180 francs par jour;

c) *lorsque le poids imposable est de 10,000 kgr et plus* : 440 francs par jour;

2° (inchangé).

A. COPPÉ.

KORTE NOTA.

De aanslagvoeten voorzien in het amendement van de Regering dat door de Commissie werd overgenomen blijven aanzienlijk beneden de aanslagvoeten die in Nederland worden toegepast op de vreemde vrachtwagens. De bedoeling van de indiener van het amendement is de reciprociteit tussen de transporteurs van beide landen te verzekeren, hetgeen volledig strookt met de eisen die de voorgenomen economische unie stelt.

Het verschil ligt voornamelijk in het feit dat boven 5,000 kgr geen verdere progressiviteit wordt voorzien, terwijl het Nederlandse barema integendeel boven 5,000 kgr en zelfs boven 10,000 kgr progressief blijft.

De voorgestelde aanslagvoet voor 10,000 kgr en meer komt overeen met de Nederlandse aanslagvoet voor 15,000 kgr die als een gemiddelde tussen 10,000 en 20,000 kgr werd genomen. Deze bijkomende rubriek dringt zich des te meer op daar het internationale vervoer voornamelijk met zware vrachtwagens van 10,000 kgr en meer geschiedt.

Zie :

73 : Wetsontwerp.
102, 130, 164 en 170 : Amendementen

NOTE SOMMAIRE.

Les taux prévus par l'amendement du Gouvernement et repris par la Commission restent sensiblement au-dessous des taux appliqués aux Pays-Bas aux camions étrangers. L'intention de l'auteur de l'amendement est d'assurer la réciprocité entre les transporteurs des deux pays, ce qui répond entièrement aux exigences posées par les projets d'union économique.

La différence réside principalement dans le fait qu'au delà de 5,000 kgr il n'est plus prévu de progressivité, contrairement au barème néerlandais qui reste progressif au delà de 5,000 kgr et même au delà de 10,000 kgr.

Le taux proposé pour 10,000 kgr et plus correspond au taux néerlandais pour 15,000 kgr, pris comme moyenne entre 10,000 et 20,000 kgr. Cette rubrique additionnelle s'impose d'autant plus que le trafic international s'effectue surtout au moyen de camions lourds de 10,000 kgr et plus.

Voir :

73 : Projet de loi.
102, 130, 164 et 170 : Amendements.

H.