

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1958-1959.

28 JANUARI 1959.

WETSVOORSTEL

tot wijziging van de op 10 april 1951 samengeschatte wetten, gewijzigd door de wet van 22 juli 1952 en de wet van 24 december 1957, betreffende de verkeersbelasting op autovoertuigen.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De op 10 april 1951 samengeschatte wetten, gewijzigd op 22 juli 1952 en 24 december 1957, bepalen het bedrag en de inning van de verkeersbelasting op alle autovoertuigen.

De auteurs van onderhavig wetsvoorstel zouden allereerst de aandacht van de Kamers willen vestigen op de evolutie van deze wetgeving, enerzijds met betrekking tot de autovoertuigen gedreven met zware olie, en anderzijds met betrekking tot de voertuigen die vrijgesteld zijn van verkeersbelasting of waarop slechts een verminderde verkeersbelasting verschuldigd is.

Wat het eerste geval betreft, vergeet men niet dat de voertuigen aangedreven door zware olie, reeds in 1951 (art. 16 der wet) getroffen werden door een surtaxe van 40 %; deze werd in 1957 gebracht op 60 % terwijl het wetsontwerp n° 102 (1958-1959) ons voorstelt deze surtaxe te brengen op 100 %.

Anderzijds wil hetzelfde ontwerp het bedrag van de taxen afhankelijk stellen niet enkel van de motorkracht en cilinderinhoud en de zwaarte van het voertuig, doch bovendien ook zijn aankoopwaarde — in nieuwe toestand — in aanmerking nemen.

Het ligt niet in onze bedoeling de gegrondheid te betwisten dat de destijds genomen wetgevende beslissingen of deze welke ons thans worden voorgesteld, gegrond zijn.

Wij willen enkel de becijferde resultaten van de reeds of nog te stemmen veranderingen, onder ogen brengen en meten wijzen op de grote wanverhouding tussen het Belgische en het Nederlandse regime.

De onderhavige tabel vraagt dienaangaande geen verdere commentaar.

Chambre des Représentants

SESSION 1958-1959.

28 JANVIER 1959.

PROPOSITION DE LOI

modifiant les lois coordonnées le 10 avril 1951 et modifiées par les lois du 22 juillet 1952 et 24 décembre 1957 relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les lois coordonnées le 10 avril 1951 et modifiées par les lois des 22 juillet 1952 et 24 décembre 1957, règlent le montant et la perception de la taxe de circulation sur toutes sortes de véhicules automobiles.

Les auteurs de la présente proposition voudraient attirer l'attention du parlement sur l'évolution de cette législation en ce qui concerne d'une part les véhicules dont le moteur est alimenté à l'huile lourde, et d'autre part en ce qui concerne les véhicules qui sont déclarés exempts de la taxe, ou pour lesquels il n'est dû qu'une partie de la taxe.

Quant au premier point, nous constatons que les véhicules dont le moteur est alimenté à l'huile lourde étaient frappés en 1951 (art. 16) d'une augmentation de 40 %; en 1957 d'une augmentation de 60 % tandis que le projet n° 102 (1958-1959) propose de porter cette augmentation à 100 %.

D'autre part cette même proposition propose la déduction de la taxe non plus en fonction de la puissance du moteur, de la cylindrée ou du poids du véhicule, mais également en fonction de sa valeur à l'état neuf.

Il n'entre pas dans les intentions des auteurs de discuter ici le bien fondé des décisions législatives antérieures ni de celles qui nous sont proposées aujourd'hui.

Nous nous bornerons seulement à constater les conséquences chiffrées de ces divers changements et le déséquilibre énorme entre le régime néerlandais et le régime belge.

Le tableau ci-dessous est convaincant :

Typen van voertuigen	Technische elementen Eléments techniques			Jaarlijkse verkeersbelasting in Belgische frank Taxe de roulage annuelle en francs belges					Types de véhicules
	Totaal gewicht op de grond — Poids total au sol kilos	Nuttig laad- vermogen — Charge utile kilos	Tarra basis voor taxatië — Tare servant de base à la taxation kilos	België — Belgique			Nederland — Pays-Bas		
				Aard van de brandstof — Nature du carburant			Brandstof — Carburant		
				Essence — Benzine	Gasolie huidig regiem — Gasoil régime actuel (+60%)	Gasolie nieuw wets- ontwerp — Gasoil nouveau projet de loi (+100%)	Benzine — Essence	Gasolie — Gasoil	
Lichte vrachtwagen	850 1.570 2.150 2.830	350 570 950 1.130	500 1.000 1.200 1.700	750 1.500 1.968 3.383	1.200 2.400 3.149 5.413	1.500 3.000 3.936 6.766	949 1.186 1.450 2.109	3.036 3.795 4.640 6.749	Camionnette
Vrachtwagen, 2/5 t draag- vermogen	4.180 7.200 9.115	1.980 3.500 4.915	2.200 3.700 4.200	5.148 12.543 15.708	8.237 20.069 25.132	10.296 25.086 31.416	2.794 5.061 5.878	8.940 16.195 18.809	Camion 2/5 t charge utile
Vrachtwagen, 6/8 t draag- vermogen	10.700 11.900 13.500 15.000	6.000 6.700 7.500 8.300	4.700 5.200 6.000 6.700	17.907 19.812 22.860 25.527	28.651 31.699 36.576 40.843	35.814 39.624 45.720 51.054	6.735 7.618 9.094 10.478	21.652 24.377 29.100 33.529	Camion 6/8 t charge utile
Tractor met oplegger	19.000 21.500 25.200 32.000	10.000 12.000 15.000 20.000	5.000 Tr 4.000 op s.-rem. 5.500 Tr 4.000 op s.-rem. 5.700 Tr 4.500 op s.-rem. 6.000 Tr 6.000 op s.-rem.	33.450 35.355 38.862 45.720	53.520 56.568 62.179 73.152	66.900 70.710 76.724 91.440	12.785 13.707 14.935 18.188 (*)	40.912 43.862 47.786 58.201 (*)	Tracteur avec semi-remorque

(*) Valutaomrekening voor de gulden: 1 gulden = 13.18 beg. fr.

P. S. De jaarlijkse verkeersbelasting mag worden betaald:

België: in 2 zesmaandelijks storting zonder verhoging.

Nederland: in 4 driemaandelijks storting zonder verhoging. Enkel 2 gulden te betalen voor de vervanging van het fiscaal kenteken.

Al wie deze cijfers leest moet bewust zijn van het feit dat de baanvervoerders, in het kader van een vrije internationale markt, onmogelijk het hoofd kunnen bieden aan de mededinging van hun nederlandse collega's.

Deze laatste zijn overigens van nu af aan de meesters van de baan. Wij hebben werkelijk geen statistisch materiaal nodig om te bewijzen wat iedere weggebruiker dagelijks constateert.

Wil men dus, om budgetaire redenen, de huidige wetgeving behouden, zelfs verscherpen, dan moet men tevens op dringende wijze de artikelen 3 en 7, betreffende de vrijstellingen en ontlastingen, herzien.

(*) Taux de conversion pour le florin: 1 florin = 13.18 francs belges.

P. S. — La taxe de roulage annuelle peut être payée:

Belgique: en 2 versements semestriels sans augmentation.

Pays-Bas: en 4 versements trimestriels sans augmentation. 2 florins seulement à payer pour le remplacement de la vignette fiscale.

A la vue de ces chiffres tout le monde doit se rendre compte de l'impossibilité pour les transporteurs routiers de soutenir, dans le cadre d'un marché international libre, la concurrence avec les transporteurs néerlandais.

Ceux-ci du reste sont dès à présent les maîtres de nos routes: point n'est besoin de statistiques pour prouver ce que chaque usager peut constater tous les jours.

Si l'on veut donc — pour des raisons fiscales — maintenir et renforcer la législation actuelle, il faut absolument revoir les articles 3 et 7, traitant des exemptions et des diminutions de la taxe.

Wij weten (art. 3) dat alle voertuigen, die krachtens vergunning of concessie uitsluitend ingezet worden voor personenvervoer, vrijgesteld zijn van de verkeersbelasting. Uitzondering gemaakt nochtans voor de mazoutvoertuigen welke, zonder nochtans zoveel als een particuliere wagen te moeten betalen, nochtans aan een minder voordelig regime onderworpen zijn.

Een gelijkaardige vrijstelling wordt voorzien voor de tractoren en aanhangwagens der landbouwexploitaties omdat zij veeleer als werktuigen dan wel als voertuigen worden beschouwd.

Anderzijds voorziet artikel 7, littera C, in een ontlasting van 20 % op de huurwagens, welke in hoofde van de taxi-uitbater, in een zekere mate ook als werktuigen moeten worden beschouwd.

Uitzondering gemaakt nochtans voor de tijdelijke ontlasting in het dienstjaar 1949 voorzien, werd tot nog toe geen enkele ontlasting of vermindering toegestaan voor het beroepsvervoer van koopwaren.

Het doel van onderhavig voorstel is in dit tekort te voorzien en de goederenvervoerders — hierdoor bedoelen wij zij die van het vervoer voor andermans rekening hun normale bezigheid maken — op dezelfde voet te plaatsen als de vervoerders van personen.

Deze categorie van burgers is niet zeer talrijk (het betreft ongeveer 9.000 wagens).

Zij zijn verplicht zeer grote investeringen te doen: de kost van aankoop en onderhoud der vrachtwagens, alsmede de lonen van gespecialiseerd personeel dat zeer dikwijls nachtwerk moet verrichten, veroorzaken herhaalde en verhoogde uitgaven.

Zij kampen tegenwoordig tegen verschrikkelijke economische moeilijkheden, en kunnen zich amper verdedigen tegen de mededinging van de spoorweg, de binnenvaart, en vooral de buitenlandse concurrentie.

Wij stellen voor hun een ontlasting van 30 % toe te staan omdat zij alsdan ongeveer op voet van gelijkheid met hun buitenlandse collega's zouden komen.

Het budgetaire gevolg van deze maatregel is eerder gering, vermits het slechts over ongeveer 9.000 wagens gaat.

Nous savons que tous les véhicules, employés exclusivement au transport en commun de personnes en vertu d'une autorisation ou d'une concession, sont exempts de la taxe. Exception faite de véhicules à mazout qui, sans pour autant être grevés de la taxe due par les particuliers, bénéficient tout de même d'un régime plus favorable.

La même exemption est accordée aux tracteurs et remorques agricoles considérés comme instrument de travail et non plus comme moyen de déplacement.

D'autre part, l'article 7, littéra C, accorde un dégrèvement de 20 % pour les voitures « de place et de louage », admettant que lesdites voitures sont également pour les exploitants d'un service de taxis, en quelque sorte des instruments de travail.

Aucune exemption et aucun dégrèvement n'est toutefois prévu pour le transport professionnel des marchandises, (exception faite pour la dérogation temporaire pour l'exercice 1949).

Le but de la présente proposition est de remédier à cette lacune et de mettre les transporteurs professionnels — nous entendons ceux qui font du transport pour le compte d'autrui leur activité professionnelle — sur le même pied que les transporteurs professionnels de personnes.

Cette catégorie de citoyens n'est pas très nombreuse (il s'agit d'environ 9.000 camions ou camionnettes).

Ils sont obligés à faire des investissements énormes; les prix d'achat et d'entretien des gros camions, ainsi que les salaires d'un personnel qualifié assujéti bien souvent à du travail de nuit, nécessitent des décaissements importants et réguliers.

Ils se débattent actuellement dans des difficultés économiques terribles, se défendant non seulement contre le rail et la péniche, mais surtout contre la concurrence étrangère.

C'est pour eux que nous proposons un dégrèvement de 30 %, parce que ledit dégrèvement les mettrait environ sur un pied d'égalité concurrentielle avec leurs collègues de l'étranger.

La répercussion budgétaire est minime, vu qu'il ne s'agit que de 9.000 voitures environ.

A. FIMMERS.

WETSVOORSTEL

Enig artikel. *

De tekst van artikel 7, littera C, der wet van 10 april 1951, wordt aangevuld met volgende woorden:

« De belasting wordt bepaald op 70 % van het bedrag vastgesteld gelijkvormig aan littera A, voor de voertuigen tractoren en aanhangwagens waarvoor de vergunning voorzien door koninklijk besluit 248 van 5 maart 1936 werd afgeleverd. »

PROPOSITION DE LOI

Article unique.

Le texte de l'article 7, littéra C, de la loi du 10 avril 1951, est complété comme suit:

« La taxe est fixée à 70 % du montant déterminé conformément au littera A ci-dessus, pour les véhicules, tracteurs ou remorques pour lesquels l'autorisation prévue par l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 a été délivrée. »

A. FIMMERS,
G. GILLES de PÉLICHY,
P. EECKMAN,
F. TANGHE,
F. HERMANS,
E. DEHANDSCHUTTER.