

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

24 NOVEMBER 1995

WETSONTWERP houdende fiscale, financiële en diverse bepalingen (artikelen 1 tot 38 en 48)

VERSLAG

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

(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 Grauwe,
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

B. — Plaatsvervangers :

H. Ansoms, Mevr. D'Hondt, HH.
Eyskens, Pieters (D.), Van Erps.
HH. Huts, Lano, Van Aperen, van
den Abeelen.
HH. Biefnot, Coëme, Delizée,
Henry.
HH. Vandenbroucke, Van Gheluwe,
Vermassen.
HH. Clerfayt, de Donnée, Hoter-
mans.
Mevr. Cahay-André, H. Fournaux.
HH. Detienne, Viseur (J.-P.).
HH. Huysentruyt, Van den Eynde.

Zie :

- 208 - 95 / 96 :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 : Advies van de Raad van State.
- N° 3 tot 7 : Amendementen.

Zie ook :

- N° 14 : Tekst aangenomen door de commissies.

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

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

24 NOVEMBRE 1995

PROJET DE LOI portant des dispositions fiscales, financières et diverses (articles 1^{er} à 38 et 48)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DU BUDGET (1)
PAR M. SCHOETERS

(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 Grauwe,
Desimpel.
P.S. MM. Demotte, Dufour, Mo-
riau.
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

B. — Suppléants :

M. Ansoms, Mme D'Hondt, MM.
Eyskens, Pieters (D.), Van Erps.
MM. Huts, Lano, Van Aperen, van
den Abeelen.
MM. Biefnot, Coëme, Delizée,
Henry.
MM. Vandenbroucke, Van Ghelu-
we, Vermassen.
MM. Clerfayt, de Donnée, Hoter-
mans.
Mme Cahay-André, M. Fournaux.
MM. Detienne, Viseur (J.-P.).
MM. Huysentruyt, Van den Eynde.

Voir :

- 208 - 95 / 96 :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 : Avis du Conseil d'Etat.
- N° 3 à 7 : Amendements.

Voir aussi :

- N° 14 : Texte adopté par les commissions.

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

INHOUDSTAFEL

	Blz.
I. UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN FINANCIËN EN BUITENLANDSE HANDEL	3
II. ALGEMENE BESPREKING	6
— Uiteenzettingen van de leden	6
— Antwoorden van de vice-eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel	16
1. Maatregelen die de bouwsector moeten stimuleren	16
2. Budgettaire maatregelen	20
3. Maatregelen ter bevordering van de economie	21
4. Personeelsaanwervingen stimuleren	23
5. Financiële bepalingen	23
III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING	24
— Artikel 1	24
I. Inkomstenbelastingen	24
1. Fiscaal stelsel voor verzekeringsbons (artikel 1bis <i>(nieuw)</i>)	24
2. Aanmoediging van de toename van het eigen vermogen van de ondernemingen (vennootschappen en zelfstandigen/natuurlijke personen) — Toekenning van een belastingkrediet (artikelen 2, 2bis <i>nieuw</i> , 5, 7, 11 tot 17, 18, 2°, 19 en 20)	25
3. Aanmoediging van de aankoop van octrooien (artikelen 3 en 4)	32
4. BTW — Maatregelen ter stimulering van de bouwsector (artikel 4bis <i>nieuw</i>)	33
5. Bestrijding van fiscale fraude. Opheffing van de mogelijkheid voor vennootschappen om interesten met betrekking tot de financiering van bepaalde aandelen af te trekken (artikelen 8 en 9)	33
6. Verhoging van het tarief van de roerende voorheffing en afschaffing van de aanvullende crisisbijdrage (artikelen 6, 10, 18, 1° en 3°, en 21)	36
7. Forfaitaire belasting van de elektriciteitsproducenten (artikelen 21bis <i>nieuw</i> en 22)	37
8. Bezoldigingen van de maand december 1994, betaald door de provincie Brabant (artikel 23)	41
9. Uitstel van de betaling van de eindejaarstoe-lage van de ambtenaren (artikel 23bis <i>nieuw</i>)	41
10. Inwerkingtreding (artikel 24)	41
II. Met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde be-lastingen	41
1. Invoering van een accijnscompenserende be-lasting (artikelen 25, 27 en 28, eerste lid) ...	41
2. Afschaffing van de verhoogde belasting op de inwerkertelling voor tweedehandse voertui-gen (artikelen 26 en 28, tweede lid)	59
III. Financiële bepalingen	60
1. Overdracht van activa van het Rijk (artike-len 29 tot 35)	60
2. Wijzigingen aan de wet van 17 juni 1991 (artikelen 36 en 37)	61
3. Inwerkingtreding (artikelen 38 en 38bis <i>nieuw</i>)	63
4. Belgisch-Kongoles Fonds (artikel 48)	63
IV. STEMMINGEN	64

TABLE DES MATIERES

	Page
I. EXPOSE DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MI-NISTRE DES FINANCES ET DU COMMERCE EXTERIEUR	3
II. DISCUSSION GENERALE	6
— Interventions des membres	6
— Réponses du vice-premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur	16
1. Mesures destinées à stimuler le secteur de la construction	16
2. Mesures budgétaires	20
3. Incitants à la relance de l'activité économique	21
4. Encouragements à l'embauche	23
5. Dispositions financières	23
III. DISCUSSION DES ARTICLES	24
— Article 1 ^{er}	24
I. Impôts sur les revenus	24
1. Régime fiscal des bons d'assurance (arti-cle 1 ^{er} bis <i>(nouveau)</i>)	24
2. Encouragement à l'accroissement des fonds propres dans les entreprises (sociétés et indé-pendants/personnes physiques) — Octroi d'un crédit d'impôt (articles 2, 2bis <i>nouveau</i> , 5, 7, 11 à 17, 18, 2°, 19 et 20)	25
3. Encouragement à l'acquisition de brevets (ar-ticles 3 et 4)	32
4. TVA — Mesure destinée à l'encouragement du secteur de la construction (article 4bis <i>nouveau</i>)	33
5. Lutte contre le fraude fiscale. Suppression de la possibilité pour les sociétés de déduire des intérêts afférents au financement de certai-nes actions ou parts (articles 8 et 9)	33
6. Relèvement du taux du précompte mobilier et suppression de la contribution complémentai-re de crise (articles 6, 10, 18, 1° et 3° et 21)	36
7. Impôt forfaitaire sur les producteurs d'électri-cité (articles 21bis <i>nouveau</i> et 22)	37
8. Remunérations du mois de décembre 1994 payées par la province de Brabant (article 23)	41
9. Report du paiement des allocations de fin d'année des fonctionnaires (article 23bis <i>nou-veau</i>)	41
10. Entrée en vigueur (article 24)	41
II. Taxe assimilée aux impôts sur les revenus	41
1. Instauration d'une taxe compensatoire des accises (articles 25, 27 et 28, alinéa 1 ^{er})	41
2. Suppression de la taxe de mise en circulation majorée pour les véhicules d'occasion (arti-cles 26 et 28, alinéa 2)	59
III. Dispositions financières	60
1. Cession d'actifs de l'Etat (articles 29 à 35) ..	60
2. Modifications de la loi du 17 juin 1991 (arti-cles 36 et 37)	61
3. Entrée en vigueur (articles 38 et 38bis <i>nou-veau</i>)	63
4. Fonds Belgo-Congolais (article 48)	63
IV. VOTES	64

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 16 en 17 november 1995.

Overeenkomstig artikel 80 van de Grondwet, heeft de regering bij de indiening van het wetsontwerp de spoedbehandeling gevraagd.

Krachtens artikel 40bis van het Reglement wordt die urgentie « als verworven beschouwd zonder dat de Kamer zich moet uitspreken ».

Tijdens haar vergadering van 8 november 1995 heeft de parlementaire overlegcommissie de evocatietermijn op 3 dagen en de onderzoekstermijn op 15 dagen vastgesteld (Stuk Kamer n° 82/5).

I. — UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN FINANCIEN EN BUITENLANDSE HANDEL

Fiscaal gedeelte

« Titel II van dit wetsontwerp beoogt het concretiseren van de fiscale maatregelen die bij de opmaak van de begroting 1996 werden beslist.

Zoals in de regeringsverklaring van 28 juni 1995 (Stuk n° 23/1-1995 (B.Z.)) wordt benadrukt, kaderen de door de regering aangenomen maatregelen meer globaal in een Europees perspectief. Het gaat er niet alleen om het tekort van 1996 te beperken tot 3 % van het bruto binnenlands produkt (BBP) maar ook :

1° het economisch draagvlak van ons land te versterken;

2° een dynamisch beleid te voeren ten gunste van de werkgelegenheid.

Met die drie doelstellingen moet rekening worden gehouden bij het analyseren van de fiscale maatregelen die u ter discussie worden voorgelegd.

*
* *

Vier maatregelen hebben een louter budgettaire connotatie, drie maatregelen hebben betrekking op de inkomstenbelastingen en één maatregel voert een accijnscompenserende belasting in.

De eerste maatregel heeft als doel het huidige tarief van de roerende voorheffing van 13 % te verhogen tot 15 % voor alle roerende inkomsten die vanaf 1 januari 1996 worden betaald of toegekend. Die verhoging gaat gepaard met de opheffing van de 3 % « crisisopcentimen » op roerende inkomsten, wat inhoudt dat het werkelijke tarief met 1,61 procentpunt wordt verhoogd (15 – 13,39) en niet met 2 procentpunten. Er dient te worden opgemerkt dat die opheffing van de opcentiemen ook op de andere tarieven van de roerende voorheffing van toepassing is. Bijgevolg zal het werkelijke tarief voor dividenden die aan een roerende voorheffing van 25 % zijn onderworpen, niet meer 25,75 % bedragen maar 25 %.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné le présent projet de loi au cours de ses réunions des 16 et 17 novembre 1995.

Conformément à l'article 80 de la Constitution, le gouvernement a demandé l'urgence lors du dépôt du projet de loi.

En vertu de l'article 40bis du Règlement, celle-ci « est considérée comme acquise sans que la Chambre ait à se prononcer ».

Lors de sa réunion du 8 novembre 1995, la commission parlementaire de concertation a fixé le délai d'évocation à 3 jours et le délai d'examen à 15 jours (Doc. Chambre n° 82/5).

I. — EXPOSE DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES FINANCES ET DU COMMERCE EXTERIEUR

Partie fiscale

« Le présent projet de loi vise à concrétiser dans son titre II les mesures fiscales qui ont été arrêtées lors de l'élaboration du budget 1996.

Comme le souligne la déclaration gouvernementale du 28 juin 1995 (Doc. n° 23/1-1995 (S.E.)), les mesures que vient d'adopter le gouvernement s'inscrivent plus globalement dans une perspective européenne. Il s'agit non seulement de réduire le déficit de 1996 à 3 % du produit intérieur brut (PIB) mais aussi :

1° de renforcer l'assise économique de notre pays;

2° de mener une politique dynamique en faveur de l'emploi.

C'est à travers ces trois objectifs que doivent être analysées les mesures fiscales qui sont proposées à votre discussion.

*
* *

Les mesures à connotation purement budgétaire sont au nombre de quatre, trois à l'impôt sur les revenus, une instaurant une taxe compensatoire des accises.

La première mesure tend à relever à 15 % pour tous les revenus mobiliers payés ou attribués à partir du 1^{er} janvier 1996 l'actuel taux du précompte mobilier de 13 %. Ce relèvement s'accompagne de la suppression des 3 % additionnels de crise perçus sur les revenus mobiliers, ce qui signifie que le taux effectif est majoré de 1,61 point de pourcent (15 – 13,39) et non de 2 points de pourcent. Il est à noter que cette suppression des additionnels s'applique aussi aux autres taux du précompte mobilier de telle sorte que, pour les dividendes soumis à un précompte mobilier de 25 %, le taux effectif ne sera plus de 25,75 % mais reviendra à 25 %.

De tweede maatregel beoogt een beperking van een oneigenlijk gebruik dat, door aankopen en verkopen van aandelen, bestaat uit een dubbele aftrek inzake vennootschapsbelasting. Een eerste aftrek als definitief belaste inkomsten wat betreft de ontvangen dividenden en een tweede aftrek als intresten op de lening ter financiering van de aankoop. In grote lijnen is het mechanisme als volgt. De belastingplichtige bepaalt eerst het bedrag dat moet worden afgetrokken om zijn belastbare grondslag inzake vennootschapsbelasting tot nul te herleiden. De aandelen die hij vervolgens verworft, waarbij de manier van verwerving weinig belang heeft, moeten een dividend opleveren dat gelijk is aan 100/95^{sten} van het af te trekken bedrag. De verrichting wordt vlug afgehandeld en de te dragen lasten worden zodanig berekend dat ze gelijk zijn aan de ontvangen dividenden. Ook hier is de aard van de lasten van weinig belang : intresten van een lening ter financiering van de verrichting, vergoeding voor ontbrekende coupons, optieprijzen, ... Kortom, er wordt enkel een fiscaal doel nagestreefd en de werkelijke wil om aandeelhouder te worden ontbreekt.

De derde maatregel betreft een verhoging van de forfaitaire belasting van de elektriciteitsproducenten ten belope van 1,4 miljard frank. Die doelstelling wordt bereikt door een aanpassing van de coëfficiënt die de winst uit elektriciteitsproductie op forfaitaire wijze bepaalt.

De vierde maatregel is parallel met de verhoging van de accijnzen op benzine. Het is nuttig eraan te herinneren dat dieselbrandstof zowel voor bedrijfsvoertuigen als voor toerismewagens wordt gebruikt. Welnu, het is technisch gezien onmogelijk aan de pomp een verschillende prijs te hanteren naargelang de categorie voertuigen. Bovendien zou een verhoging van de prijzen voor gasolie aan de pomp ons « buiten de markt » plaatsen.

Vandaar het idee van een, weliswaar forfaitair, parallelisme, dat die compenserende belasting beoogt te verwezenlijken maar enkel ten opzichte van toerismevoertuigen (personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen). Vanuit een louter technisch standpunt wordt de nieuwe belasting berekend volgens de in fiscale paardekracht uitgedrukte gradaties van de verkeersbelasting. Voor voertuigen tot 12 PK bedraagt die nieuwe belasting 50 % van de verkeersbelasting, voor voertuigen met een vermogen van 13 PK 75 % en voor voertuigen met een groter vermogen 100 %.

*
* *

De tweede reeks maatregelen heeft als doel de heropleving van de economische activiteit te stimuleren.

De verlagingen van de BTW-tarieven die het voorwerp zijn van koninklijke besluiten buiten het kader van dit ontwerp, worden hier niet ter sprake gebracht.

La deuxième mesure tend à limiter un usage improprie qui, par achats-ventes d'actions, consiste en une double déduction à l'impôt des sociétés, une première fois au titre de revenus définitivement taxés sur les dividendes perçus et une seconde fois au titre d'intérêts sur le prêt finançant cette acquisition. Schématiquement, le mécanisme est le suivant. Le contribuable détermine d'abord le montant à déduire pour ramener à zéro sa base imposable à l'impôt des sociétés. Les actions qu'il acquiert ensuite, le mode d'acquisition important peu, doivent générer un dividende égal à 100/95^{èmes} du montant à déduire. L'opération est dénouée dans un délai rapide et les charges supportées sont calculées pour être équivalentes aux dividendes encaissés. Ici aussi, la nature des charges importe peu : intérêts d'un prêt finançant l'opération, indemnité pour coupons manquants, prix d'option, ... Bref, le seul but recherché est fiscal hors toute volonté réelle de devenir actionnaire.

La troisième mesure consiste en une hausse de l'impôt forfaitaire sur les producteurs d'électricité à concurrence d'un montant de 1,4 milliard de francs. Cet objectif est atteint en adaptant le coefficient qui permet de déterminer forfaitairement les bénéfices de la production d'électricité.

La quatrième mesure est parallèle à la hausse des accises sur l'essence. Il est utile de rappeler que le carburant diesel est utilisé aussi bien pour l'alimentation des véhicules utilitaires que pour celle des véhicules de tourisme. Or, il est impossible techniquement de différencier le prix à la pompe suivant la catégorie des véhicules alimentés. En outre, un relèvement des prix du gasoil à la pompe nous placerait « hors marché ».

D'où l'idée d'un parallélisme, certes forfaitaire, que tend à réaliser cette taxe compensatoire mais à l'égard des seuls véhicules de tourisme (voitures, voitures mixtes, minibuses). D'un point de vue technique, la nouvelle taxe est calculée suivant les gradations exprimées en chevaux fiscaux de la taxe de circulation pour un montant égal à 50 % de celle-ci jusqu'à 12 CV, 75 % pour une puissance de 13 CV et 100 % au-delà.

*
* *

Le second train de mesures concerne les incitants à la relance de l'activité économique.

Nous n'évoquerons pas ici les réductions des taux de la TVA qui font l'objet d'arrêtés royaux distincts du présent projet.

De eerste maatregel betreft de invoering van een nieuw stelsel van belastingkrediet dat toepassing vindt op belastingplichtigen-ondernemingen en vrije beroepen. Die maatregel omvat verschillende modaliteiten naargelang het om personenbelasting en om vennootschapsbelasting gaat.

Voor de ondernemers natuurlijke personen en de beoefenaars van vrije beroepen, werd rekening gehouden met het beginsel van de eenheid van vermogen. Volgens dit beginsel kan het vermogen respectievelijk voor privé- of bedrijfsdoeleinden worden aangewend, maar kan geen afzonderlijk vermogen voor bedrijfsdoeleinden worden opgericht : één natuurlijke persoon, één vermogen.

Een omweg was dus noodzakelijk om de toename van het eigen vermogen dat voor bedrijfsdoeleinden wordt aangewend, te ramen. Enerzijds wordt de toename van de vaste activa genomen, en anderzijds de toename van het geleende kapitaal. Het verschil tussen beide bedragen wordt beschouwd als de toename van de financiering van de individuele onderneming met eigen middelen. Op die toename wordt het belastingkrediet berekend tegen een percentage van 10 % met een maximum van 150 000 frank. Met andere woorden, als de ondernemer een toename van zijn produktiemiddelen met eigen middelen financiert voor een oorspronkelijk kapitaal van 1 500 000 frank, geniet hij een belastingvermindering van 150 000 frank. Het niet verrekende kredietoverschot kan op de belasting van de drie aanslagjaren worden overgedragen.

Voor de vennootschappen wordt het vermogen noodzakelijkerwijs voor bedrijfsdoeleinden aangewend en is het eigen vermogen gelijk aan het door de aandeelhouders ingebrachte kapitaal vermeerderd met de gereserveerde winst. Rekening houdend met het behoud van het stelsel van progressieve verlaagde tarieven voor « kleine » winsten, was de regering van mening dat het niet nodig was het reserveren van winst nog aan te moedigen. Bijgevolg heeft de maatregel inzake belastingkrediet enkel betrekking op inbrengen in geld. Het percentage van het belastingkrediet wordt vastgesteld op 7,5 %, met een maximum van 800 000 frank dat wordt bereikt door nieuw gestort kapitaal ten belope van 10 666 666 frank. Via die bepaling wil de regering antwoorden op de mededeling van 25 mei 1994 van de Commissie van de Europese Unie ⁽¹⁾. Zoals voor de natuurlijke personen, is het belastingkrediet overdraagbaar op de belasting van de 3 volgende aanslagjaren.

Het in overeenstemming brengen van het kapitaal van naamloze vennootschappen waarvan het minimum bij de wet van 13 april 1995 tot 2 500 000 frank werd opgetrokken, komt niet in aanmerking voor de toekenning van het belastingkrediet.

Parallel wordt de aftrek opgeheven van de interesten van schulden die door aandeelhoudersbestuur-

La première mesure concerne l'introduction d'un nouveau régime de crédit d'impôt applicable pour les contribuables-entreprises et professions libérales. Elle comporte des modalités différentes suivant qu'il s'agit de l'impôt des personnes physiques et de l'impôt des sociétés.

Pour les entrepreneurs personnes physiques et les titulaires de professions libérales, il a été tenu compte du principe de l'unicité du patrimoine qui, s'il autorise l'affectation du patrimoine à des fins respectivement privées ou professionnelles, ne connaît pas de constitution d'un patrimoine professionnel distinct : une personne physique, un patrimoine.

Un détournement était donc nécessaire pour mesurer l'accroissement des fonds propres utilisés dans le cadre professionnel. On prend d'une part l'accroissement des immobilisations et d'autre part l'accroissement du capital emprunté, la différence entre les deux montants est réputée constituer l'accroissement du financement de l'entreprise individuelle par fonds propres. Et c'est là-dessus qu'est calculé le crédit d'impôt à un taux de 10 % avec un maximum de 150 000 francs. Autrement dit, si l'entrepreneur finance par fonds propres un accroissement de ses moyens de production pour un capital initial de 1 500 000 francs, il bénéficiera d'une réduction d'impôt de 150 000 francs. L'excédent de crédit non imputé est reportable sur l'impôt des trois exercices d'imposition suivants.

Pour les sociétés, le patrimoine est nécessairement professionnel et les fonds propres sont égaux au capital apporté par les actionnaires majoré des bénéfices réservés. Compte tenu du maintien du régime des taux réduits progressifs sur les petits bénéfices, le gouvernement a estimé qu'il n'était point nécessaire d'encourager encore la mise en réserve. La mesure de crédit d'impôt ne concerne dès lors que les apports en numéraire. Le taux du crédit d'impôt est fixé à 7,5 % avec un maximum de 800 000 francs atteints par une libération de capital nouveau de 10 666 666 francs. Par ce dispositif, le gouvernement entend répondre à la communication du 25 mai 1994 de la Commission de l'Union européenne ⁽¹⁾. Comme pour les personnes physiques, le crédit d'impôt est reportable sur l'impôt des 3 exercices d'imposition suivants.

La mise à niveau du capital des sociétés anonymes dont le minimum a été relevé à 2 500 000 francs par la loi du 13 avril 1995 n'entre pas en ligne de compte pour l'octroi du crédit d'impôt.

Parallèlement, est supprimée la déduction des intérêts de dettes supportés par les administrateurs et

⁽¹⁾ Zie doc. COM (94) 206 def.

⁽¹⁾ Voir doc. COM. (94) 206 final.

ders en zaakvoerders van vennootschappen worden gedragen om op het kapitaal van hun vennootschap in te schrijven, behalve voor en ten belope van het hierboven vermelde in overeenstemming brengen van het minimum kapitaal van de naamloze vennootschappen.

Die bepaling treedt in werking vanaf het aanslagjaar 1997 : de niet-aftrekbaarheid van de interesten is echter van toepassing vanaf de datum van aankondiging van de maatregel, namelijk voor leningen waarop vanaf 17 oktober 1995 werd ingeschreven.

De tweede maatregel tot stimulering van de uitbreiding van de ondernemingen betreft de verwerking van octrooien die een verhoogde investeringsaftrek genieten in plaats van de huidige gewone aftrek. De regering wenst op die manier de ondernemingen aan te sporen in ons land de nieuwe toepassingsprocessen van brevetten te ontwikkelen.

*
* *

Ten slotte omvatten de bepalingen maatregelen tot stimulering van de werkgelegenheid

Op fiscaal vlak is er slechts één enkele maatregel aangenomen, aangezien de inspanning voor het overige betrekking heeft op de beperking van de sociale bijdragen ten gunste van laaggeschoolde werknemers. Fiscaal gezien wordt de aftrek voor bijkomend personeel voor wetenschappelijk onderzoek, van 100 000 frank naar 400 000 frank verhoogd. De definitie van wat onder gebruik voor wetenschappelijk onderzoek moet worden verstaan, zal bij koninklijk besluit worden versoepeld teneinde ook de praktische toepassing van de inspanningen inzake onderzoek van de ondernemingen te omvatten.

*
* *

Tot besluit zij nog opgemerkt dat van dit ontwerp gebruik werd gemaakt om een welbepaald probleem op te lossen dat verband houdt met de bezoldigingen van de maand december 1994 die door de provincie Brabant werden betaald vóór haar ontbinding, terwijl die betaling normaliter op 2 januari 1995 diende te gebeuren. Het is de bedoeling die vervroegde toekenning van een inkomen vanuit een fiscaal oogpunt te neutraliseren teneinde voor 1994 en 1995 telkens hetzelfde aantal bezoldigingen te belasten. »

II. — ALGEMENE BESPREKING

Mevrouw Hermans stelt dat de regering met deze fiscale en financiële maatregelen de toekomst tracht veilig te stellen. Het is belangrijk dat zij die boodschap duidelijk zou overbrengen en de ongerustheid die bij de bevolking leeft, ernstig zou nemen.

gérants de sociétés pour souscrire au capital de leur société, sauf pour et à concurrence de la mise à niveau du capital minimum des sociétés anonymes dont question ci-avant.

Ce dispositif entre en vigueur à partir de l'exercice d'imposition 1997; toutefois, la non déductibilité des intérêts s'applique à partir de la date de l'annonce de la mesure, c'est-à-dire pour les prêts souscrits à partir du 17 octobre 1995.

La deuxième mesure incitative à l'extension des entreprises concerne l'acquisition de brevets qui bénéficieront d'une déduction pour investissement majorée au lieu de, actuellement, la déduction ordinaire. Le gouvernement souhaite ainsi inciter les entreprises à développer dans notre pays les processus d'application de brevets nouveaux.

*
* *

Dernier axe des dispositions : les mesures incitatives en matière d'emploi

Sur le plan fiscal, une seule mesure est à mentionner, l'effort portant pour le reste sur la réduction des cotisations sociales en faveur des travailleurs peu qualifiés. Fiscalement, la déduction pour personnel supplémentaire affecté à la recherche scientifique est relevée de 100 000 francs à 400 000 francs et la définition de ce qu'il faut entendre par affectation à la recherche scientifique sera, par arrêté royal, assouplie afin d'inclure également l'application pratique des efforts de recherche exposés par l'entreprise.

*
* *

Pour terminer, signalons encore que l'occasion du présent projet a été saisie pour régler un problème ponctuel lié aux rémunérations du mois de décembre 1994 payées par la Province du Brabant avant sa dissolution alors qu'ils auraient dû l'être normalement le 2 janvier 1995. Il est prévu de neutraliser d'un point de vue fiscal cette allocation anticipée d'un revenu de manière à taxer pour 1994 et 1995 chaque fois le même nombre d'appointements. »

II. — DISCUSSION GENERALE

Mme Hermans souligne que le gouvernement tente, à la faveur de ces mesures fiscales et financières, d'assurer l'avenir. Il est important qu'il fasse bien passer ce message et prenne au sérieux l'inquiétude qui règne au sein de la population.

De versterking van het economische draagvlak is een lovenswaardige doelstelling maar zij kan eigenlijk niet los worden gezien van een gelijktijdige versterking van het sociale en politieke draagvlak (het gaat om de werkgelegenheid en de sociale zekerheid enerzijds en een verantwoordelijk burgerschap anderzijds).

De regering neemt zich voor de fiscale vrijstelling van winst voor het aanwerven van bijkomend personeel voor wetenschappelijk onderzoek op te trekken tot 400 000 frank per eenheid en de aankoop van octrooien aan te moedigen door de verhoogde investeringsaftrek uit te breiden.

Op het eerste gezicht moeten die maatregelen worden toegejuicht. Zij komen tegemoet aan de vraag van de bedrijfswereld en de universiteiten.

De vraag rijst echter hoe de verhoogde vrijstelling zal worden gefinancierd. Aan welk type van ondernemingen is de bestaande regeling ten goede gekomen ?

Komen KMO's ervoor in aanmerking ?

Past zij in het kader van de betrekkingen tussen universiteiten en bepaalde spin-off-bedrijven ?

Moet naast het onderzoek naar nieuwe produkten en toekomstgerichte technologieën ook niet het onderzoek naar nieuwe bedrijfsculturen worden bevorderd, nu herverdeling van de arbeid en een nieuwe opvatting van de arbeid bovenaan de agenda staan ?

Moeten ten slotte in het kader van een verantwoordelijk burgerschap niet meer inspanningen worden gedaan om de burger inzicht te verschaffen in de besteding van de overheidsgelden ?

De heer Moriau bespreekt de in het wetsontwerp vervatte maatregelen volgens de categorieën die de minister heeft onderscheiden.

A) *Maatregelen gericht op de aangroei van de Rijksmiddelen*

1° Verhoging van de roerende voorheffing van 13,39 % naar 15 %.

Spreeker is verheugd dat deze maatregel, die al een tijd werd gevraagd, er nu ook komt.

2° Spreeker stelt in verband met de artikelen 25, 27 en 28, eerste lid, van het ontwerp waarbij een accijnscompenserende belasting op dieselwagens wordt ingevoerd vast dat de minister van de gelegenheid gebruik maakt om de verhoogde belasting op de inverkeerstelling voor de tweedehandswagens (artikelen 26 en 28, tweede lid) af te schaffen. Waarom precies ?

Die verhoogde belasting werd immers ingevoerd ter gelegenheid van de wijziging van de BTW-regeling voor tweedehandstvoertuigen.

De BTW op die voertuigen wordt niet op de verkoopprijs geheven, maar op de winstmarge van de BTW-plichtige die de voertuigen doorverkoopt.

Om een aanzienlijke stijging van het aantal bijna-nieuwe tweedehandstvoertuigen in de handel te voorkomen, werd die verhoogde belasting bij de belasting

Si l'affermissement de l'assise économique constitue un objectif louable en soi, il ne peut toutefois être dissocié d'un affermissement simultané de l'assise sociale et politique (il s'agit, d'une part, de l'emploi et de la sécurité sociale et, d'autre part, d'une citoyenneté responsable).

Le gouvernement se propose de porter l'exonération fiscale des bénéfices pour le recrutement de personnel supplémentaire affecté à la recherche scientifique à 4 000 000 francs par unité et d'encourager l'acquisition de brevets en leur étendant la déduction majorée pour investissements.

Ces mesures sont, à première vue, positives. Elles répondent à la demande des entreprises et des universités.

Il convient toutefois de se demander comment cette exonération majorée sera financée. A quel type d'entreprises le régime existant a-t-il profité ?

Les PME peuvent-elles en bénéficier ?

S'inscrit-elle dans le cadre des relations entre les universités et certaines entreprises de « spin-off » ?

Ne convient-il pas d'encourager, outre la recherche de produits nouveaux et de technologies d'avenir, la recherche de nouvelles cultures d'entreprise, à présent que la redistribution du travail et une nouvelle conception du travail sont à l'ordre du jour ?

Ne convient-il pas enfin, dans le cadre d'une citoyenneté responsable, d'informer le citoyen sur l'utilisation des fonds publics ?

M. Moriau se propose de commenter les mesures figurant dans le projet de loi selon les catégories que le ministre a distinguées.

A) *Mesures visant à accroître les ressources de l'Etat*

1° L'augmentation du précompte mobilier de 13,39 % à 15 %.

L'intervenant se réjouit de l'adoption de cette mesure réclamée déjà depuis quelque temps.

2° En ce qui concerne les articles 25, 27 et 28, alinéa 1^{er} du projet qui instaurent la taxe compensatoire des accises à charge des véhicules diesel, l'orateur constate que le ministre profite de cette disposition pour supprimer la taxe de mise en circulation majorée pour les véhicules d'occasion (articles 26 et 28, alinéa 2). Quels en sont les motifs précis ?

En effet, cette surtaxe avait été introduite lors de la modification du régime de taxation TVA des véhicules d'occasion.

Ces véhicules sont taxables, non sur le prix de vente, mais bien sur la marge bénéficiaire réalisée lors de leur revente par un assujetti.

Aussi, afin d'éviter une croissance importante du nombre de véhicules d'occasion quasi-neufs sur le marché, cette surtaxe s'ajoutait à la taxe de mise en

op de inverkeerstelling geteld wanneer het voertuig binnen zes maanden na de eerste inschrijving opnieuw werd verkocht.

Die maatregel werd in overleg met de sector genomen en kwam vooral tegemoet aan de eisen van de verkopers van nieuwe wagens. Vandaag blijken andere overwegingen te primeren.

Destijds was de invoering van de verhoogde belasting vooral bedoeld om minderopbrengsten aan BTW te voorkomen. We zetten hierna uiteen hoe die minderopbrengsten tot stand kwamen : een particulier koopt een nieuwe wagen en levert die binnen een termijn van drie maanden na de aankoopdatum opnieuw in bij de garagehouder. De verkoper betaalt aan de particulier de BTW terug en factureert de handeling daarna als een gewone verhuring. Door een toegeving vanwege de administratie werd die termijn verlengd tot zes maanden.

De garagehouder kan daarna een bijna-nieuw voertuig verkopen, waarbij hij uitsluitend op zijn winstmarge BTW betaalt.

Dat mechanisme kan nog altijd worden aangevend en we kunnen ons derhalve met reden afvragen waarom met dat effect geen rekening is gehouden om de weerslag van de hier voorgestelde maatregel te beoordelen ?

3° Spreker heeft enkele opmerkingen in verband met « de opheffing van de mogelijkheid tot aftrekken door vennootschappen van interesten met betrekking tot de financiering van bepaalde aandelen (artikelen 8 en 9) » :

— Bij de beoordeling of de interesten al dan niet aftrekbaar zijn, is geen rekening gehouden met de voorwaarde dat er een verband moet bestaan tussen de lening en de financiering van de aankoop van aandelen. We veronderstellen dat de bepaling een dergelijke lezing heeft gekregen omdat het zowel voor de administratie als voor de belastingplichtige zeer moeilijk is dat verband aan te tonen.

— Hoe groot is het bedrag ten belope waarvan geen interesten meer kunnen worden afgetrokken ? Is dat het bedrag van de inkomsten waarvoor de DBI-regeling geldt of is het 95 % van dat bedrag, dat wil zeggen de waarde van de vrijstelling als DBI ?

— Hoe zal inzake het behouden van de aandelen de periode van een jaar worden beoordeeld, wanneer het bezit van de aandelen over twee boekjaren gespreid is ?

Een vennootschap koopt bijvoorbeeld op 1 september 1996 aandelen en financiert de aankoop met een lening. De vennootschap sluit haar boekjaar af op 31 december 1996. In de tussentijd heeft zij dividenden ontvangen die onder de DBI-regeling kunnen vallen. Op 31 december 1996 bezit zij nog steeds de aandelen, die zij in 1997 kan verkopen.

Hoe zal men voor het boekjaar 1996 kunnen inschatten of is voldaan aan de voorwaarde om de aandelen gedurende een ononderbroken periode van een jaar vóór de verkoop te behouden, teneinde te

circulation en cas de revente du véhicule dans les 6 mois de la date de la première immatriculation.

Cette mesure prise en concertation avec le secteur faisait essentiellement droit aux revendications des vendeurs de véhicules neufs. Apparemment d'autres considérations semblent primer aujourd'hui.

A l'époque, c'était essentiellement pour éviter des moins-values de TVA que cette surtaxe avait été introduite. Ces moins-values pouvaient résulter du procédé suivant : un particulier achète un véhicule neuf, qu'il restitue au garagiste dans un délai de 3 mois à partir de la date d'achat. Le vendeur lui rembourse la TVA, en lui facturant ensuite une simple location. Une tolérance administrative allongeait ce délai à 6 mois.

Le garagiste peut dès lors revendre un véhicule quasi-neuf en n'acquittant la TVA que sur la marge bénéficiaire.

Si ce genre de mécanisme est toujours possible, on peut légitimement se demander pourquoi son effet ne semble pas avoir été pris en compte pour évaluer l'impact de la mesure ici proposée ?

3° En ce qui concerne la mesure visant à supprimer la possibilité pour les sociétés de déduire les intérêts afférents au financement de certaines actions ou parts (articles 8 et 9), l'intervenant fait les observations suivantes :

— Pour apprécier le caractère déductible ou non des intérêts, on n'a pas retenu la condition de lien entre l'emprunt et le financement de l'achat d'actions. On peut supposer que c'est la difficulté tant pour l'administration que pour le contribuable d'apporter la preuve de l'existence de ce lien qui a conduit à une telle rédaction de la disposition.

— A concurrence de quel montant se chiffrera l'impossibilité de déduire les intérêts ? Est-ce le montant des revenus susceptibles de bénéficier du régime RDT, ou bien, est-ce 95 % de ce montant, c'est-à-dire la valeur de l'exonération à titre de RDT ?

— Comment va-t-on apprécier la période de détention d'un an, lorsque la possession des titres chevauche 2 exercices d'imposition ?

Exemple : Une société achète des actions le 1^{er} septembre 1996 dont le financement s'effectue au moyen d'un emprunt. Elle clôture son exercice comptable le 31 décembre 1996. Dans l'intervalle, elle a perçu des dividendes susceptibles de bénéficier du régime RDT. Au 31 décembre 1996, elle est toujours en possession des actions ou parts, actions ou parts qu'elle est susceptible de vendre en 1997.

Comment pourra-t-on pour l'exercice comptable 1996, apprécier la condition de détention ininterrompue d'une période d'un an avant la cession des parts afin de déterminer s'il convient de limiter la

bepalen of de aftrekbaarheid van de leninginteressen moet worden beperkt ? Komt er een correctiemechanisme *a posteriori* ?

— Aangezien de maatregel tot slot niet wordt uitgebreid tot de aandelen waarop werd ingeschreven, heeft een vennootschap, bestuurder van een naamloze vennootschap, die inschrijft op een kapitaalsverhoging van die vennootschap om die het bij de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen opgelegde kapitaal van 2,5 miljoen frank te doen bereiken, er alle belang bij die verrichting via een lening te financieren en wel om twee redenen :

a) het voordeel van het belastingkrediet wordt niet toegekend wanneer het de bedoeling is zich in regel te stellen met de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen. Men heeft er dus geen enkel belang bij de kapitaalsverhoging door eigen vermogen te financieren;

b) voor de vennootschap die bestuurder-aandeelhouder is, is het perfect mogelijk voordeel te doen met zowel de aftrekbaarheid van de interesten op de aangegane lening als met de DBI-regeling.

Hoe staat de minister tegenover die opmerking, zowel in het licht van de maatregelen ter verbetering van de structuur van het eigen vermogen van de bedrijven, en van de opbrengst die hij verwacht van die maatregel, die het oneigenlijk gebruik (3,5 miljard frank) van die mogelijkheden wil aanpakken ?

Waarom werd geen gebruik gemaakt van een weliswaar radicale maar eenvoudiger maatregel, namelijk de schrapping zonder meer van de aftrekbaarheid van de interesten op de leningen die werden aangegaan om de aankoop te financieren van aandelen die in aanmerking komen voor de DBI-regeling ?

B) Maatregelen ter bevordering van investeringen en van de werkgelegenheid

1° Wat de personenbelasting betreft, trekt spreker de aandacht op het parallelisme tussen de maatregel inzake het belastingkrediet en titel II van het koninklijk besluit van 24 december 1993 (*Belgisch Staatsblad* van 31 december 1993) waarbij de nadere regels van de loonmatiging worden bepaald.

Samenvattend bepalen de artikelen 12 en 13 wat volgt :

— wie een inkomen heeft uit andere bronnen dan uit bezoldigingen en baten en wier inkomen in 1994, 1995 en 1996 groter is dan in 1993, moet een voorziening aanleggen ter waarde van die inkomensstijging, met een jaarlijks maximum van 1,5 % van de inkomsten in 1993;

— op 31 december 1997 zullen zij moeten aantonen dat ze die voorziening voor bepaalde soorten van investeringen hebben aangewend, zo niet moeten ze de tegenwaarde ervan in het participatiefonds storten;

— als investeringen worden met name kosten voor extra personeel en investeringen voor het beroep in aanmerking genomen, dus twee soorten van investeringen waarvoor dit wetsontwerp vanaf het

déductibilité des intérêts de l'emprunt ? Y aurait-il un mécanisme de correction *a posteriori* ?

— Enfin, la mesure ne s'étendant pas aux actions et parts souscrites, une société, administrateur d'une société anonyme, qui souscrit à l'augmentation du capital de celle-ci afin d'atteindre le niveau de 2,5 millions de francs prescrit par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales a tout intérêt à financer cette opération via l'emprunt. Ce pour 2 raisons :

a) le bénéfice du crédit d'impôt (lois coordonnées sur les sociétés commerciales) n'est pas attribué lorsqu'il s'agit de se conformer au prescrit des LCSC. Il n'y a donc pas intérêt à effectuer l'augmentation de capital au moyen de fonds propres;

b) la société administrateur-actionnaire peut profiter à la fois de la déductibilité des intérêts contractés et du régime RDT.

Quelle appréciation le ministre porte-t-il sur cette remarque, à la fois au regard des mesures visant à améliorer la structure des fonds propres des entreprises et, au regard du rendement qu'il attend de cette mesure visant à lutter contre des usages impropres (3,5 milliards de francs) ?

Pourquoi ne pas avoir retenu la mesure certes radicale mais plus simple de suppression pure et simple de la déductibilité des intérêts d'emprunts contractés pour financer l'achat d'actions ou parts susceptibles de bénéficier du régime RDT ?

B) Mesures incitatives à l'investissement et à l'emploi

1° Pour ce qui concerne l'impôt des personnes physiques, l'intervenant met la mesure qui concerne le crédit d'impôt en parallèle avec le titre II de l'arrêté royal du 24 décembre 1993 (*Moniteur belge* du 31 décembre 1993) réglementant les modalités de la modération salariale.

En résumé, les articles 12 et 13 prévoient ce qui suit :

— les bénéficiaires de revenus autres que des rémunérations et des profits, doivent, lorsque leurs revenus en 1994, 1995 et 1996 excèdent ceux obtenus en 1993, constituer une provision à concurrence de cette augmentation avec un maximum annuel de 1,5 % des revenus obtenus en 1993;

— en date du 31 décembre 1997, ils devront démontrer qu'ils ont affecté cette provision à certains types d'investissements. A défaut de quoi, ils seront tenus de verser au fonds de participation l'équivalent de cette provision;

— les investissements qu'il y a lieu de prendre en considération sont notamment les frais pour personnel supplémentaire et les investissements professionnels (soit deux types d'investissements pour les

aanslagjaar 1997, inkomsten 1996, een belastingvoordeel invoert.

De opbrengst van de loonmatiging zal met andere woorden voor een specifieke categorie van belastingplichtigen een belastingvoordeel opleveren, zonder dat daarbij de wet wordt overtreden.

Heeft de minister er rekening mee gehouden dat deze maatregel blijkbaar het einde betekent van de gelijke behandeling van de burgers inzake belastingen maar ook inzake loonmatiging?

Ware het in het algemeen genomen niet aangewezen de beperkingen opgenomen in de artikelen 75 en volgende van het WIB 1992 met betrekking tot de investeringsaftrek uit te breiden, meer bepaald wat de investeringen voor gemengd gebruik betreft? Zo niet, waarom?

Welke weerslag zal de mogelijkheid tot overdracht van het belastingkrediet hebben op de begroting?

2° Wat de maatregel tot aanmoediging van de aankoop van octrooien (artikelen 3 en 4) betreft, is een precieze definitie aangewezen. Er moet op worden gewezen dat deze maatregel en de aftrekbaarheid voor extra personeel samen met het belastingkrediet kunnen worden toegepast.

Spreker stipt tot slot een knelpunt aan dat in dit ontwerp niet terug te vinden is: de verlaging van de BTW-tarieven voor de sociale woningen.

Aangezien de overgangsregeling waarschijnlijk niet zal aflopen op 31 december 1997, rest nog wat tijd alvorens een beslissing moet worden genomen in verband met de BTW die op die specifieke sector moet worden geheven. Dat debat kan evenwel niet eindeloos worden uitgesteld. De schrapping van het huidige tarief van 12 % betekent dat de sector ofwel aan een BTW-tarief van 6 % ofwel aan het BTW-tarief van 21 % wordt onderworpen.

Wat is de mening van de minister hieromtrent?

De heer Suykens vraagt zich af of het niet tegenstrijdig is enerzijds de rol van de KMO's voor de werkgelegenheid te benadrukken en anderzijds maatregelen te nemen om bepaalde vormen van investering aan te moedigen. Zo kan de aankoop van een betrekkelijk zware computer gemakkelijk 2 tot 3 arbeidsplaatsen kosten.

Zou het niet aangewezen zijn om aan de toekenning van een belastingkrediet voorwaarden inzake werkgelegenheid te verbinden?

Belastingkrediet kan in de personenbelasting maar worden toegekend aan zelfstandigen die hun sociale bijdragen tijdig hebben betaald.

Kunnen geen meer aangepaste maatregelen genomen worden om de tijdige betaling van sociale bijdragen af te dwingen?

Vennootschappen die hun sociale bijdragen niet tijdig betalen, lijken nu immers beloond te worden.

Het belastingkrediet mag 3 jaar overgedragen worden, wat vennootschappen in herstructurering ten goede komt. Nochtans gaat het in dergelijk geval

quels ce projet de loi introduit un avantage fiscal dès l'exercice d'imposition 1997, revenus 1996).

Autrement dit, le produit de la modération salariale permettra, tout en respectant le prescrit de la loi, l'obtention pour une catégorie bien particulière de contribuables d'un avantage fiscal.

Le ministre a-t-il envisagé cet effet qui semble rompre l'égalité face à l'impôt mais aussi face à la modération salariale des citoyens?

De façon plus globale, ne serait-il pas opportun d'étendre les restrictions prévues aux articles 75 et suivants du CIR 1992 se rapportant à la déduction pour investissement? Notamment pour les investissements à usage mixte? Si non, pourquoi?

Quel impact budgétaire peut-on attendre de la possibilité de report du crédit d'impôt dans le temps?

2° Quant à la mesure encourageant l'achat de brevets (articles 3 et 4), il sera opportun de donner une définition précise. Un effet de cumul de cette mesure et de la déductibilité pour personnel supplémentaire avec l'instauration du crédit d'impôt est à signaler.

L'intervenant termine en évoquant une problématique qui ne se retrouve pas dans ce projet: la baisse du taux de TVA pour les logements sociaux.

Le fait que le régime transitoire ne prendra sans doute pas fin le 31 décembre 1997, donne un répit quant au choix qu'il conviendra d'effectuer pour la taxation à la TVA de ce secteur particulier. Ce débat ne pourra toutefois pas être reporté indéfiniment. La disparition du taux « parking » de 12 % implique qu'on assujettisse ce secteur soit au taux de 6 %, soit au taux de 21 %.

Quel est l'avis du ministre en la matière?

M. Suykens demande s'il n'est pas contradictoire de souligner d'une part, l'importance du rôle des PME en matière d'emploi et de prendre, par ailleurs, des mesures visant à encourager certaines formes d'investissement. L'achat d'un ordinateur relativement puissant peut ainsi facilement « coûter » de 2 à 3 emplois.

Ne serait-il pas souhaitable de lier l'octroi d'un crédit d'impôt au respect de certaines conditions en matière d'emploi?

Le crédit d'impôt ne peut, dans le cadre de l'impôt des personnes physiques, être accordé qu'à des indépendants qui ont payé à temps leur cotisations sociales.

Ne pourrait-on pas prendre des mesures plus adaptées en vue d'imposer le paiement ponctuel des cotisations sociales?

On a en effet l'impression qu'aujourd'hui, on récompense les sociétés qui n'ont pas payé leurs cotisations sociales en temps voulu.

S'il est vrai que la possibilité de reporter le crédit d'impôt pendant trois ans est une bonne chose pour les sociétés en cours de restructuration, il s'agit ce-

meestal om vennootschappen waar arbeidsplaatsen verdwijnen. Is die maatregel niet wat ongerijmd ?

De opheffing van de mogelijkheid voor bestuurders en werkende vennoten om van hun beroepsinkomsten de interesten af te trekken van leningen aangegaan voor de aankoop van aandelen, wordt toegejuicht.

De forfaitaire belasting ten aanzien van elektriciteitsproducenten moest vanaf 1996 worden verhoogd met 1,4 miljard frank. Waarom niet met 2,4 miljard frank ?

De verhoging noodzaakt een aanpassing van de coëfficiënt bepaald voor het vaststellen van de belastbare grondslag. Waarom wordt die coëfficiënt slechts verhoogd van 11,5 % tot 14,5 % en niet tot 20 % (een regeringsamendement stelt nu zelfs een vermindering tot 14 % voor) ?

Met betrekking tot de wijzigingen van de wet van 17 juni 1991 tot organisatie van de openbare kredietsector en van het bezit van de deelnemingen van de openbare sector in bepaalde privaatrechtelijke financiële vennootschappen, wijst spreker op een tegenstrijdigheid tussen de commentaar bij artikel 36, 5° (Stuk n° 208/1, blz. 17), en de desbetreffende bepaling. Volgens de commentaar bedraagt de periode gedurende welke de gedelegeerd bestuurders en de bestuurders belast met bijzondere opdrachten voor de Federale Participatiemaatschappij geen bezoldigde activiteit mogen uitoefenen in bepaalde ondernemingen waarmee zij in het kader van die opdrachten te maken hebben, 5 jaar (gelet op de verwijzing naar de soortgelijke bepaling die geldt voor de voorzitter en de leden van de Commissie voor Evaluatie van de Activa van het Rijk; zie ook de tekst van het voorontwerp (Stuk n° 208/1, blz. 55). In artikel 36, 5°, is evenwel sprake van 3 jaar. Vanwaar dit verschil ?

Tot slot onderstreept spreker dat wanneer de regering een aantal maatregelen in uitzicht stelt om de alternatieve financiering van de sociale zekerheid te verwezenlijken, daaruit niet mag worden afgeleid dat aan de sociale zekerheid ten gronde afbreuk wordt gedaan.

Mevrouw Pieters merkt op dat inzake de nieuwe BTW-tarieven in de bouwsector nog geen eenvoudige procedure is uitgewerkt voor het verkrijgen van het verlaagde BTW-tarief van 12 %.

In vakbladen wordt gewag gemaakt van bepaalde voorstellen volgens welke de architect een attest moet afgeven dat de bouwheer op zijn beurt door het BTW-controlekantoor moet laten afstempelen en dan aan de aannemer moet overhandigen. Laatstgenoemde moet dan *pro forma*-facturen opstellen ten belope van 2 miljoen frank die aan het BTW-controlekantoor moeten worden voorgelegd.

Zou het niet eenvoudiger zijn dat de bouwheer zelf een attest zou bezorgen aan de aannemer ? Wanneer

pendant en général de sociétés au sein desquelles des emplois disparaissent. Cette mesure n'est-elle pas saugrenue ?

L'intervenant se réjouit de la suppression de la possibilité pour les administrateurs et les associés actifs de déduire de leurs revenus professionnels les intérêts des emprunts contractés pour l'acquisition d'actions ou parts.

Quant à l'impôt forfaitaire imposé aux producteurs d'électricité, il devait être majoré de 1,4 milliard de francs à partir de 1996. Pourquoi cette majoration n'est-elle pas de 2,4 milliards de francs ?

L'augmentation requiert une adaptation du coefficient appliqué pour déterminer la base imposable. Pourquoi ce coefficient n'est-il porté que de 11,5 % à 14,5 %, et non à 20 % (un amendement du gouvernement tend même à le ramener à 14 %) ?

Pour ce qui est des modifications à la loi du 17 juin 1991 portant organisation du secteur public du crédit et de la détention des participations du secteur public dans certaines sociétés financières de droit privé, l'intervenant relève une contradiction entre le commentaire de l'article 36, 5° (Doc. n° 208/1, p. 17) et la disposition en question. Selon le commentaire, la période pendant laquelle les administrateurs délégués et les administrateurs chargés d'une mission spéciale de la Société fédérale de participations ne peuvent exercer d'activité rétribuée dans certaines entreprises avec lesquelles ils ont à faire dans le cadre de leurs missions est de cinq ans (eu égard à la référence faite à la disposition similaire s'appliquant au président et aux membres de la Commission d'évaluation des actifs de l'Etat; voir également le libellé de l'avant-projet de loi, Doc. n° 208/1, p. 55). A l'article 36, 5°, il est en revanche question d'une période de trois années. Comment expliquer cette différence ?

Enfin, l'intervenant souligne que le fait que le gouvernement envisage un certain nombre de mesures de financement alternatif de la sécurité sociale ne permet pas d'inférer que l'on porte atteinte au fondement de celle-ci.

En ce qui concerne les nouveaux taux de TVA dans le secteur de la construction, *Mme Pieters* fait observer que l'on n'a pas encore élaboré de procédure simple permettant d'obtenir le taux réduit de 12 %.

Dans les revues professionnelles, il est fait état de certaines propositions selon lesquelles l'architecte devrait délivrer une attestation que le maître de l'ouvrage devrait faire estampiller par le bureau de contrôle de la TVA et la remettre ensuite à l'entrepreneur. Ce dernier devrait établir une facture *pro forma* d'un montant de 2 millions de francs, facture qui devrait être remise au bureau de contrôle de la TVA.

Ne serait-il pas plus simple que ce soit le maître de l'ouvrage qui établisse lui-même une attestation et la

achteraf blijkt dat te weinig BTW werd betaald, dan kan die op de bouwheer zelf worden verhaald.

De heer Tavernier vraagt wat de financiële en sociale beweegredenen zijn die ten grondslag liggen aan de maatregelen die de regering in het raam van het voorliggende ontwerp van programmawet neemt.

Hij stelt vast dat de diverse maatregelen een verschuiving van de belastingdruk tussen de verschillende inkomenscategorieën veroorzaken. Zo bijvoorbeeld stijgt de roerende voorheffing op intresten uit financiële vastrentende activa van 13,39 % naar 15 %.

De inkomsten uit risicokapitaal worden evenwel betrekkelijk goed ontzien.

De regering heeft trouwens besloten zowel de vennootschappen (die gereduceerde tarieven genieten in de Ven. B.) als de individuele bedrijven aan te sporen om hun investeringen te financieren met eigen kapitaal door een nieuw belastingvoordeel in te voeren in de vorm van een belastingkrediet.

Kan de regering, rekening houdend met die diverse elementen, berekenen wat de weerslag van de voorgestelde maatregelen op de begroting in haar geheel zal zijn ?

Het lid vraagt tevens wat het aandeel van het inkomen uit arbeid is in het bruto nationaal produkt. Zou de regering kunnen nagaan hoe hoog de belastingdruk is per inkomenscategorie (inkomen uit arbeid, interesten op vastrentende activa, inkomsten uit risicokapitaal die aan roerende voorheffing onderworpen zijn, inkomsten uit risicokapitaal die niet aan roerende voorheffing onderworpen zijn). Is er op dat stuk in de loop der jaren een evolutie waar te nemen ? Spreker stipt aan dat de inkomsten uit roerende voorheffing dalen.

Strekken de maatregelen die in dit ontwerp zijn opgenomen ertoe die ontwikkeling te bevestigen, of in tegendeel te corrigeren.

Wat de uitbreiding van de belastingvrijstelling betreft voor de aanwerving van extra personeel dat wordt ingezet voor wetenschappelijk onderzoek, vraagt spreker welke doelstellingen de regering nastreeft op het stuk van de werkgelegenheid. Hij pleit voor een geregelde evaluatie van de zogenoemde « maatregelen ter bevordering van de werkgelegenheid ».

De regering heeft tevens beslist de accijnzen op benzine met en zonder lood te verhogen. Zij stelt voor ter compensatie accijnzen te heffen op voertuigen die op diesel rijden. Volgens de memorie van toelichting (Stuk n° 208/1-95/96, blz. 10) is het onmogelijk op diesel (als brandstof) meer accijnzen te heffen, aangezien er voor diesel, in tegenstelling tot wat geldt voor benzine, geen enkele bewegingsruimte bestaat ten opzichte van de prijzen die in onze buurlanden worden toegepast. Bovendien zou een verhoging van de accijnzen op diesel de sector van het wegvervoer raken, wat uit economisch oogpunt niet aangewezen is. Op dat stuk vraagt spreker een vergelijkende

remette à l'entrepreneur ? S'il s'avère par la suite que la TVA payée est insuffisante, le montant restant à percevoir pourrait être réclamé au maître de l'ouvrage.

M. Tavernier souhaiterait connaître les motivations (tant financières que sociales) qui sont à la base des mesures arrêtées par le gouvernement dans le cadre du présent projet de loi-programme.

Il constate que ces différentes mesures entraînent un certain glissement de la charge fiscale entre différentes catégories de revenus. Ainsi, le précompte mobilier perçu sur les intérêts des actifs financiers à revenus fixes augmente de 13,39 % à 15 %.

Par contre, les revenus de capital à risque sont relativement épargnés.

Le gouvernement a d'ailleurs décidé d'encourager tant les sociétés (qui bénéficient des taux réduits à l'Isoc) que les entreprises individuelles à financer leurs investissements par fonds propres en instaurant un avantage fiscal nouveau sous la forme d'un crédit d'impôt.

Compte tenu de ces divers éléments, le gouvernement peut-il chiffrer l'impact budgétaire global des mesures proposées ?

Le membre souhaiterait également savoir quelle est la part des revenus du travail dans le produit national brut. Le gouvernement pourrait-il déterminer le niveau de la pression fiscale par catégorie de revenus (revenus du travail, intérêts des actifs à revenus fixes, revenus de capital à risque soumis au précompte mobilier, revenus de capital à risque non soumis au précompte mobilier) ? Peut-on constater une certaine évolution en la matière au fil des années ? L'orateur souligne par exemple que les recettes de précompte mobilier sont en diminution.

Les mesures du présent projet tendent-elles à confirmer, ou au contraire à corriger cette évolution ?

Concernant l'élargissement de l'exonération fiscale prévue pour le recrutement de personnel supplémentaire affecté à la recherche scientifique, l'intervenant demande quels sont les objectifs du gouvernement en matière d'emploi. Il plaide en faveur d'une évaluation régulière des mesures dites « créatrices d'emploi ».

Le gouvernement a également décidé d'augmenter le taux des droits d'accise perçus sur l'essence avec ou sans plomb. Il propose d'instaurer une taxe compensatoire des accises à charge des voitures dont le moteur est alimenté au gasoil. En effet, selon l'exposé des motifs (Doc. n° 208/1-95/96, p. 10), il n'est pas possible d'appliquer une augmentation des droits d'accise sur le gasoil (servant de carburant) car « d'une part, contrairement à l'essence, il n'existe aucune marge de manœuvre en ce qui concerne le gasoil par rapport aux prix pratiqués dans les pays voisins. D'autre part, une hausse des accises sur le diesel frapperait le secteur du transport routier, ce

tabel met de accijnzen die bij ons en bij onze burens gelden.

Wat de bepalingen betreft inzake de overdracht van activa, betreurt de heer Tavernier dat die aangelegenheden eens te meer in het raam van een ontwerp van programmawet worden geregeld, terwijl ze zouden moeten worden onderzocht tijdens een grondig debat over de taken van de overheid in onze economie, en meer in het bijzonder in de kredietsector.

Hij onderstreept eveneens dat pas laattijdig bepalingen worden ingevoerd die ertoe strekken de gedelegeerd bestuurders en de bestuurders belast met bijzondere opdrachten van de Federale Participatiemaatschappij te verbieden tegelijkertijd met en gedurende een periode van drie jaar na het beëindigen van hun mandaat bepaalde activiteiten uit te oefenen, zulks met het oog op het voorkomen van mogelijke belangenconflicten.

Voorzitter Dupré wenst nadere toelichtingen omtrent de volgende punten :

1. zou de procedure die moet worden gevolgd om voor sommige woningen met een bepaalde minimale oppervlakte het verlaagde BTW-tarief van 12 % te kunnen genieten, om de zaken te vereenvoudigen niet beter dezelfde zijn geweest als voor het verlaagde tarief van 6 % ?

2. instelling van een belastingkrediet :

— Heeft deze maatregel betrekking op de zelfstandigen en de vrije beroepen, zelfs indien de activiteit als bijberoep wordt uitgeoefend ?

— Is de regeling eveneens van toepassing op de ondernemingen waarvan de winst forfaitair wordt vastgesteld ?

— De zelfstandige/natuurlijke persoon gaat regelmatig leningen aan met een dubbele bestemming : een beroeps gedeelte en een privé-gedeelte.

Moet het gedeelte dat wordt aangewend voor de uitoefening van de beroepsactiviteit in het kader van deze maatregelen in aanmerking worden genomen ?

— Zijn de nieuwe maatregelen inzake belastingkrediet uitsluitend van toepassing op nieuwe investeringen of kunnen de betrokken belastingplichtigen ze ook op de lopende investeringen toepassen ?

— Voor een natuurlijke persoon is de toekenning van het belastingkrediet afhankelijk van de overlegging van een attest waarbij bevestigd wordt dat hij in orde is met de betaling van zijn sociale zekerheidsbijdragen als zelfstandige. De heer Dupré verwijst naar de opmerking van de Raad van State (Stuk n° 208/1, blz. 74), die betreurt dat de zelfstandigen/natuurlijke personen op dit stuk anders worden behandeld dan de vennootschappen. Kan geen gelijksoortige maatregel worden ingesteld waarbij de vennootschappen worden verplicht te bewijzen dat ze de sociale zeker-

qui n'est pas souhaitable du point de vue économique. » A ce propos, l'intervenant voudrait obtenir un tableau comparatif des taux d'accise en vigueur chez nos voisins.

Pour ce qui est des dispositions relatives à la cession d'actifs, M. Tavernier déplore que ces questions soient réglées une fois encore dans le cadre d'un projet de loi-programme alors qu'elles devraient être examinées au cours d'un débat de fond à propos des tâches de l'Etat dans notre économie, et plus particulièrement dans le secteur du crédit.

Il souligne également le caractère tardif des dispositions visant à interdire aux administrateurs délégués et aux administrateurs chargés d'une mission spéciale de la Société fédérale de participations d'exercer certains mandats simultanément ou au cours d'une période de trois ans à dater de la fin de leur mandat, et ce afin d'éviter les possibles conflits d'intérêt.

Le président, M. Dupré souhaiterait obtenir les précisions suivantes :

1. concernant la procédure à suivre pour bénéficier du taux de TVA réduit de 12 % pour certains logements répondant à un critère de surface minimale, n'aurait-il pas été plus simple, dans un but évident de simplification, de prévoir des modalités identiques à celles prévues actuellement en vue d'obtenir le tarif réduit de 6 % ?

2. instauration d'un crédit d'impôt :

— Cette mesure concerne-t-elle les indépendants et les professions libérales, même si l'activité est exercée à titre d'appoint ?

— S'applique-t-elle également pour les entreprises soumises à une détermination forfaitaire de leurs bénéfices ?

— L'indépendant/personne physique contracte régulièrement des emprunts dont l'affectation est double : pour partie professionnelle, pour partie privée.

La quotité affectée à l'exercice de l'activité professionnelle doit-elle être prise en considération dans le cadre des présentes mesures ?

— Les nouvelles mesures en matière de crédit d'impôt s'appliqueront-elles uniquement aux nouveaux investissements ou bien les contribuables concernés pourront-ils également en bénéficier pour les investissements en cours ?

— En ce qui concerne les personnes physiques, l'octroi du crédit d'impôt est subordonné à la production d'une attestation certifiant que le contribuable est en règle de paiement de ses cotisations sociales de travailleur indépendant. M. Dupré renvoie à la remarque du Conseil d'Etat (Doc. n° 208/1, p. 74) qui déplore la différence de traitement entre les indépendants-personnes physiques et les sociétés sur ce plan. Ne pourrait-on instaurer une mesure analogue obligeant les sociétés à prouver qu'elles se sont acquittées des cotisations sociales légalement dues en

heidsbijdragen hebben betaald die ze wettelijk verschuldigd zijn op de bezoldigingen van hun bestuurders, vennoten en werknemers ?

— Welk bedrag aan kapitaal wordt voor de vennootschappen in aanmerking genomen ? Is dat het netto-kapitaal of het kapitaal verhoogd met de uitgifteprijs van de aandelen, zoals het geval was in het koninklijk besluit n° 15 van 9 maart 1982 tot aanmoediging van de inschrijving op of de aankoop van aandelen of bewijzen van deelgerechtigdheid in Belgische vennootschappen (*Belgisch Staatsblad* van 12 maart 1982) ?

— Zijn de nieuwe maatregelen inzake belastingkrediet eveneens van toepassing op de commanditaire vennootschappen op aandelen ?

— Tot slot, is in artikel 12 van het ontwerp onder meer sprake van « de fiscale waarde van de in artikel 41 (van het WIB 1992) vermelde vaste activa » voor de bepaling van de verhoging van de eigen middelen. Kan onder « vaste activa » ook immateriële vaste activa zoals bijvoorbeeld « goodwill » worden verstaan ?

3) De fiscale aftrek voor extra personeel voor wetenschappelijk onderzoek zal worden opgetrokken van 100 000 tot 400 000 frank. Tijdens zijn inleiding heeft de minister er met klem op gewezen dat de interpretatie van het begrip « personeel voor wetenschappelijk onderzoek » zal worden versoepeld. Kleine en middelgrote ondernemingen kunnen zich tot nu toe geen personeel veroorloven dat uitsluitend aan onderzoek doet. Kan het toepassingsgebied van deze maatregel bijgevolg niet worden uitgebreid tot het personeel dat zich bezighoudt met export of integrale kwaliteitszorg ?

De heer Olaerts pleit voor een uniforme wetgeving die voor alle belastingplichtigen dezelfde rechten en plichten inhoudt en tegelijkertijd rekening houdt met situaties waarbij sprake is van vermenging van particuliere en professionele activiteiten. Hij verwijst in dat verband naar de opmerking van de Raad van State (Stuk n° 208/1, blz. 74) over het onderscheid dat wordt gemaakt tussen vennootschappen en zelfstandigen/privé-personen in verband met de formaliteiten die zij dienen te vervullen om aanspraak op een belastingkrediet te kunnen maken. Spreker accepteert niet dat de rechten van een belastingplichtige worden beperkt (en hem een belastingkrediet wordt geweigerd) onder het voorwendsel dat hij zijn sociale-zekerheidsbijdragen niet heeft betaald. Dit hoeft evenwel niet te beletten dat de Staat alle nodige maatregelen neemt om het probleem te regelen of zelfs het nog verschuldigde bedrag af te trekken van het belastingkrediet.

In verband met de bevordering van de werkgelegenheid betreurt het lid dat tot nu toe te veel en te ingewikkelde maatregelen werden genomen.

De maatregelen waarin dit ontwerp op fiscaal vlak voorziet in het raam van de begroting 1996 (met name de verhoging van de vrijstelling van de winst voor de werving van extra personeel voor weten-

ce qui concerne les rémunérations de leurs administrateurs, associés et travailleurs ?

— Pour ce qui est des sociétés, quelle est le montant du capital pris en compte ? S'agit-il du capital net ou du capital augmenté du prix d'émission des actions, comme cela était déjà le cas dans l'arrêté royal n° 15 portant encouragement à la souscription ou à l'achat d'actions ou parts représentatives de droits sociaux dans des sociétés belges (*Moniteur belge* du 12 mars 1982) ?

— Les nouvelles mesures en matière de crédit d'impôt s'appliquent-elles également aux sociétés en commandite par actions ?

— Enfin, à l'article 12 du projet, il est notamment question de la « valeur fiscale des immobilisations visées à l'article 41 » du CIR 1992 pour la détermination de l'accroissement des fonds propres. Par « immobilisations » peut-on également entendre les immobilisations incorporelles comme par exemple le « goodwill » ?

3) La déduction fiscale pour personnel affecté à la recherche scientifique sera relevée de 100 000 à 400 000 francs. Au cours de son exposé introductif, le ministre a souligné que la définition de ce qu'il faut entendre par affectation à la recherche scientifique serait assouplie. Les petites et moyennes entreprises ne peuvent actuellement pas se permettre d'engager du personnel affecté exclusivement à la recherche. Ne pourrait-on dès lors pas élargir le champ d'application de la présente mesure de manière à inclure le personnel chargé de l'exportation ou encore de l'optimisation de la qualité (qualité totale) ?

M. Olaerts plaide en faveur d'une législation uniforme qui attribue les mêmes droits et les mêmes obligations à l'ensemble des contribuables, tout en tenant compte des situations mixtes (professionnel / privé). Il renvoie à ce propos à la remarque du Conseil d'Etat (Doc. n° 208/1, p. 74) concernant la différenciation de traitement entre sociétés et indépendants / personnes physiques pour ce qui est des formalités à remplir en vue de pouvoir bénéficier du crédit d'impôt. L'orateur n'admet pas que l'on restreigne les droits d'un contribuable (et qu'on lui refuse l'octroi du crédit d'impôt) sous prétexte qu'il ne soit pas en ordre de paiement de ses cotisations sociales. Ceci ne doit toutefois pas empêcher l'Etat de prendre toutes les mesures nécessaires en vue de régulariser la situation, voire même de déduire le montant restant dû du crédit d'impôt.

Concernant les mesures d'encouragement à l'embauche, le membre déplore la complexité et la multiplicité des mesures prises jusqu'ici pour stimuler l'emploi.

Les dispositions prévues sur le plan fiscal dans le cadre du budget 1996 (à savoir la majoration de l'exonération des bénéfices pour le recrutement de personnel supplémentaire affecté à la recherche

schappelijk onderzoek, cf. memorie van toelichting, Stuk n° 208/1, blz. 6) zijn weliswaar positief, maar het blijven minimalistische maatregelen die duidelijk wijzen op het gebrek aan begrotingsmiddelen van de regering.

Spreeker deelt de mening van de heer Dupré in verband met de KMO's. Aangezien dergelijke bedrijven onmogelijk personeel in dienst kunnen nemen dat uitsluitend voor wetenschappelijk onderzoek wordt ingezet, kunnen zij van voornoemde maatregel geen gebruik maken. In diezelfde context verwijst spreker ook naar de belastingvrijstelling van 150 000 frank die tot 1988 gold voor KMO's die extra personeel in dienst namen. Dat was een positieve maatregel, die helaas nefaste gevolgen had in tijden van laagconjunctuur.

Volgens de heer Olaerts is het enige middel om de werkgelegenheid daadwerkelijk te bevorderen een algemene belastingmaatregel, ongeacht welk soort personeel wordt aangenomen.

Tot slot constateert spreker dat heel uiteenlopend wordt gereageerd op het succes van de jongste staatslening. Hij vraagt zich af of de lancering van een ander produkt, zoals bijvoorbeeld een kasbon, geen nieuwe perspectieven kan openen in verband met de belasting op roerende goederen of zelfs op het inkomen uit eigendom in het algemeen (successierechten). Bovendien biedt dit produkt het voordeel dat het zowel voor de uitgever als voor de inschrijver meer veiligheid biedt.

De heer Desimpel wijst op de forse toename van het aantal faillissementen tijdens de voorbije maanden.

Spreeker ziet hiervoor twee oorzaken.

Eerst en vooral blijft de belasting op risicodragend kapitaal veel te hoog. Het verlaagd tarief van de roerende voorheffing (dat thans wordt opgetrokken tot 15 %) geldt immers enkel voor de interesten op vastrentende activa en voor welbepaalde dividenden.

Op de overige dividenden blijft het tarief van 25 % van toepassing.

Daarnaast is er de concurrentiepositie van de Belgische bedrijven die volgens de heer Desimpel vooral wordt aangetast door de hoge loonkosten.

Hij pleit dan ook voor een verlaging van de door de bedrijven te betalen belasting op arbeid.

De door de regering aangekondigde maatregel inzake vrijstelling van winst voor het aanwerven van bijkomend personeel voor wetenschappelijk onderzoek (memorie van toelichting — Stuk n° 208/1, blz. 6) alsmede de in de artikelen 3 en 4 bepaalde verhoogde investeringsaftrek voor de aankoop van octrooien dragen zijn goedkeuring weg.

Hetzelfde geldt voor de maatregelen die de regering voorstelt ter bevordering van de toename van de eigen middelen van zowel vennootschappen als zelfstandigen — natuurlijke personen.

De regering stelt echter terzelfdertijd in de artikelen 2, 20 en 24, derde lid, ook de afschaffing voor van

scientifique, cf. exposé des motifs, Doc. n° 208/1, p. 6), même si elles sont positives, demeurent minimalistes et reflètent le manque de moyens budgétaires dont dispose le gouvernement.

L'intervenant partage les préoccupations de M. Dupré en ce qui concerne les PME qui, faute de pouvoir engager du personnel exclusivement affecté à la recherche, ne peuvent profiter de cette exonération. A ce propos, l'orateur se réfère à l'exonération fiscale dont ont pu bénéficier jusqu'en 1988 les PME à concurrence d'un montant de 150 000 francs pour le recrutement de personnel supplémentaire. Cette mesure était positive, si ce n'est qu'elle avait des conséquences néfastes en période de basse conjoncture.

Selon M. Olaerts, le seul moyen de stimuler réellement l'emploi est de prévoir une mesure fiscale générale d'encouragement à l'embauche quel que soit le niveau du personnel recruté.

Enfin, l'orateur constate que les réactions sont très diverses quant au succès rencontré par le dernier emprunt d'Etat. Il se demande si le lancement d'un autre produit, tel que le bon de caisse, n'ouvrirait pas de nouvelles possibilités dans le domaine de la fiscalité des revenus mobiliers, voire même des revenus de la propriété en général (droits de succession). Ce produit offre notamment davantage de sécurité tant pour l'émetteur que pour le souscripteur.

M. Desimpel attire l'attention sur la forte augmentation du nombre de faillites constatée au cours des derniers mois.

L'intervenant y voit deux causes.

Primo, l'impôt sur le capital à risques reste beaucoup trop élevé. Le taux réduit du précompte mobilier (qui est maintenant porté à 15 %) ne s'applique en effet qu'aux intérêts des actifs à revenus fixes et à des dividendes bien déterminés.

Le taux reste fixé à 25 % pour les autres dividendes.

Secundo, M. Desimpel estime que la compétitivité des entreprises belges se dégrade en raison, principalement, des coûts salariaux élevés.

Il plaide dès lors en faveur d'un abaissement de l'impôt sur le travail que doivent verser les entreprises.

L'intervenant approuve la mesure annoncée par le gouvernement concernant l'exonération fiscale des bénéfices pour le recrutement de personnel supplémentaire affecté à la recherche scientifique (exposé des motifs — Doc. n° 208/1, p. 6) ainsi que la déduction majorée pour les investissements destinés à l'acquisition de brevets, prévue aux articles 3 et 4 du projet.

Cela vaut également pour les mesures que le gouvernement propose de prendre en vue d'encourager les sociétés ainsi que les indépendants — personnes physiques à accroître leurs fonds propres.

Le gouvernement propose toutefois parallèlement, aux articles 2, 20 et 24, alinéa 3, de supprimer la

de mogelijkheid die beheerders en werkende vennoten thans hebben om van hun beroepsinkomsten de interesten af te trekken van leningen die zij hebben aangegaan voor de afbetaling van aandelen waarop zij hebben ingeschreven ter gelegenheid van de oprichting, de fusie, de splitsing of de opslorping of een kapitaalverhoging van de vennootschap die hen regelmatig bezoldigt.

Spreeker vraagt zich dan ook af of het voordeel van de introductie van het belastingkrediet wel opweegt tegen het nadeel van de afschaffing van de interesten van een kapitaalvennootschap aangegaan voor de inschrijving op de emissie van aandelen.

Hij illustreert zulks aan de hand van het volgende voorbeeld :

Veronderstel dat een bestuurder 1 000 000 frank kapitaal inbrengt in zijn vennootschap en daarvoor een lening aangaat waarvoor hij 10 % interesten moet betalen. Indien al de noodzakelijke voorwaarden vervuld zijn, zijn deze interesten onbeperkt aftrekbaar als beroepskosten. Dit betekent dat tijdens het eerste jaar ongeveer 100 000 frank aan interesten kan worden afgetrokken, wat tegen het marginaal tarief van de personenbelasting van ongeveer 60 %, een belastingbesparing oplevert van 60 000 frank.

Het betreft hier een voordeel dat zich in degressieve vorm van jaar tot jaar herhaalt (daling van het geleende kapitaal ingevolge de kapitaalaflossingen) maar dat, gemeten over de duurtijd van de lening, algaauw enkele honderdduizenden franken kan bedragen.

Na de afschaffing van de interestaftrek in verband met de kapitaalvennootschappen, kan dezelfde kapitaalbreng van 1 000 000 frank maximaal aanleiding geven tot een belastingkrediet van 7,5 % op 1 000 000 frank, zijnde maximaal 75 000 frank.

De heer Desimpel merkt hierbij op dat de maatregel echter wel blijft bestaan voor het geval de aandelen op een andere wijze verkregen worden en aldus omzeild kan worden door niet zelf in te schrijven op een kapitaalverhoging maar de aandelen in een later stadium over te kopen van een derde aandeelhouder.

Antwoorden van de vice-eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel

1. Maatregelen die de bouwsector moeten stimuleren

De diverse maatregelen waarbij de BTW wordt verlaagd ten gunste van de sociale woningbouw (verlaging van de tarieven en uitbreiding van het toepassingsveld) zullen bij koninklijk besluit worden geregeld.

possibilité qu'ont actuellement les administrateurs et associés actifs de déduire, de leurs revenus professionnels, les intérêts d'emprunts qu'ils ont contractés en vue de libérer des actions ou parts auxquelles ils ont souscrit à l'occasion de la constitution, de la fusion, de la scission, de l'absorption ou d'une augmentation du capital de la société qui leur octroie périodiquement des rémunérations.

L'intervenant se demande dès lors si l'avantage que procurera l'instauration du crédit d'impôt contrebalancera effectivement l'incidence négative de la suppression de la possibilité de déduire les intérêts d'un emprunt en capital contracté en vue de souscrire à l'émission d'actions.

Il illustre cette interrogation à l'aide de l'exemple suivant :

Supposons qu'un administrateur apporte un million de francs en capital dans sa société et contracte pour ce faire un emprunt assorti d'un taux d'intérêt de 10 %. Si toutes les conditions requises sont remplies, ces intérêts seront totalement déductibles en tant que frais professionnels. Cela signifie qu'au cours de la première année, quelque 100 000 francs d'intérêts pourront être déduits, ce qui, au taux marginal de l'impôt des personnes physiques, soit environ 60 %, entraînera une économie d'impôt de 60 000 francs.

Il s'agit en l'occurrence d'un avantage qui se répète de manière dégressive d'année en année (diminution du capital emprunté par suite des amortissements en capital), mais qui peut rapidement atteindre quelques centaines de milliers de francs sur la durée totale de l'emprunt.

Après la suppression de la déduction des intérêts afférents aux emprunts en capital, ce même apport de capital d'un million de francs pourra donner lieu au maximum à un crédit d'impôt de 7,5 % sur un million de francs, soit au maximum une seule fois 75 000 francs.

M. Desimpel fait observer à cet égard que cette mesure continuera toutefois à s'appliquer dans le cas où les actions sont obtenues d'une autre manière et qu'elle pourra donc être contournée en ne souscrivant pas personnellement à une augmentation de capital, mais en rachetant ultérieurement les actions à un tiers actionnaire.

Réponses du vice-premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur

1. Mesures destinées à stimuler le secteur de la construction

Les diverses mesures d'allègement de la TVA (réduction de taux et extension du champ d'application) en faveur du logement social seront réglées par arrêté royal.

1.1. *Verlaging van het BTW-tarief van 21 naar 12 % voor de particuliere sociale woningbouw (voor een maximumbedrag van 2 miljoen frank)*

In verband met de toepassingssfeer van die maatregel, deelt de minister de tekst mee van de door de administratie opgestelde omzendbrief :

Technieken voor het bepalen van de sociale woningbouw op grond van de oppervlakte van het gebouw

De afmetingen worden genomen op zicht van de plattegronden en de dwarsdoorsneden die voorkomen op het bouwplan. In de regel zijn deze plannen getekend op een schaal van 1/50 of 2/100 van de ware grootte.

Eengezinswoning

Om de totale oppervlakte te bepalen worden de afmetingen van *ieder* vlak gedeelte (draagvloer) van de woning in aanmerking genomen vanaf en tot de buitenkanten van de opgaande muren met inachtneming van volgende bijzonderheden en afwijkingen :

a) ten aanzien van een rijhuis wordt de afmeting van de breedte van de tussenwoning genomen vanaf en tot het midden van de gemeenschappelijke muren;

b) met betrekking tot een dubbelwoning, met andere woorden twee vrijstaande woningen met één gemeenschappelijke zijgevel, wordt voor *elk* van die woningen de afmeting genomen vanaf de buitenkant van de alleenstaande zijgevel tot het midden van de gemeenschappelijke muur;

c) wat betreft een hoekhuis, met andere woorden het eerste en het laatste huis van een huizenrij, wordt eveneens de afmeting genomen vanaf de buitenkant van de vrijstaande zijgevel tot het midden van de gemeenschappelijke muur; het is van geen belang of die woning éérst of laatst wordt opgericht;

d) de oppervlakte van de kelderverdieping en van de kruipruimten worden *niet* in aanmerking genomen;

e) de oppervlakte van een dakkamerniveau wordt voor het gehele horizontale vlak (draagvloer) van de verdieping in aanmerking genomen. De oppervlakte stemt, in de regel, overeen met deze van het plafond van het onderaan gelegen niveau;

f) alleen voor een *schuin dak* of een combinatie of samenstelling van verschillende schuine daken waarvan de dakruimte een hoogte van 2 meter overschrijdt, te rekenen vanaf de onderkant van de onder de dakrand of dakvoet liggende draagvloer tot het hoogste punt van het dak (daktimmer), wordt de oppervlakte van de volledige draagvloer in aanmerking genomen;

g) de oppervlakten van platte daken, terrassen op de begane grond al of niet gebouwd op een fundering, buitentrappen en op- en afritten worden *niet* in aan-

1.1. *Réduction du taux de TVA de 21 à 12 % pour les logements sociaux privés (pour un montant maximum de 2 millions de francs)*

Concernant le *champ d'application* de cette mesure, le ministre communique le texte de la circulaire établie par l'administration :

Qualification du logement social suivant la méthode de la superficie du bâtiment

Les dimensions sont prises au vu des sections horizontales et des coupes transversales figurant sur le plan de bâtisse. En règle générale, ces plans sont dessinés à une échelle de 1/50 ou de 2/100 de la grandeur réelle.

Maison unifamiliale

Pour déterminer la superficie totale, les dimensions de *chaque* partie plane (plancher) de la maison sont à prendre en considération et sont mesurées à partir de et jusqu'aux côtés extérieurs des murs en élévation, compte tenu des particularités et des dérogations suivantes :

a) s'il s'agit d'une maison située dans le rang, la largeur des maisons intermédiaires est mesurée à partir de et jusqu'à l'axe des murs communs;

b) en ce qui concerne une maison jumelée, autrement dit deux maisons isolées ayant une face latérale commune, les dimensions sont mesurées pour *chacune* de ces maisons à partir du côté extérieur de la façade latérale isolée jusqu'à l'axe du mur commun;

c) concernant une maison de coin, en d'autres termes la première et la dernière maison d'une rangée, les dimensions sont également prises à partir du côté extérieur de la façade latérale isolée jusqu'à l'axe du mur commun; il importe peu que cette habitation soit construite en premier ou en dernier lieu;

d) la superficie des caves et des vides ventilés *n'est pas* prise en compte;

e) la superficie du niveau des mansardes est prise en considération pour la totalité du plan horizontal (plancher) de l'étage. Cette superficie correspond, en règle, à celle du plafond du niveau inférieur;

f) la superficie de la totalité du plancher est prise en considération pour un *toit en pente* ou une combinaison de plusieurs toits en pente uniquement lorsque la hauteur du comble, calculée à partir de la partie inférieure du plancher se trouvant en dessous du battellement jusqu'au point le plus haut du toit (charpente), dépasse 2 m;

g) les superficies des toits plats, terrasses aménagées au niveau du sol construits ou non sur des fondations, escaliers extérieurs et rampes d'accès ou

merking genomen; daarentegen worden de oppervlakten van balkons op gelijk welk niveau van de woning, terrassen die binnen de romp van het gebouw voorkomen, erkers, loggia's, uitspringende vensterramen of dergelijke constructies, *wel* in aanmerking genomen;

h) de ingebouwde garage en de losse of aangebouwde garage, bergplaats of kleine werkplaats worden *niet* in aanmerking genomen.

Appartement, deel uitmakend van een meergezinswoning

Meergezinswoningen zijn gebouwen waarin twee of meer woningen geheel of gedeeltelijk boven elkaar zijn gelegen.

Om de totale oppervlakte van een appartement te bepalen worden de afmetingen van *iedere* oppervlakte van het appartement in aanmerking genomen vanaf en tot het midden van de gemeenschappelijke muren, met inachtneming van volgende bijzonderheden en afwijkingen :

a) alle gemeenschappelijke delen of ruimten van een meergezinshuis, die niet tot de *privatieve delen* van een appartement behoren, worden *niet* in aanmerking genomen; daaronder kan begrepen zijn : plat dak, centrale hal, trappen, de buitenzijde (parlementmetselwerk, decoratieve gevelvlakken ...) van de opgaande buitenmuren van het gebouw, het technisch gedeelte; kruipruimten, en andere;

b) de oppervlakte van de kelderverdieping wordt *niet* in aanmerking genomen;

c) slechts het gedeelte van de oppervlakte van de zolder, dat behoort tot de *privatieve delen* van een appartement en dat bewoonbaar is, wordt in aanmerking genomen. Onder bewoonbare oppervlakte van de zolder wordt verstaan de ruimte waarvan de hoogte 2 meter overschrijdt, te rekenen vanaf de onderkant van de dakrand of dakvoet liggende draagvloer tot het hoogste punt van het privaat gedeelte;

d) de ingebouwde garage en de losse of aangebouwde garage, bergplaats of kleine werkplaats worden *niet* in aanmerking genomen. »

Wat de *procedure* betreft die moet worden gevolgd om recht te hebben op het verminderd tarief van 12 % op een schijf van 2 miljoen frank, merkt de minister op dat het nieuwe systeem in vergelijking met vorige regelingen aanzienlijk eenvoudiger is.

De voorgestelde procedure is de volgende : de *bouwheer* moet zich naar het BTW-controlekantoor begeven waar de geplande bouw zich bevindt. Hij moet er de architectenplannen en de bouwvergunning neerleggen (alsmede de akte van splitsing wanneer het een flatgebouw betreft).

Daarop wordt een dossier geopend om de opvolging mogelijk te maken (er kunnen verscheidene aannemers bij eenzelfde bouw betrokken zijn). Dan

de *sortie ne sont pas pris en considération*; en revanche, les superficies des balcons situés à n'importe quel niveau de l'habitation, terrasses aménagées dans le corps du bâtiment, balcons en encorbellement, loggias, fenêtres en saillie et autres constructions analogues sont *bien prises en considération*;

h) le garage incorporé ainsi que le garage, la remise ou petit atelier séparé ou attenant *ne sont pas pris en considération*.

Appartement faisant partie intégrante d'une maison multifamiliale

Les maisons multifamiliales sont des bâtiments dans lesquels deux habitations ou davantage sont situées entièrement ou partiellement les unes au-dessus des autres.

Pour déterminer la superficie totale d'un appartement, les dimensions de *chaque* superficie de l'appartement sont à prendre en considération et sont mesurées à partir de et jusqu'à l'axe des murs communs, compte tenu des particularités et des dérogations suivantes :

a) aucune des parties ou espaces communs d'une maison multifamiliale, non considérés comme *parties privatives* d'un appartement, n'est prise en considération, en ce compris : le toit plat, le vestibule central, les escaliers, la façade externe (maçonnerie de parement, pans de façade décoratifs, ...) des murs extérieurs en élévation du bâtiment, la partie technique, les vides ventilés, etc.;

b) la superficie des sous-sols *n'est pas prise en compte*;

c) seule la partie de la superficie des greniers considérée comme partie privative d'un appartement et habitable est prise en considération. Le critère d'habitabilité des greniers est satisfait lorsque la hauteur de la partie des greniers considérée comme partie privative d'un appartement, calculée à partir de la partie inférieure du plancher se trouvant en dessous du battellement jusqu'au point le plus haut de la partie privative, dépasse 2 m;

d) le garage incorporé ainsi que le garage, la remise ou petit atelier séparé ou attenant *ne sont pas pris en compte*. »

En ce qui concerne la *procédure* à suivre pour bénéficier du taux réduit de 12 % sur une tranche de 2 millions de francs, le ministre fait remarquer que, par rapport à des réglementations antérieures, le nouveau système apporte une simplification considérable.

La procédure proposée est la suivante : le *maître de l'ouvrage* doit se rendre au bureau de contrôle TVA où est situé l'immeuble à construire. Il doit y déposer les plans d'architecte et le permis de bâtir (ainsi que l'acte de base s'il s'agit d'un immeuble à appartements).

Il est alors procédé à l'ouverture d'un dossier de manière à pouvoir assurer le suivi (il se peut qu'il y ait plusieurs entrepreneurs concernés par une même

moet de bouwheer de aannemer een getuigschrift bezorgen, waaruit blijkt dat de woning in aanbouw een oppervlakte van ten hoogste 190 m² (woning) of 100 m² (appartement) zal beslaan.

Op het tijdstip waarop hij zijn factuur naar de bouwheer zendt, moet de aannemer een afschrift ervan sturen naar het BTW-controlekantoor waaronder hij ressorteert (dat kantoor zendt het op zijn beurt door naar het BTW-kantoor van de plaats waar de woning wordt gebouwd: dáár immers moet het dossier opgevolgd en gecontroleerd worden, en moet met name worden nagegaan of het bedrag van 2 miljoen frank niet overschreden wordt en ook of de aangegeven oppervlakte correct is).

Deze procedure, die in overleg met de sector is uitgewerkt, is er dus wel degelijk op gericht *de verantwoordelijkheid bij de bouwheer te leggen*. Nadat de aannemer een getuigschrift van de bouwheer heeft ontvangen, wordt de aannemer bijgevolg van iedere aansprakelijkheid ontheven, behalve uiteraard wanneer er sprake is van heimelijke verstandhouding of als de bouwheer kan bewijzen dat de aannemer het plan, zonder zijn medeweten, niet correct heeft uitgevoerd.

Op de vragen van de heren *Olaerts en Dupré* over de geplande controlemogelijkheden, en met name over de mogelijkheid om na te gaan of het criterium inzake oppervlakte bij de vastlegging van het kadastraal inkomen werd nageleefd, merkt de *minister* op dat werd beslist het oppervlakte-, en niet het volumecriterium in aanmerking te nemen, omdat het Kadaster net dat criterium hanteert.

1.2. BTW-tarief van toepassing op geïnstitutionaliseerde sociale woningen

Tot 31 december 1997 bedraagt het BTW-tarief op sociale woningen momenteel 12 %.

In het raam van de Europese BTW-harmonisering, werd een beperkende lijst opgesteld met goederen en diensten waarop een verminderd tarief van toepassing is (zie EEG-richtlijn n° 92/77/EEG van de Raad van 19 oktober 1992 tot aanvulling van het gemeenschappelijk stelsel van de belasting over de toegevoegde waarde en tot wijziging van richtlijn 77/388/EEG (onderlinge aanpassing van de BTW-tarieven)).

Gedurende een overgangsperiode die op 31 december 1997 verstrijkt, worden de Lid-Staten die dat wensen, ertoe gemachtigd een tussentarief — het zogenaamde parkingtarief — vast te leggen voor de diensten en goederen naar keuze die niet in de lijst van goederen en diensten, waarop het verminderd tarief van toepassing is, opgenomen zijn.

Afschaffing van het parkingtarief impliceert evenwel niet noodzakelijk dat de sector van de sociale woningbouw onder een van beide andere tarieven (6 % of 21 %) valt.

De Europese regelgeving staat de Lid-Staten immers toe twee verminderde tarieven toe te passen.

construction). Le maître de l'ouvrage doit alors donner une attestation à l'entrepreneur, certifiant que l'immeuble à construire aura une superficie maximale de 190 m² (maison) ou de 100 m² (appartement).

Au moment où il envoie sa facture au maître de l'ouvrage, l'entrepreneur devra envoyer un double au bureau de contrôle TVA dont il dépend (lequel la fera suivre au bureau de contrôle TVA de l'endroit où l'immeuble est construit car c'est à cet endroit que le dossier sera suivi et contrôlé, c'est-à-dire qu'il faudra vérifier si le montant de 2 millions de francs n'est pas dépassé et si la superficie déclarée est correcte également).

La présente procédure, mise au point en concertation avec le secteur, vise donc bien à *responsabiliser le maître de l'ouvrage*. Ayant obtenu une attestation du maître de l'ouvrage, l'entrepreneur sera donc déchargé de toute responsabilité, sauf bien entendu s'il y a collusion entre eux ou si le maître de l'ouvrage est en mesure de prouver que l'entrepreneur n'a pas respecté le plan à son insu.

Aux questions posées par *MM. Olaerts et Dupré* concernant les mesures de contrôle envisagées et notamment la faculté de vérifier le critère de superficie lors de l'établissement du revenu cadastral, le *ministre* fait remarquer qu'il a été décidé de retenir le critère de la superficie plutôt que celui du volume parce qu'il s'agit précisément du critère utilisé par l'administration du Cadastre.

1.2. Taux de TVA applicable aux logements sociaux institutionnels

Actuellement, le taux de TVA applicable aux logements sociaux institutionnels est de 12 %, et ce jusqu'au 31 décembre 1997.

Dans le cadre de l'harmonisation européenne en matière de TVA, une liste limitative des biens et services soumis à taux réduit a été établie (cf. directive 92/77/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 complétant le système commun de taxe sur la valeur ajoutée et modifiant la directive 77/388/CEE (rapprochement des taux de TVA)).

Au cours d'une période transitoire expirant au 31 décembre 1997, les Etats membres qui le souhaitent, sont autorisés à fixer un taux intermédiaire, dit taux « parking », pour les biens et services de leur choix ne figurant pas dans la liste des biens et services soumis à taux réduit.

La suppression du taux « parking » n'implique cependant pas nécessairement qu'on assujettisse ce secteur du logement social à un des 2 autres taux, à savoir 6 ou 21 %.

La réglementation européenne permet en effet aux Etats membres d'appliquer deux taux réduits.

Op de vraag van *mevrouw Hermans* of een termijn ingebouwd is om het criterium van de maximale oppervlakte na te komen, merkt *de minister* op dat men dat criterium moet nakomen totdat de overgangperiode waarin het tussentarief van 12 % geldt, is verstreken.

Als de oppervlakte van de woning of van het appartement achteraf wordt gewijzigd, valt de belastingplichtige onder het normale tarief van 21 %.

2. Budgettaire maatregelen

2.1. De verhoging tot 15 % van het tarief inzake roerende voorheffing met ingang van 1 januari 1996 slaat op roerende inkomsten (dividenden, interesten, taksen) die thans onder deze voorheffing (tegen het tarief van 13,39 %) vallen. Dat tarief valt samen met het tarief dat gewoonlijk in aanmerking wordt genomen bij de meeste overeenkomsten tot het vermijden van dubbele belastingheffing, wat daaraan een stabiel karakter verleent.

Het is ook dat tarief waaraan wordt gedacht bij de besprekingen over de harmonisering op Europees vlak. Terzelfder tijd wordt het tarief van 25 % op dividenden die worden gestort op het « oude » kapitaal niet meer verhoogd met de drie opcentiemen crisisbelasting. Daaruit vloeit ook een effectieve daling van 25,75 % naar 25 % voort.

2.2. De tweede maatregel leidt ertoe dat een oneigenlijk gebruik inzake definitief belaste inkomsten (DBI) ondoeltreffend wordt.

Wat de inhoud van de maatregel betreft, verwijst de minister naar zijn inleidende uiteenzetting. Hij wenst evenwel een aantal belangrijke aspecten nader toe te lichten. Het moet duidelijk zijn dat de reden waarom de regering geen enkele band tussen de aankoop van aandelen en de financiering heeft willen leggen te maken heeft met de praktische moeilijkheid om een concrete band tussen de financiering van een verrichting en het aangekochte goed te leggen. Het betreft immers elementen van de balans die men aan de passivazijde (het eerste element) en aan de activazijde (het tweede element) aantreft zonder dat het, uit een boekhoudkundig oogpunt, nodig is enig causaal verband aan te wijzen aangezien de boekingen nooit rechtstreeks tussen die twee posten zullen gebeuren.

Men had ook een wettelijk vermoeden in het leven kunnen roepen, waarbij werd uitgegaan van een « verdachte periode » tijdens welke elke toename van de schuld die aan de aankoop voorafging of erop volgde betrekking moest hebben op de financiering van de transactie. Bij nader inzien legde men de voorkeur inzake bewijslast liever bij de vraag naar het nut van de transactie voor de belastingplichtige. Als de aankoop van de aandelen een beslissing in het belang van de groep was, die tot doel had de beoogde onderneming (dochter) te leiden, er een participatie in te nemen of een duurzame band tot stand te bren-

A la question de *Mme Hermans* de savoir si un délai a été prévu quant au respect du critère de superficie maximale, *le ministre* fait remarquer qu'il y a lieu de se conformer à ce critère jusqu'à l'expiration de la période transitoire en ce qui concerne le taux intermédiaire de 12 %.

Si par la suite, la superficie de l'immeuble ou de l'appartement est modifiée, le contribuable sera alors soumis au taux normal de 21 %.

2. Mesures budgétaires

2.1. Le relèvement à 15 % du taux du précompte mobilier à partir du 1^{er} janvier 1996 concerne les revenus mobiliers (dividendes, intérêts, redevances) actuellement soumis à ce précompte au taux de 13,39 %. Ce taux coïncide avec celui habituellement retenu dans la majorité des conventions préventives de la double imposition, ce qui lui confère un caractère stable.

C'est aussi le taux envisagé dans les discussions sur l'harmonisation européenne. Parallèlement, le taux de 25 % sur les dividendes versés sur le capital « ancien » n'est plus majoré des trois centimes additionnels de crise. Il en résulte ainsi une réduction effective de 25,75 % à 25 %.

2.2. La deuxième mesure tend à rendre inefficent un usage impropre en matière de revenus définitivement taxés (RDT).

En ce qui concerne le contenu de la mesure, le ministre renvoie à son exposé introductif. Il souhaite cependant préciser certains aspects importants. Il doit être clair que la raison pour laquelle le gouvernement n'a voulu établir aucun lien entre l'acquisition des actions et le financement de cette opération tient à la difficulté pratique de faire concrètement la liaison entre le financement d'une opération et le bien acquis. Il s'agit en effet d'éléments du bilan qui se retrouvent, le premier au passif et le second à l'actif, sans que, d'un point de vue comptable, il y ait lieu d'indiquer un quelconque lien de cause à effet puisque le mouvement comptable ne se fera jamais directement entre ces deux postes.

On aurait pu évidemment créer, par une présomption, une période suspecte en réputant que toute augmentation de l'endettement précédant ou suivant l'acquisition était censée se rapporter au financement de l'opération. Mais, à la réflexion, il était préférable de faire porter la charge de la preuve sur l'utilité de l'opération au regard du contribuable. Si les actions qui ont été acquises l'ont été dans une optique de groupe parce que l'on veut diriger la société cible (filiale), parce que l'on veut acquérir une participation ou établir un lien durable, le rejet de la déduction ne s'appliquera pas parce que le contri-

gen, kan het verzoek tot aftrek niet worden verworpen aangezien de belastingplichtige de economische beweegredenen van zijn aankoop heeft aangetoond.

In antwoord op meer gedetailleerde vragen geeft de minister aan dat het wetsontwerp, moet worden aangepast, zodat duidelijk wordt dat het bedrag van de geweigerde aftrek van interesten even groot moet zijn als de aftrek voor definitief belaste inkomsten (DBI) (95 %) en niet als het bedrag van de geïnde dividenden (100 %). Ook kan de maatregel nooit aanleiding geven tot dubbele verwerping, waarbij eerst de aftrek van interesten en vervolgens de aftrek van DBI wordt geweigerd.

2.3. De derde maatregel heeft betrekking op de forfaitaire belasting van elektriciteitsproducenten. Op de vraag of men niet eerder een hoger percentage had moeten hanteren (bijvoorbeeld 20 %), antwoordt de minister dat de beperking in feite objectief is : het vermoede inkomen mag het reële inkomen niet op flagrante wijze overschrijden, aangezien de belastingplichtige in dat geval voor het laatste zou kiezen. 14,5 % bereikt of overschrijdt zelfs het evenwichtspunt.

2.4. In antwoord op de vraag van een lid over de noodzaak om in een afzonderlijke heffing van de accijnzen te voorzien, die bovendien uitsluitend voor voertuigen voor persoonlijk gebruik geldt, vergelijkt de minister de prijs van diesel aan de Belgische pomp (op 11 september 1995) met de prijs die de belangrijkste Europese partners hanteren :

België	24,5
Nederland	24,6
Luxemburg	20,0
BRD	22,6
Frankrijk	23,1

3. Maatregelen ter bevordering van de economie (het economisch draagvlak)

3.1. De eerste maatregel betreft de invoering van een belastingkrediet ten einde de aangroei van het eigen vermogen te bevorderen. Om juridische redenen verschilt de maatregel inderdaad naargelang het eenmansbedrijven of ondernemingen met een vennootschapsstructuur betreft. In beide gevallen is sprake van slechts één vermogen. Het vermogen van een vennootschap is hoe dan ook integraal een bedrijfsvermogen; dat van een privé-persoon kan zowel voor particuliere als voor beroepsdoeleinden worden gebruikt.

Aangezien het niet de bedoeling is als een soort inquisitie tegen de belastingplichtige op te treden en enige aangifte in verband met zijn vermogen te eisen, werkt de voorgestelde tekst in de omgekeerde richting. Men gaat ervan uit dat het gedeelte van de nieuwe investeringen dat niet met een uitbreiding van de schuld werd gefinancierd, door de ondernemer zelf en met zijn eigen middelen werd opgebracht.

Hierbij zij nog opgemerkt dat de maatregel geldt voor eenmansbedrijven en vrije beroepen, ook al wordt de bedrijvigheid als bijberoep uitgeoefend.

buable a établi la motivation économique de son acquisition.

Répondant à des questions plus précises, le ministre signale que le projet doit être adapté pour préciser que le rejet des intérêts doit être d'un même montant que la déduction au titre de RDT (95 %) et non des dividendes encaissés (100 %) et que la mesure ne peut aboutir à un double rejet, une première fois pour les intérêts, une seconde fois sur les RDT.

2.3. La troisième mesure est relative à l'impôt forfaitaire sur les producteurs d'électricité. A la question de savoir s'il n'aurait pas été souhaitable de retenir un pourcentage supérieur, 20 % par exemple, le ministre répond que la limite est en fait objective : le revenu présumé ne peut pas excéder de manière flagrante le revenu réel, auquel cas le contribuable optera pour ce dernier. Le taux de 14,5 % atteint, voire dépasse le point d'équilibre.

2.4. En réponse à la question d'un membre quant à la nécessité d'instaurer un prélèvement distinct des accises et s'appliquant aux seules voitures de tourisme, le ministre fournit une comparaison du prix du diesel à la pompe (au 11 septembre 1995) par rapport à nos principaux partenaires européens :

Belgique	24,5
Pays-Bas	24,6
Luxembourg	20,0
RFA	22,6
France	23,1

3. Incitants à la relance de l'activité économique (assises économiques)

3.1. La première mesure concerne l'instauration d'un crédit d'impôt pour encourager l'accroissement des fonds propres. Il est vrai que, pour des raisons juridiques, la mesure diffère selon qu'il s'agit d'entreprises individuelles ou d'entreprises-société. Dans les deux cas, il n'y a qu'un patrimoine. Si le patrimoine d'une société est nécessairement, pour totalité, professionnel, celui d'une personne connaît deux affectations possibles, une privée et une professionnel.

Voulant éviter toute mesure inquisitoire visant à demander au contribuable une déclaration sur son patrimoine, le texte proposé travaille à l'envers en présumant que la partie des nouveaux investissements, qui n'est pas financée par une augmentation de l'endettement, l'est par une affectation de fonds propres de l'entrepreneur dans son entreprise.

Il y a encore lieu de préciser que la mesure concerne les entreprises individuelles et les professions libérales, même si l'activité est exercée à titre d'ap-

Voorts wordt de schuld bekeken in het licht van de bestemming; er wordt immers een duidelijk onderscheid gemaakt tussen leningen voor privé-gebruik en leningen voor beroepsdoeleinden.

De maatregel in verband met het belastingkrediet geldt evenzeer voor ondernemingen die hun winst in de vorm van een forfaitair bedrag moeten aangeven. Dat spreekt eigenlijk vanzelf, aangezien het krediet na berekening van de belastingen net als alle andere verrekenbare factoren zoals vooruitbetalingen en roerende voorheffing wordt verrekend.

Bij de personenbelasting wordt het belastingkrediet verrekend op grond van de met eigen middelen gefinancierde uitbreiding van de investeringen van de onderneming die het belastingvoordeel geniet. Het begrip « vaste activa » moet worden geïnterpreteerd volgens de betekenis die er door het boekhoudrecht aan wordt gegeven, zoals uitdrukkelijk in artikel 2, § 7, van het WIB 1992 wordt bepaald. Men beoogt hier zowel de immateriële, de materiële als de financiële vaste activa. De aangroei van vlottende activa zoals bijvoorbeeld voorraden, wordt daarentegen bij de berekening van het belastingkrediet niet in aanmerking genomen.

Het mag misschien verbazing wekken dat de betaling van de sociale-zekerheidsbijdragen aan het stelsel van de zelfstandigen als voorwaarde wordt opgelegd, maar dat gebeurde op verzoek van de minister van Landbouw en de Kleine en Middelgrote Ondernemingen. Waarom wordt diezelfde voorwaarde niet opgelegd aan de vennootschappen voor het bedrag van 7 000 frank, dat wordt betaald als sociale-zekerheidsbijdrage? Omdat op dat vlak een enorme wanverhouding bestaat tussen dat bedrag en het fiscale voordeel, dat tot 800 000 frank kan bedragen.

De maatregel inzake het belastingkrediet moet meer in het algemeen worden beschouwd in samenhang met de afschaffing van de aftrekbaarheid van de interesten op leningen die werden aangegaan ten einde nieuw kapitaal vrij te maken. Het is namelijk de bedoeling van de regering elke kapitaalverhoging van een vennootschap aan te moedigen, en niet alleen het aandeel van het nieuwe kapitaal dat door een bestuurder of een zaakvoerder wordt ingebracht. Indien men de voorwaarden waaraan een vennootschap moet beantwoorden om een voordeel te genieten verbindt aan de personenbelasting, dan wordt een bijzonder moeilijk te beheersen factor van onzekerheid ingevoerd.

3.2. De tweede maatregel betreft de verhoogde investeringsaftrek voor octrooien. De regering heeft het onderzoek willen aanmoedigen, ook al vindt het buiten het bedrijf plaats. Het octrooi kan namelijk worden aangekocht nadat het onderzoek voltooid is, terwijl in de huidige regeling het voordeel alleen gold voor onderzoek dat binnen het bedrijf gebeurde. Het betreft bijgevolg een aanzienlijke uitbreiding.

3.3. Buiten het ontwerp om werd een vraag gesteld betreffende het belastingstelsel dat van toepassing is op de technische voorzieningen die moeten

point. L'endettement est considéré au regard de son affectation — les prêts sont bien scindés professionnel/privé.

La mesure relative au crédit d'impôt s'applique également pour les entreprises soumises à une détermination forfaitaire de leurs bénéfices, ce qui est normal puisque, une fois l'impôt calculé, le crédit s'impute comme tout autre élément imputable, tels les versements anticipés et le précompte mobilier.

A l'impôt des personnes physiques, le crédit d'impôt est calculé sur l'accroissement financé par fonds propres, des investissements de l'entreprise bénéficiaire de l'avantage fiscal. Le terme « immobilisation » doit se comprendre suivant la signification qu'il revêt en matière comptable comme le prévoit explicitement l'actuel article 2, § 7, du CIR 1992. Sont visées les immobilisations incorporelles, corporelles et financières. Par contre, l'accroissement des actifs circulants, par exemple les stocks, n'entre pas en ligne de compte pour le calcul du crédit d'impôt.

S'il est vrai que l'exigence liée à un paiement des cotisations au statut social des indépendants peut étonner, elle est demandée par le ministre de l'Agriculture et des petites et moyennes entreprises. Pourquoi ne pas l'appliquer aux sociétés pour le montant de 7 000 francs à verser à titre de cotisations sociales? Parce qu'il existe, sur ce point, une disproportion énorme entre ce montant et l'avantage fiscal qui peut s'élever à 800 000 francs.

De manière plus générale, la mesure de crédit d'impôt doit être examinée en liaison avec la suppression de la déduction des intérêts de prêts souscrits en vue de libérer du capital nouveau. En effet, l'objectif poursuivi par le gouvernement est d'encourager toute augmentation du capital d'une société et pas seulement la quotité du capital nouveau apportée par un administrateur ou un gérant. D'autre part, lier à l'impôt des personnes physiques les conditions auxquelles une société doit répondre en vue de bénéficier d'un avantage, introduirait un élément d'insécurité particulièrement difficile à gérer.

3.2. La deuxième mesure concerne la déduction pour investissement majorée sur les brevets. Le gouvernement a voulu encourager la recherche, même lorsque celle-ci s'effectue en dehors de l'entreprise. En effet, le brevet peut être acquis une fois la recherche aboutie, tandis que le régime actuel réservait l'avantage aux seules recherches réalisées au sein de l'entreprise. Il s'agit dès lors d'un élargissement sensible.

3.3. En dehors du projet, a été posée une question relative au régime fiscal des provisions techniques que doivent constituer les indépendants qui ont en

worden aangelegd door de zelfstandigen wier inkomen in 1994, 1995 en/of 1996 hoger was dan hun geïndexeerde inkomen van 1993. Die voorzieningen moeten worden aangewend voor :

- investeringen voor het beroep;
- bedrijfsverliezen;
- kosten voor extra personeel;
- de voorzieningen voor het betalen van mogelijke verliezen en kosten.

Die voorzieningen zijn in principe belastbaar aangezien ze niet op een geïndividualiseerde manier werden samengesteld om het hoofd te bieden aan lasten die fiscaal kunnen doorgaan voor beroepskosten die normaal gezien in mindering worden gebracht op de jaarresultaten (zie artikel 48 van het WIB 1992 en de artikelen 24 tot 27 van het koninklijk besluit tot uitvoering van het WIB 1992).

Het feit dat deze technische voorzieningen worden aangelegd, heeft dus niet automatisch tot gevolg dat de winsten die op die manier worden gereserveerd worden vrijgesteld, behalve indien artikel 48 van het WIB 1992 en de artikelen 24 tot 27 van het koninklijk besluit tot uitvoering van het WIB 1992 van toepassing zijn. Mocht dat toch het geval zijn, dan moeten de kosten waarvoor de van belasting vrijgestelde voorzieningen werden aangelegd, in mindering worden gebracht van die voorzieningen op het ogenblik waarop ze effectief worden gedaan.

4. Personeelsaanwervingen stimuleren

De regering heeft gekozen voor maatregelen waarbij de sociale bijdragen worden verminderd, aangezien dat de meest doeltreffende manier is om de kosten van de ondernemingen te drukken. De maatregel heeft onmiddellijk uitwerking doordat de loonkosten onmiddellijk dalen, terwijl het belastingvoordeel pas « *ex post* » bij inkohiering wordt toegekend. Daarom werd geen gebruik meer gemaakt van de formule waarbij voor extra personeel een belastingaftrek wordt toegekend, behalve dan in de sector van het wetenschappelijk onderzoek.

Het toepassingsveld van de aftrek voor extra personeel dat voor wetenschappelijk onderzoek wordt ingezet, zal worden uitgebreid bij een koninklijk besluit waartoe het huidige artikel 67 van het WIB 1992 de machtiging verleent. De aftrek zal worden uitgebreid tot de diensten belast met de maximalisatie van het intern potentieel van het bedrijf en/of met de export van produkten en diensten van dat bedrijf.

5. Financiële bepalingen

De minister verwijst naar de memorie van toelichting (Stuk n° 208/1, blz. 13-14). Wat punt 3 (voorzorgsmaatregelen te nemen ter vermindering van mogelijke belangendualiteiten, door de gedelegeerd bestuurders en de bestuurders belast met bijzondere opdrachten van de Federale Participatiemaatschappij) betreft, verduidelijkt de minister dat onder « bijzondere opdracht » elke bezoldigde opdracht moet

1994, 1995 et/ou 1996 un revenu supérieur au revenu indexé de 1993, provisions à utiliser pour :

- des investissements professionnels;
- des pertes professionnelles;
- les frais de personnel supplémentaires;
- les provisions pour le paiement de pertes ou coûts éventuels.

Ces dites provisions sont en principe imposables au motif qu'elles ne sont pas constituées de manière individualisée pour faire face à des charges admissibles fiscalement au titre de frais professionnels grevant normalement les résultats de l'année (voir l'article 48 du CIR 1992 et les articles 24 à 27 de l'arrêté royal d'exécution du CIR 1992).

En conséquence, la constitution de ladite provision technique n'entraîne pas automatiquement une exonération des bénéfices ainsi réservés sauf si l'article 48 du CIR 1992 et les articles 24 à 27 de l'arrêté royal d'exécution du CIR 1992 sont d'application. Et quand bien même ce serait le cas, les charges pour lesquelles la provision exonérée fiscalement a été constituée doivent être imputées sur cette provision au moment où elles sont effectivement supportées.

4. Encouragements à l'embauche

Le gouvernement a opté pour des mesures de réduction des cotisations sociales parce qu'il s'agit du moyen le plus efficace de réduire les charges des entreprises. L'effet est direct par diminution immédiate de la charge salariale, tandis que l'avantage fiscal n'est accordé qu'« *ex post* » par enrôlement. C'est pourquoi la piste de la déduction fiscale par personnel complémentaire n'a plus été utilisée, sauf dans le domaine de la recherche scientifique.

L'extension du bénéfice de la déduction pour personnel supplémentaire affecté à la recherche scientifique sera réalisée par un arrêté royal qu'autorise l'actuel article 67 du CIR 1992. La déduction sera étendue aux chefs de service chargés de maximaliser les potentialités internes de l'entreprise et/ou d'exporter les produits et services de ladite entreprise.

5. Dispositions financières

Le ministre renvoie à l'exposé des motifs (Doc. n° 208/1, pp. 13-14). Concernant le point 3 (mesures préventives pour éviter les possibles dualités d'intérêts dans le chef des administrateurs délégués et des administrateurs chargés d'une mission spéciale de la Société Fédérale de Participations), le ministre précise qu'il y a lieu d'entendre par « mission spéciale » : toute mission rémunérée qui consiste, par exemple, à

worden verstaan die er bijvoorbeeld in bestaat met een privé-groep te onderhandelen over de overdracht van activa van het Rijk.

De voorgestelde maatregelen strekken ertoe te voorkomen dat de bestuurder die belast is met de onderhandelingen in de verleiding komt om een aantal toegevingen te doen, in ruil waarvoor hij na het sluiten van de transactie, een goed betaalde baan krijgt bij de betrokken privé-groep.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Over artikel 1 worden geen opmerkingen gemaakt.

I. Inkomstenbelastingen

1. Fiscaal stelsel voor verzekeringsbons (artikel 1bis (nieuw))

De regering dient een amendement (n° 6 — Stuk n° 208/6, blz. 1-2) in, dat ertoe strekt een artikel 1bis (nieuw) in te voegen, luidend als volgt :

« Artikel 1bis. — Artikel 21, 9°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, ingevoegd door artikel 2 van de wet van 22 juli 1993, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 9° inkomsten die zijn begrepen in kapitalen en afkoopwaarden betreffende levensverzekeringscontracten gesloten door een natuurlijke persoon, zoals die in artikel 19, § 1, 3°, worden omschreven, in elk van de volgende gevallen :

a) wanneer de belastingplichtige die het contract heeft aangegaan alleen zichzelf heeft verzekerd en de voordelen van het contract bij leven bedongen zijn ten eigen gunste en het contract voorziet in het betalen bij het overlijden van een kapitaal gelijk aan ten minste 130 % van het totaal van de gestorte premies;

b) wanneer het contract gesloten is voor meer dan acht jaar en de kapitalen of afkoopwaarden effectief worden betaald meer dan acht jaar na het sluiten van het contract ».

De minister stelt vast dat die maatregel op het specifieke fiscale stelsel voor verzekeringsbons slaat, zoals bepaald bij artikel 21, 9°, van het WIB 1992, teneinde komaf te maken met de ter zake vastgestelde misbruiken.

Er wordt voorgesteld de bestaande wetgeving aan te scherpen door de voorwaarden te bepalen waaraan de verzekeringsbons moeten voldoen om vrijstelling van de roerende voorheffing te kunnen genieten.

De vrijstelling van de inkomsten in kwestie zal dus alleen aan levensverzekeringscontracten worden toegekend waarop wordt ingeschreven door iemand die aan de belasting op de natuurlijke personen onderworpen is, die alleen zichzelf heeft verzekerd en waarvan de voordelen bij leven bedongen zijn.

Die aanpassing plaatst geen vraagtekens bij het eigenlijke beginsel van de vrijstelling van personen-

négociier la cession d'un actif de l'Etat avec un groupe privé.

Les mesures proposées tendent à éviter que l'administrateur chargé de la négociation ne soit tenté de faire certaines concessions en échange desquelles il se verrait attribuer un poste bien rémunéré au sein du groupe privé concerné, après la réalisation de la transaction.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES

L'article 1^{er} ne donne lieu à aucun commentaire.

I. Impôts sur les revenus

1. Régime fiscal des bons d'assurance (article 1^{er}bis (nouveau))

Le gouvernement dépose un amendement (n° 6 — Doc. n° 208/6, pp. 1-2) visant à insérer un article 1^{er}bis (nouveau), rédigé comme suit :

« Article 1^{er}bis. — L'article 21, 9°, du Code des impôts sur les revenus 1992, inséré par l'article 2 de la loi du 22 juillet 1993, est remplacé par la disposition suivante :

« 9° les revenus compris dans les capitaux et valeurs de rachat afférents à des contrats d'assurance-vie conclus par une personne physique, tels qu'ils sont définis à l'article 19, § 1^{er}, 3°, dans chacun des cas suivants :

a) lorsque le contribuable qui a souscrit le contrat s'est assuré exclusivement sur sa tête et que les avantages du contrat sont stipulés en sa faveur en cas de vie et que le contrat prévoit le paiement au décès d'un capital équivalent à 130 % au moins du total des primes versées;

b) lorsque le contrat est conclu pour une durée supérieure à huit ans et que les capitaux ou valeurs de rachat sont effectivement payés plus de huit ans après la conclusion du contrat ».

Le ministre constate que cette mesure concerne le régime fiscal spécifique des bons d'assurance tel que prévu à l'article 21, 9°, du CIR 1992, et ce afin de mettre fin aux abus constatés en la matière.

Il est proposé de renforcer le dispositif actuel en précisant les conditions que doivent remplir les bons d'assurance pour être exonérés du précompte mobilier.

L'exonération des revenus en question ne sera donc accordée qu'aux contrats d'assurance-vie souscrits par un contribuable assujéti à l'impôt des personnes physiques qui s'est assuré uniquement sur sa tête et dont les avantages sont stipulés en sa faveur en cas de vie.

Cette adaptation ne remet pas en cause le principe même de l'exonération à l'impôt des personnes physi-

belasting die is gekoppeld aan de regels volgens welke de overeenkomst bij overlijden voorziet in de betaling van een kapitaal dat overeenstemt met ten minste 130 % van het totaal van alle betaalde premies.

Een zelfde vrijstelling wordt ook verleend als de overeenkomst wordt gesloten voor meer dan acht jaar en de kapitalen of de afkoopwaarden effectief worden betaald meer dan acht jaar na het sluiten van de overeenkomst.

Voor meer details verwijst de minister naar de verantwoording (Stuk n° 208/6, blz. 2-3).

De heer Olaerts vreest dat deze maatregel ertoe kan leiden dat dit type van produkt verdwijnt. Het voordeel van de verzekeringsbons is juist dat, in tegenstelling tot de kasbons, de identiteit van de inschrijver bekend is.

De minister merkt op dat het feit dat de verzekeringsbons op naam worden uitgebracht blijkbaar niets heeft afgedaan aan het enorme succes van dit soort produkten.

2. Aanmoediging van de toename van het eigen vermogen van de ondernemingen (vennootschappen en zelfstandigen / natuurlijke personen) — Toekenning van een belastingkrediet (artikelen 2, 2bis (nieuw), 5, 7, 11 tot 17, 18, 2°, 19 en 20)

De voorzitter, de heer Dupré verwijst naar zijn opmerkingen tijdens de algemene bespreking.

De minister verwijst eveneens naar de antwoorden die tijdens de algemene bespreking werden gegeven (punt 3.1).

De minister antwoordt bevestigend op de vraag of het bedrag dat voor de toekenning van een belastingkrediet in aanmerking wordt genomen, ook de uitgiftepremie omvat.

Voorts herhaalt hij dat alleen het met eigen vermogen gefinancierde gedeelte van de nieuwe investeringen in aanmerking komt voor de toekenning van het belastingkrediet; het met nieuwe leningen gefinancierde gedeelte van de investeringen komt met andere woorden niet in aanmerking.

Wat de kaskredieten betreft, zal men ervan uitgaan dat in geval dat krediet toeneemt, de nieuwe investeringen werden gefinancierd via een toename van de schuldenlast, niet met eigen vermogen.

Het spreekt voor zich dat wanneer moet worden vastgesteld welk deel van de investeringen met eigen vermogen, respectievelijk met nieuwe leningen werd gefinancierd, alleen rekening wordt gehouden met het daadwerkelijk opgenomen bedrag van het kaskrediet en niet met de integrale kredietlijn waarover de onderneming beschikt.

Ten slotte, wat de commanditaire vennootschappen op aandelen betreft, antwoordt de minister dat de aftrekbaarheid van de interesten van leningen aangegaan na 17 oktober 1995 die werd behouden om in te schrijven op een kapitaalverhoging doorgevoerd door een naamloze vennootschap teneinde het door de wet van 13 april 1995 ingevoerde minimum-

ques liée à la règle selon laquelle le contrat prévoit le paiement au décès d'un capital équivalent à 130 % au moins du total des primes versées.

Une exonération est également accordée lorsque le contrat est conclu pour une durée de plus de huit ans et que les capitaux ou valeurs de rachat sont effectivement payés plus de huit ans après la conclusion du contrat.

Pour plus de détails, le ministre renvoie à la justification (Doc. n° 208/6, pp. 2-3).

M. Olaerts fait remarquer que la présente mesure pourrait entraîner la disparition de ce type de produit. Or, l'avantage des bons d'assurance, contrairement aux bons de caisse réside dans le fait que l'identité du souscripteur est connue.

Le ministre observe que le caractère nominatif des bons d'assurance n'a à l'évidence pas empêché l'énorme succès de ce type de produit.

2. Encouragement à l'accroissement des fonds propres dans les entreprises (sociétés et indépendants / personnes physiques) — Octroi d'un crédit d'impôt (articles 2, 2bis (nouveau), 5, 7, 11 à 17, 18, 2°, 19 et 20)

Le président, M. Dupré, renvoie à son intervention lors de la discussion générale.

Le ministre se réfère pour l'essentiel aux réponses fournies lors de la discussion générale (point 3.1).

A la question de savoir si le montant pris en compte pour l'octroi d'un crédit d'impôt comprend également les primes d'émissions, le ministre répond affirmativement.

En outre, il répète que seule la part des nouveaux investissements financés par des fonds propres entre en ligne de compte pour l'octroi du crédit. En d'autres termes, la part des investissements financée par de nouveaux emprunts ne sera pas prise en considération.

Pour ce qui est des crédits de caisse, on va considérer qu'en cas d'augmentation du crédit de caisse, les nouveaux investissements ont été financés par une augmentation de l'endettement et non par des fonds propres.

Il est évident qu'au moment de déterminer la part respective des investissements financés par fonds propres ou par de nouveaux emprunts, seul le montant effectivement prélevé sur le crédit de caisse sera pris en considération et non l'entiereté de la ligne de crédit dont peut disposer l'entreprise.

En ce qui concerne enfin les sociétés en commandite par actions, le ministre précise que la déductibilité des intérêts d'emprunts contractés après le 17 octobre 1995 maintenue pour la souscription à une augmentation de capital réalisée par une société anonyme en vue de constituer le capital minimum de 2,5 millions de francs exigé par la loi du 13 avril 1995

kapitaal van 2,5 miljoen frank na te leven, niet van toepassing is op commanditaire vennootschappen op aandelen.

De heer Tavernier vraagt wat de precieze kostprijs van de voorgestelde belastingkredietmaatregel zal zijn voor de Schatkist.

De minister antwoordt dat de berekening van de kostprijs van deze maatregel momenteel op een hypothese berust. Het valt af te wachten hoeveel bedrijven hun eigen middelen effectief zullen verhogen om van het fiscaal voordeel te genieten. De minister verwijst naar de aanvullende maatregelen die een budgettair evenwicht moeten garanderen ingeval de formule een succes wordt. De minister is er echter van overtuigd dat op termijn de ingevolge deze maatregel doorgevoerde kapitaalverhogingen de beste waarborg zijn voor een toename van de economische activiteit en bijgevolg van de belastingopbrengsten.

Art. 2

De heer Desimpel verwijst naar zijn opmerkingen tijdens de algemene bespreking.

Hij herinnert eraan dat wanneer een belastingkrediet wordt toegekend aan de vennootschappen die hun in geld gestort kapitaal verhogen, de mogelijkheid vervalt waarover de bestuurders en de werkende vennoten momenteel beschikken om de rente die ze hebben betaald op leningen aangegaan om aandelen vol te storten waarop ze hadden ingeschreven naar aanleiding van de vorming, de fusie, de splitting, de overneming of een verhoging van het kapitaal van de vennootschap die hen periodiek vergoedingen toekent, van hun bedrijfsinkomsten af te trekken.

Compenseert de toekenning van een nieuw voordeel (in de vorm van een belastingkrediet) in alle gevallen die aftrekmogelijkheid?

De minister acht het inderdaad niet uitgesloten dat het fiscaal voordeel ingevolge de nieuwe maatregel van belastingkrediet aan vennootschappen die hun in geld gestort kapitaal verhogen, minder groot zal zijn dan het fiscaal voordeel dat beheerders en werkende vennoten thans hebben indien zij gebruik maken van de huidige, af te schaffen maatregel om de intresten van leningen, aangegaan voor de vrijmaking van aandelen waarop zij hebben ingeschreven naar aanleiding van de oprichting of een kapitaalverhoging van hun vennootschap, af te trekken van hun beroepsinkomsten.

De minister argumenteert dat de regering heeft geopteerd voor een maatregel die de toepassing van het fiscaal voordeel ruimer stelt, in die zin dat het wordt toegekend aan eenieder die kapitaal aanwendt in een onderneming in de plaats van enkel aan be-

ne s'applique pas pour les sociétés en commandite par actions.

M. Tavernier demande combien coûtera précisément la mesure proposée de crédit d'impôt.

Le ministre répond que les calculs du coût de cette mesure reposent actuellement sur une hypothèse. Reste à savoir combien d'entreprises augmenteront effectivement leurs fonds propres afin de bénéficier de l'avantage fiscal. Le ministre précise que des mesures complémentaires devront garantir l'équilibre budgétaire en cas de succès de la formule. Le ministre a cependant la conviction qu'à terme, les augmentations de capital réalisées grâce à cette mesure sont la meilleure garantie d'un développement de l'activité économique et, partant, d'une augmentation des recettes fiscales.

Art. 2

M. Desimpel renvoie à son intervention lors de la discussion générale.

Il rappelle que l'octroi d'un crédit d'impôt aux sociétés qui augmentent leur capital libéré en numéraire s'accompagne de la suppression de la possibilité qu'ont actuellement les administrateurs et associés actifs de déduire, de leurs revenus professionnels, les intérêts d'emprunts qu'ils ont contractés en vue de libérer des actions ou parts auxquelles ils ont souscrit à l'occasion de la constitution, de la fusion, de la scission, de l'absorption ou d'une augmentation du capital de la société qui leur octroie périodiquement des rémunérations.

L'octroi d'un nouvel avantage (sous la forme d'un crédit d'impôt) compense-t-il dans tous les cas cette possibilité de déduction?

Le ministre estime qu'il n'est effectivement pas exclu que l'avantage fiscal résultant du nouveau crédit d'impôt accordé aux sociétés qui augmentent leur capital libéré en numéraire soit moins important que celui dont bénéficient actuellement les administrateurs et les associés actifs qui font usage de la faculté qui va être supprimée de déduire de leurs revenus professionnels les intérêts d'emprunts qu'ils ont contractés en vue de la libération d'actions ou parts auxquelles ils ont souscrit à l'occasion de la constitution ou d'une augmentation du capital de leur société.

Le ministre allègue que le gouvernement a opté pour une mesure permettant une application plus large de l'avantage fiscal, celui-ci étant accordé à toute personne investissant des capitaux dans une entreprise, et pas seulement aux administrateurs et

heerders en werkende vennoten. Hierbij wordt een globale verhoging van de eigen middelen van de ondernemingen.

*
* *

Amendement n° 29 van de heren Michel en Bertrand (Stuk n° 208/6, blz. 12) strekt ertoe artikel 2 te vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 2. — In artikel 52, 11°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 worden na de woorden « het inschrijven op » de woorden « met uitsluiting van een inschrijving die het kapitaal verhoogt en recht geeft op een in artikel 289bis bedoeld belastingkrediet » toegevoegd. »

De heer Bertrand stipt aan dat zijn amendement ertoe strekt de bestuurders en werkende vennoten de mogelijkheid te laten behouden om de renten op leningen aangegaan om in te schrijven op aandelen van de vennootschappen die niet in aanmerking komen voor de verlaagde tarieven bedoeld in artikel 215 van het WIB 1992 (belastbaar inkomen van meer dan 13 miljoen frank) af te trekken en tegelijkertijd de KMO's en de zelfstandigen/natuurlijke personen te garanderen dat ze in aanmerking komen voor de nieuwe regeling inzake belastingkrediet.

Spreekster vraagt overigens op grond waarvan de regering die aftrekmogelijkheid heeft afgeschaft door het toepassingsgebied van de nieuwe maatregel te beperken tot de vennootschappen die een belastbaar inkomen hebben van maximum 13 miljoen frank.

De heer Dupré vraagt zich af of de regering niet heeft beslist de toekenning van het nieuwe belastingvoordeel te beperken tot de vennootschappen die inzake vennootschapsbelasting een verminderd tarief genieten, gelet op het feit dat het probleem inzake het gebrek aan investeringen met eigen vermogen bijzonder gevoelig ligt in de kleine en middelgrote ondernemingen.

De minister stipt aan dat de geplande maatregel oorspronkelijk, ook voor de middelgrote ondernemingen, een veel grotere aansporing was om het eigen vermogen te versterken. De weerslag op de begroting moest worden gecompenseerd door de afschaffing van de verlaagde tarieven voor de vennootschapsbelasting.

Zodra de optie voor het behoud van die verlaagde tarieven een feit was, werd om voor de hand liggende budgettaire redenen, het toepassingsgebied van de maatregel beperkt en werd de financiële weerslag gecompenseerd door de afschaffing van de hierboven bedoelde aftrekmogelijkheid.

De heer Bertrand vraagt zich af of de voorgestelde regeling de vorming van eigen vermogen dan wel de verspreiding van aandelen in de vennootschappen met een belastbaar inkomen van meer dan 13 miljoen frank niet dreigt te ontmoedigen, terwijl we er

aux associés actifs. L'objectif poursuivi est un accroissement global des fonds propres des entreprises.

*
* *

L'amendement n° 29 de MM. Michel et Bertrand (Doc. n° 208/6, p. 12) vise à remplacer l'article 2 par la disposition suivante :

« Art. 2. — A l'article 52, 11°, du Code des impôts sur les revenus 1992, après le mot « souscription » il est inséré les mots « à l'exclusion de celle augmentant le capital et donnant droit à un crédit d'impôt visé à l'article 289bis ». »

M. Bertrand indique que son amendement a pour objet de maintenir la possibilité qu'ont actuellement les administrateurs et associés actifs de déduire les intérêts d'emprunts en vue de la souscription d'actions et de parts pour les sociétés autres que celles bénéficiant de taux réduits au sens de l'article 215 du CIR 1992 (revenu imposable excédant 13 millions de francs) tout en garantissant la possibilité pour les PME et les indépendants/personnes physiques de bénéficier du nouveau système de crédit d'impôt.

L'intervenant souhaiterait d'ailleurs connaître les motivations qui ont poussé le gouvernement à supprimer cette possibilité de déduction tout en limitant le champ d'application de la nouvelle mesure aux seules sociétés dont le revenu imposable n'excède pas 13 millions de francs.

M. Dupré se demande si le gouvernement n'a pas décidé de limiter l'octroi de ce nouvel avantage fiscal aux seules sociétés bénéficiant des taux réduits à l'impôt des sociétés parce que le problème lié au manque d'investissements par fonds propres est particulièrement sensible dans les petites et moyennes entreprises.

Le ministre indique qu'au départ, la disposition envisagée présentait un caractère nettement plus incitatif en vue du renforcement des fonds propres, y compris pour les entreprises moyennes. Son impact budgétaire devait être compensé par la suppression des taux réduits à l'impôt des sociétés.

A partir du moment où il a été opté pour le maintien de ces taux réduits, il a été décidé, pour des raisons budgétaires évidentes, de restreindre le champ d'application de la mesure et d'en compenser l'impact financier par la suppression de la possibilité de déduction visée ci-dessus.

M. Bertrand se demande si le système proposé ne risque pas de décourager la constitution de fonds propres ou la diffusion de parts sociales dans les sociétés dont le revenu imposable est supérieur à 13 millions de francs alors que nous aurions précisé-

juist belang bij zouden hebben de economische grondslagen van die vennootschappen te versterken.

Spreker vraagt hoeveel deze maatregel voor de begroting zal opbrengen.

De minister antwoordt dat het technisch onmogelijk is om de budgettaire opbrengst van die compenserende maatregel precies te ramen omdat de desbetreffende bedragen niet statistisch worden uitgesplitst.

In verband met de budgettaire raming van deze maatregel is het in feite evenzeer koffiedik kijken als in verband met de maatregel die de toekenning van een belastingkrediet instelt. Zoals hierboven werd aangestipt, is het immers uitermate moeilijk om precies te bepalen hoeveel ondernemingen die aan de vereiste voorwaarden voldoen, ook hun kapitaal zullen verhogen.

De heer Bertrand blijft erbij dat de voorgestelde regeling te beperkt is; elke toename van het eigen vermogen in de ondernemingen genereert normaal gesproken een meerwaarde, hetgeen de belastingontvangsten inzake vennootschapsbelasting automatisch doet toenemen.

*
* *

Amendement n° 7 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 2) strekt ertoe de woorden « van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 » te vervangen door de woorden « van hetzelfde Wetboek ».

Het gaat om een louter formele verbetering, die verband houdt met amendement n° 6 van de regering, dat ertoe strekt een artikel 1bis (*nieuw*) in te voegen.

Art. 2bis (*nieuw*)

De regering dient een amendement n° 9 (Stuk n° 208/6, blz. 3) in, dat ertoe strekt een artikel 2bis (*nieuw*) in te voegen, luidend als volgt :

« Art. 2bis. — Artikel 53 van hetzelfde Wetboek, gewijzigd bij artikel 5 van de wet van 30 maart 1994 en bij artikel 2 van de wet van 7 april 1995, wordt aangevuld met een 18°, luidend als volgt :

« 18° de interest van schulden aangegaan door bestuurders of werkende vennoten voor het inschrijven op aandelen die het maatschappelijk kapitaal vertegenwoordigen van een vennootschap ». »

De minister wijst erop dat het voor de afschaffing van de aftrek van de interest van leningen die de bestuurders en werkende vennoten aangaan om in te schrijven op aandelen die het kapitaal vertegenwoordigen van de vennootschap die hen bezoldigingen toekent, aangewezen is die interest uitdrukkelijk op te nemen in de lijst van de in artikel 53, WIB 1992, vermelde kosten die niet als beroepskosten worden aangemerkt.

De interesten op leningen die zijn aangegaan voor de aankoop van aandelen van een vennootschap of

ment intérêt à renforcer l'assise économique de ces sociétés.

L'intervenant souhaiterait savoir quel sera le rendement budgétaire de la présente disposition.

Le ministre répond qu'il est techniquement impossible d'estimer le rendement budgétaire précis de cette mesure compensatoire, étant donné que les montants concernés ne sont pas isolés statistiquement.

En fait, l'estimation budgétaire de cette disposition présente un degré d'incertitude analogue à celle de la mesure instaurant l'octroi d'un crédit d'impôt. Comme indiqué ci-dessus, il est en effet très difficile de déterminer le nombre d'entreprises répondant aux conditions requises, qui procéderont une augmentation de capital.

M. Bertrand persiste à déplorer le caractère limité du système proposé; en effet tout accroissement de fonds propres dans les entreprises génère normalement de la valeur ajoutée et entraîne donc automatiquement une hausse des recettes fiscales à l'impôt des sociétés.

*
* *

L'amendement n° 7 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 2) a pour objet de remplacer les mots « du Code des impôts sur les revenus 1992 » par les mots « du même Code ».

Il s'agit d'une correction purement formelle liée à l'amendement n° 6 du gouvernement, qui vise à insérer un article 1^{er}bis (*nouveau*).

Art. 2bis (*nouveau*)

Le gouvernement dépose un amendement (n° 9 — Doc. n° 208/6, p. 3) en vue d'insérer un article 2bis (*nouveau*) rédigé comme suit :

« Art. 2bis. — L'article 53 du même Code, modifié par l'article 5 de la loi du 30 mars 1994 et par l'article 2 de la loi du 7 avril 1995, est complété par un 18°, libellé comme suit :

« 18° les intérêts de dettes contractées par des administrateurs ou associés actifs en vue de la souscription d'actions ou parts représentatives du capital social d'une société ». »

Le ministre indique que pour que la suppression de la déduction des intérêts d'emprunts contractés par les administrateurs et associés actifs en vue de la souscription d'actions ou parts représentatives du capital de la société qui leur octroie des rémunérations, soit effective, il convient de reprendre expressément ces intérêts dans la liste des frais cités à l'article 53, CIR 1992 qui ne constituent pas des frais professionnels.

Les intérêts de prêts souscrits pour acquérir des actions ou parts d'une société ou pour souscrire et

voor de inschrijving op of de volstorting van nieuw kapitaal, zijn in principe kosten die kunnen worden afgetrokken van de roerende inkomsten van een belastingplichtige natuurlijke persoon. Sinds de wet van 7 december 1988 zijn dergelijke interesten evenwel niet langer aftrekbaar, aangezien de roerende voorheffing « verplicht » liberatoir geworden is.

In verband met dezelfde wet is evenwel gepreciseerd dat de interestlasten van een aandeelhouder of vennoot die als bestuurder of zaakvoerder de leiding van de vennootschap heeft, wel als aftrekbare beroepskosten kunnen worden aangemerkt. Zijn inschrijving op het kapitaal van de vennootschap die door hem wordt geleid, is immers bedoeld om zijn beroepsinkomsten uit zijn functie van bestuursorgaan van die vennootschap te behouden. Artikel 52, 11°, is derhalve gewoon de toepassing van de beginselen vervat in artikel 49 — men spreekt in dat verband over de opsommende lijst van artikel 52, omdat het geen exhaustieve opsomming is van alle uitgaven of kosten die als beroepskosten worden beschouwd.

Die zienswijze wordt bevestigd door de meest recente rechtspraak (zie Antwerpen 26 juni 1995, « De Fiscale Koerier » 95/417 tot 419 en nota Van den Eeckhout).

De aandeelhouders of vennoten die geen bestuursorgaan van een vennootschap zijn, kunnen geenszins interesten van hun beroepsinkomsten aftrekken, aangezien ze geen beroepsinkomsten vanwege genoemde vennootschap verwerven : het gaat hier niet om het verkrijgen, noch om het behouden van beroepsinkomsten, maar gewoon om roerende inkomsten.

Wanneer een bestuurder of een zaakvoerder van een vennootschap bestaande aandelen verwerft, blijft het aftrekken van de interesten daarentegen wel toegestaan.

Als conclusie kunnen we stellen dat er dus geen dubbele aftrek mogelijk is.

Art. 5, 7 en 11

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 12

De heren Michel en Bertrand dienen amendement n° 25 (Stuk n° 208/6, blz. 11) in tot aanvulling van artikel 12 met de bepaling dat de omzetting van schulden in kapitaal wordt gelijkgesteld met in geld gestort kapitaal. M. Bertrand licht toe dat in veel kleine ondernemingen de vennoten of zaakvoerders vaak gehouden zijn de vennootschap voorschotten toe te kennen, hetzij via de rekening courant, hetzij via lange termijn rekeningen. Hij acht het logisch dat wanneer deze vorderingen in het eigen vermogen

libérer un capital nouveau constituant, en principe, des charges déductibles des revenus mobiliers du contribuable, personne physique. Cependant, depuis la loi du 7 décembre 1988, de tels intérêts ne sont plus déductibles, le précompte mobilier étant devenu « obligatoirement » libératoire.

A l'occasion de la même loi, il a toutefois été précisé que peuvent être rangées parmi les frais professionnels déductibles, les charges d'intérêts supportées par un actionnaire ou associé dans une société qu'il dirige en qualité d'administrateur ou de gérant. En effet, c'est pour conserver ses revenus professionnels en qualité d'organe d'une société qu'il a souscrit au capital de la société qu'il dirige. L'article 52, 11° ne fait ainsi qu'appliquer les principes contenus dans l'article 49 — on parle à ce propos de la liste énumérative de l'article 52 parce que celle-ci n'est pas exhaustive de toutes les dépenses ou charges à considérer comme des frais professionnels.

Cette analyse est confirmée par la jurisprudence la plus récente (voir Anvers 26 juin 1995, *Courrier fiscal* 95/417 à 419 et note Van den Eeckhout).

Les actionnaires ou associés qui ne sont pas organes d'une société ne peuvent en aucune manière déduire de leurs revenus professionnels des intérêts puisqu'ils ne proméritaient aucun revenu professionnel de ladite société : il ne s'agit ni d'acquérir ni de conserver des revenus professionnels mais seulement des revenus mobiliers.

Par contre, lors de l'acquisition de titres existants par un administrateur ou un gérant, la déduction des intérêts reste autorisée.

En conclusion, il n'y a donc pas de double déduction possible.

Art. 5, 7 et 11

Ces articles ne donnent lieu à aucun commentaire.

Art. 12

MM. Michel et Bertrand présentent un amendement (n° 25, Doc. n° 208/6, p. 11) tendant à compléter l'article 12 par une disposition en vertu de laquelle est assimilée à du capital libéré en numéraire, la transformation de dettes en capital. M. Bertrand précise que dans de nombreuses petites entreprises, les associés et gérants sont souvent tenus de verser une provision à la société, soit en compte courant soit en compte à long terme. Ils estiment qu'il est logique que, si ces créances sont incorporées au patrimoine

worden ondergebracht de maatregel van het belastingkrediet ook hierop van toepassing zou zijn.

De regering dient amendement n° 15 (Stuk n° 208/6, blz. 5) in. Het amendement bepaalt de toepassing van de maatregel van het belastingkrediet in geval van voortzetting van de beroepswerkzaamheid door de erfgenamen onder voorrecht van de vrijstellingsregeling.

Het strekt ertoe het voorgestelde artikel 289bis aan te vullen als volgt :

« In de gevallen vermeld in artikel 46, § 1, eerste lid, 1° en 3°, wordt het in het eerste lid vermelde belastingkrediet bepaald alsof er geen verandering van belastingplichtige is geweest. ».

Voor meer details verwijst de minister naar de verantwoording (Stuk n° 208/6, blz. 6-7).

Art. 13

De heer Suykens wenst te vernemen waarom garantie op blijvende tewerkstelling niet als voorwaarde werd gesteld tot het toekennen van het belastingkrediet.

Voor wat de specifieke maatregelen inzake tewerkstelling betreft verwijst *de minister* naar het sociale luik van de programmawet (het wetsontwerp houdende sociale bepalingen, Stuk n° 207/1-95/96, en het wetsontwerp houdende maatregelen tot uitvoering van het meerjarenplan voor werkgelegenheid, Stuk n° 214/1-95/96). Hij acht het niet opportuun het voordeel van het belastingkrediet te koppelen aan enige voorwaarde inzake tewerkstelling. Hij meent immers dat de verhoging van het eigen vermogen van de ondernemingen en bijgevolg de versterking van hun economisch draagvlak, op termijn ondermeer zal resulteren in bijkomende tewerkstelling.

De heer Daems is voorstander van een structuur waardoor de ondernemingen worden aangemoedigd hun eigen middelen te verhogen. Doch, inzake deze problematiek peilt hij naar de rol die de Belgische banken spelen bij de gemiddelde schuldgraad van de ondernemingen. Hij vraagt zich met name af in hoeverre het voor de bedrijven nog haalbaar is boven een bepaalde schuldgraad te geraken gezien de vaak excessieve garanties die door de banken worden gesteld. Hij stelt vast dat in andere landen, cf. Duitsland, de Verenigde Staten en Japan, de banken een andere strategie hanteren, in die zin dat ze voor een deel het risico van de bedrijfswereld mee helpen dragen. Dit heeft onder meer voor gevolg dat een hoger rendement van het kapitaal wordt gerealiseerd wat op zijn beurt een gunstige invloed heeft op de rentevoet.

Wat is terzake de mening van de minister ?

De minister erkent dat de meeste Belgische banken hun risicodragende operaties tot een strikt minimum herleiden. Hij wijst tegelijkertijd op het feit dat dezelfde banken, in vergelijking met de buitenlandse banken, op fiscaal vlak een strikter regime inzake

propre, la mesure relative au crédit d'impôt doit également s'appliquer.

Le gouvernement présente un amendement (n° 15, Doc. n° 208/6, p. 5) tendant à régler l'application du crédit d'impôt en cas de continuation de l'activité par les héritiers sous bénéfice du régime d'exonération.

Cet amendement tend à compléter l'article 289bis par la disposition suivante :

« Dans les cas visés à l'article 46, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1° et 3°, le crédit d'impôt visé à l'alinéa 1^{er} est déterminé comme s'il n'y avait pas eu changement de contribuable. ».

Pour plus de détails, le ministre renvoie à la justification (Doc. n° 208/6, pp. 6-7).

Art. 13

M. Suykens demande pourquoi l'octroi du crédit d'impôt n'a pas été subordonné à la création d'emplois.

En ce qui concerne les mesures spécifiques en matière d'emploi, *le ministre* renvoie au volet social de la loi-programme (le projet de loi portant des dispositions sociales, Doc. n° 207/1-95/96, et le projet de loi portant des mesures visant à exécuter le plan pluriannuel pour l'emploi, Doc. n° 214/1-95/96). Il estime inopportun de subordonner le bénéfice du crédit d'impôt à des garanties en matière d'emploi. En effet, l'accroissement des fonds propres des entreprises et, partant, le renforcement de leur assise économique permettront à terme de créer de l'emploi.

M. Daems plaide en faveur d'une structure qui encourage les entreprises à augmenter leurs fonds propres. Toutefois, il s'interroge, à propos de cette question, sur le rôle joué par les banques belges en ce qui concerne le taux d'endettement moyen des entreprises. Il se demande plus particulièrement dans quelle mesure les entreprises peuvent encore dépasser un certain taux d'endettement, compte tenu des garanties souvent excessives demandées par les banques. Il constate que les banques d'autres pays, tels que l'Allemagne, les Etats-Unis et le Japon, appliquent une autre stratégie, en ce sens qu'elles aident en partie les entreprises à assumer les risques qu'elles prennent. Cette stratégie se traduit par un rendement plus élevé du capital, ce qui, à son tour, a une incidence positive sur les taux d'intérêt.

Quelle est l'opinion du ministre à ce sujet ?

Le ministre reconnaît que la plupart des banques belges limitent au maximum leurs opérations à risques. Il attire également l'attention sur le fait que par comparaison avec les banques étrangères, les banques belges doivent observer un régime fiscal

het aanleggen van een « reserve » voor dubieuze verdringen na te leven hebben.

In dat verband wenst *de heer Dupré* te vernemen of het inderdaad zo is dat de minister voornemens is de omvang van belastingvrije provisies te verhogen om de banken terzake wat meer armslag te geven.

De minister verklaart dat die zaak momenteel wordt onderzocht.

Art. 14

Dit artikel geeft geen aanleiding tot verdere bespreking.

Art. 15

De heren Michel en Bertrand dienen amendement n° 26 (Stuk n° 208/6, blz. 11) in. Het amendement strekt ertoe, rekening houdend met de huidige ongunstige economische conjunctuur, de maatregel onbeperkt in de tijd te laten gelden.

Het amendement strekt er dan ook toe het woord « drie » weg te laten.

De minister refereert naar de driejarige periode die in artikel 12 wordt gehanteerd.

De regering dient amendement n° 16 (Stuk n° 208/6, blz. 5) in dat ertoe strekt de voorgestelde tekst aan te vullen als volgt :

« In de gevallen vermeld in artikel 46, § 1, eerste lid, 1° en 3°, wordt het belastingkrediet overgedragen alsof er geen verandering van belastingplichtige is geweest, zonder dat hieruit een verlenging van de oorspronkelijke termijn kan voortvloeien. ».

De minister verwijst naar de verantwoording van de amendementen n°s 15, 16 en 17 van de regering op respectievelijk de artikelen 12, 15 en 16 (Stuk n° 208/6, blz. 6-7).

Art. 16

Amendement n° 27 van *de heren Michel en Bertrand* (Stuk n° 208/6, blz. 11) strekt ertoe het woord « drie » weg te laten.

Er wordt verwezen naar de verantwoording van amendement n° 26 op artikel 15 (Stuk n° 208/6, blz. 11).

Amendement n° 17 van *de regering* (Stuk n° 208/6, blz. 5-6) strekt ertoe het voorgestelde artikel 292bis aan te vullen als volgt :

« Wanneer een vennootschap de inbreng van een bedrijfsafdeling of een tak van werkzaamheid of van een algemeenheid van goederen heeft verkregen of een andere vennootschap door fusie of splitsing geheel of gedeeltelijk heeft overgenomen met toepassing van artikel 46, § 1, eerste lid, 2°, en derde lid of van artikel 211, § 1, wordt het belastingkrediet dat de overnemende of verkrijgende vennootschap vóór die inbreng of die overneming niet heeft kunnen verreke-

plus strict en matière de constitution de « provisions » sur créances douteuses.

M. Dupré demande à ce propos s'il est exact que le ministre a l'intention d'accroître le volume des provisions exonérées d'impôt afin d'élargir la marge de manœuvre des banques en ce domaine.

Le ministre indique que cette question est momentanément à l'étude.

Art. 14

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Art. 15

MM. Michel et Bertrand présentent un amendement (n° 26, Doc. n° 208/6, p. 11). Cet amendement tend à ce que la mesure proposée ne soit pas limitée dans le temps, eu égard au fait que la conjoncture économique actuelle est défavorable.

Il vise dès lors à supprimer le mot « trois ».

Le ministre renvoie à la période de trois ans prévue à l'article 12.

Le gouvernement présente un amendement (n° 16, Doc. n° 208/6, p. 5), qui vise à compléter le texte proposé par ce qui suit :

« Dans les cas visés à l'article 46, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1° et 3°, le crédit d'impôt est reporté comme s'il n'y avait pas eu changement de contribuable, sans qu'il puisse en résulter une prolongation du délai au delà du terme initialement prévu. ».

Le ministre renvoie à la justification des amendements n°s 15, 16 et 17 du gouvernement (respectivement aux articles 12, 15 et 16) (Doc. n° 208/6, pp. 6-7).

Art. 16

L'amendement n° 27 de *MM. Michel et Bertrand* (Doc. n° 208/6, p. 11) vise à supprimer le mot « trois ».

Il est renvoyé à la justification de l'amendement n° 26 à l'article 15 (Doc. n° 208/6, p. 11).

L'amendement n° 17 du *gouvernement* (Doc. n° 208/6, pp. 5-6) a pour objet de compléter l'article 292bis proposé comme suit :

« Lorsqu'en application de l'article 46, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, et alinéa 3 ou de l'article 211, § 1^{er}, une société reçoit l'apport d'une branche d'activité ou d'une universalité de biens ou absorbe en tout ou en partie une autre société par fusion ou par scission, le crédit d'impôt que la société absorbante ou bénéficiaire n'a pas pu imputer avant cet apport ou cette absorption est reporté dans la même proportion que celle qui est fixée à l'article 206, § 2, alinéa 1^{er}, sans qu'il

nen, overgedragen in dezelfde verhouding dan die bepaald in artikel 206, § 2, eerste lid, zonder dat hieruit een verlenging van de oorspronkelijke termijn kan voortvloeien.

In geval van fusie met toepassing van artikel 211, § 1, wordt het belastingkrediet dat de overgenomen vennootschap vóór de fusie niet heeft kunnen verrekenen, overgedragen op de overnemende vennootschap, in dezelfde verhouding dan die bepaald in artikel 206, § 2, tweede lid, zonder dat hieruit een verlenging van de oorspronkelijke termijn kan voortvloeien.

In geval van splitsing met toepassing van artikel 211, § 1, is het vierde lid van toepassing op het gedeelte van het belastingkrediet dat is bepaald naar verhouding van de fiscale nettowaarde van de overgenomen bestanddelen in de totale fiscale nettowaarde van de overgenomen vennootschap. ».

Voor meer details wordt verwezen naar de verantwoording van de amendementen n^os 15, 16 en 17 respectievelijk op de artikelen 12, 15 en 16 (Stuk n^o 208/6, blz. 6-7).

Art. 17, 18, 2^o en 19

Deze artikelen geven geen aanleiding tot verdere bespreking.

Art. 20

De heren Michel en Bertrand dienen een amendement (n^o 28 — Stuk n^o 208/6, blz. 12) in om dit artikel weg te laten. Het amendement strekt ertoe het voordeel van het belastingkrediet toe te passen op de kapitaalverhogingen die door de naamloze vennootschappen worden doorgevoerd ingevolge de nieuwe norm voor het minimumkapitaal, ingevoerd door artikel 8 van de wet van 13 april 1995 tot wijziging van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen.

De minister benadrukt dat het voordeel van het belastingkrediet als stimulans voor de verhoging van de eigen middelen van bedrijven wordt aangewend. Het kan bijgevolg niet de bedoeling zijn dat een dubbel voordeel wordt toegekend om aan de wettelijke voorschriften inzake minimumkapitaal te voldoen.

In dat verband wijst de minister op het feit dat de interesten van leningen aangegaan na 17 oktober 1995 om in te schrijven op een kapitaalverhoging doorgevoerd door een naamloze vennootschap om haar kapitaal op 2,5 miljoen frank te brengen.

3. Aanmoediging van de aankoop van octrooien (de artikelen 3 en 4)

Op de vragen van mevrouw Hermans en de heer Dupré betreffende het toepassingsgebied van deze bepalingen, antwoordt de minister dat de verhoogde

puisse en résulter une prolongation du délai au delà du terme initialement prévu.

En cas de fusion opérée en application de l'article 211, § 1^{er}, le crédit d'impôt que la société absorbée n'a pas pu imputer avant la fusion est reporté dans le chef de la société absorbante, dans la même proportion que celle qui est fixée à l'article 206, § 2, alinéa 2, sans qu'il puisse en résulter une prolongation du délai au delà du terme initialement prévu.

En cas de scission opérée en application de l'article 211, § 1^{er}, l'alinéa 4 s'applique à la partie du crédit d'impôt qui est déterminée en proportion de la valeur fiscale nette des éléments absorbés dans le total de l'actif net fiscal de la société absorbée. ».

Pour plus de détails, il est renvoyé à la justification des amendements n^{os} 15, 16 et 17 présentés respectivement aux articles 12, 15 et 16 (Doc. n^o 208/6, pp. 6-7).

Art. 17, 18, 2^o et 19

Ces articles ne donnent pas lieu à discussion.

Art. 20

MM. Michel et Bertrand présentent un amendement (n^o 28 — Doc. n^o 208/6, p. 12) tendant à supprimer cet article. Cet amendement a pour objet d'accorder le bénéfice du crédit d'impôt aux sociétés anonymes qui augmentent leur capital par suite de l'application de la nouvelle norme en matière de capital minimum instaurée par l'article 8 de la loi du 13 avril 1995 modifiant les lois coordonnées sur les sociétés commerciales.

Le ministre souligne que le crédit d'impôt est accordé pour inciter les entreprises à augmenter leurs fonds propres. Il est par conséquent exclu d'accorder un double avantage surtout lorsqu'il s'agit de satisfaire aux conditions légales en matière de capital minimum.

A ce propos, le ministre fait observer que restent déductibles les intérêts des emprunts contractés après le 17 octobre 1995 pour souscrire à une augmentation de capital à laquelle une société anonyme procède pour porter son capital à 2,5 millions de francs.

3. Encouragement à l'acquisition de brevets (articles 3 et 4)

En réponse aux questions de Mme Hermans et de M. Dupré concernant le champ d'application des présentes dispositions, le ministre répond que la déduc-

investeringsaftrek voor octrooien zowel geldt voor de « grote » als voor de kleine en de middelgrote ondernemingen. Die laatste genoten evenwel al de gewone aftrek op die vaste activa naast de gespreide aftrek.

4. BTW — Maatregelen ter stimulering van de bouwsector (artikel 4bis (nieuw))

Amendement n° 11 van de regering (stuk n° 208/6, blz. 3 en 4) strekt ertoe een artikel 4bis (nieuw) in te voegen, luidend als volgt :

« Art. 4bis. — In artikel 115, 1°, c, van hetzelfde Wetboek, worden de woorden « sedert ten minste 20 jaar » vervangen door de woorden « sedert ten minste 15 jaar ». »

De minister herinnert eraan dat de regering bij de opstelling van de begroting voor 1996 heeft beslist dat gebouwen niet 20 maar slechts 15 jaar oud moeten zijn om in aanmerking te komen voor het BTW-tarief van 6 % op verbouwings-, renovatie- en herstellingswerken (zie artikel 2, c, van het koninklijk besluit van 20 oktober 1995 tot wijziging van koninklijk besluit n° 20 van 20 juli 1970 tot vaststelling van de tarieven van de belasting over de toegevoegde waarde en tot indeling van de goederen en de diensten bij die tarieven (*Belgisch Staatsblad* van 31 oktober 1995)).

Artikel 115, 1°, c, van het WIB 1992 regelt de wijze waarop de intrest op hypothecaire leningen aangegaan teneinde de woning van de belastingplichtige te vernieuwen, kan worden afgetrokken van het totale netto inkomen waarop personenbelasting wordt geheven. De voorwaarden om recht te hebben op die aftrek zijn dezelfde als de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om aanspraak te maken op het BTW-tarief van 6 %. Daarom moet de voorwaarde inzake ingebruikneming bepaald in artikel 115, 1°, c, van het WIB 1992 eveneens van 20 op 15 jaar worden teruggebracht.

Die twee bepalingen worden op 1 november 1995 van kracht.

5. Bestrijding van fiscale fraude. Opheffing van de mogelijkheid voor vennootschappen om interesten met betrekking tot de financiering van bepaalde aandelen af te trekken (de artikelen 8 en 9)

Art. 8

Amendement n° 13 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 4) strekt ertoe in het voorgesteld 10° de woorden « krachtens de artikelen 202 en 203 » te vervangen door de woorden « krachtens de artikelen 202 tot 204 ».

De minister wijst erop dat de definitief belaste inkomsten (DBI) slechts aftrekbaar zijn ten belope van 95 %. Bijgevolg is het logisch dat de bedragen van de niet-aftrekbare intresten overeenstemmen

tion majorée pour investissements octroyée en faveur de brevets s'applique tant aux « grandes » qu'aux petites et moyennes entreprises. Ces dernières bénéficiaient toutefois déjà de la déduction ordinaire sur ces immobilisations ainsi que de la déduction étalée.

4. TVA — Mesure destinée à l'encouragement du secteur de la construction (article 4bis (nouveau))

L'amendement n° 11 du gouvernement (Doc. n° 208/6, pp. 3 et 4) vise à insérer un article 4bis (nouveau), rédigé comme suit :

« Art. 4bis. — Dans l'article 115, 1°, c, du même Code, les mots « depuis au moins 20 ans » sont remplacés par les mots « depuis au moins 15 ans ». »

Le ministre rappelle que lors de l'élaboration du budget 1996, le gouvernement a décidé de réduire de 20 à 15 ans la condition d'ancienneté des immeubles requise pour pouvoir bénéficier du taux de TVA de 6 % applicable aux travaux de transformation, rénovation ou réparation (cf. article 2, c, de l'arrêté royal du 20 octobre 1995 modifiant l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970 fixant les taux de la taxe sur la valeur ajoutée et déterminant la répartition des biens et des services selon ces taux (*Moniteur belge* du 31 octobre 1995)).

L'article 115, 1°, c, du CIR 1992 organise la déduction de l'ensemble des revenus nets imposables à l'impôt des personnes physiques, des intérêts d'emprunts hypothécaires contractés en vue de la rénovation de l'habitation du contribuable. Les conditions requises pour l'octroi de cette déduction sont identiques à celles requises en matière de TVA pour bénéficier du taux de 6 %. C'est pourquoi la condition d'occupation fixée à l'article 115, 1°, c du CIR 1992, doit également être ramenée de 20 à 15 ans.

Ces deux dispositions entrent en vigueur le 1^{er} novembre 1995.

5. Lutte contre la fraude fiscale. Suppression de la possibilité pour les sociétés de déduire des intérêts afférents au financement de certaines actions ou parts (articles 8 et 9)

Art. 8

L'amendement n° 13 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 4) vise à remplacer au 10° proposé les mots « en vertu des articles 202 et 203 » par les mots « en vertu des articles 202 à 204 ».

Le ministre indique que les revenus définitivement taxés (RDT) ne sont déductibles qu'à concurrence de 95 %, il est dès lors logique que le montant des intérêts non déductibles corresponde à 95 % des

met 95 % van de bedoelde dividenden. De verwijzing naar artikel 204 van het WIB 1992 laat toe deze beperking aan te brengen.

Amendement n° 32 van *de heren Michel en Bertrand* (Stuk n° 208/6, blz. 13) heeft hetzelfde doel en wordt bijgevolg ingetrokken.

Amendement n° 34 van *de heren Michel en Bertrand* (Stuk n° 208/6, blz. 14) strekt ertoe in het voorgestelde 10°, op de tweede regel, tussen de woorden « de intrest » en de woorden « tot een bedrag gelijk aan », de woorden « van leningen die voor 17 oktober 1995 werden aangegaan » in te voegen.

De heer Bertrand verwijst naar de verantwoording bij zijn amendement (blz. 14), dat ertoe strekt te voorkomen dat bedrijven die leningen hebben aangegaan vóór 17 oktober 1995 (de dag waarop de Ministerraad de beslissing heeft genomen), de intresten daarvan niet meer mogen aftrekken zodra zij het DIB-stelsel genieten.

Volgens spreker is het toepassingsgebied van de maatregel te ruim. Hij vraagt zich af of het niet raadzaam zou zijn de formulering van deze bepaling te wijzigen, omdat ze in de huidige formulering zou kunnen betekenen dat alle leningen bedoeld worden, ook die leningen die niet werden aangewend om aandelen aan te kopen.

De minister stipt aan dat artikel 24, eerste lid, van dit ontwerp bepaalt dat de artikelen 8 en 9 van dit ontwerp in werking treden vanaf het aanslagjaar 1996. De hierboven voorgestelde wijziging zou tot gevolg hebben dat alle leningen in 1996 aan de maatregel zouden ontsnappen.

Wat de formulering betreft, merkt de minister op dat moeilijk een rechtstreeks verband kan worden gelegd tussen de aangegane lening en de aankoop van deze of gene soort aandelen. Daarom werd beslist de maatregel toe te passen op « de intrest, tot een bedrag gelijk aan dat van de krachtens de artikelen 202 en 203 van het WIB 1992 aftrekbare dividenden ».

In antwoord op een vraag om meer toelichting van *de heren Bertrand en Dupré* brengt *de minister* in herinnering dat deze bepaling ertoe strekt paal en perk te stellen aan het oneigenlijke gebruik voor fiscale doeleinden van een techniek die erin bestaat de tijdelijke verwerving van aandelen van Belgische of buitenlandse vennootschappen te financieren met een lening waarvan de rentelast ongeveer even hoog ligt als de geïnde dividenden. Op die manier kunnen ook andere winsten van de vennootschap fiscaal worden weggewerkt.

Een dergelijke transactie zorgt immers voor een dubbele aftrek : de rente van de lening, die als bedrijfslasten kan worden verrekend en de voor 95 % als DBI aftrekbare dividenden.

Opdat niet langer onrechtmatig gebruik zou worden gemaakt van het stelsel van de DBI, wordt dan ook voorgesteld de rentelast van de lening voortaan als uitgave te verwerpen, en wel ten belope van het bedrag van de definitief belaste inkomsten die be-

dividendes visés. La référence à l'article 204 du CIR 1992 permet d'apporter cette limitation.

L'amendement n° 32 de *MM. Michel et Bertrand* (Doc. n° 208/6, p. 13), ayant le même objet, est retiré.

L'amendement n° 34 de *MM. Michel et Bertrand* (Doc. n° 208/6, p. 14) vise à insérer au 10° proposé, deuxième ligne, les mots « d'emprunts contractés avant le 17 octobre 1995 » entre les mots « les intérêts » et les mots « jusqu'à concurrence ».

M. Bertrand renvoie à la justification de son amendement (p. 14) qui a pour but d'éviter que les entreprises qui ont contracté des emprunts avant le 17 octobre 1995 (date de la décision en Conseil des Ministres) ne puissent plus en déduire les intérêts dès qu'elles bénéficient de RDT.

Selon l'orateur, le champ d'application de la mesure est trop large. Il se demande s'il n'y a pas lieu de modifier la formulation de la présente disposition qui, dans son libellé actuel, pourrait sous-entendre que tous les emprunts sont visés, y compris ceux qui n'ont pas servi à l'acquisition d'actions.

Le ministre indique que l'article 24, alinéa 1^{er}, du présent projet stipule que les articles 8 et 9 du présent projet entrent en vigueur à partir de l'exercice d'imposition 1996. La modification proposée ci-dessus aurait pour conséquence que tous les emprunts échapperaient à la mesure en 1996.

Quant au libellé, le ministre fait remarquer qu'il est difficile d'établir un lien direct entre l'emprunt contracté et l'acquisition de telle action ou part. C'est pourquoi il a été décidé de viser « les intérêts jusqu'à concurrence d'un montant égal à celui des revenus déductibles » en vertu des articles 202 et 203 du CIR 1992 ».

En réponse à une demande de précisions de *MM. Bertrand et Dupré*, le ministre rappelle que la présente disposition vise à mettre fin à un usage fiscal impropre qui consiste à financer l'acquisition temporaire d'actions ou parts de sociétés belges ou étrangères par un emprunt dont les intérêts sont d'un niveau équivalent à celui des dividendes perçus, ce qui permet d'éponger fiscalement d'autres bénéfices réalisés par la société.

Cette opération génère en effet une double déduction, les intérêts d'emprunts à titre de charges professionnels, d'une part, et, à concurrence de 95 %, les dividendes déductibles à titre de RDT, d'autre part.

Afin d'empêcher cette utilisation abusive du régime des RDT, il est proposé de rejeter comme dépenses non admises les intérêts d'emprunts, à concurrence du montant des revenus définitivement taxés se rapportant à des actions ou parts détenues par la

trekking hebben op aandelen « *verworven door een vennootschap die ze, op het ogenblik van hun overdracht, gedurende een ononderbroken periode van minder dan een jaar heeft behouden* ».

De minister vestigt ook de aandacht op het tweede lid van de bepaling, krachtens welke de nieuwe regel duidelijk niet van toepassing is op « de aandelen in het bezit van verbonden ondernemingen of ondernemingen waarmede een deelnemingsverhouding bestaat », zelfs wanneer ze zich « onder de geldbeleggingen bevinden », noch op de overige « aandelen die onder de financiële vaste activa worden opgenomen ».

Op de vraag van *de heer Bertrand* of de rentelast van een lening die de onderneming is aangegaan om een of andere investering te financieren aftrekbaar blijft, antwoordt *de minister* dat die rente inderdaad kan worden afgetrokken tot het bedrag van de DBI die betrekking hebben op aandelen die de vennootschap gedurende minder dan één jaar heeft behouden.

Voor een gewone transactie van welke aard ook zullen nooit problemen rijzen, aangezien het tweede lid van de bepaling de betrokken vennootschap altijd de mogelijkheid biedt om aan te tonen dat de transactie in het belang van de groep gebeurde. Dat betekent met andere woorden dat zij moet bewijzen dat het inderdaad gaat om aandelen in het bezit van verbonden ondernemingen of ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat, wat in het belastingrecht een vertrouwd begrip is.

Art. 9

Amendement n° 14 van *de regering* (Stuk n° 208/6, blz. 4-5) strekt ertoe dit artikel door de volgende bepaling te vervangen :

« Art. 9. — In artikel 205, § 2, van hetzelfde Wetboek, vervangen door artikel 20 van de wet van 28 juli 1992, worden de woorden « artikel 198, 1° tot 3° en 7° » vervangen door de woorden « artikel 198, eerste lid, 1° tot 3°, 7° en 10° ». »

De minister merkt op dat artikel 205, § 2, van het WIB 1992 momenteel tot doel heeft te verhinderen dat definitief belaste inkomsten (DBI) afgetrokken worden van het resultaat van het belastbare tijdperk dat voortkomt van sommige verworpen uitgaven (VU) zoals inzonderheid bepaalde autokosten, restaurantkosten en kosten voor beroepskledij, alsmede overdreven interest en abnormale en goedgunstige voordelen.

Dit artikel is evenwel niet van toepassing op de waardeverminderingen en minderwaarden op aandelen, die bij toepassing van artikel 198, 7°, WIB 92 niet als beroepskosten worden aangemerkt.

Dezelfde logica geldt voor het bedrag van de interest van leningen dat overeenstemt met aftrekbare dividenden van « niet-vaste deelnemingen », dat artikel 8 van het ontwerp als VU wil aanmerken.

société pendant une période ininterrompue de moins d'un an au moment de leur cession.

Le ministre attire également l'attention sur le deuxième alinéa de la disposition, qui précise bien que la nouvelle règle n'est pas applicable aux « actions ou parts détenues dans des sociétés liées ou avec lesquelles il existe un lien de participation même lorsqu'elles ont le caractère de placements de trésorerie ni aux autres actions ou parts figurant sous les immobilisations financières ».

A la question de *M. Bertrand* de savoir si les intérêts d'un emprunt contracté par une entreprise en vue de réaliser l'un ou l'autre investissement resteront déductibles, *le ministre* répond que ces intérêts pourront être déduits jusqu'à concurrence du montant des RDT se rapportant à des titres que la société a détenu pendant une période de moins d'un an.

Il estime qu'aucun problème ne se posera pour une opération normale, quelle qu'elle soit, dans la mesure où le deuxième alinéa permet à la société concernée de prouver que l'opération réalisée s'inscrit dans une politique de groupe. En d'autres termes, il appartiendra à la société d'apporter la preuve qu'il s'agit bien d'actions ou parts détenues dans des sociétés liées ou de participations, ce qui est déjà une notion connue en droit fiscal.

Art. 9

L'amendement n° 14 *du gouvernement* (Doc. n° 208/6, pp. 4-5) propose de remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 9. — Dans l'article 205, § 2, du même Code, remplacé par l'article 20 de la loi du 28 juillet 1992, les mots « l'article 198, 1° à 3° et 7° » sont remplacés par les mots « l'article 198, alinéa 1^{er}, 1° à 3°, 7° et 10° ». »

Le ministre indique qu'actuellement, l'article 205, § 2, du CIR 1992 a pour but d'empêcher la déduction de revenus définitivement taxés (RDT) sur le résultat de la période imposable qui provient de certaines dépenses non admises (DNA), telles que notamment certains frais de voiture, de restaurant, de vêtements professionnels, ainsi que les intérêts exagérés et avantages anormaux ou bénévoles.

Cet article ne s'applique cependant pas aux réductions de valeur et moins-values sur actions non admises à titre de charges professionnelles, en application de l'article 198, 7°, CIR 92.

La même logique prévaut pour le montant des intérêts d'emprunts correspondant à des dividendes déductibles de « participations non permanentes », que l'article 8 du projet vise à considérer comme DNA.

Het amendement wil aldus een dubbele verwerking vermijden van :

- het bedrag van die interest in VU enerzijds;
- het bedrag van de DBI's dat overeenstemt met die interest anderzijds.

6. *Verhoging van het tarief van de roerende voorheffing en afschaffing van de aanvullende crisisbijdrage* (artikelen 6, 10, 18, 1^o en 3^o, en 21)

De heer van den Abeelen maakt inzake de roerende voorheffing de volgende bedenkingen :

Men is het eens dat de spaarkwote in België moet verlagen. Doch hij meent dat de minister daartoe contra-productieve maatregelen neemt door zowel de BTW als de roerende voorheffing te verhogen. Het gaat weliswaar om geringe verhogingen, maar het psychologisch effect (de toename van de kapitaalvlucht) zal van die aard zijn dat het verlies voor de Schatkist de met deze maatregelen beoogde inkomsten zal overtreffen.

Spreker pleit dan ook voor bijkomende stimuli opdat de modale spaarder zou worden aangemoedigd deel te nemen aan het economisch proces door te investeren in risicodragend kapitaal.

De minister repliceert dat het om een geringe verhoging van de roerende voorheffing gaat, met name 1,61 procentpunt, en dat de maatregel voornamelijk de interesten betreft.

De heer Desimpel pleit voor een initiatief om investeringen in risicodragend kapitaal aan te trekken vergelijkbaar met destijds de wet Cooreman-De Clerck (koninklijk besluit n^o 15 van 9 maart 1982).

Art. 6

De heren Michel en Bertrand dienen een amendement (n^o 31, Stuk n^o 208/6, blz. 13) in, dat ertoe strekt dit artikel weg te laten.

De heer Bertrand wijst erop dat de verhoging van de roerende voorheffing de kapitaalvlucht nog in de hand zal werken.

Tegenwoordig is kapitaal uitermate mobiel, zodat een dergelijke maatregel volgens hem gewaagd is.

Wil men dat het netto rendement identiek blijft aan dat van Staatsleningen, dan moeten de interestvoeten lichtjes worden verhoogd. De verhoging van de bruto interestvoeten heeft dus voor onrechtstreeks gevolg dat de maatregel minder opbrengt.

Spreker onderstreept het enorme succes van de jongste Staatslening, de zogenoemde Philippe XVII-leningen. Liget de oorzaak bij een aantrekkelijke interestvoet ?

De minister stipt aan dat de rentevoet van kasbons met een looptijd van drie jaar thans 5,10 % bedraagt. De uitgifte van de jongste Staatslening gebeurde tegen een identieke nominale rentevoet, maar tevens

L'amendement permet ainsi d'éviter qu'il n'y ait un double rejet :

- du montant de ces intérêts en DNA, d'une part;
- du montant des RDT correspondant à ces intérêts, d'autre part.

6. *Relèvement du taux du précompte mobilier et suppression de la contribution complémentaire de crise* (articles 6, 10, 18, 1^o et 3^o, et 21)

M. van den Abeelen formule les observations suivantes en ce qui concerne le précompte mobilier :

Si tout le monde s'accorde à dire qu'il faut réduire le taux de l'épargne en Belgique, il estime que les mesures prises par le ministre, à savoir l'augmentation de la TVA et du précompte mobilier, sont contre-productives en la matière. Et même si les majorations sont relativement peu importantes, l'effet psychologique de ces mesures, qui se traduira notamment par une fuite accrue des capitaux, induira un manque à gagner qui ne sera pas compensé par les plus-values de recettes.

L'intervenant plaide dès lors en faveur de l'instauration d'incitants supplémentaires en vue d'encourager l'épargnant moyen à prendre part à l'activité économique en investissant dans le capital à risque.

Le ministre rétorque qu'il s'agit d'une augmentation minime du précompte mobilier, à savoir 1,61 point de pourcent, et que la mesure concerne pour l'essentiel les intérêts.

M. Desimpel réclame une initiative visant à encourager les investissements dans le capital à risque, à l'instar de la loi Cooreman-De Clerck de 1982 (arrêté royal n^o 15 du 9 mars 1982).

Art. 6

MM. Michel et Bertrand introduisent un amendement (n^o 31, Doc. n^o 208/6, p. 13) visant à supprimer cet article.

M. Bertrand fait remarquer que l'augmentation du précompte mobilier va aggraver la fuite des capitaux.

A l'heure de la mobilité extrême de capitaux, une telle mesure est, selon lui, risquée.

En outre, si l'on veut maintenir un rendement net identique aux emprunts de l'Etat, il faudra augmenter légèrement les taux d'intérêts. Le rendement de la mesure, par l'effet induit de l'augmentation des taux brut, est donc réduit.

L'intervenant souligne l'ampleur du succès rencontré par le dernier emprunt d'Etat (Philippe XVII). Est-ce grâce à un taux attractif ?

Le ministre observe que le taux des bons de caisse à trois ans est actuellement fixé à 5,10 %. Le dernier emprunt d'Etat a été émis avec un taux facial identique, mais avec une prime d'émission de 100,25, si

werd een uitgiftepremie van 100,25 gehanteerd; zodoende is de reële opbrengst 5,01 %, een lagere opbrengst dus dan bij kasbons.

Het is echt overduidelijk dat de portefeuilles de jongste dagen grondig werden herschikt. In dat verband blijken de investeerders meer vertrouwen te hebben in de Staat dan in de andere emittenten.

De heer Dupré wil weten of het klopt dat de reële voorheffing op dividenden die aan een roerende voorheffing van 25 % zijn onderworpen, voortaan niet langer 25,75 % doch opnieuw 25 % zal bedragen. *De minister* antwoordt bevestigend. Zulks is het gevolg van de opheffing van de aanvullende crisisbijdrage op roerende inkomsten (zie artikel 18, 1° en 3°, van dit ontwerp).

Art. 10 en 18, 1° en 3°

Over deze artikelen werden geen opmerkingen gemaakt.

7. *Forfaitaire belasting van de elektriciteitsproducten* (artikelen 21bis (nieuw) en 22)

Art. 21bis (nieuw)

De regering dient amendement n° 35 in (Stuk n° 208/6, blz. 14) tot invoeging van een artikel 21bis (nieuw), luidend als volgt :

« Art. 21bis. — In artikel 34, eerste lid, van de wet van 28 december 1990 betreffende verscheidene fiscale en niet-fiscale bepalingen, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste streepje worden tussen de woorden « uit de produktie » en de woorden « van electriciteit » de woorden « of invoer » ingevoegd;

2° het derde streepje wordt aangevuld met de volgende zin :

« Met betrekking tot de invoer van electriciteit wordt de invoerder geacht de verantwoordelijkheid van producent te dragen ». »

Het amendement heeft tot doel de import van electriciteit op fiscaal vlak op dezelfde voet te brengen als de binnenlandse produktie ervan. De producenten in België zijn met name gehouden aan een speciale bijdrage. De import van electriciteit, mogelijk ingevolge de opening van de grenzen, zal aan dezelfde bijdrage worden onderworpen.

*
* *

Tijdens de vergadering van 17 november deelt *de minister van Financiën* mee dat de vice-eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, die dit amendement had voorgesteld, na rijp beraad verkiest deze aangelegenheid te regelen in een ruimer kader waarbij onder andere rekening wordt ge-

bien que le rendement réel est de 5,01 %, soit un rendement inférieur à celui des bons de caisse.

Nous avons manifestement assisté ces derniers jours à un phénomène de redistribution des portefeuilles. A cet égard, il semble bien que les investisseurs accordent une plus grande confiance à l'Etat qu'aux autres émetteurs.

A la question de *M. Dupré* de savoir s'il est exact que pour les dividendes soumis à un précompte mobilier de 25 %, le taux effectif ne sera plus de 25,75 % mais reviendra à 25 %, *le ministre* répond affirmativement. C'est la conséquence de la suppression de la contribution complémentaire de crise perçue sur les revenus mobiliers (cf. article 18, 1° et 3°, du présent projet).

Art. 10 et 18, 1° et 3°

Ces articles n'ont donné lieu à aucune observation.

7. *Impôt forfaitaire sur les producteurs d'électricité* (articles 21bis (nouveau) et 22)

Art. 21bis (nouveau)

Le gouvernement présente un amendement (n° 35, Doc. n° 208/6, p. 14) visant à insérer un article 21bis (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 21bis. — A l'article 34, alinéa 1^{er}, de la loi du 28 décembre 1990 relative à diverses dispositions fiscales et non fiscales sont apportées les modifications suivantes :

1° dans le premier tiret, les mots « ou l'importation » sont insérés entre les mots « la production » et les mots « d'électricité »;

2° le troisième tiret est complété par la phrase suivante :

« Quant aux importations d'électricité, la responsabilité de producteur est censée être supportée par l'importateur ». »

L'amendement vise à soumettre l'importation d'électricité au même régime fiscal que la production intérieure d'électricité. En Belgique, les producteurs d'électricité doivent en effet payer une cotisation spéciale. L'importation d'électricité, rendue possible par l'ouverture des frontières, serait désormais également soumise au paiement de cette contribution.

*
* *

Au cours de la réunion du 17 novembre, *le ministre des Finances* communique que le vice-premier ministre et ministre de l'Economie et des Communications, qui a suggéré cet amendement, souhaite, après mûre réflexion, régler cette question dans un cadre plus global, qui tienne compte, entre autres, de la

houden met de situatie van de elektriciteitsproducenten die hun eigen elektriciteit produceren. Amendement n° 35 wordt bijgevolg ingetrokken.

De heer Didden heeft enig voorbehoud bij de beslis-sing van de minister van Economie. Hij vraagt wat zijn precieze bedoelingen op dit stuk zijn. Wat moet juist worden verstaan onder « een ruimer kader » ?

Volgens *de heer Dufour* is het een goede zaak dat het amendement wordt ingetrokken. De voorgestelde regeling zou inderdaad nefaste gevolgen kunnen hebben voor de elektriciteitsproducenten die hun eigen elektriciteit produceren (zoals bijvoorbeeld een intercommunale vereniging die elektriciteit produceert door de verbranding van huisvuil). Spreker is van oordeel dat het ontoelaatbaar is dat die categorie van elektriciteitsproducenten worden belast. Ze bewijzen de samenleving namelijk een dienst en gebruiken de opbrengst van de verkoop van de aldus geproduceerde elektriciteit om de uitgaven voor afvalverbranding te drukken.

Op een vraag van *de heer Dupré* antwoordt *de minister* dat de enige maatschappijen waarop momenteel een forfaitaire belasting wordt geheven de OEM (de Openbare elektriciteitsmaatschappij) en Electrabel zijn.

Met de opening van de grenzen van de eenheidsmarkt voor elektriciteit in uitzicht, wenst de minister van Economie de belastingen eerlijker te verdelen over de elektriciteitsproducenten door ook op ingevoerde elektriciteit belastingen te heffen.

De heer Dupré is van oordeel dat de regeling die in amendement n° 35 wordt voorgesteld, voordelen heeft voor de hele elektriciteitssector — ook voor de elektriciteitsproducenten die hun eigen elektriciteit produceren en die tot nu toe relatief gespaard bleven — aangezien ze de belastinggrondslag verbreedt.

Waarom zou men die maatregel niet behouden en ze later eventueel aanvullen ?

De minister herhaalt dat dit amendement uitsluitend de invoer van elektriciteit beoogt. Het probleem dat ontstaat door de opening van de grenzen is aanzienlijk ruimer en daarom verkiest de minister van Economie op dit stuk een algemener ontwerp voor te bereiden, dat te zijner tijd aan het Parlement zal worden voorgelegd.

De heer Daems is eveneens voorstander van het behoud van dit amendement. Hij merkt op dat de verbreding van de belastinggrondslag automatisch leidt tot een daling van de belasting die elke elektriciteitsproducent afzonderlijk betaalt.

Hij vraagt zich evenwel af of de instelling van een nieuwe belasting op de invoer van elektriciteit strookt met de Europese regelgeving.

De minister bevestigt dat de opbrengst van de bijzondere aanslag niet stijgt gelet op de forfaitaire berekeningsgrondslag ervan. Artikel 35, § 2, van de wet van 28 december 1990 betreffende verscheidene fiscale en niet-fiscale bepalingen (*Belgisch Staatsblad* van 29 december 1990) bepaalt wat volgt : « Het gedeelte van de bedoelde belastbare grondslag, dat

situation des autoproducteurs. En conséquence, l'amendement n° 35 est retiré.

M. Didden émet des réserves quant à la décision prise par le ministre de l'Economie. Il souhaiterait connaître ses intentions précises. Que faut-il entendre exactement par « cadre plus global » ?

M. Dufour est favorable au retrait de l'amendement. Le système proposé pourrait en effet avoir des conséquences néfastes pour les autoproducteurs (par exemple une société intercommunale qui produit de l'électricité par incinération de déchets ménagers). L'orateur estime qu'il n'est pas admissible de soumettre les autoproducteurs à un impôt dans la mesure où ils rendent un service à la collectivité tout en utilisant le produit de la vente de l'électricité ainsi produite pour limiter les dépenses liées à l'incinération des immondices.

En réponse à une question de *M. Dupré*, le ministre signale que les seules sociétés soumises actuellement au prélèvement d'un impôt forfaitaire sont la Société coopérative pour la production d'électricité (SPE) et Electrabel.

Dans la perspective de l'ouverture des frontières du marché unique de l'électricité, le ministre de l'Economie souhaite répartir plus équitablement l'impôt sur les producteurs d'électricité en le faisant également porter sur les importations d'électricité.

M. Dupré estime que le système proposé par l'amendement n° 35 du gouvernement présente des avantages pour l'ensemble du secteur de l'électricité, y compris les autoproducteurs, épargnés jusqu'ici, étant donné qu'il élargit la base imposable.

Pourquoi dès lors ne pas maintenir cette disposition et éventuellement la compléter ultérieurement ?

Le ministre répète que le présent amendement vise exclusivement les importations d'électricité. Le problème posé par l'ouverture des frontières est nettement plus large si bien que le ministre de l'Economie préfère préparer un projet plus global en la matière, qui sera soumis en temps utile au Parlement.

M. Daems est également favorable au maintien du présent amendement. Il fait remarquer que l'élargissement de la base imposable entraîne automatiquement une diminution de l'impôt payé par chaque producteur d'électricité pris individuellement.

Il se demande toutefois si l'instauration d'un nouvel impôt sur les importations d'électricité est compatible avec la réglementation européenne.

Le ministre confirme que le rendement de la cotisation spéciale n'augmente pas vu le caractère forfaitaire de sa base de calcul. Conformément à l'article 35, § 2, de la loi du 28 décembre 1990 relative à diverses dispositions fiscales et non fiscales (*Moniteur belge* du 29 décembre 1990), « la quotité de la base imposable (...) qui doit être prise en considéra-

voor de berekening van de bijzondere aanslag per elektriciteitsproducent in aanmerking dient te worden genomen, stemt overeen met het aandeel in het totaal van de elektriciteitsverkopen van alle elektriciteitsproducenten aan eindverbruikers in het Rijk, waarvoor hij de verantwoordelijkheid van producent heeft. »

Dit amendement strekt er uitsluitend toe een zelfde totaal bedrag over de producenten en de invoerders te verdelen, zodat een stijging van het ingevoerde gedeelte van de hoeveelheid elektriciteit die in België wordt verbruikt, tot gevolg heeft dat de belasting die de Belgische elektriciteitsproducenten moeten betalen voor de buitenlandse producenten, met een evenredige verhouding daalt.

De minister merkt evenwel op dat de invoer vandaag zeer miniem is.

De heer Daems voegt eraan toe dat de belasting geïnd op het ingevoerde gedeelte van de hoeveelheid elektriciteit die in België wordt verbruikt, in de huidige regeling ook door de Belgische elektriciteitsproducenten wordt gedragen.

De minister herhaalt dat de regering niet afziet van de doelstelling van dit amendement, aangezien het immers abnormaal is dat de interne producenten de financiële gevolgen zouden moeten dragen van een eventuele toename van het ingevoerde gedeelte na de opening van de grenzen.

De regering is dus vastbesloten een regeling in te stellen die een billijke verdeling van de fiscale lasten tussen de interne producenten en de invoerders waarborgt.

Op de vraag van *de heer Dupré*, die wil weten binnen welke termijn de regering een wetsontwerp ter zake zal indienen, antwoordt *de minister* dat op dit ogenblik overleg wordt gepleegd met de vertegenwoordigers van de sector in aanwezigheid van de vertegenwoordigers van het ministerie van Economische Zaken en van het ministerie van Financiën aanwezig. Bovendien moet, zoals *de heer Daems* heeft aangegeven, contact worden opgenomen met de diensten van de Europese Commissie om te onderzoeken of de geplande regeling verenigbaar is met het beginsel van niet-discriminatie zoals vervat in het Verdrag van Rome.

De heer Daems onderstreept dat iedere toename van de invoer automatisch een tariefverhoging voor de verbruiker zal meebrengen.

De heer Dufour merkt op dat er thans geen problemen zijn, aangezien we voor ons elektriciteitsverbruik niet afhankelijk zijn van het buitenland. Zo stemt de hoeveelheid elektriciteit die België aan Frankrijk levert, bijna volledig overeen met de hoeveelheid die ons land vanuit Frankrijk invoert.

De minister wijst nog op een ander probleem, namelijk de verenigbaarheid van dit type van regeling met de overeenkomsten tot het vermijden van dubbele belasting, die bijvoorbeeld met Frankrijk zijn gesloten. Die overeenkomsten bepalen immers dat de bevoegdheid om belasting te heffen toekomt aan het land waar de produktie plaatsvindt.

tion, par producteur d'électricité pour le calcul de la cotisation spéciale correspond à sa part dans le total des ventes d'électricité de tous les producteurs d'électricité à des consommateurs ultimes du Royaume pour laquelle il a la responsabilité de producteur. »

Le présent amendement vise uniquement à répartir un même montant global entre producteurs et importateurs, de telle sorte que si la part importée de la quantité d'électricité mise en consommation en Belgique augmente, l'impôt versé par les producteurs d'électricité belges serait diminué proportionnellement à charge des producteurs étrangers.

Le ministre fait toutefois remarquer que les importations sont aujourd'hui tout à fait minimales.

M. Daems ajoute que dans le système actuel, l'impôt perçu sur la part importée de la quantité d'électricité mise en consommation en Belgique est également supporté par les producteurs belges.

Le ministre répète que le gouvernement ne renonce pas à l'objectif poursuivi par le présent amendement car il est en effet anormal que les producteurs belges supportent les conséquences fiscales d'une éventuelle augmentation de la part importée d'électricité suite à l'ouverture des frontières.

Le gouvernement est donc bien décidé à mettre en place un système qui garantisse une répartition équitable de la charge fiscale entre producteurs internes et importateurs.

A la question de *M. Dupré* de savoir dans quel délai le gouvernement a l'intention de déposer un projet de loi en la matière, *le ministre* indique qu'une concertation a lieu actuellement avec les représentants du secteur en présence des représentants du ministère des Affaires économiques et du ministère des Finances. En outre, comme l'a indiqué *M. Daems*, il y a lieu de prendre contact avec les services de la Commission européenne pour examiner la compatibilité du régime envisagé par rapport au principe de non discrimination inscrit dans le traité de Rome.

M. Daems souligne que toute augmentation des importations entraînerait automatiquement une hausse des tarifs pour le consommateur.

M. Dufour fait remarquer que le problème ne se pose pas actuellement car nous ne dépendons pas de l'extérieur pour notre consommation d'électricité. Ainsi, la quantité d'électricité fournie à la France par la Belgique est pratiquement équivalente à la quantité importée en provenance de ce pays.

Le ministre souligne encore un autre problème, à savoir : la compatibilité de ce type de dispositif par rapport aux conventions préventives de la double imposition, par exemple, avec la France. Les conventions prévoient en effet que le pouvoir d'imposition est dévolu au pays du lieu de production.

De heer Daems vraagt of de intrekking van amendement n° 35 van de regering geen verband houdt met de indiening van amendement n° 18 van de regering op artikel 22, dat ertoe strekt de aanslagvoet (voor de berekening van de belastinggrondslag van de forfaitaire belasting) van 14,5 % op 14 % te brengen.

De minister antwoordt ontkennend.

*
* *

Tot besluit van de discussie neemt *de heer Daems* amendement n° 35 van de regering over.

Art. 22

Amendement n° 30 van *de heren Michel en Bertrand* (Stuk n° 208/6, blz. 12-13) heeft hetzelfde onderwerp als amendement n° 18 van *de regering* (Stuk n° 208/6, blz. 7), met name de vervanging van de aanslagvoet van 14,5 % door een aanslagvoet van 14 %.

De minister merkt op dat de verhoging van de aanslagvoet van 11,5 % tot 14 % (in plaats van 14,5 %) op het stuk van de forfaitaire belasting van elektriciteitsproducenten al een bijkomende rendement van 1,4 miljard frank mogelijk maakt; zodoende wordt het doel bereikt dat bij de opmaak van de begroting voor het jaar 1996 werd vooropgezet.

In dit verband wenst *de heer Tavernier* het bedrag van de winsten van de elektriciteitsproducenten te kennen, voor en na belasting.

De minister verstrekt hierbij de volgende gegevens :

Dividend producent ELECTRABEL

(In miljarden frank)

Boekjaar 1992	15,8
Boekjaar 1993	16,6
Boekjaar 1994	19,0
Boekjaar 1995	19,1 (e)
Boekjaar 1996	20,4 (e)

Amendement n° 36 van de *regering* (Stuk n° 208/6, blz. 14) stelt voor de woorden « van de wet van 28 december 1990 betreffende verscheidene fiscale en niet-fiscale bepalingen » door de woorden « van dezelfde wet » te vervangen.

Dit louter technische amendement is het gevolg van amendement n° 35 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 14) tot invoeging van een artikel 21bis.

M. Daems demande si le retrait de l'amendement n° 35 du gouvernement n'est pas lié au dépôt de l'amendement n° 18 du gouvernement à l'article 22, qui vise à diminuer le coefficient (prévu pour déterminer la base imposable de l'impôt forfaitaire) de 14,5 à 14 %.

Le ministre répond négativement.

*
* *

En conclusion de la discussion, l'amendement n° 35 du gouvernement est repris par *M. Daems*.

Art. 22

L'amendement n° 30 de *MM. Michel et Bertrand* (Doc. n° 208/6, pp. 12-13) a le même objet que l'amendement n° 18 du *gouvernement* (Doc. n° 208/6, p. 7), à savoir : remplacer le taux de « 14,5 % » par le taux de « 14 % ».

Le ministre indique que le relèvement du taux de 11,5 % à 14 % (au lieu de 14,5 %) permet déjà de réaliser un rendement supplémentaire de 1,4 milliard de francs, en ce qui concerne l'impôt forfaitaire des producteurs d'électricité et d'atteindre ainsi l'objectif fixé lors de l'élaboration du budget pour l'année 1996.

A cet égard, *M. Tavernier* s'enquiert du montant des bénéfices avant et après impôts réalisés par les producteurs d'électricité.

Le ministre fournit les données suivantes :

Dividende producteur ELECTRABEL

(En milliards de francs)

Exercice comptable 1992.
Exercice comptable 1993.
Exercice comptable 1994.
Exercice comptable 1995.
Exercice comptable 1996.

L'amendement n° 36 du *gouvernement* (Doc. n° 208/6, p. 14) propose de remplacer les mots « de la loi du 28 décembre 1990 relative à diverses dispositions fiscales et non fiscales » par les mots « de la même loi ».

Cet amendement, purement technique, est la conséquence de l'amendement n° 35 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 14) visant à insérer un article 21bis.

8. *Bezoldigingen van de maand december 1994, betaald door de provincie Brabant* (artikel 23)

Over artikel 23 worden geen opmerkingen gemaakt.

9. *Uitstel van de betaling van de eindejaarstoelage van de ambtenaren* (artikel 23bis (nieuw))

Amendement n° 19 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 7) stelt voor een artikel 23bis (nieuw) in te voegen, luidend als volgt :

« Art. 23bis. — Artikel 171, 5°, b, van hetzelfde Wetboek is niet van toepassing op de eindejaarstoelage voor het jaar 1996 die de openbare overheid tijdens het jaar 1997 uitbetaalt. »

Dit amendement is een gevolg van de beslissing van de regering, bij het opstellen van de begroting 1996, om de eindejaarstoelage van ambtenaren, die betrekking heeft op 1996, pas in januari 1997 uit te betalen. Deze moet als een gewone bezoldiging van het jaar tijdens welke ze wordt betaald, en niet als een achterstallige bezoldiging worden beschouwd.

10. *Inwerkingtreding* (artikel 24)

De heren Michel en Bertrand dienen een amendement (n° 33, Stuk n° 208/6, blz. 13) in, dat ertoe strekt in het eerste lid van dit artikel te bepalen dat de artikelen 8 en 9 van het ontwerp in werking treden op 17 oktober 1995.

De heer Bertrand wijst erop dat de terugwerkende kracht van deze bepaling niet verantwoord is. Tevens verwijst hij naar de verantwoording van zijn amendement n° 34 op artikel 8 (Stuk n° 208/6, blz. 14).

De regering dient de amendementen n°s 8, 10, 12, 20 en 35 (Stuk n° 208/6), in, die er respectievelijk toe strekken de inwerkingtreding te regelen van de nieuwe artikelen 1bis (ingevoegd bij amendement n° 6), 2bis (ingevoegd bij amendement n° 9), 4bis (ingevoegd bij amendement n° 11), 23bis (ingevoegd bij amendement n° 19) en 21bis (ingevoegd bij amendement n° 35).

De minister verwijst naar de verantwoording van de amendementen (Stuk n° 208/6, blz. 2, 3, 4, 8 en 15).

II. Met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen

1. *Invoering van een accijnscompenserende belasting* (artikelen 25, 27 en 28, 1° lid)

De bij artikel 25 van het ontwerp ingevoerde nieuwe belasting veroorzaakt volgens de heer Daems een ware golf van verontwaardiging bij de bevolking.

Het betoog dat het lid hierover wil ontwikkelen steunt op drie krachtlijnen :

1. het fiscaal beleid van de regering inzake het gebruik van personenwagens is enkel en alleen bedoeld om meer ontvangsten te boeken;

8. *Rémunérations du mois de décembre 1994 payées par la province de Brabant* (article 23)

L'article 23 ne donne lieu à aucune observation.

9. *Report du paiement des allocations de fin d'année des fonctionnaires* (article 23bis (nouveau))

L'amendement n° 19 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 7) propose d'insérer un article 23bis (nouveau), rédigé comme suit :

« Art. 23bis. — L'article 171, 5°, b, du même Code n'est pas applicable à l'allocation de fin d'année payée par l'autorité publique pour l'année 1996, au cours de l'année 1997. »

Cet amendement découle de la décision prise par le gouvernement lors de la confection du budget 1996 et visant à ne payer qu'en janvier 1997 l'allocation de fin d'année des fonctionnaires relative à 1996. Celle-ci doit être considérée comme une rémunération ordinaire de l'année au cours de laquelle elle est payée, et non comme des arriérés.

10. *Entrée en vigueur* (article 24)

MM. Michel et Bertrand introduisent un amendement (n° 33 — Doc. n° 208/6, p. 13) au 1^{er} alinéa, visant à fixer la date d'entrée en vigueur des articles 8 et 9 du projet au 17 octobre 1995.

Selon M. Bertrand, la rétroactivité de cette disposition est injustifiée. Il renvoie également à la justification de son amendement n° 34 à l'article 8 (Doc. n° 208/6, p. 14).

Le gouvernement dépose les amendements n°s 8, 10, 12, 20 et 37 qui visent respectivement à régler l'entrée en vigueur des nouveaux articles 1^{er}bis, (amendement n° 6), 2bis (amendement n° 9), 4bis (amendement n° 11), 23bis (amendement n° 19) et 21bis (amendement n° 35).

Le ministre renvoie à la justification des amendements (Doc. n° 208/6, pp. 2, 3, 4, 8 et 15).

II. Taxes assimilées aux impôts sur les revenus

1. *Instauration d'une taxe compensatoire des accises* (articles 25, 27 et 28, alinéa 1^{er})

M. Daems souligne que la nouvelle taxe instaurée par l'article 25 du projet provoque une véritable vague d'indignation dans la population.

L'exposé que le membre entend consacrer à ce point s'articule autour de trois idées maîtresses :

1. la politique fiscale du gouvernement en ce qui concerne l'usage des voitures n'a d'autre objectif que de générer des recettes supplémentaires;

2. deze bijkomende autotaksen zullen zwaar doorwegen op het gezinsinkomen en
 3. zij zijn geenszins bedoeld om het mobiliteitsprobleem of de milieuproblematiek op te lossen.

(1) *De regering heeft slechts één bedoeling : bijkomende ontvangsten innen*

1.1. Algemene gegevens

De heer Daems stelt vast dat het aantal dieselwagens gestadig toeneemt.

Eind 1994 waren er 4 170 000 personenwagens waarvan 2 851 000 reeds op benzine en 1 288 000 op diesel of een 70/30 verhouding. Amper 15 jaar geleden was deze verhouding nog 80/20, zoals blijkt uit de hiernavolgende tabel :

TABEL 1

Evolutie nieuwe wagens
per brandstofsoort

	Benzine — Essence	Diesel — Diesel	Totaal — Total
1981	285 000 (82 %)	60 000 (17 %)	350 000
1985	264 000 (73 %)	95 000 (26 %)	360 000
1990	318 000 (67 %)	155 000 (33 %)	474 000
1994	223 000 (58 %)	164 000 (42 %)	387 000

En ander belangrijk gegeven is dat de automarkt zich in een crisis bevindt. De automarkt is inzake tewerkstelling (rechtstreeks 52 000 jobs) een belangrijke sector.

De sector van de personenwagens beleeft daarenboven moeilijke tijden. Spreker verwijst in dit verband naar de evolutie van het aantal verkochte personenwagens :

TABEL 2

januari-september 1994. — janvier-septembre 1994	314 000
januari-september 1995. — janvier-septembre 1995	285 000
totaal. — total	- 29 000 of/ou - 9,3 %

1.2. Opbrengst van de op personenwagens geheven belastingen

De heer Daems heeft berekend dat de totale fiscale opbrengst van de personenwagens (exclusief die op

2. cette taxe supplémentaire sur les voitures pèsera lourdement sur le revenu des ménages et
 3. cette taxe n'est nullement destinée à résoudre le problème de la mobilité ou les problèmes écologiques.

(1) *Le gouvernement n'a qu'un seul objectif : encaisser des recettes supplémentaires*

1.1. Données générales

M. Daems constate que le nombre d'automobiles roulant au gazole est en augmentation constante.

Fin 1994, le parc automobile comptait 4 170 000 voitures, dont 2 851 000 fonctionnant à l'essence et 1 288 000 roulant au gazole, soit une proportion de 70/30. Il y a à peine quinze ans, cette proportion était encore de 80/20, comme le montre le tableau ci-après :

TABLEAU 1

Evolution du nombre des voitures neuves
en fonction du type de carburant

La crise que traverse le marché de l'automobile constitue une autre donnée importante. Ce marché est un secteur important sur le plan de l'emploi (il occupe directement 52 000 personnes).

Le secteur des voitures de tourisme connaît en outre une période difficile. L'intervenant renvoie à cet égard à l'évolution du nombre de voitures vendues :

TABLEAU 2

januari-september 1994. — janvier-septembre 1994	314 000
januari-september 1995. — janvier-septembre 1995	285 000
totaal. — total	- 29 000 of/ou - 9,3 %

1.2. Produit des taxes frappant les voitures particulières

M. Daems a calculé qu'en 1994, les recettes fiscales totales afférentes aux voitures particulières (à l'ex-

het verbruik van diesel) in 1994 305 miljard frank (73 000 frank per wagen) bedroeg. Dit komt overeen met 15 % van de totale fiscale ontvangsten of 35 % van de totale indirecte belastingen.

clusie van celles qui concernent la consommation de gazole) se sont élevées à 305 milliards de francs (73 000 francs par voiture), ce qui correspond à 15 % des recettes fiscales totales ou à 35 % de l'ensemble des impôts indirects.

TABEL 3

Fiscale opbrengst 1994

TABLEAU 3

Recettes fiscales 1994

Posten — Postes	Opbrengst x 1 000 000 frank — Produit x 1 000 000 de francs	%	Jaar — Année	Eigen berekeningen op basis van — Calculs personnels sur la base de données en provenance de
1. Accijnzen op brandstoffen. — <i>Accises sur les carburants</i>	121 908	39,9	1994	Ministerie van Economische Zaken. — <i>Ministère des Affaires économiques.</i>
2. BTW op: — <i>TVA sur:</i>				Ministerie van Economische Zaken. — <i>Ministère des Affaires économiques.</i>
a. brandstoffen. — <i>carburants</i>	40 942	13,4	1994	
b. verkoop van wagens. — <i>vente de voitures:</i>				
— nieuwe. — <i>nouvelles.</i>	37 714	12,3	1994	FEBIAC. — <i>FEBIAC.</i>
— tweedehandse. — <i>d'occasion</i>	2 422	0,8	1994	FEBIAC. — <i>FEBIAC.</i>
c. Onderhoud en herstellingen. — <i>Entretien et réparations</i>	12 161	4,0	1992	NIS. — <i>INS.</i>
d. Verkoop van onderdelen en toebehoren. — <i>Vente de pièces détachées et d'accessoires</i>	16 584	5,4	1992	NIS. — <i>INS.</i>
e. Verkoop van banden. — <i>Vente de pneus</i>	5 729	1,9	1992	NIS. — <i>INS.</i>
3. Taksen op verzekeringspremies. — <i>Taxes sur les primes d'assurance</i>	4 813	1,6	1992	CDV. — <i>OCA.</i>
4. Verplichte bijdrage op verzekeringspremies. — <i>Cotisation obligatoire sur les primes d'assurance</i>	9 236	3,0	1992	CDV. — <i>OCA.</i>
5. Verkeersbelasting. — <i>Taxe de circulation</i>	33 300	10,9	1994	Ministerie van Financiën. — <i>Ministère des Finances.</i>
6. Radiotaks. — <i>Redevance radio</i>	2 589	0,8	1994	Ministerie van Financiën. — <i>Ministère des Finances.</i>
7. Inschrijvingstaks. — <i>Taxe à l'immatriculation</i>	2 510	0,8	1994	FEBIAC. — <i>FEBIAC.</i>
8. Douanerechten. — <i>Droits de douane</i>	3 759	1,2	1994	NIS. — <i>INS.</i>
9. Verkeersboeten. — <i>Amen- des de circulation</i>	3 203	1,0	1991	Ministerie van Financiën (schatting). — <i>Ministère des Finances (estimation).</i>
10. Technische controle. — <i>Contrôle technique</i>	398	0,1	1994	GOCA. — <i>GOCA.</i>
11. Rijbewijzen. — <i>Permis de conduire</i>	202	0,1	1992	Ministerie van Verkeerswezen. — <i>Ministère des Communications.</i>
12. BIV. — <i>TMC</i>	7 800	2,6	1994	Rijksmiddelenbegroting. — <i>Budget des Voies et Moyens.</i>
13. Andere. — <i>Autres</i>	278	0,1	1994	Rijksmiddelenbegroting. — <i>Budget des Voies et Moyens.</i>
Algemeen totaal. — <i>Total général</i>	305 548	100		

GRAFIEK 1

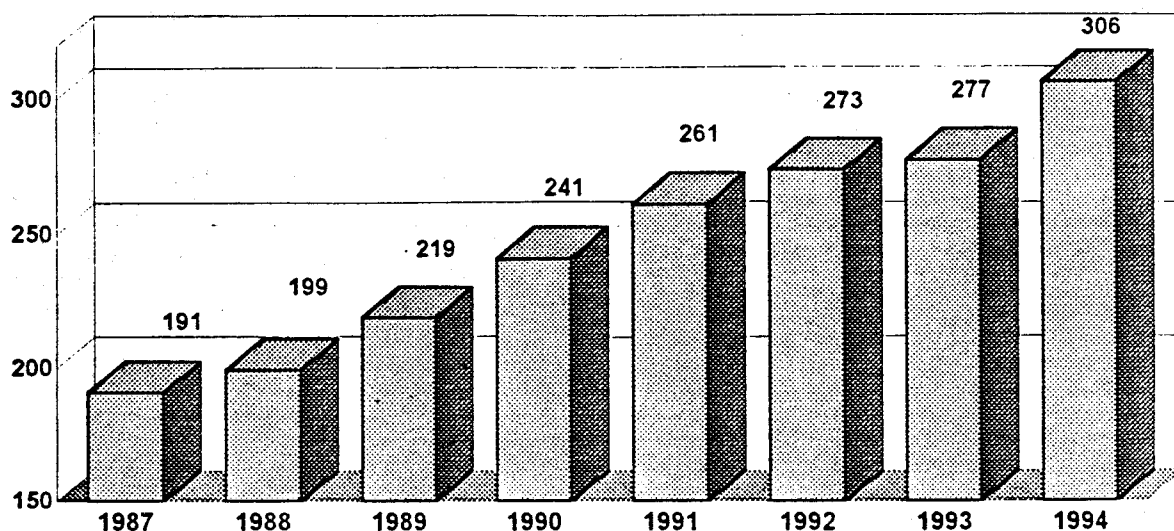
Evolutie van de fiscale opbrengsten

(in miljarden frank)

GRAPHIQUE 1

Evolution des recettes fiscales

(en milliards de francs)



Dit verklaart meteen waarom de regering zo vaak haar toevlucht neemt tot fiscale maatregelen in deze sector.

Ogenschijnlijk kleine maatregelen hebben immers een hoog rendement.

On comprend dès lors aisément la raison pour laquelle le gouvernement recourt si fréquemment aux mesures fiscales dans ce secteur.

Des mesures apparemment limitées produisent en effet un rendement élevé.

TABEL 4

Rendement accijnzen en BTW op brandstoffen personenwagens

TABLEAU 4

Rendement des accises et de la TVA sur les carburants des voitures

(in miljoenen frank/en millions de francs)	1991	1992	1993	1994	1995
Accijns. — Accises	87,8	106,4	114,8	121,9	pm
BTW. — TVA	42,8	38,6	38,2	40,9	pm
Totaal. — Total	130,6	145	152,9	162,8	180 *
Personenwagens. — Voitures	3,93	4,03	4,1	4,17	pm
Andere. — Autres	0,8	0,83	0,85	0,89	pm
Totaal. — Total	4,73	4,86	4,95	5,06	5,06 *
Taks/personenwagens. — Taxe/voitures	33,490	36,248	38,233	39,720	43,000 *

Een « kleine » accijnsverhoging en een compensatietaks ingevoerd uit zogenaamde rechtvaardigheidsoverwegingen brengt snel veel geld in de staatskas.

Un légère hausse des accises et une taxe compensatoire introduite pour des raisons dites d'équité rapportent rapidement beaucoup d'argent à l'Etat.

TABEL 5

Budgettair rendement van de recente maatregelen

(in miljarden frank)

Accijnzen op benzines	+	8,6	
Compensatietaks diesel	+	7,9	
BIV sommige voertuigen	-	0,1	
Totaal :	+	16,4	
BTW van 20,5 % naar 21 %			
Totaal :	+	0,8	(163 miljard à 0,005 %)

Onder verwijzing naar het advies van de Raad van State (Stuk Kamer n° 208/1, blz. 75-76) is de heer Daems overigens van mening dat de bij artikel 25 ingevoerde « accijnscompenserende belasting » in feite een gewestelijke belasting is waarvan overeenkomstig artikel 4, § 4 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten de heffingsgrondslag, de aanslagvoet en de vrijstellingen door de federale wetgever slechts kunnen worden gewijzigd met instemming van de Gewestregeringen.

Deze accijnscompenserende belasting is dus in feite een verhoging van de verkeersbelasting met 7,9 miljard frank waarvan de Vlamingen 4,8 miljard frank of 60 % moeten betalen, tegenover 2,4 miljard frank voor de Walen en 0,7 miljard frank voor de Brusselaars.

Het lijkt spreker ondenkbaar dat de Vlaamse regering met dergelijke voor de Vlamingen discriminerende maatregel zou instemmen.

De evolutie van de accijnzen op benzine en diesel (die niet bij wet maar bij koninklijk besluit worden gewijzigd) sinds 1981, toont volgens hem duidelijk het verschil tussen regeringen met en zonder deelname van liberale partijen.

TABEL 6

Accijns	Loodhoudend	Loodvrij	Diesel
1981	9,40	—	4,25
1988	11,20 = + 12 %	11,20 = pm	5,25 = + 24 %
1996	21,00 = + 88 %	18,8 = + 68 %	11,70 = + 123 %

(Berekeningen : zie bijlage 1)

De heer Daems stipt hierbij aan dat de laatste accijnsverhoging van een regering met liberalen dateert van 1983.

De opeenvolgende verhogingen van de accijns op diesel hebben daarenboven ook het bedrijfsleven en, bijgevolg ook de tewerkstelling schade toegebracht.

Spreker verstrekt het hiernavolgende overzicht van de door de huidige en door de vorige regering doorgevoerde verhogingen der indirecte belastingen :

TABLEAU 5

Rendement budgétaire des mesures prises récemment

(en milliards de francs)

Accises sur l'essence	+	8,6	
Taxe compensatoire gazole	+	7,9	
TMC certains véhicules	-	0,1	
Total :	+	16,4	
TVA de 20,5 % à 21 %			
Total :	+	0,8	(163 milliards à 0,005 %)

Se référant à l'avis du Conseil d'Etat (Doc. n° 208/1, pp. 75-76), M. Daems estime par ailleurs que la « taxe compensatoire des accises », prévue par l'article 25, constitue en fait un impôt régional au sens de l'article 4, § 4, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions, le législateur national ne pouvant modifier la base d'imposition, le taux d'imposition et les exonérations que moyennant l'accord des exécutifs régionaux.

Cette taxe compensatoire des accises constitue donc en réalité une augmentation de la taxe de circulation à raison de 7,9 milliards de francs, dont les Flamands paieront 4,8 milliards de francs ou 60 %, les Wallons 2,4 milliards de francs et les Bruxellois 0,7 milliard de francs.

L'intervenant ne conçoit pas que le gouvernement flamand puisse marquer son accord sur une mesure aussi discriminatoire pour les Flamands.

L'intervenant estime que l'évolution des accises sur l'essence et le gazole (qui ne sont pas modifiées par une loi, mais par voie d'arrêté royal) depuis 1981 montre qu'il existe une nette différence entre les gouvernements avec ou sans participation libérale.

TABLEAU 6

Accises	Plombée	Sans plomb	Gazole
1981	9,40	—	4,25
1988	11,20 = + 12 %	11,20 = pm	5,25 = + 24 %
1996	21,00 = + 88 %	18,8 = + 68 %	11,70 = + 123 %

(Calculs : voir annexe 1)

M. Daems souligne que la dernière augmentation des accises décidée par un gouvernement à participation libérale remonte à 1983.

Les augmentations successives des accises sur le gazole ont en outre porté préjudice à l'économie et, partant, à l'emploi.

L'intervenant fournit le tableau récapitulatif, reproduit ci-après, des augmentations des impôts indirects décidées par ce gouvernement et le précédent :

TABEL 7

Evolutie taksverhogingen Dehaene I en II

TABLEAU 7

Evolution des augmentations de taxe sous Dehaene I en II

	Loodhoudend — Plombée	Loodvrij — Sans plomb	Diesel — Gazole
1 april 1992. — 1 ^{er} avril 1992	+ 1,20	+ 1,10	+ 2,00
	BTW naar 19,5 % = fiscaal neutraal TVA à 19,5 % = fiscalement neutre		
1 juni 1992. — 1 ^{er} juin 1992		BIV nieuwe wagens TMC voitures neuves	
1 september 1992. — 1 ^{er} septembre 1992.	+ 2,00	+ 1,20	—
1 juni 1993. — 1 ^{er} juin 1993		BIV occasiewagens TMC voitures d'occasion	
1 augustus 1993. — 1 ^{er} août 1993	+ 0,66	+ 0,66	—
	= energietaks = taxe sur l'énergie		
1 december 1993. — 1 ^{er} décembre 1993.	+ 0,96	+ 1,20	+ 0,50
1 januari 1994. — 1 ^{er} janvier 1994	+ 0,30	+ 0,30	+ 0,20
	= BTW van 19,5 % naar 20,5 % = TVA de 19,5 à 20,5 %		
Totaal JLD I. — Total JLD I	+ 3,92	+ 3,36	+ 0,70
1 november 1995. — 1 ^{er} novembre 1995.	+ 1,00	+ 1,00	—
1 januari 1996. — 1 ^{er} janvier 1996	+ 1,00	+ 1,50	—
	+ 0,15	+ 0,15	+ 0,10
	= BTW van 20,5 % naar 21 % = TVA de 20,5 à 21 %		
	comp. taks diesel taxe comp. diesel		
Totaal JLD II. — Total JLD II	+ 2,15	+ 2,65	+ 0,10
Totaal JLD I + II. — Total JLD I + II.	+ 6,07	+ 6,01	+ 0,80 comp. taks taxe comp.

Hierbij dient opgemerkt dat over de hele periode 1992-1995 bekeken, de accijns op loodvrije benzine bijna evenzeer is gestegen als die op loodhoudende benzine, wat duidelijk aantoonst dat deze politiek zeker niet op milieu-overwegingen gestoeld is.

De thans voorgestelde accijnscompenserende belasting evolueert daarenboven niet in functie van het diesilverbruik. Desondanks verschilt de grondslag waarop de belasting wordt berekend naar gelang van de capaciteit van de wagen, zoals blijkt uit de hierna-volgende tabel :

Il convient de faire observer à cet égard que, sur l'ensemble de la période 1992-1995, l'accise sur l'essence sans plomb a augmenté presque autant que celle sur l'essence plombée, ce qui montre à l'évidence que cette politique n'est certainement pas inspirée par des considérations écologiques.

Qui plus est, la taxe compensatoire des accises proposée aujourd'hui n'est pas modulée en fonction de la consommation de gazole. Néanmoins, la base de calcul de la taxe diffère selon la puissance de la voiture, ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous :

TABEL 8

TABLEAU 8

PK — CV	Taks — Taxe	Comp. taks — Taxe comp.	
7	4 620	2 310	—
8	5 712	2 856	(1 500 D)
9	6 804	3 402	(1 700 / 1 800 D)
10	7 884	3 942	(1 800 / 1 900 D)
11	10 236	5 118	(2 000 / 2 100 D)
12	12 576	6 288	(2 200 D)
13	14 916	11 187	(2 500 D)
14	17 268	17 268	—
15	19 608	19 608	(2 800 / 3 000 D)

Een andere vaststelling, aldus de heer Daems, is dat het aandeel van de taksen in de totale prijs van de brandstof zeer hoog is opgelopen.

M. Daems constate également que la part des taxes dans le prix total des carburants a atteint un niveau très élevé.

TABEL 9

TABLEAU 9

**Opbrengst Staat via brandstof
per 1 januari 1996**

**Ce que les carburants rapportent
à l'Etat au 1^{er} janvier 1996**

Loodhoudend. — <i>Plombée</i>	35,9 frank	waarvan 27,39 frank taksen <i>dont 27,39 francs de taxes</i>	(76,2 %)
Loodvrij. — <i>Sans plomb</i>	33,5 frank	waarvan 24,64 frank taksen <i>dont 24,64 francs de taxes</i>	(73,5 %)
Diesel. — <i>Gazole</i>	24,4 frank	waarvan 15,93 frank taksen <i>dont 15,93 francs de taxes</i>	(65,3 %)

Een eenvoudige vergelijking maakt trouwens het onredelijk rendement duidelijk voor de Staat van de accijns- en BTW-opbrengsten.

Une simple comparaison fait du reste apparaître clairement le montant démesuré de ce que les accises et la TVA sur les carburants rapportent à l'Etat.

TABEL 10

TABLEAU 10

Opbrengst Staat in accijns en BTW

Ce que les accises et la TVA rapportent à l'Etat

	10 000 km	25 000 km	50 000 km
Auto benzine 10 l / 100 km. — <i>Voiture essence 10 l / 100 km</i>	24,640 frank	61,600 frank	123,200 frank
Auto diesel 10 l / 100 km. — <i>Voiture diesel 10 l / 100 km</i>	15,930 frank	39,825 frank	79,650 frank
Verschil benzine / diesel. — <i>Différence essence / diesel</i>	8,710 frank	21,775 frank	43,550 frank

Op basis van deze cijfers is het duidelijk dat de gestadige toename van het aantal dieselwagens de Schatkist nadeel dreigt te berokkenen.

Spreeker vermoedt dan ook dat de regering door het ontradend effect van deze accijnscompenserende belasting wil voorkomen dat deze trend zich zou doorzetten.

Wanneer immers 10 procent van de dieselrijders zou overschakelen op benzine (25 000 km per jaar), dan zou zulks voor de Staat een fiscale meeropbrengst van 2,8 miljard (130 000 x 21,775) frank met zich brengen.

(2) *Het gezinsleven wordt ernstig geraakt door de bijkomende autotaksen*

De heer Daems geeft toe dat in de hiernavolgende berekeningen geen rekening is gehouden met de fiscale aftrek van 6 frank per kilometer voor het woonwerkverkeer (cf. het antwoord van de minister van Begroting tijdens de bespreking van de begroting voor 1996 — Stuk n° 194/3, blz. 245-246).

Dit heeft echter nauwelijks gevolgen voor de uit dit onderzoek te trekken besluiten.

De bijkomende kost van de door de huidige regering getroffen fiscale maatregelen per type wagen kan als volgt worden voorgesteld :

TABEL 11

	10 000 km	25 000 km	50 000 km
Standaard benzine * (1). — <i>Standard essence</i> * (1)	1 875	4 688	9 375
Standaard diesel (1). — <i>Standard diesel</i> (1)	3 942	3 942	3 942
Familie benzine * (2). — <i>Familiale essence</i> * (2) ..	2 125	5 313	10 626
Familie diesel (2). — <i>Familiale diesel</i> (2)	5 118	5 118	5 118
Luxe benzine * (3). — <i>Luxe essence</i> * (3)	2 500	6 250	12 500
Luxe diesel (3). — <i>Luxe diesel</i> (3)	19 608	19 608	19 608
Porsche Carrera. — <i>Porsche Carrera</i>	4 770	11 925	23 850

(1) * Standaard = Golf, Clio, Peugeot 205, Fiesta Corolla, enz.

(2) * Familie = Vectra, Laguna, Carina, Mazda 626, Xantia, Primera, enz.

(3) * Luxe = Mercedes 200/300, Volvo 850, BMW 5-reeks, enz.

Naar zijn oordeel is het verschil in belasting tussen de standaard benzinewagen en de luxedieselwagen wel erg groot. Daarenboven wordt een Porsche Carrera die jaarlijks 10 000 kilometer aflegt wel erg licht belast in vergelijking met een luxe dieselwagen.

De verschillende fiscale behandeling van benzine- en dieselwagens zal trouwens ook gevolgen hebben op de markt van de tweedehandse wagens.

In de hiernavolgende tabel wordt de evolutie van de reële kost per kilometer per type wagen weergegeven sinds het aantreden van de vorige regering :

Ces chiffres montrent clairement que l'augmentation constante du nombre de voitures diesel risque d'être préjudiciable au Trésor.

L'intervenant suppose dès lors que le gouvernement entend stopper cette tendance grâce à l'effet dissuasif de cette taxe compensatoire des accises.

Si 10 % des automobilistes qui roulent aujourd'hui en voiture diesel optaient effectivement pour une voiture à essence, l'Etat en retirerait (sur la base de 25 000 km par an) un produit supplémentaire de 2,8 milliards (130 000 x 21,775) de francs.

(2) *Les taxes supplémentaires sur les voitures frappent durement les revenus des ménages*

M. Daems reconnaît que les calculs suivants ne tiennent pas compte de la déduction fiscale de 6 francs par kilomètre prévue pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail (cf. la réponse du ministre du Budget lors de la discussion du budget pour l'année budgétaire 1996 — Doc. n° 194/3, pp. 245-246).

Cela n'a toutefois guère d'incidence sur les conclusions de la présente analyse.

Le coût supplémentaire résultant des mesures fiscales prises actuellement par le gouvernement en fonction du type de voiture peut être présenté comme suit :

TABLEAU 11

	10 000 km	25 000 km	50 000 km
Standaard benzine * (1). — <i>Standard essence</i> * (1)	1 875	4 688	9 375
Standaard diesel (1). — <i>Standard diesel</i> (1)	3 942	3 942	3 942
Familie benzine * (2). — <i>Familiale essence</i> * (2) ..	2 125	5 313	10 626
Familie diesel (2). — <i>Familiale diesel</i> (2)	5 118	5 118	5 118
Luxe benzine * (3). — <i>Luxe essence</i> * (3)	2 500	6 250	12 500
Luxe diesel (3). — <i>Luxe diesel</i> (3)	19 608	19 608	19 608
Porsche Carrera. — <i>Porsche Carrera</i>	4 770	11 925	23 850

(1) * Standard = Golf, Clio, Peugeot 205, Fiesta Corolla, etc.

(2) * Familiale = Vectra, Laguna, Carina, Mazda 626, Xantia, Primera, etc.

(3) * Luxe = Mercedes 200/300, Volvo 850, BMW-série 5, etc.

L'intervenant juge fort grand l'écart entre la taxe frappant les voitures standard essence et celle frappant les voitures de luxe diesel. En outre, la taxe imposée à une Porsche Carrera parcourant 10 000 kilomètres par an est très limitée par rapport à celle qui frappe une voiture de luxe diesel.

La différence de traitement sur le plan fiscal entre les voitures roulant à l'essence et celles roulant au gazole aura du reste une incidence sur le marché de l'occasion.

Le tableau ci-après montre l'évolution du coût réel au kilomètre par type de voiture depuis l'installation du gouvernement précédent :

TABEL 12

TABLEAU 12

	Voor JLD I — Avant JLD I	Na JLD I — Après JLD I	Na JLD II — Après JLD II
10 000 km			
Standaard benzine. — <i>Standard à essence</i>	15,4	16,3	16,5
Standaard diesel. — <i>Standard au diesel</i>	15,4	16,4	16,8
Familie benzine. — <i>Familiale essence</i>	20,6	21,8	22,0
Familie diesel. — <i>Familiale diesel</i>	20,6	21,7	22,2
Luxe benzine. — <i>Luxe essence</i>	30,9	32,9	33,2
Luxe diesel. — <i>Luxe diesel</i>	32,7	35,6	37,6
25 000 km			
Standaard benzine. — <i>Standard à essence</i>	7,5	7,9	8,1
Standaard diesel. — <i>Standard au diesel</i>	7,1	7,5	7,7
Familie benzine. — <i>Familiale essence</i>	9,7	10,3	10,5
Familie diesel. — <i>Familiale diesel</i>	9,2	9,7	9,9
Luxe benzine. — <i>Luxe essence</i>	14,1	15,0	15,3
Luxe diesel. — <i>Luxe diesel</i>	14,3	15,5	16,3
50 000 km			
Standaard benzine. — <i>Standard à essence</i>	4,8	5,1	5,3
Standaard diesel. — <i>Standard au diesel</i>	4,4	4,6	4,6
Familie benzine. — <i>Familiale essence</i>	6,1	6,4	6,6
Familie diesel. — <i>Familiale diesel</i>	5,5	5,7	5,8
Luxe benzine. — <i>Luxe essence</i>	8,5	9,0	9,3
Luxe diesel. — <i>Luxe diesel</i>	8,2	8,8	9,2

(Berekeningen : zie bijlage 2)

Hieruit blijkt ook dat de fiscale aftrek van 6 frank per kilometer absoluut niet overeenkomt met de reële kosten van het woon-werkverkeer.

Spreeker heeft daarenboven ook berekend welke de lopende kosten van het autogebruik zijn, exclusief aankoopkosten :

TABEL 13

De jaarlijkse autokost, enkel lopende kosten
(dat wil zeggen zonder de aankoopprijs)
(in franken)

	10 000 km	25 000 km	50 000 km
Standaard benzine. — <i>Standard essence</i>	80,005	117,500	180,000
Standaard diesel. — <i>Standard diesel</i>	78,011	102,500	140,000
Familie benzine. — <i>Familiale essence</i>	94,006	135,000	205,000
Familie diesel. — <i>Familiale diesel</i>	92,000	117,500	160,000
Luxe benzine. — <i>Luxe essence</i>	121,932	172,500	255,000
Luxe diesel. — <i>Luxe diesel</i>	145,674	177,500	230,000

Wanneer men ervan uitgaat dat een wagen 10 jaar wordt gebruikt of als vijfjarige occasie is aange-

(Calculs : voir annexe 2)

Il ressort également de ce tableau que la déduction fiscale de 6 francs par kilomètre ne correspond absolument pas au coût réel des trajets domicile/lieu de travail.

L'intervenant a en outre calculé les frais courants occasionnés par l'utilisation d'une voiture (coût d'acquisition non compris) :

TABLEAU 13

Coût annuel d'une voiture (frais courants uniquement, c'est-à-dire hors prix d'achat)
(en francs)

Dans l'hypothèse où une voiture est utilisée pendant 10 ans ou est acquise comme occasion après

schaft, dan ziet de jaarlijkse autokost, inbegrepen de aankoop van een occasie eruit als volgt :

TABEL 14
(in franken)

	10 000 km	25 000 km	50 000 km
Standaard benzine. — <i>Standard essence</i>	122,505	160,000	220,000
Standaard diesel. — <i>Standard diesel</i>	123,011	147,500	185,000
Familie benzine. — <i>Familiale essence</i>	157,006	200,000	270,000
Familie diesel. — <i>Familiale diesel</i>	157,000	182,500	225,000
Luxe benzine. — <i>Luxe essence</i>	226,932	277,500	360,000
Luxe diesel. — <i>Luxe diesel</i>	260,674	292,500	345,000

Gaat men er evenwel vanuit dat een wagen 5 jaar wordt gebruikt, wat de effectieve gemiddelde levensduur is, dan krijgt men het volgende beeld :

TABEL 15
(in franken)

	10 000 km	25 000 km	50 000 km
Standaard benzine. — <i>Standard essence</i>	165,005	202,500	265,000
Standaard diesel. — <i>Standard diesel</i>	168,011	192,500	230,000
Familie benzine. — <i>Familiale essence</i>	220,006	262,500	330,000
Familie diesel. — <i>Familiale diesel</i>	222,000	247,500	290,000
Luxe benzine. — <i>Luxe essence</i>	331,932	382,500	465,000
Luxe diesel. — <i>Luxe diesel</i>	375,674	407,500	460,000

De heer Daems geeft toe dat in deze tabellen geen rekening werd gehouden met de forfaitaire fiscale aftrek van 6 frank per kilometer voor het woonwerkverkeer, noch met het feit dat bepaalde wagens na gebruik in het bedrijfsleven tegen verminderde prijs kunnen worden aangeschaft.

Het valt niettemin op dat de auto een enorme financiële massa vertegenwoordigt.

Het kleinste wagentje kost al gauw 165 000 frank per jaar.

Met betrekking tot het maandelijks aandeel van deze kosten in het gezinsbudget verstrekt het lid de hiernavolgende tabel :

TABEL 16

**Maandelijks aandeel van het gezinsbudget
besteed aan de auto**

	25 000 km	40 000 fr/m	60 000 fr/m	100 000 fr/m	
Standaard benzine	202,500	42 %	28 %	17 %	Standard essence.
Standaard diesel	192,500	40 %	33 %	20 %	Standard diesel.
Familie benzine	262,500	55 %	37 %	22 %	Familiale essence.
Familie diesel	247,500	52 %	34 %	21 %	Familiale diesel.
Luxe benzine	382,500	80 %	53 %	32 %	Luxe essence.
Luxe diesel	407,500	85 %	57 %	34 %	Luxe diesel.

5 ans, son coût annuel (y compris l'achat d'une occasion) est le suivant :

TABLEAU 14
(en francs)

Dans l'hypothèse où une voiture est utilisée pendant 5 ans, ce qui est la durée de vie moyenne d'une voiture, le résultat est le suivant :

TABLEAU 15
(en francs)

M. Daems reconnaît que ces tableaux ne tiennent pas compte de la déduction fiscale forfaitaire de 6 francs par kilomètre pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ni du fait que certaines voitures peuvent être acquises à prix réduit après qu'elles ont été utilisées dans le cadre d'une société.

Il est néanmoins frappant de constater que la voiture représente une masse financière énorme.

La plus petite voiture génère déjà vite des frais d'un montant de 165 000 francs par an.

En ce qui concerne la part mensuelle de ces frais dans le budget familial, le membre fournit le tableau ci-après :

TABLEAU 16

**Part du budget familial consacrée mensuellement
à la voiture**

De kleinste wagen betekent aldus bij 10 000 km/jaar een aandeel van meer dan 25 % van het gezinsbudget van wie 40 000 fr/maand netto verdient. Voor wie leeft van een vervangingsinkomen betekent dit al gauw 40 % en meer.

Spreeker besluit hieruit dat de door de regering voorgestelde fiscale maatregelen met betrekking tot de auto zwaar zullen wegen op het gezinsinkomen.

Hij vreest dat bepaalde bejaarden als gevolg hiervan minder mobiel zullen worden.

(3) Deze maatregel heeft niets te maken met het voeren van een mobiliteits- of milieubeleid

De regering, aldus de heer Daems, beweert dat de maatregelen ingegeven zijn door onder meer een *mobilitéitsoverweging*.

Zowat 7 op 10 mensen maken de woon-werk-verplaatsing met de auto. Zij hebben geen valabel alternatief en gebruiken hun auto als een werkinstrument. De nieuwe belastingen bestraffen aldus de aktieve bevolking omdat zij wil werken en daarbij de auto kiest als vervoermiddel.

Zelfs indien deze mensen per trein zouden willen reizen, stelt dit een onoverkomelijk probleem: indien 1 van die 7 zou beslissen om bijvoorbeeld de trein als vervoermiddel te kiezen, zouden de spoorwegen hun huidige vervoerscapaciteit op piekmomenten moeten verdubbelen.

De bewering van de Eerste Minister als zou hij het probleem van de (auto)mobilitéit willen doen afnemen door het autogebruik nog duurder te maken, is onzin. De meeste mensen hebben immers geen keuze. Het mobiliteitsprobleem lost zich maar op door het bestaan van alternatieve vervoersmiddelen.

Een ander argument dat wordt gebruikt is *het milieuargument*.

In de periode 1970-1995 is het brandstofverbruik met 25 % gedaald. De konstruktoren hebben zich geëngageerd om dit bijkomend met 15 % te verminderen tegen 2005.

De reglementering op uitlaatgassen wordt permanent verstrengd. Sinds 1993 is elke nieuwe wagen uitgerust met een katalysator die de uitstoot van pollutanten met 90 % vermindert. Vanaf 1 januari 1997 moet de resterende 10 % nogmaals gehalveerd worden.

De regering wekt de indruk dat zij het gebruik van diesel wil ontraden omdat hij meer zou vervuilen. De normen van kracht sinds januari 1993 kunnen door een diesel bereikt worden zonder katalysator.

De regering wil het milieu minder belasten door de auto's minder te laten rijden. Indien zij evenwel een ernstig milieubeleid wil voeren, dient zij ervoor te zorgen dat de oude wagens die veel energie verbruiken en geen katalysator hebben, vervangen worden

La plus petite voiture représente déjà, pour 10 000 km/an, 25 % du budget familial pour un salaire mensuel net de 40 000 francs. Pour celui qui vit d'un revenu de remplacement, cette part atteint rapidement 40 % et plus.

L'intervenant en conclut que les mesures fiscales proposées par le gouvernement en ce qui concerne les voitures grèveront lourdement le budget des ménages.

Il craint que la mobilité de certaines personnes âgées ne s'en trouve entravée.

(3) Cette mesure ne s'inscrit pas dans le cadre d'une politique de mobilité ou d'une politique de l'environnement

M. Daems note que le gouvernement affirme que ces mesures s'inspirent d'un souci d'accroître la mobilité.

Sept personnes sur dix environ utilisent leur voiture pour rejoindre leur lieu de travail. A défaut d'alternative valable, leur voiture est en l'occurrence un instrument de travail. Ces nouvelles taxes sanctionnent donc la population active qui veut travailler et choisit la voiture comme moyen de transport.

Même si ces travailleurs souhaitaient se déplacer en train, il se poserait un problème insurmontable: si un de ces sept automobilistes décidait d'effectuer ses trajets en train, la SNCB devrait doubler ses capacités de transport aux heures de pointe.

Lorsqu'il prétend que son but est de s'attaquer au problème de la mobilité (automobile) en accroissant le coût d'utilisation des voitures, le premier ministre prend certaines libertés avec la réalité. La plupart des gens n'ont en effet pas le choix. Le problème de la mobilité ne pourra être résolu que lorsqu'on offrira des moyens de transport alternatifs.

Les préoccupations écologiques sont un autre argument utilisé.

Dans la période 1970-1995, la consommation de carburant a baissé de 25 % et les constructeurs se sont engagés à la faire baisser encore de 15 % pour l'an 2005.

La réglementation concernant les gaz d'échappement est constamment renforcée. Depuis 1993, tout nouveau véhicule est équipé d'un catalyseur qui réduit de 90 % l'émission de polluants. D'ici au 1^{er} janvier 1997, l'émission de polluants devra encore être réduite de moitié, soit de 10 à 5 %.

Le gouvernement donne l'impression de vouloir décourager l'usage du gazole parce qu'il serait plus polluant. Or, un moteur diesel peut satisfaire, sans catalyseur, aux normes en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1993.

Le gouvernement entend réduire la pollution en limitant l'usage des voitures. S'il entend toutefois mener une politique écologique sérieuse, il devrait encourager le remplacement des vieilles voitures, qui consomment beaucoup d'énergie et ne sont pas équi-

door nieuwe met een lager verbruik, met katalysator en met een grotere veiligheid.

De heer Daems kondigt in dit verband aan dat zijn fractie voor het jaareinde een voorstel zal uitwerken waarbij het fiscaal aantrekkelijk wordt een oude wagen te vervangen door een nieuwe.

Zo wordt naar Iers model gedacht aan het vrijstellen van roerende voorheffing wanneer rente op obligaties voor een nieuwe wagen wordt gebruikt.

Deze fiscale aanpak van de regering is een slechte zaak, niet alleen voor het milieu maar ook voor de economie en de tewerkstelling. Ramingen houden het bij een verlies van 2 000 tot 5 000 arbeidsplaatsen.

Het is duidelijk dat het debat over de auto geëvolueerd is naar een breed maatschappelijk debat over gezinsfinanciën, mobiliteit, milieu, tewerkstelling, binnenlandse consumptie, sociale uitsluiting enz.

In een laatste onderdeel van zijn betoog gaat de heer Daems nader in op de nota die door het + 12 PK-comité op 16 november 1995 werd verspreid (zie bijlage 3).

Spreker onthoudt vooral uit deze nota dat :

1) dieselwagens van meer dan 12 PK niet altijd dure luxewagens zijn. De heer Daems vraagt zich in dat verband trouwens af waarom in artikel 25 uitdrukkelijk wordt gesteld dat de accijnscompenserende belasting eveneens verschuldigd is voor minibussen, die doorgaans door grote gezinnen worden gebruikt;

2) het onderscheid tussen nieuwe wagens en tweedehandswagens belangrijk is aangezien bijvoorbeeld gepensioneerden zich vaak om veiligheidsredenen zware tweedehandse dieselwagens aanschaffen;

3) het criterium van de fiscale PK's of de cylinderinhoud volledig voorbijgestreefd is.

*
* *

De heer Suykens meent dat de meeste gepensioneerden zich onmogelijk een zware dieselwagen kunnen veroorloven.

De heer Daems is het daar niet mee eens. Hij stelt trouwens vast dat de regering het verlies aan accijns op benzine wil compenseren door de dieselrijders meer dan dubbel zo hoog te belasten.

Uit tabel 5 blijkt immers dat $\pm 1,3$ miljoen dieselwagens 7,9 miljard frank moeten opbrengen, bijna evenveel als de 2,8 miljoen wagens op benzine die samen 8,6 miljard frank moeten opbrengen.

Dit komt neer op een verwachte ontvangst van $\pm 6\,000$ frank per dieselwagen tegenover $\pm 3\,000$ frank per benzinewagen.

De term « accijnscompenserende belasting » lijkt dan ook op zijn minst slecht gekozen !

pées d'un catalyseur, par des voitures neuves, qui consomment moins, sont équipées d'un catalyseur et sont plus sûres.

M. Daems annonce à ce sujet que son groupe élaborera avant la fin de l'année une proposition tendant à favoriser fiscalement le remplacement d'une vieille voiture par une neuve.

Cette proposition pourrait s'inspirer du modèle irlandais qui prévoit l'exonération du précompte mobilier lorsque les intérêts provenant d'obligations sont utilisés pour acquérir une nouvelle voiture.

La politique fiscale du gouvernement est désastreuse, non seulement pour l'environnement mais aussi pour l'économie et l'emploi. Selon des estimations, elle causera la perte de 2 000 à 5 000 emplois.

Il est clair que le débat sur l'automobile s'est mué en un large débat de société sur les finances des ménages, la mobilité, l'environnement, l'emploi, la consommation intérieure, l'exclusion sociale, etc.

M. Daems consacre la dernière partie de son exposé à l'examen de la note diffusée le 16 novembre 1995 par le Comité « + 12 CV » (voir annexe 3).

Il en retient essentiellement que :

1) les voitures diesel de plus de 12 CV ne sont pas toujours des voitures de luxe coûteuses. M. Daems demande à cet égard pourquoi l'article 25 dispose expressément que la taxe compensatoire des accises s'applique également aux minibuses, des véhicules qui sont généralement utilisés par les familles nombreuses;

2) la différence entre les voitures neuves et les véhicules d'occasion est importante, étant donné qu'il est fréquent, par exemple, que, souvent pour des raisons de sécurité, des pensionnés achètent de grosses voitures diesel d'occasion;

3) le critère de la puissance fiscale ou de la cylindrée est totalement dépassé.

*
* *

M. Suykens estime que la plupart des pensionnés ne peuvent s'offrir une grosse voiture diesel.

M. Daems ne partage pas cet avis. Il constate d'ailleurs que le gouvernement entend compenser la perte d'accises au niveau de l'essence en taxant plus de deux fois autant ceux qui roulent au gazole.

Il ressort en effet du tableau 5 que quelque 1,3 million de voitures diesel devraient générer 7,9 milliards de francs de recettes, ce qui est pratiquement autant que les 2,8 millions de voitures à essence, qui devraient générer ensemble 8,6 milliards de francs.

Cela équivaut à une recette escomptée de quelque 6 000 francs par voiture diesel, contre quelque 3 000 francs par voiture à essence.

Le terme « taxe compensatoire des accises » semble dès lors pour le moins mal choisi.

Deze compenserende belasting wordt daarenboven niet berekend op basis van het verbruik (zoals bij een accijs), maar op grond van het vermogen van de wagen.

Verder is ook de in tabel 8 weergegeven toename van het bedrag van de verschuldigde belasting in functie van dit vermogen al te groot (van 2 310 naar bijna 20 000 frank).

Ten slotte vermoedt de heer Daems dat bij de berekening van de verwachte opbrengst van 7,9 miljard frank (cf. tabel 5) zwaar overschat is aangezien volgens hem deze belasting in hoofde van de bedrijven en de zelfstandigen fiscaal aftrekbaar is.

De heer Tavernier heeft geen principieel bezwaar tegen een verhoging van de belasting op auto's. Hierbij mag men echter niet alleen oog hebben voor de budgettaire impact.

Dergelijke verhoging moet ook kaderen in een globaal mobiliteitsbeleid (met als doel het verminderen van de verkeersdruk) wat thans niet het geval is.

De regering biedt immers geen alternatief voor het gebruik van de auto (bijvoorbeeld door de uitbouw van een beter functionerend openbaar vervoer).

Daarenboven vereist een mobiliteitsbeleid dat niet de vaste (het bezit van een auto) maar de variabele kosten (het gebruik van een wagen) worden belast.

De regering doet precies het omgekeerde.

Eens de accijscompenserende belasting is betaald heeft de eigenaar er alle belang bij zijn dieselwagen zoveel mogelijk te gebruiken, teneinde de globale kosten (vaste + variabele) per kilometer te drukken.

Spreker stelt ook vast dat enkel de in hoofdzaak door gezinnen gebruikte auto's en niet bijvoorbeeld de vrachtwagens onder de toepassing van deze nieuwe belasting vallen.

Aangezien voor het vrijstellen van deze laatste categorie het argument van de concurrentie met andere Europese landen wordt ingeroepen, dringt hij er nogmaals op aan dat de minister een vergelijkende tabel zou overleggen over de kosten van het vrachtvervoer in alle landen van Europa.

De heer Tavernier is van oordeel dat de lasten van een mobiliteitsbeleid niet alleen aan de gezinnen mogen worden opgelegd.

Ook het vrachtvervoer is immers mee verantwoordelijk voor de fors toegenomen verkeersdruk.

De heer Bertrand sluit zich aan bij de uiteenzetting van de heer Daems.

Ook hij beschouwt de invoering van deze accijscompenserende belasting als een anti-sociale maatregel die de private consumptie zeker niet zal doen toenemen.

Tenslotte verwijst ook hij naar het advies van de Raad van State (Stuk n° 208/1, blz. 75-76).

Cette taxe compensatoire n'est en outre pas calculée sur la base de la consommation (comme dans le cas des accises) mais en fonction de la puissance de la voiture.

Par ailleurs, l'augmentation du montant de la taxe en fonction de cette puissance (voir tableau 8) est également trop importante (la taxe passe en effet de 2 310 francs à près de 20 000 francs).

Enfin, M. Daems suppose que l'on a fait preuve d'un excès d'optimisme en estimant le produit de cette taxe à 7,9 milliards de francs (voir tableau 5), étant donné qu'elle est fiscalement déductible dans le chef des entreprises et des indépendants.

M. Tavernier ne voit en principe pas d'inconvénient à ce que l'on augmente la taxe frappant les automobiles. Il convient cependant de ne pas s'arrêter à l'incidence budgétaire de cette taxe.

Une telle augmentation devrait s'inscrire dans le cadre d'une politique globale de mobilité (et avoir pour objectif de réduire l'intensité du trafic), ce qui n'est pas le cas actuellement.

Le gouvernement ne propose en effet aucune alternative à l'utilisation de la voiture (par exemple, le développement et l'amélioration des transports publics).

Une politique de mobilité suppose en outre que l'on taxe les coûts variables (l'utilisation d'une voiture) et non les coûts fixes (la possession d'une voiture).

Or, le gouvernement fait précisément l'inverse.

Une fois qu'il aura acquitté la taxe compensatoire des accises, le propriétaire aura tout intérêt à utiliser sa voiture diesel le plus possible, afin de comprimer le coût total (coût fixes + coût variables) par kilomètre.

L'intervenant constate également que cette nouvelle taxe ne s'applique, pour l'essentiel, qu'aux voitures utilisées par les ménages et pas, par exemple, aux camions.

Etant donné que l'on invoque le problème de la concurrence avec les autres pays européens pour justifier que cette catégorie de véhicules soit exemptée du paiement de la taxe, l'intervenant insiste une fois de plus pour que le ministre fournisse un tableau comparatif reprenant les coûts du transport routier dans tous les pays européens.

M. Tavernier estime que les charges inhérentes à la mise en œuvre d'une politique de mobilité ne peuvent pas être supportées par les seuls ménages.

Le transport routier est en effet également responsable de la forte augmentation du trafic.

M. Bertrand fait siennes les considérations émises par M. Daems.

Il considère, lui aussi, que l'introduction de cette taxe compensatoire des accises est une mesure anti-sociale, qui ne relancera certainement pas la consommation privée.

Enfin, il renvoie, lui aussi, à l'avis du Conseil d'Etat (Doc. n° 208/1, pp. 75 et 76).

Ook hij is van oordeel dat het hier in feite gaat om een gewestelijke belasting waarvoor eerst de instemming van de gewestregering moet worden bekomen.

De heer Suykens vraagt waarom de grondslag van zowel de verkeersbelasting als de thans ingevoerde accijnscompenserende belasting nog steeds wordt uitgedrukt in fiscale PK.

Spreeker pleit voor het gebruik van het vermogen in kilowatt als norm bij de vaststelling van de verschuldigde belasting. Op die manier zullen anomalieën (zoals het door de heer Daems vermelde voorbeeld van de Porsche Carrera) kunnen worden vermeden.

De minister van Financiën verstrekt de hiernavolgende gegevens :

KOSTEN EN DIVERSE ONTVANGSTEN OP VOERTUIGEN

In 1994 telde het Belgische wagenpark 5 056 042 voertuigen, waarvan 4 174 811 personenwagens.

A) Ontvangsten voor de Staat (in 1994)

	(In miljarden frank)
Accijns op brandstof	114,538
Energiebijdrage	2,079
BTW	101,837
Belasting op de verzekering	7,602
Inschrijvingskosten DIV (2 500 frank fiscale zegels) .	2,635
Verkeersbelasting	32,314
+ opcentiemen	3,069
BIV	7,608
	271,682

Aanvullende heffingen waarin de begroting 1996 voorziet :

1. Accijnsverhoging voor loodhoudende en loodvrije benzine	+ 8,6
2. Afschaffing van de bijkomende BIV op sommige tweedehandsvoertuigen	- 0,1
3. Compenserende belasting op dieselbrandstof	+ 7,3
	+ 15,8

B) Uitgaven voor de Staat

Allereerst moet rekening worden gehouden met de « minderontvangsten » inzake inkomstenbelastingen.

1. Personenbelasting

In 1994 hebben zelfstandigen en loontrekkenden samen voor een 35,868 miljard frank als beroepsuitgaven voor autokosten ingebracht. De « minderontvangsten » mogen op ongeveer 15 miljard frank worden geraamd.

Tout comme l'intervenant précédent, il estime qu'il s'agit en fait d'un impôt régional, requérant au préalable l'assentiment des gouvernements régionaux.

M. Suykens demande pour quelle raison l'assiette de la taxe de circulation et de la taxe compensatoire des accises que l'on se propose d'instaurer est toujours exprimée en CV fiscaux.

L'intervenant préconise que l'on se base sur la puissance du véhicule en kilowatts pour déterminer la taxe à payer, ce qui permettrait d'éviter certaines anomalies (comme l'exemple de la Porsche Carrera cité par M. Daems).

Le ministre des Finances fournit les précisions suivantes :

COUTS ET RECETTES DIVERSES SUR VEHICULES

En 1994, le parc automobile belge comptait 5 056 042 véhicules, dont 4 174 811 voitures.

A) Recettes pour l'Etat (en 1994)

	(En milliards de francs)
Accises sur carburants	114,538
Cotisation sur l'énergie	2,079
TVA	101,837
Taxe sur les assurances	7,602
Frais d'inscription à la DIV (2 500 francs de timbres fiscaux)	2,635
Taxe de circulation	32,314
+ centimes additionnels	3,069
Taxe de mise en circulation	7,608
	271,682

Prélèvements complémentaires prévus dans le cadre du Budget 1996 :

1. Augmentation accises sur essences avec et sans plomb	+ 8,6
2. Suppression TMC supplémentaire sur certains véhicules d'occasion	- 0,1
3. Taxe compensatoire diesel	+ 7,3
	+ 15,8

B) Dépenses pour l'Etat

Il convient tout d'abord de tenir compte du « manque à gagner » en matière d'impôts sur les revenus :

1. Impôt de personnes physiques

En 1994, des frais de voiture ont été portés en frais professionnels (tant par les indépendants que par les appointés) pour 35,868 milliards de francs. Le « manque à gagner » peut être estimé à ± 15 milliards de francs.

2. Vennootschapsbelasting

In 1994 werden ongeveer 60 miljard frank als beroepsuitgaven voor autokosten ingebracht.

De « minderontvangsten » mogen op ongeveer 23 miljard frank worden geraamd.

Voorts werd interessant studiewerk verricht naar de kostprijs van het wegvervoer. Daaruit blijkt dat de kostprijs een flink stuk hoger ligt dan de ontvangsten die dat vervoer genereert.

De minister citeert de conclusie van een van die studies :

« Om te beginnen ligt, in tegenstelling tot een ruim verspreide mythe, het prijskaartje van de rechtstreekse kosten (exclusief de maatschappelijke kosten) die de overheid in het wegvervoer stopt, een heel stuk hoger dan de geïnde ontvangsten. Zelfs mochten alle BTW-ontvangsten daartoe worden aangewend (hoe weinig verantwoord zulks ook moge zijn), dan nog blijft die vaststelling overeind.

Die situatie is voornamelijk aan twee elementen te wijten :

Allereerst dienen de omvangrijke maar ook weinig gekende uitgaven van de lokale overheden in kaart te worden gebracht. Er zijn immers meer dan 100 000 kilometer aan gemeentewegen, dus tienmaal de afstand van de gewestwegen (de vroegere rijkswegen); overigens bestaat een van de belangrijke taken van de gemeentepolitie erin het wegverkeer te regelen.

Vervolgens is er de grote schuldenlast van de leningen die werden aangegaan om de snelwegen te financieren. Vooral die leningen hebben uiteindelijk de geweldige uitbreiding van het wegverkeer mogelijk gemaakt. Het aangaan van leningen is weliswaar een van de elementen die de opbouw van een concurrentiële positie mogelijk maken, maar het spreekt voor zich dat ook de lasten ervan moeten worden gedragen.

Wat de maatschappelijke kosten betreft, zij aangestipt dat gekozen werd voor de minimalistische uitgangspunten. Studies in andere landen geven immers hogere bedragen te zien. Zo rijst in het bijzonder vaak een verschil tussen de raming van de aangerichte schade en het — hogere — bedrag dat zou moeten worden uitgetrokken om die schade te herstellen. In deze gevallen werd alleen rekening gehouden met de herstelling van een heel miniem gedeelte van die schade, wat betekent dat er wordt van uitgegaan dat het niet herstelde gedeelte door de samenleving wordt « aanvaard ». Uit een vergelijking met de andere vervoerswijzen blijkt dat die niet op een zelfde aandacht kunnen rekenen omdat ze niet dezelfde externe kosten veroorzaken.

Opmerkelijk feit : het grote aantal ongevallen, die slechts zeer gedeeltelijk worden gecompenseerd door de verzekeringen. De andere externe posten worden bijna niet gecompenseerd.

Tot slot kan men alleen maar vaststellen dat, zelfs al is men heel voorzichtig wat het aanrekenen van de kosten betreft, het wegvervoer allesbehalve alle kosten dekt dat het bij buitenstaanders veroorzaakt. Het

2. Impôt des sociétés

En 1994, les frais de voitures portés en compte se sont élevés à ± 60 milliards de francs.

Le « manque à gagner » peut être estimé à ± 23 milliards de francs.

Par ailleurs, des études intéressantes ont été faites sur les coûts engendrés par le transport routier. Il apparaît que ceux-ci sont de loin supérieurs aux recettes qu'il procure.

Le ministre cite la conclusion d'une de ces études :

« D'abord, contrairement à un mythe répandu, les dépenses directes (sans les coûts sociaux) consenties par les pouvoirs publics au transport routier sont nettement plus élevées que les recettes perçues. Même une imputation totale de la TVA (quelque peu légitime qu'elle soit) ne changerait rien à cette constatation.

Deux éléments expliquent pour l'essentiel cet état des choses :

Il y a d'abord les dépenses des collectivités locales, aussi importantes que méconnues. Il convient de ne pas perdre de vue que la voirie communale couvre plus de 100 000 kilomètres, c'est-à-dire dix fois plus que le réseau routier régional (ex national), et qu'une des tâches importantes de la police communale est la police de la circulation.

Il y a ensuite l'importance des charges de la dette, contractée pour le financement des autoroutes. Ce sont essentiellement ces emprunts qui ont permis l'essor extraordinaire du transport routier. L'emprunt est un moyen comme un autre pour asseoir une position concurrentielle, mais il est bien évident qu'il faut en assumer les charges.

En ce qui concerne les coûts sociaux, il faut rappeler les hypothèses minimalistes qui ont été retenues. Des études menées dans d'autres pays indiquent d'ailleurs des montants plus élevés. En particulier, il existe souvent une différence entre l'estimation des dommages et le montant, supérieur, qu'il serait nécessaire de dépenser pour les corriger. Dans ces cas il n'a été tenu compte que de la correction d'une part très faible de ces dommages, ce qui revient à l'hypothèse que la part non corrigée est « acceptée » par la collectivité. Pour une comparaison avec les autres modes de transport, on remarquera que ceux-ci ne bénéficient pas de la même sollicitude dans la mesure où ils n'occasionnent pas les mêmes coûts externes.

Fait à signaler : l'importance des accidents, qui ne sont que très partiellement compensés par l'intervention des assurances. Les autres postes externes ne sont pratiquement pas compensés.

En conclusion, on est forcé de constater que, même en prenant des gants pour l'imputation des charges, le transport routier est très loin de couvrir les coûts qu'il occasionne aux intervenants extérieurs. Il est

wegvervoer is bijgevolg uitermate « deficitair », een term die men trouwens ook gebruikt voor bijvoorbeeld de spoorwegen. We zijn nog ver verwijderd van de mythe dat de auto de melkkoe van de overheid is » ⁽¹⁾.

In diezelfde studie wees de auteur er al op dat het verschil in accijnzen op diesel en benzine niet verantwoord is en dat een vergelijkbare heffing moet worden nagestreefd. Zoals de petroleumsector zelf vaak heeft beweerd is het, alleen al om economische redenen, aangewezen een evenwicht te behouden tussen de verkochte hoeveelheden diesel en benzine. Met één ton ruwe olie kan men immers niet steeds meer dieselbrandstof produceren... Sinds enkele jaren overtreft de verkoop van diesel evenwel de verkoop van beide soorten benzine samen (in 1994 was dat 4,2 miljard liter diesel tegenover 3,7 miljard liter benzine).

De regering heeft deze compenserende heffing ingevoerd teneinde dat verstoorde evenwicht tussen benzine en diesel niet nog verder in de hand te werken. Die heffing is logischerwijze hoger voor voertuigen die meer verbruiken.

Voor een dieselauto van 10 PK (de meest frequente categorie) vertegenwoordigt de accijnscompenserende belasting 3 942 frank. Ter vergelijking vermelden we dat indien dezelfde wagen per jaar 25 000 kilometer aflegt en 7 liter per 100 kilometer verbruikt, en indien op diesel dezelfde accijnsverhoging zou worden toegepast als op benzine, de extra kosten 4 375 frank zouden hebben bedragen.

donc largement « déficitaire » au sens où on utilise ce terme pour les chemins de fer par exemple. On est loin du mythe de l'automobile vache à lait de l'Etat » ⁽¹⁾.

Dans cette même étude, l'auteur signalait déjà que la différence d'accises entre le diesel et l'essence n'était pas justifiée et qu'un parallélisme devait être recherché. D'ailleurs, comme le secteur pétrolier l'a souvent relevé, rien que pour des raisons économiques, il convient de maintenir un équilibre entre les quantités de diesel et les quantités d'essence vendues. En effet, avec une tonne de pétrole brut, on ne peut produire de plus en plus de diesel ... Or, depuis quelques années, la consommation de diesel est supérieure à celle des deux essences réunies (en 1994 : 4,2 milliards de litres de diesel pour 3,7 milliards de litres d'essence).

C'est le souci de ne pas aggraver encore le déséquilibre entre essence et diesel qui a amené le gouvernement à ce prélèvement compensatoire. Assez logiquement, ce prélèvement est plus élevé sur les voitures qui consomment davantage.

Pour une voiture diesel de 10 CV (la catégorie de loin la plus nombreuse), le prélèvement compensatoire d'accises représentera 3 942 francs. A titre indicatif, si la même voiture roule 25 000 km/an et consomme 7l/100 km, elle aurait rapporté un coût supplémentaire de 4 375 francs si l'on avait augmenté les accises sur le diesel comme sur l'essence.

**Accijnsopbrengsten in percentage
van het bruto binnenlands produkt**

**Recettes d'accises en pourcentage
du produit intérieur brut**

	Accijnsopbrengsten in % van het BBP Recettes d'accises en % du PIB	Totaal belastingopbrengsten in % van het BBP Total des recettes fiscales en % du PIB	Accijnzen in % van het totaal van de belastingopbrengsten Accises en % du total des recettes fiscales	
België.....	2,3 %	45,7 %	5,0 %	Belgique.
Denemarken	4,1 %	48,8 %	8,4 %	Danemark.
Duitsland	2,8 %	42,5 %	6,6 %	Allemagne.
Griekenland	4,4 %	41,1 %	10,7 %	Grèce.
Spanje.....	2,5 %	36,8 %	6,8 %	Espagne.
Frankrijk.....	2,6 %	43,7 %	5,9 %	France.
Ierland.....	6,0 %	37,1 %	16,2 %	Irlande.
Italië.....	3,7 %	41,9 %	8,8 %	Italie.
Luxemburg.....	4,5 %	49,2 %	9,1 %	Luxembourg.
Nederland.....	2,7 %	47,8 %	5,6 %	Pays-Bas.
Portugal.....	4,5 %	35,7 %	12,6 %	Portugal.
Verenigd Koninkrijk	3,7 %	34,0 %	10,9 %	Royaume-Uni.

Bron : Europese Commissie.

Source : Commission européenne.

⁽¹⁾ Luc LEBRUN : « Un bilan comptable du transport routier », *Reflets et Perspectives de la vie économique*. T XXIX, 1990, blz. 361-363.

Zie ook de studie van Marianne LESOEU : « Vergelijkende studie van de maatschappelijke kosten van het privé-personenvervoer en het openbaar vervoer », VUB, 1991.

Zij is van oordeel dat de brandstofprijs tot meer dan 50 frank per liter zou moeten worden verhoogd opdat de auto de kosten die hij voor de samenleving veroorzaakt enigszins zou dekken.

⁽¹⁾ Luc LEBRUN : « Un bilan comptable du transport routier », *Reflets et Perspectives de la vie économique*. T XXIX, 1990, pp. 361-363.

Voir aussi l'étude de Marianne LESOEU : « *Vergelijkende studie van de maatschappelijke kosten van het privé-personenvervoer en het openbaar vervoer* », VUB, 1991.

Celle-ci estime qu'il faudrait porter le prix du carburant à plus de 50 francs par litre pour que l'automobile commence à couvrir les coûts qu'elle engendre pour la collectivité.

Dieselveertuigen : accijnscompenserende belasting
Gezinswagens : breaks of eenvolumewagens

Voitures diesel : prélèvement compensatoire d'accises
Voitures familiales : station wagon ou monospace

	Verkeers- belasting — <i>Taxe de circula- tion</i>	Accijns- compen- serende belasting — <i>Prélève- ment compen- satoire d'accises</i>	Voorbeelden — <i>Exemples</i>	Prijs basisversie belastingen inbegrepen — <i>Prix Version de base TTC</i>
7 PK / CV	4 620	2 310		
8 PK / CV	5 712	2 856		
9 PK / CV	6 804	3 402	Opel Astra	565 000
10 PK / CV	7 884	3 942	Rover Tourer	730 000
			VW Passat	707 000
			Citroën ZX	552 000
			Citroën Xantia	660 000
			Fiat Tempra	603 000
			Fiat Ulysse (Eenvolume) / (Monospace)	975 000
			Ford Clipper	559 000
			Ford Mondeo	695 000
			Peugeot 405	678 000
			Citroën Evasion (Eenvolume) / (Monospace)	975 000
			Peugeot 806 (Eenvolume) / (Monospace)	978 000
11 PK / CV	10 236	5 118	Citroën XM	997 500
			Mazda 626	674 900
			Mitsubishi	574 960
			Mitsubishi Space Runner (Eenvolume) / (Monospace)	686 000
			Mitsubishi Space Wagon (Eenvolume) / (Monospace)	686 000
			Nissan Sunny Wagon	539 000
			Renault Nevada	712 000
			Renault Espace (Eenvolume) / (Monospace)	990 000
12 PK / CV	12 576	6 288		
13 PK / CV	14 916	11 184	Chrysler Voyager (Eenvolume) / (Monospace)	1 000 000
			Ford Scorpio Break	980 000
			Lancia Kappa Turbo (Eenvolume) / (Monospace)	986 000
			Mercedes 250 Break	1 440 000
			Mitsubishi Space Gear (Eenvolume) / (Monospace)	900 000
			Opel Omega Break	1 200 000
			Volvo 960 Break	1 160 000
14 PK / CV	17 268	17 268	Audi A 6	1 272 000
15 PK / CV	19 608	19 608		
16 PK / CV	25 692	25 692		
17 PK / CV	31 764	31 764		
18 PK / CV	37 836	37 836		

De heer Daems gelooft niet dat het toenemend dieselverbruik *technische* problemen kan stellen voor de petroleumindustrie. Er kan zich echter wel een *economisch* probleem stellen, namelijk een te geringe raffinage capaciteit.

De minister is het daarmee eens. Hij herinnert er ook aan dat de regering haar oorspronkelijk ontwerp enigszins heeft aangepast teneinde bepaalde familiewagens van 13 PK minder te belasten (11 184 frank in plaats van 14 916 frank).

Uit de hiervoor gepubliceerde lijst van voorbeelden blijkt trouwens dat er ruime keuze is aan break of eenvolumewagens onder de wagens van 13 PK, waarvoor zoals gezegd de accijnscompenserende belasting beduidend minder hoog is.

De heer Daems vindt het antwoord van de regering beneden alle peil.

De macro-economische kosten die verbonden zijn aan het autorijden omvatten inderdaad ook de aflossing en de interesten van de leningen die voor de bouw van de autowegen werden aangegaan.

In diezelfde logica moet dan echter ook de door de arbeiders (die deze autowegen hebben aangelegd) betaalde belasting als een baat voor de Staat in rekening worden gebracht.

Het opmaken van een macro-economische balans lijkt dan ook geen sinecure, temeer daar de minister tegenover de Staatsontvangsten ook uitgaven stelt die niet door de Staat zelf maar door de lokale overheden worden gedragen.

Spreker vraagt zich ook af waarom de regering blijft vasthouden aan het criterium van de fiscale PK.

*
* *

De minister van Financiën geeft aan dat de administratie van Verkeerswezen meerdere technische problemen (vorm van de processen-verbaal van aggregatie, onvoldoende uitbouw van het gegevensbestand ...) inroept.

Naar eigen zeggen beschikt zij aldus niet over de gegevens die het gebruik van de vorm van het vermogen in kilowatt voor het bepalen van het bedrag van de te betalen belasting moeten mogelijk maken.

Dit zou momenteel enkel mogelijk zijn die wagens welke na de invoering van de belasting op de inverterstelling (wet van 1 juni 1992 — *Belgisch Staatsblad* van dezelfde datum) werden verkocht.

De heer Daems betwijfelt of de omzetting van fiscale PK naar vermogen echt zo moeilijk is als de minister beweert.

Hij betwist bovendien dat een auto in België gemiddeld 25 000 kilometer per jaar zou afleggen.

Daarenboven is de stijging van de te betalen belasting (cf. de tabel van artikel 25, Stuk n° 208/1, blz. 94) niet proportieel met die van het verbruik van diesel dat deze belasting zagezegd moet compenseren.

M. Daems ne croit pas que l'augmentation de la consommation de gazole puisse poser des problèmes *techniques* à l'industrie pétrolière. Un problème de nature *economique* peut toutefois effectivement se poser : celui d'une capacité de raffinage trop faible.

Le ministre souscrit à cette analyse. Il rappelle également que le gouvernement a quelque peu adapté son projet initial afin de moins taxer certaines voitures familiales d'une puissance de 13 CV (11 184 francs au lieu de 14 916 francs).

Au demeurant, il ressort de la liste d'exemples ci-dessus qu'il existe un grand choix de breaks ou monospaces parmi les voitures de 13 CV pour lesquelles, comme il a été précisé par ailleurs, la taxe compensatoire des accises est nettement moins élevée.

M. Daems juge la réponse du gouvernement lamentable.

Il est vrai que les coûts macro économiques liés à l'utilisation d'une automobile comprennent également l'amortissement et les intérêts des emprunts contractés pour la construction des autoroutes.

Cependant, dans la même logique, il faut aussi prendre en compte l'impôt payé par les travailleurs (qui ont construit ces autoroutes) en tant que profit pour l'Etat.

L'établissement d'un bilan macroéconomique ne semble dès lors pas être une sinécure, d'autant que le ministre oppose aux recettes de l'Etat des dépenses qui ne sont pas à la charge de l'Etat proprement dit, mais à la charge des pouvoirs locaux.

L'intervenant se demande également pourquoi le gouvernement s'accroche au critère des chevaux fiscaux.

*
* *

Le ministre des Finances précise que l'administration des Communications invoque divers problèmes techniques (forme des procès-verbaux d'agrément, inadéquation du fichier de données, etc.).

Selon ses propres dires, l'administration ne dispose donc pas des données qui permettraient de prendre la puissance exprimée en kilowatts comme base pour déterminer le montant de la taxe à payer.

Cela ne serait actuellement possible que pour les voitures qui ont été vendues après l'instauration de la taxe de mise en circulation (loi du 1^{er} juin 1992, *Moniteur belge* de la même date).

M. Daems doute que la conversion des CV fiscaux en puissance soit réellement aussi difficile que le ministre le prétend.

Il conteste en outre qu'en Belgique, une voiture parcourt en moyenne 25 000 kilomètres par an.

La hausse de la taxe à payer (cf. le tableau de l'article 25 — Doc. n° 208/1, p. 94) n'est, de surcroît, pas proportionnelle à celle de la consommation de gazole que cette taxe est censée compenser.

De minister geeft aan dat wat de kleine dieselwagens betreft de accijnscompenserende belasting enkel en alleen de thans doorgevoerde accijnsverhoging op de benzines wil compenseren.

Voor wat de zwaardere dieselwagens betreft wordt daarenboven ook een begin gemaakt van een inhaalbeweging die het verschil tussen de opbrengst van de accijnzen op benzine enerzijds en die op diesel anderzijds moet verkleinen.

Mevrouw Colen benadrukt dat grote gezinnen voor wie de noodzakelijke aankoop van een minibus niet fiscaal aftrekbaar is, zwaar te lijden zullen hebben onder de thans ingevoerde accijnscompenseerde belasting.

*
* *

De minister geeft aan dat het merendeel van de minibussen minder dan 13 fiscale PK hebben. Daarenboven werd zoals gezegd voor de auto's die 13 fiscale PK's hebben de accijnscompenserende belasting reeds verlaagd.

*
* *

De heer Daems dient een amendement (n° 38 — Stuk n° 208/7) in dat ertoe strekt in het voorgestelde artikel 108, de woorden « auto's voor dubbel gebruik en minibussen » te vervangen door de woorden « en auto's voor dubbel gebruik ».

De minister verwijst naar zijn vorig antwoord. Hij vraagt dan ook de verwerping van dit amendement.

2. *Afschaffing van de verhoogde belasting op de inverkeerstelling voor tweedehandse voertuigen* (artikelen 26 en 28, 2° lid)

De heer Suykens wenst meer bijzonderheden over de aard van de « niet-gewenste neveneffecten » die, blijkens de memorie van toelichting (Stuk n° 208/1, blz. 12) de regering ertoe nopen deze verhoging te schrappen.

De minister legt uit dat België omwille van deze verhoogde belasting door de Europese Commissie in gebreke werd gesteld. Deze laatste beschouwt deze regeling immers als strijdig met de Europese regelgeving.

Op vraag van de heer Tavernier geeft hij twee voorbeelden van « neveneffecten » als bedoeld in de memorie van toelichting (blz. 12).

Wanneer een Belg die in België woont een nieuwe wagen koopt in het buitenland die vervolgens binnen 15 dagen na de aankoop met tijdelijke buitenlandse nummerplaat in België invoert en vervolgens in België onder een gewone nummerplaat inschrijft moet hij de verhoogde belasting op de inverkeerstelling betalen omdat zijn wagen *strictu sensu* als een tweede-

Le ministre indique qu'en ce qui concerne les petites voitures diesel, la taxe compensatoire des accises ne vise qu'à compenser l'augmentation des accises frappant les essences qui est actuellement prévue.

En ce qui concerne les grosses voitures diesel, l'on amorce aussi un mouvement de rattrapage qui doit permettre de réduire la différence entre le produit des accises sur l'essence et celui des accises sur le gazole.

Mme Colen souligne que les familles nombreuses, qui ne pourront déduire fiscalement l'achat indispensable d'un minibus, seront frappées de plein fouet par la taxe compensatoire des accises dont l'instauration est proposée.

*
* *

Le ministre fait observer que la plupart des minibusses ont moins de 13 chevaux fiscaux. Qui plus est, la taxe compensatoire des accises a déjà été réduite, ainsi qu'il a déjà été souligné plus haut, pour les voitures de 13 CV fiscaux.

*
* *

M. Daems présente un amendement (n° 38, Doc. n° 208/7) visant à remplacer, à l'article 108 proposé, les mots « , voitures mixtes et les minibusses » par les mots « et les voitures mixtes ».

Le ministre renvoie à la réponse qu'il vient de fournir et demande dès lors le rejet de cet amendement.

2. *Suppression de la taxe de mise en circulation majorée pour les véhicules d'occasion* (articles 26 et 28, alinéa 2)

M. Suykens demande des précisions en ce qui concerne les « distorsions non souhaitées » qui, à lire l'exposé des motifs (Doc. n° 208/1, p. 12), contraignent le gouvernement à supprimer cette majoration.

Le ministre souligne que cette taxe majorée a valu à la Belgique une mise en demeure de la part de la Commission européenne, qui juge ce régime contraire à la législation européenne.

Répondant à M. Tavernier, il donne deux exemples de « distorsions » visées par l'exposé des motifs (p. 12).

Lorsqu'un Belge résidant en Belgique achète une voiture neuve à l'étranger, qu'il l'importe, quinze jours plus tard, en Belgique, munie d'une plaque d'immatriculation étrangère provisoire, avant de l'immatriculer en Belgique sous une plaque ordinaire, il doit payer la taxe de mise en circulation majorée étant donné que sa voiture sera considérée, au sens

hands wagen van minder dan zes maanden wordt beschouwd.

Dit is bijvoorbeeld ook het geval voor iemand die een wagen erft die minder dan zes maand oud was en op naam van zijn of haar echtgeno(o)t(e) was ingeschreven; in dergelijk geval moest ook de verhoogde belasting op de inverteerstelling worden betaald.

De heer Tavernier betreurt dat de regering omwille van enkele marginale problemen een bepaling opheft die bedoeld was om de massale invoer van tweedehandse voertuigen van minder dan zes maanden tegen te gaan.

De minister herinnert eraan dat de Europese Commissie ons land in gebreke heeft gesteld precies omwille van die bepaling.

De twee hoger geciteerde voorbeelden tonen trouwens aan dat alvast de betrokken belastingplichtigen dit niet als een marginale aangelegenheid zullen ervaren.

III. Financiële bepalingen

1. Overdracht van activa van het Rijk (artikelen 29 tot 35)

De regering dient een amendement n° 21 (Stuk n° 208/6, blz. 8) in dat ertoe strekt artikel 30 te vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 30. — Artikel 99 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 99. — De Koning kan, bij een in Ministeraad overlegd besluit, de Federale Participatiemaatschappij gelasten aan elke Belgische of buitenlandse natuurlijke of rechtspersoon in één of meer schijven alle of een deel van de deelnemingen over te dragen die zij bezit in het maatschappelijk kapitaal van de NV Landbouwkrediet en het Centraal Bureau voor Hypothecair Krediet, alsmede in iedere andere vennootschap of instelling waarin de Federale Participatiemaatschappij een deelneming bezit die haar door de Staat werd overgedragen of die zij, met de toestemming van de Staat, heeft verworven. » »

De minister van Financiën legt uit dat dit amendement, naast een aanpassing van de benaming van een der instellingen (NV Landbouwkrediet in plaats van Nationaal Instituut voor Landbouwkrediet) ook verduidelijkt dat alle andere vennootschappen of instellingen waarin de Federale Participatiemaatschappij (de vroegere ASLK-holding) een deelneming bezit die haar door de Staat werd overgedragen of die zij met toestemming van de Staat heeft verworven, evenzeer onder de toepassing vallen van artikel 99 van de wet van 22 juli 1993 (*Belgisch Staatsblad* van 26 juli 1993).

De heer Tavernier betreurt dat de parlementaire controle op deze privatiseringsoperaties uitsluitend *a posteriori* gebeurt, zonder voorafgaand debat ten gronde.

Volgens hem holt het parlement in dit debat achter de feiten aan.

strict, comme une voiture d'occasion de moins de six mois.

Il en est de même, par exemple, lorsqu'une personne hérite d'une voiture de moins de six mois qui était immatriculée au nom de son conjoint; dans ce cas aussi, l'intéressé devait payer la taxe de mise en circulation majorée.

M. Tavernier regrette que l'apparition de quelques problèmes marginaux ait incité le gouvernement à abroger une disposition qui visait à contrer les importations massives de véhicules d'occasion de moins de six mois.

Le ministre rappelle que la Commission européenne a adressé une mise en demeure à notre pays sur la base précisément de cette disposition.

Les deux exemples précités montrent d'ailleurs que les contribuables ne considéreront pas cela comme une question marginale.

III. Dispositions financières

1. Cession des actifs de l'Etat (articles 29 à 35)

Le gouvernement présente un amendement (n° 21, Doc. n° 208/6, p. 8) tendant à remplacer l'article 30 par la disposition suivante :

« Art. 30. — L'article 99 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 99. — Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prescrire à la Société fédérale de participations la cession à toute personne physique ou morale, belge ou étrangère, en une ou plusieurs fois, de tout ou partie des participations qu'elle détient dans le capital social de la SA Crédit agricole, de la Caisse nationale de crédit professionnel et de l'Office central de crédit hypothécaire, ainsi que dans toute autre société ou institution dans laquelle la Société fédérale de participations détient une participation qui lui a été transférée par l'Etat ou qu'elle a acquise avec l'autorisation de l'Etat. » »

Le ministre des Finances indique que cet amendement tend non seulement à adapter la dénomination d'une des institutions (SA Crédit agricole au lieu d'Institut national du crédit agricole), mais également à préciser que l'article 99 de la loi du 22 juillet 1993 (*Moniteur belge* du 26 juillet 1993) s'applique aussi à toutes autres sociétés ou institutions dans lesquelles la Société fédérale de participations (l'ancienne CGER-holding) détient une participation qui lui a été transférée par l'Etat ou qu'elle a acquise avec l'autorisation de l'Etat.

M. Tavernier déplore que le contrôle parlementaire ne s'exerce qu'*a posteriori* sur ces opérations de privatisation et que celles-ci n'aient pas été précédées d'un débat de fond.

Il estime que dans ce débat, le parlement ne fait que tenter de rattraper les événements.

De Federale Participatiemaatschappij hangt uitsluitend van de regering af en niet van het parlement.

In de memorie van toelichting bij de artikelen 31 tot 35 (Stuk n° 208/1, blz. 15) is weliswaar bepaald dat de minister van Financiën *achteraf* bij de Kamer een *beknopt* verslag zal uitbrengen. Spreker vindt zulks volstrekt onvoldoende.

De minister van Financiën geeft aan dat de parlementaire controle uiteraard pas na afloop van de onderhandelingen met de kandidaat-kopers kan plaatsvinden.

De in artikel 35, § 5 ingeschreven formaliteit komt bovenop de normale uitoefening van de controle van het parlement op de regering, welke onverkort blijft bestaan.

In de memorie van toelichting (blz. 15) wordt hieromtrent het volgende gesteld :

« Het beknopt rapport van de minister van Financiën heeft tot doel een efficiënte en afdoende rapportering aan het Parlement te verzekeren over het verloop *a posteriori* van elke overdracht van activa (beperkt tot de openbare kredietinstellingen). Inzonderheid zal de aard van de procedure, en de motivering van de keuze van de procedure, worden toegelicht, evenals de prekwificatie- en selectiecriteria, een korte evaluatie van de biedingen, en de motivatie door de verkoper van de keuze van de weerhouden kandidaat-koper. Ook ligt het in de bedoeling dat de identiteit van de kandidaat-kopers, en de essentiële gegevens over de verschillende adviezen van de inspectie van financiën, de Commissie voor Evaluatie van de Activa van het Rijk, in voorkomend geval, de al dan niet goedkeuringen van nationale en Europese instanties, worden meegedeeld. De bedoeling van de rapportering is een vrij beknopte, doch overzichtelijke weergave te geven van elke transactie, met als doel een afdoende transparantie en rapportering aan het Parlement te verzekeren. Wel kunnen geen vertrouwelijke gegevens worden meegedeeld, gelet op de belangen van het personeel, de instelling, en de aandeelhouders van het te verkopen actief. Dit belet evenwel niet dat de gevolgde procedure daadwerkelijk kan worden toegelicht. »

Dit lijkt hem een gevoelige verbetering tegenover vroegere privatiseringen waarover de minister enkel bij het beantwoorden van interpellaties toelichting heeft verschaft.

2. *Wijzigingen aan de wet van 17 juni 1991 tot organisatie van de openbare kredietsector en van het bezit van de deelnemingen van de openbare sector in bepaalde privaatrechtelijke financiële vennootschappen* (artikelen 36 en 37)

De regering dient twee amendementen (n°s 22 en 24 — Stuk n° 208/6, blz. 9 en 10) in bij dit artikel.

La Société fédérale de participations relève du seul gouvernement et non du parlement.

S'il est vrai que l'exposé des motifs des articles 31 à 35 (Doc. n° 208/1, p. 15) prévoit que le ministre des Finances transmettra *a posteriori* un rapport *succinct* à la Chambre, l'intervenant estime toutefois que cela est tout à fait insuffisant.

Le ministre des Finances reconnaît qu'effectivement, le contrôle parlementaire ne peut s'exercer qu'au terme des négociations avec les candidats-acheteurs.

La formalité prévue à l'article 35, § 5, vient s'ajouter à l'exercice normal du contrôle parlementaire, qui reste entier.

L'exposé des motifs (p. 15) précise ce qui suit à cet égard :

« Le rapport succinct du ministre des Finances a pour but d'assurer une information efficace et suffisante du Parlement relative au déroulement *a posteriori* de tout transfert d'actifs (limité aux institutions publiques de crédit). Seront notamment précisés : la nature de la procédure, la motivation du choix de procédure ainsi que les critères de préqualification et de sélection, l'évaluation des offres et la motivation par le vendeur du choix du candidat-acheteur, ainsi que les données essentielles concernant leur offre. En outre, les principaux éléments des différents avis de l'Inspection des Finances, de la Commission d'Évaluation des actifs de l'État et, le cas échéant d'instances nationales et européennes, seront communiqués. Le but de cette communication consiste à faire rapport de manière claire et précise de toute transaction, afin d'assurer au Parlement une information suffisamment transparente. Toutefois, des renseignements confidentiels ne pourront être communiqués, compte tenu des intérêts du personnel, de l'institution et des actionnaires de l'actif à céder. Ceci n'empêche que la procédure suivie soit effectivement précisée. »

Le ministre estime qu'il s'agit d'une amélioration sensible par rapport aux privatisations antérieures, au sujet desquelles le ministre ne fournissait des informations que dans le cadre de ses réponses à des interpellations.

2. *Modifications à la loi du 17 juin 1991 portant organisation du secteur public du crédit et de la détention des participations du secteur public dans certaines sociétés financières de droit privé* (articles 36 et 37)

Le gouvernement présente deux amendements (n°s 22 et 24 — Doc. n° 208/6, pp. 9 et 10) à l'article 36.

Amendement n° 22 strekt ertoe :

1. het 1° en het 2° weg te laten;
2. dit artikel aan te vullen met een 12°, luidend als volgt :

« 12° artikel 197 wordt aangevuld met een derde lid, luidend als volgt :

« De statuten van de in Titel I bedoelde publiekrechtelijke vennootschappen kunnen geen afwijking voorzien van de bepalingen van de artikelen 60 en 60bis van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen. ».

De minister geeft aan dat de oorspronkelijke tekst van artikel 36 (Stuk n° 208/1, blz. 98-99) bepaalde dat de Federale Participatiemaatschappij en haar filialen niet konden afwijken van de vennootschapswetgeving in de mate dat ook private vennootschappen dat niet konden.

In amendement n° 22 wordt voorgesteld dit (absoluut) verbod te beperken tot de artikelen 60 en 60bis van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, welke betrekking hebben op de belangenconflicten. In de overige gevallen blijkt een afwijking mogelijk mits voorafgaandelijke goedkeuring door de Koning.

*
* *

Amendement n° 24 van de regering strekt ertoe het 8° te vervangen door wat volgt :

« 8° in artikel 74, eerste lid, wordt de laatste zin opgeheven. ».

De minister legt uit dat artikel 36, 8° van het wetsontwerp beoogt een einde te maken aan de bijzondere bevoegdheden van de regeringscommissaris met betrekking tot de Nationale Kas voor Beroepskrediet.

Deze hervorming loopt vooruit op de voorstellen inzake privatisering van de Nationale Kas voor Beroepskrediet. Voorlopig dient alleen de laatste zin van artikel 74, eerste lid, van de wet van 17 juni 1991 te worden opgeheven, waardoor wordt voorzien in de mogelijkheid om door een bepaling van de statuten van de Nationale Kas voor Beroepskrediet af te wijken van de bepalingen van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen.

De heer Tavernier leidt uit de tekst van artikel 36 af dat de essentie van de wet van 17 juni 1991, die in het parlement wel grondig werd besproken, nooit werd uitgevoerd.

Wat het eerste luik van deze (de eigenlijke herstructurering van de OKI) betreft herinnert *de minister* eraan dat alvast de totstandkoming van de groep van de Gemeentekredietholding (de zogenaamde « tweede pool ») van meetafaan afhankelijk werd gesteld van een positieve beslissing bij tweederde meerderheid van de algemene vergadering van de NV Gemeentekrediet van België.

De algemene vergadering van het Gemeentekrediet heeft evenwel neen gezegd tegen deze herstructurering.

L'amendement n° 22 tend à :

1. supprimer les 1° et 2°;
2. compléter cet article par un 12°, libellé comme suit :

« 12° à l'article 197, un alinéa 3 est ajouté, libellé comme suit :

« Les statuts des sociétés anonymes de droit public visées au Titre I^{er} ne peuvent prévoir aucune dérogation aux dispositions des articles 60 et 60bis des lois coordonnées sur les sociétés commerciales. ».

Le ministre souligne qu'en vertu du texte initial de cet article (Doc. n° 208/1, pp. 98 et 99), la Société fédérale de participations et ses filiales ne pouvaient déroger aux lois sur les sociétés commerciales dans la mesure où cette faculté n'était pas offerte aux sociétés privées.

L'amendement n° 22 tend à limiter cette interdiction (absolue) aux articles 60 et 60bis des lois coordonnées sur les sociétés commerciales traitant des conflits d'intérêts. Dans les autres cas, la faculté de déroger est maintenue moyennant approbation préalable par le Roi.

*
* *

L'amendement n° 24 du gouvernement tend à remplacer le 8° par ce qui suit :

« 8° à l'article 74, alinéa 1^{er}, la dernière phrase est abrogée. ».

Le ministre explique que l'article 36, 8°, du projet de loi vise à mettre fin aux pouvoirs spéciaux du commissaire du gouvernement en ce qui concerne la Caisse nationale de crédit professionnel.

Cette réforme anticipe les projets de privatisation de la Caisse nationale de crédit professionnel. Provisoirement, il y a lieu seulement d'abroger la dernière phrase de l'article 74, alinéa 1^{er}, de la loi du 17 juin 1991, qui prévoit la possibilité de déroger par une disposition des statuts de la Caisse nationale de crédit professionnel aux dispositions des lois coordonnées sur les sociétés commerciales.

M. Tavernier infère du texte de l'article 36 que l'essence même de la loi du 17 juin 1991, qui a bien fait l'objet d'un examen approfondi au parlement, n'a jamais été mise en œuvre.

En ce qui concerne le premier volet de la loi (la restructuration proprement dite des IPC), *le ministre* rappelle que la mise sur pied du groupe du Crédit communal-Holding (le « deuxième pôle ») a été subordonnée dès le départ à une décision positive à prendre, à la majorité des deux tiers, par l'assemblée générale de la SA Crédit communal de Belgique.

L'assemblée générale du Crédit communal s'est toutefois opposée à cette restructuration.

De andere pool (de groep van de Algemene Spaar- en Lijfrentekas-holding) werd conform de bepalingen van de wet van 17 juni 1991 opgericht.

Artikel 99 van de wet van 22 juli 1993 houdende fiscale en financiële bepalingen (*Belgisch Staatsblad* van 26 juli 1993), dat in Kamer en Senaat wel degelijk werd besproken (cf. Stuk Kamer n° 1072/8-92/93, blz. 127-132; Stuk Senaat n° 762-2, blz. 93-97), bepaalt dat de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit, ten voordele van de Schatkist de ASLK-Holding kan gelasten aan een Belgische of buitenlandse natuurlijke of rechtspersoon in één of meer schijven alle of een deel van de deelnemingen over te dragen die zij bezit in het maatschappelijk kapitaal van de ASLK-Bank en de ASLK-Verzekeringen.

De regels en voorwaarden voor deze overdracht dienen echter vooraf door de minister van Financiën te worden goedgekeurd.

3. Inwerkingtreding (artikelen 38 en 38bis)

De regering stelt bij amendement n° 23 (Stuk n° 208/6, blz. 10) de invoeging voor van een nieuw artikel 38bis, luidend als volgt :

« Art. 38bis. — Artikel 36, 4° en 9° van deze wet zal slechts in werking treden op een datum te bepalen bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. »

De minister legt uit dat de inwerkingtreding van artikel 36, 4° (opheffing van de bepaling dat de voorzitter van de raad van bestuur en de voorzitter van het directiecomité van de Nationale Kas voor Beroepskrediet ambtshalve deel uitmaken van de raad van bestuur van de Federale Participatiemaatschappij) en van artikel 36, 9° (opheffing van de bepaling dat de twee gedelegeerde bestuurders van de Federale Participatiemaatschappij van rechtswege deel uitmaken van de raad van bestuur van de Nationale Kas voor Beroepskrediet) wordt uitgesteld tot op het ogenblik van een overdracht van de aandelen.

Deze inwerkingtreding zal dus slechts plaatsvinden op de datum bepaald bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Deze datum zal overeenstemmen met de datum van de geplande privatisering van de Nationale Kas voor Beroepskrediet.

4. Belgisch-Kongolees Fonds (artikel 48)

Bij dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

L'autre pôle (constitué autour de la Caisse générale d'épargne et de retraite-Holding) a été créé conformément aux dispositions de la loi du 17 juin 1991.

L'article 99 de la loi du 22 juillet 1993 portant des dispositions fiscales et financières (*Moniteur belge* du 26 juillet 1993), qui a bel et bien été examiné par la Chambre et le Sénat (voir Doc. Chambre n° 1072/8-92/93, pp. 127-132 et Doc. Sénat n° 762-2, pp. 93-97) dispose que le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, precire, au profit du Trésor, à la Caisse générale d'épargne et de retraite-Holding la cession à toute personne physique ou morale, belge ou étrangère, en une ou plusieurs fois, de tout ou partie des participations qu'elle détient dans le capital social de la CGER-Banque et de la CGER-Assurances.

Les modalités et conditions de ces cessions sont toutefois soumises à l'approbation préalable du ministre des Finances.

3. Entrée en vigueur (articles 38 et 38bis)

Le gouvernement présente un amendement (n° 23 — Doc. n° 208/6, p. 10) tendant à insérer un article 38bis (*nouveau*), libellé comme suit :

« Art. 38bis. — L'article 36, 4° et 9° de la présente loi n'entrera en vigueur qu'à la date fixée par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. »

Le ministre explique que l'entrée en vigueur de l'article 36, 4° (abrogation de la disposition prévoyant que le président du conseil d'administration et le président du comité de direction de la Caisse nationale de crédit professionnel sont d'office membres du conseil d'administration de la Société fédérale de participations) et de l'article 36, 9° (abrogation de la disposition prévoyant que les deux administrateurs délégués de la Société fédérale de participations sont d'office membres du conseil d'administration de la Caisse nationale de crédit professionnel) est reportée jusqu'au moment d'une cession des actions.

L'entrée en vigueur n'aura lieu qu'à la date fixée par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Cette date coïncidera avec la date de la privatisation projetée de la Caisse nationale de crédit professionnel.

4. Fonds belgo-congolais (article 48)

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

IV. — STEMMINGEN

Artikel 1 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Amendement n° 6 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 1 en 2) tot invoeging van een nieuw artikel 1bis wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 7 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 2) wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 29 van de heren Michel en Bertrand (Stuk n° 208/6, blz. 12) wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 2 wordt (zoals gewijzigd) aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 9 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 3) tot invoeging van een nieuw artikel 2bis, wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Artikelen 3 en 4 worden aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 11 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 3) tot invoeging van een nieuw artikel 4bis wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Artikel 5 wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Artikel 6 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Bijgevolg vervalt amendement n° 31 van de heren Michel en Bertrand (Stuk n° 208/6, blz. 13) dat ertoe strekt dit artikel weg te laten.

Artikel 7 wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 32 van de heren Michel en Bertrand (Stuk n° 208/6, blz. 13) was reeds ingetrokken.

Amendement n° 13 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 4) wordt aangenomen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement n° 34 van de heren Michel en Bertrand (Stuk n° 208/6, blz. 14) wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 8, zoals gewijzigd wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 14 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 4 en 5) tot vervanging van de tekst van artikel 9 wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Artikel 10 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 11 wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 25 van de heren Michel en Bertrand (Stuk n° 208/6, blz. 11) wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Amendement n° 15 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 5) wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Artikel 12, zoals gewijzigd, wordt met dezelfde stemming aangenomen.

Artikelen 13 en 14 worden aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 26 van de heren Michel en Bertrand (Stuk n° 208/6, blz. 11) wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

IV. — VOTES

L'article 1^{er} est adopté par 9 voix contre 3 et une abstention.

L'amendement n° 6 du gouvernement (Doc. n° 208/6, pp. 1 et 2) insérant un article 1^{er}bis (*nouveau*) est adopté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 7 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 2) est adopté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 29 de MM. Michel et Bertrand (Doc. n° 208/6, p. 12) est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'article 2, ainsi modifié, est adopté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 9 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 3) insérant un article 2bis (*nouveau*) est adopté par 9 voix contre 4.

Les articles 3 et 4 sont adoptés par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 11 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 3) insérant un article 4bis (*nouveau*) est adopté par 9 voix contre 4.

L'article 5 est adopté par 9 voix contre 4.

L'article 6 est adopté par 9 voix contre 3 et une abstention.

Par conséquent, l'amendement n° 31 de MM. Michel et Bertrand (Doc. n° 208/6, p. 13) visant à supprimer cet article devient sans objet.

L'article 7 est adopté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 32 de MM. Michel et Bertrand (Doc. n° 208/6, p. 13) avait déjà été retiré.

L'amendement n° 13 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 4) est adopté par 10 voix et 3 abstentions.

L'amendement n° 34 de MM. Michel et Bertrand (Doc. n° 208/6, p. 14) est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'article 8, ainsi modifié, est adopté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 14 du gouvernement (Doc. n° 208/6, pp. 4 et 5) remplaçant le texte de l'article 9 est adopté par 9 voix contre 4.

L'article 10 est adopté par 9 voix contre 3 et une abstention.

L'article 11 est adopté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 25 de MM. Michel et Bertrand (Doc. n° 208/6, p. 11) est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'amendement n° 15 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 5) est adopté par 9 voix contre 4.

L'article 12, ainsi modifié, est adopté par un vote identique.

Les articles 13 et 14 sont adoptés par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 26 de MM. Michel et Bertrand (Doc. n° 208/6, p. 11) est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Amendement n° 16 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 5) wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Artikel 15, zoals gewijzigd, wordt met dezelfde stemming aangenomen.

Amendement n° 27 van de heren Michel en Bertrand (Stuk n° 208/6, blz. 11) wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Amendement n° 17 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 5 en 6) wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Artikel 16, zoals gewijzigd, wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Artikelen 17, 18 en 19 worden aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 28 van de heren Michel en Bertrand (Stuk n° 208/6, blz. 12) wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 20 wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Artikel 21 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Het door de regering ingetrokken en door de heer Daems overgenomen amendement n° 35 (Stuk n° 208/6, blz. 14), dat ertoe strekt een artikel 21*bis* (*nieuw*) in te voegen, wordt verworpen met 5 tegen 3 stemmen en 5 onthoudingen.

Ingevolge de verwerping van amendement n° 35 komt amendement n° 36 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 14) te vervallen.

Amendement n° 30 van de heren Michel en Bertrand (Stuk n° 208/6, blz. 12) wordt aangenomen met 10 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement n° 18 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 10), dat een zelfde draagwijdte heeft, komt dienengevolge te vervallen.

Het aldus geamendeerde artikel 22 wordt aangenomen met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 23 wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 19 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 7), dat ertoe strekt een artikel 23*bis* (*nieuw*) in te voegen, wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 33 van de heren Michel en Bertrand (Stuk n° 208/6, blz. 13) wordt verworpen met 9 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Ingevolge de verwerping van amendement n° 35 komt amendement n° 37 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 15) te vervallen.

Amendement n° 10 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 3) wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 20 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 8) wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 12 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 4) wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 8 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 2) wordt met dezelfde stemming aangenomen.

Het aldus geamendeerde artikel 24 wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 38 van de heer Daems (Stuk n° 208/7) wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

L'amendement n° 16 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 5) est adopté par 9 voix contre 4.

L'article 15, ainsi modifié, est adopté par un vote identique.

L'amendement n° 27 de MM. Michel et Bertrand (Doc. 208/6, p. 11) est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'amendement n° 17 du gouvernement (Doc. n° 208/6, pp. 5 et 6) est adopté par 9 voix contre 4.

L'article 16, ainsi modifié, est adopté par 9 voix contre 4.

Les articles 17, 18 et 19 sont adoptés par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 28 de MM. Michel et Bertrand (Doc. n° 208/6, p. 12) est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'article 20 est adopté sans modification par 9 voix contre 4.

L'article 21 est adopté par 9 voix contre 3 et 1 abstention.

L'amendement n° 35 (retiré par le gouvernement et repris par M. Daems (Doc. n° 208/6, p. 14)), qui vise à insérer un nouvel article 21*bis*, est rejeté par 5 voix contre 3 et 5 abstentions.

Suite au rejet de l'amendement n° 35, l'amendement n° 36 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 14) est sans objet.

L'amendement n° 30 de MM. Michel et Bertrand (Doc. n° 208/6, p. 12) est adopté par 10 voix et 3 abstentions.

L'amendement n° 18 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 10), ayant une portée identique, est dès lors sans objet.

L'article 22, tel qu'amendé, est adopté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

L'article 23 est adopté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 19 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 7), visant à insérer un article 23*bis* (*nouveau*), est adopté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 33 de MM. Michel et Bertrand (Doc. n° 208/6, p. 13) est rejeté par 9 voix contre 2 et 2 abstentions.

Suite au rejet de l'amendement n° 35, l'amendement n° 37 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 15) est sans objet.

L'amendement n° 10 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 3) est adopté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 20 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 8) est adopté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 12 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 4) est adopté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 8 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 2) est adopté par le même vote.

L'article 24, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 38 de M. Daems (Doc. n° 208/7) est rejeté par 8 voix contre 4 et 1 abstention.

Artikel 25 wordt ongewijzigd aangenomen met 6 tegen 4 stemmen en 3 onthoudingen.

De artikelen 26 tot 29 worden aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 21 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 8) wordt aangeomen met 9 tegen 4 stemmen.

Het aldus geamendeerde artikel 30 wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

De artikelen 31 tot 35 worden aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

De amendementen n°s 22 en 24 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 9 en 10) worden aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Het aldus geamendeerde artikel 36 wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

De artikelen 37 en 38 worden aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendement n° 23 van de regering (Stuk n° 208/6, blz. 10), dat ertoe strekt een artikel 38bis in te voegen, wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Artikel 48 wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Het geheel van de artikelen 1 tot 38bis (*nieuw*) en het artikel 48, met inbegrip van de nieuwe ingevoegde artikelen, wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

De rapporteur,

H. SCHOETERS

De voorzitter,

J. DUPRE

L'article 25 est adopté sans modification par 6 voix contre 4 et 3 abstentions.

Les articles 26 à 29 sont adoptés par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 21 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 8) est adopté par 9 voix contre 4.

L'article 30, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 4.

Les articles 31 à 35 sont adoptés par 9 voix contre 4.

Les amendements n°s 22 et 24 du gouvernement (Doc. n° 208/6, pp. 9 et 10) sont adoptés par 9 voix contre 4.

L'article 36, tel qu'amendé, est adopté par 9 voix contre 4.

Les articles 37 et 38 sont adoptés par 9 voix contre 4.

L'amendement n° 23 du gouvernement (Doc. n° 208/6, p. 10) visant à insérer un nouvel article 38bis, est adopté par 9 voix contre 4.

L'article 48 est adopté par 9 voix contre 4.

L'ensemble des articles 1^{er} à 38bis (*nouveau*) et 48, y compris les nouveaux articles insérés, est adopté par 9 voix contre 4.

Le rapporteur,

H. SCHOETERS

Le président,

J. DUPRE

BIJLAGEN BIJ DE UITEENZETTING
VAN DE HEER DAEMS

BIJLAGE 1

Algemene gegevens

ANNEXES DE L'EXPOSE
DE M. DAEMS

ANNEXE 1

Données générales

Het voertuigenpark op 31 december van het betreffende jaar

Kategorie van voertuig	1989		1990		1991		1992		1993		1994	
	Absolute cijfers	%	Absolute cijfers	%	Absolute cijfers	%	Absolute cijfers	%	Absolute cijfers	%	Absolute cijfers	%
Personenwagens	3.697.353	83,4	3.833.294	83,2	3.928.906	83,0	4.029.033	82,9	4.098.703	82,8	4.174.811	82,6
Lichte vrachtwagens	219.872	5,0	235.637	5,1	250.842	5,3	262.042	5,4	269.395	5,4	279.420	5,5
Motorrijwielen	130.174	2,9	137.957	3,0	147.396	3,1	159.824	3,3	173.075	3,5	185.270	3,7
Landbouwtractoren	144.372	3,3	146.591	3,2	147.979	3,1	149.087	3,1	149.576	3,0	150.562	3,0
Vrachtwagens	111.315	2,5	112.946	2,5	113.008	2,4	112.815	2,3	111.885	2,3	111.642	2,2
Industriële trekkers	36.119	0,8	37.758	0,8	38.896	0,8	39.005	0,8	38.377	0,8	39.110	0,8
Bedrijfsmaterieel	23.200	0,5	24.238	0,5	25.227	0,5	26.214	0,5	27.345	0,6	28.615	0,6
Minibussen	20.020	0,5	21.747	0,5	23.294	0,5	24.684	0,5	25.563	0,5	26.316	0,5
Speciale voertuigen	18.412	0,4	19.830	0,4	21.290	0,4	22.740	0,5	24.598	0,5	26.535	0,5
Landbouwmaterieel en -motoren	19.278	0,4	19.238	0,4	19.100	0,4	19.107	0,4	18.935	0,4	18.911	0,4
Autobussen en autocars	15.735	0,4	15.525	0,3	15.261	0,3	15.004	0,3	14.982	0,3	14.850	0,3
Totaal	4.435.850	100	4.604.761	100	4.731.199	100,0	4.859.555	100,0	4.952.434	100,0	5.056.042	100,0

Bron: FEBIAC

Consommation de carburants							
en 1.000 litres	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Super avec plomb	3.654.054	3.251.351	2.734.846	2.311.297	2.081.773	1.634.192	1.346.611
Normale avec plomb	291.892	37.838	0	0	0	0	0
Super sans plomb 98	0	0	94.747	282.673	547.127	949.772	1.200.752
Super sans plomb 95	17.219	572.185	843.572	1.057.963	1.238.052	1.208.352	1.239.628
Normale sans plomb	0	0	24.928	21.026	19.387	395	470
Total Essence	3.963.164	3.861.375	3.698.094	3.672.960	3.886.339	3.792.711	3.787.461
Diesel	3.783.529	4.063.529	4.096.406	4.159.564	4.246.953	4.515.293	4.680.787
Accises							
en millions de francs	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Super avec plomb	40.925.405	40.100.000	37.877.616	33.899.027	34.800.305	30.144.033	26.258.915
Normale avec plomb	3.269.189	466.667	0	0	0	0	0
Super sans plomb 98	0	428.829	1.174.863	3.571.100	7.801.121	14.733.338	20.112.596
Super sans plomb 95	206.623	6.484.768	10.460.295	13.365.598	17.652.553	18.744.560	20.763.769
Normale sans plomb	0	0	309.113	265.635	276.423	6.123	7.873
Total Essence	44.401.217	47.480.264	49.821.888	51.101.360	60.530.402	63.628.055	67.143.152
Diesel	19.863.529	26.277.490	33.863.622	36.742.811	45.867.092	51.173.321	54.765.208
LPG	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL ACCISES	64.264.747	73.757.754	83.685.510	87.844.171	106.397.494	114.801.375	121.908.360
TVA sur accises							
en millions de francs	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Super avec plomb	10.231.351	10.025.000	9.469.404	8.474.757	7.264.564	5.878.086	5.120.488
Normale avec plomb	817.297	116.667	0	0	0	0	0
Super sans plomb 98	0	107.207	293.716	892.775	1.628.484	2.873.001	3.921.956
Super sans plomb 95	51.656	1.621.192	2.615.074	3.341.400	3.684.970	3.655.189	4.048.935
Normale sans plomb	0	0	77.278	66.409	57.703	1.194	1.535
Total Essence	11.100.304	11.870.066	12.455.472	12.775.340	12.635.721	12.407.471	13.092.915
Diesel	4.965.882	6.569.373	8.465.905	9.185.703	9.574.755	9.978.798	10.679.216
LPG	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL TVA sur ACCISES	16.066.187	18.439.438	20.921.377	21.961.043	22.210.477	22.386.268	23.772.130

Accises sur les carburants - Belgique				
(hors TVA)				
Accijnzen op brandstoffen - België				
(BTW niet inbegrepen)				
	Essence		Diesel	LPG
	Benzine			
	Avec plomb	Sans plomb		
	Loodhoudend	Loodvrij		
1/01/71	5,35	-	2,15	1,70
25/09/72	6,35	-	2,55	2,00
1/03/74	6,05	-	2,25	2,00
1/08/74	6,35	-	2,55	2,00
1/10/74	7,70	-	3,38	2,75
1/12/74	7,70	-	2,80	2,75
1/04/77	7,60	-	2,80	2,75
1/10/78	8,45	-	2,80	2,75
1/07/80	9,75	-	2,80	2,75
1/10/80	8,40	-	3,45	-
22/06/81	9,40	-	4,25	2,00
1/04/82	10,20	-	4,25	2,00
28/03/83	11,20	-	5,25	2,00
1/07/83	11,20	11,20	5,25	-
1/01/89	12,00	11,00	6,05	-
4/08/89	12,80	11,80	7,05	-
1/01/90	13,85	12,40	8,10	-
1/09/90	13,85	12,40	8,60	-
4/03/91	14,55	12,40	8,60	-
1/09/91	15,25	13,10	9,30	-
1/04/92	16,45	14,20	11,30	-
1/09/92	18,15	15,20	11,30	-
1/08/93	18,70	15,75	11,30	-
1/12/93	19,50	16,75	11,70	-
1/11/95	20,35	17,60	11,70	-
1/01/96	21,00	18,8	11,70	-

12 oktober 1995

BELGIUM						
Maximum price in BF/litre on 12/10/1995						
	SUPER	SUPER	SUPER	REGULAR	DIESEL	LPG
		UNLEADED	UNLEADED	UNLEADED		
		98	95			
Cost of the product	3,84	4,18	3,77	3,69	3,75	3,28
Distribution profit	4,49	4,49	4,49	4,49	4,49	4,99
Cost of stocking	0,22	0,22	0,22	0,22	0,23	0,00
Excises (1)	19,5	16,75	16,75	16,75	11,70	0,00
VAT: 20,5% (2)	5,75	5,26	5,17	5,15	4,13	1,70
(1)+(2)	25,25	22,01	21,92	21,90	15,83	1,70
Percentage of the price at the pump	74,7%	71,2%	72,1%	72,3%	65,2%	17,0%
Price at the pump	33,80	30,90	30,40	30,30	24,30	9,97
Price without VAT	28,05	25,64	25,23	25,15	20,17	8,27

Na 1.1.96

BELGIUM						
	SUPER	SUPER	SUPER	REGULAR	DIESEL	LPG
		UNLEADED	UNLEADED	UNLEADED		
		98	95			
Cost of the product	3,84	4,18	3,77	3,69	3,75	3,28
Distribution profit	4,49	4,49	4,49	4,49	4,49	4,99
Cost of stocking	0,22	0,22	0,22	0,22	0,23	0,00
Excises (1)	21,15	18,82	18,82	18,82	11,70	0,00
VAT: 21% (2)	6,24	5,82	5,73	5,71	4,23	1,74
(1)+(2)	27,39	24,64	24,55	24,53	15,93	1,74
Percentage of the price at the pump	76,2%	73,5%	74,3%	74,5%	65,3%	17,4%
Price at the pump	35,9	33,5	33,0	32,9	24,4	10,0
Price without VAT	29,70	27,71	27,29	27,21	20,17	8,27

TVA 90-94

Prix moyens au litre										
TVA comprise										
en FB	1990	TVA	1991	TVA	1992	TVA	1993	TVA	1994	TVA
Super avec plomb	31,08	6,216	31,69	6,338	32,02	5,51	33,57	5,478	34,43	5,857
Super sans plomb 98	30,24	6,048	30,07	6,014	29,70	5,12	30,39	4,959	31,64	5,383
Super sans plomb 95	29,29	5,858	29,19	5,838	29,03	5,00	29,86	4,873	30,99	5,272
Normale sans plomb	28,69	5,738	28,79	5,758	28,73	4,95	29,71	4,848	30,72	5,226
Diesel	22,46	4,492	23,94	4,788	24,48	4,21	25,09	4,094	24,98	4,250
LPG	10,73	2,146	11,85	2,37	10,36	1,79	10,24	1,671	9,81	1,669
TVA sur carburants										
(x 1.000 BEF)	1990		1991		1992		1993		1994	
Super avec plomb	16.999.802		14.649.002		11.470.569		8.952.022		7.887.620	
Super sans plomb 98	573.030		1.699.995		2.801.291		4.709.955		6.463.334	
Super sans plomb 95	4.941.646		6.176.387		6.190.258		5.887.758		6.535.514	
Normale sans plomb	143.040		121.071		95.964		1.914		2.456	
Total Essence	22.657.518		22.646.455		20.558.083		19.551.649		20.888.925	
Diesel	18.401.055		19.915.990		17.879.672		18.486.441		19.891.985	
LPG	221.701		207.638		149.161		123.342		161.291	
TOTAL	41.280.274		42.770.083		38.586.915		38.161.432		40.942.201	

BIJLAGE 2

Berekeningen van de lopende autokosten

ANNEXE 2

Calcul des frais de voiture courants

Standard Benzine 92

Berekening kost/km						
Basis:	400.000 BEF BTW inbegrepen	1400 cc 8 PK 44 kW				
	5 jaar	10.000 km/jaar				
1.	Aankoop				0 BEF	
			waarvan	BTW:	0 BEF	
				19,5%		
2.	Inschrijvingstaks				2.500 BEF	
3.	BIV				0 BEF	
4.	Verkeersbelasting					
	Benzine	3.216 (+ 10% opcentiemen)			3.538 BEF	
		(waarde 1992)	x	5	17.688 BEF	
5.	B.A. Verzekering	20.000 BEF Taksen inbegrepen			20.000 BEF	
		x		5	100.000 BEF	
	Omnium	20.000 BEF Taksen inbegrepen			20.000 BEF	
		x		2	40.000 BEF	
	waarvan taksen B.A. (27%)	5.400	x	5	27.000 BEF	
	waarvan taxen Omnium (26,75%)	5.350	x	2	10.700 BEF	
6.	Brandstoffen					
	Benzine	7,5 liters/100 km		10.000 km/jaar		
	Accijnzen/l.	14,2				
		Prijs op 1/4/1992			29,1 BEF	
					0 BEF	
					29,1 BEF	
				=>	218,25 BEF/100km	
		x		100 km	21.825 BEF	
			x	5	109.125 BEF	
7.	Radiotaks	1992			960 BEF	
			x	5	4.800 BEF	
8.	Onderhoud en herstellingen	Schatting/jaar			15.000 BEF BTW inbegrepen	
		x		5	75.000 BEF	
9.	Vervanging van 6 banden	6 3.000			18.000 BEF	
10.	Technische controle	(4de en 5de jaar)		850		
		x		2	1.700 BEF	
TOTAAL	Benzine				368.813 BEF	
					73.763 BEF per jaar	
					7,4 BEF/km	
Opmerking:	Deze berekening voorwaarden					
	- voorbeeldig chauffeur: geen PV of boeten					
	- geen carwash, onderhoudsprodukten,...					
	- geen ongevallen (minimum bonus-malus)					
	- dat de prijzen van benzine, onderhouden, verzekeringspremies, enz.... onveranderd blijven gedurende 5 jaar.					
Andere	25.000 km/jaar	Kost/km	4,3 BEF			
gevallen	50.000 km/jaar	Kost/km	3,2 BEF			

Standard Benzine 95

Berekening kost/km						
Basis:	425.000 BEF BTW inbegrepen	1400 cc 8 PK 44 kW				
	5 jaar	10.000 km/jaar				
1.	Aankoop				0 BEF	
		waarvan	BTW:		0 BEF	
			20,5%			
2.	Inschrijvingstax				2.500 BEF	
3.	BIV				2.500 BEF	
4.	Verkeersbelasting					
	Benzine	5.712 (+ 10% opcentiemen)			6.283 BEF	
		x	5		31.416 BEF	
5.	B.A. Verzekering	25.000 BEF Taksen inbegrepen			20.000 BEF	
		x	5		100.000 BEF	
	Omnium	25.000 BEF Taksen inbegrepen			20.000 BEF	
		x	2		40.000 BEF	
	waarvan taksen B.A. (27%)	6.750	x	5	33.750 BEF	
	waarvan taxen Omnium (26,75%)	6.688	x	2	13.375 BEF	
6.	Brandstoffen					
	Benzine	7,5 liters/100 km		10.000 km/jaar		
	Accijnzen/l.	16,75				
		Prijs op 11/9/1995			30,5 BEF	
					0 BEF	
					30,5 BEF	
				=>	228,75 BEF/100km	
		x	100 km		22.875 BEF	
		x	5		114.375 BEF	
7.	Radiotaks	1995			1.032 BEF	
		x	5		5.160 BEF	
8.	Onderhoud en herstellingen	Schatting/jaar			15.000 BEF BTW inbegrepen	
		x	5		75.000 BEF	
9.	Vervanging van 6 banden	6 3.000			18.000 BEF	
10.	Technische controle	(4de en 5de jaar)	850			
		x	2		1.700 BEF	
TOTAAL	Benzine				390.651 BEF	
					78.130 BEF per jaar	
					7,8 /km	
Opmerking:	Deze berekening voorwaarden					
	- voorbeeldig chauffeur: geen PV of boeten					
	- geen carwash, onderhoudsprodukten,...					
	- geen ongevallen (minimum bonus-malus)					
	- dat de prijzen van benzine, onderhouden, verzekeringspremies, enz. ... onveranderd blijven gedurende 5 jaar.					
Andere	25.000 km/jaar	Kost/km	4,5 BEF			
gevallen	50.000 km/jaar	Kost/km	3,4 BEF			

Standard Benzine 96

Berekening kost/km									
Basis:	425.000 BEF BTW inbegrepen	1400 cc 8 PK 44 kW							
	5 jaar	10.000 km/jaar							
1.	Aankoop							0 BEF	
			waarvan	BTW:				0 BEF	
				21,0%					
2.	Inschrijvingstax							2.500 BEF	
3.	BIV							2.500 BEF	
4.	Verkeersbelasting								
	Benzine	5.712 (+ 10% opcentiemen)						6.283 BEF	
		x			5			31.416 BEF	
5.	B.A. Verzekering	20.000 BEF Taksen inbegrepen						20.000 BEF	
		x			5			100.000 BEF	
	Omnium	20.000 BEF Taksen inbegrepen						20.000 BEF	
		x			2			40.000 BEF	
	waarvan taksen B.A. (27%)	5.400	x		5			27.000 BEF	
	waarvan taxen Omnium (26,75%)	5.350	x		2			10.700 BEF	
6.	Brandstoffen								
	Benzine	7,5 liters/100 km			10.000 km/jaar				
	Accijnzen/l.	18,85							
								30,5 BEF	
								2,5 BEF	
								33 BEF	
								=> 247,5 BEF/100km	
		x			100 km			24.750 BEF	
		x			5			123.750 BEF	
7.	Radiotaks	1995						1.032 BEF	
		x			5			5.160 BEF	
8.	Onderhoud en herstellingen	Schatting/jaar						15.000 BEF BTW inbegrepen	
		x			5			75.000 BEF	
9.	Vervanging van 6 banden	6 3.000						18.000 BEF	
10.	Technische controle	(4de en 5de jaar)			850				
		x			2			1.700 BEF	
TOTAL	Benzine							400.026 BEF	
					soit			80.005 BEF per jaar	
								8,0 /km	
Opmerking	Deze berekening voorwaarden								
	- voorbeeldig chauffeur: geen PV of boeten								
	- geen carwash, onderhoudsprodukten,...								
	- geen ongevallen (minimum bonus-malus)								
	- dat de prijzen van benzine, onderhouden, verzekeringspremies, enz,... onveranderd blijven gedurende 5 jaar								
Andere	25.000 km/jaar	Kost/km	4,7 BEF						
gevallen	50.000 km/jaar	Kost/km	3,6 BEF						

Standard Diesel 92

Berekening kost/km									
Basis:	425.000 BEF BTW inbegrepen	1900 cc 10 PK 47 kW							
	5 jaar	10.000 km/jaar							
	Diesel								
1.	Aankoop							0 BEF	
			waarvan	BTW:				0 BEF	
				19,5%					
2.	Inschrijvingstax							2.500 BEF	
3.	BIV							0 BEF	
4.	Verkeersbelasting								
	Diesel	4.440 (+ 10% opcentiemen)						4.884 BEF	
		(waarde 1992)	x		5			24.420 BEF	
5.	B.A. Verzekering	20.000 BEF Taksen inbegrepen						20.000 BEF	
		x			5			100.000 BEF	
	Omnium	20.000 BEF Taksen inbegrepen						20.000 BEF	
		x			2			40.000 BEF	
	waarvan taksen B.A. (27%)	5.400	x		5			27.000 BEF	
	waarvan taxen Omnium (26,75%)	5.350	x		2			10.700 BEF	
6.	Brandstoffen								
	Diesel	6,5 liters/100 km				10.000 km/jaar			
	Accijnzen/l.	11,3							
								24,8 BEF	
								+ 0 BEF	
								24,8 BEF	
								=> 161,2 BEF/100km	
		x			100 km			16.120 BEF	
			x		5			80.600 BEF	
7.	Radiotaks	1992						960 BEF	
			x		5			4.800 BEF	
8.	Onderhoud en herstellingen	Schatting/jaar						15.000 BEF BTW inbegrepen	
			x		5			75.000 BEF	
9.	Vervanging van 6 banden	6 3.000						18.000 BEF	
10.	Technische controle	(4de en 5de jaar)				850			
			x		2			1.700 BEF	
TOTAAL	Diesel							347.020 BEF	
								69.404 BEF per jaar	
								6,9 /km	
Opmerking	Deze berekening voorwaarden								
	- voorbeeldig chauffeur: geen PV of boeten								
	- geen carwash, onderhoudsprodukten,...								
	- geen ongevallen (minimum bonus-malus)								
	- dat de prijzen van benzine, onderhoud, verzekeringspremies, enz,... onveranderd blijven gedurende 5 jaar.								
Andere	25.000 km/jaar	Kost/km	3,7 BEF						
gevallen	50.000 km/jaar	Kost/km	2,7 BEF						

Standard Diesel 95

Berekening kost/km									
Basis:	450.000 BEF BTW inbegrepen	1900 cc 10 PK 47 kW							
	5 jaar	10.000 km/jaar							
	Diesel								
1.	Aankoop							0 BEF	
				waarvan	BTW:			0 BEF	
					20,5%				
2.	Inschrijvingstax							2.500 BEF	
3.	BIV							5.000 BEF	
4.	Verkeersbelasting								
	Diesel	7.884	(+ 10% opcentiemen)					8.672 BEF	
			x		5			43.362 BEF	
5.	B.A. Verzekering	25.000	BEF Taksen inbegrepen					20.000 BEF	
			x		5			100.000 BEF	
	Omnium	25.000	BEF Taksen inbegrepen					20.000 BEF	
			x		2			40.000 BEF	
	waarvan taksen B.A. (27%)	6.750	x		5			33.750 BEF	
	waarvan taxen Omnium (26,75%)	6.688	x		2			13.375 BEF	
6.	Brandstoffen								
	Diesel	6,5	liters/100 km			10.000	km/jaar		
	Accijnzen/l.	11,7							
								24,5 BEF	
								0 BEF	
								24,5 BEF	
						=>	159,25	BEF/100km	
			x			100	km	15.925 BEF	
			x			5		79.625 BEF	
7.	Radiotaks	1995						1.032 BEF	
			x			5		5.160 BEF	
8.	Onderhoud en herstellingen	Schatting/jaar						15.000 BEF BTW inbegrepen	
			x			5		75.000 BEF	
9.	Vervanging van 6 banden	6	3.000					18.000 BEF	
10.	Technische controle	(4de en 5de jaar)				850			
			x			2		1.700 BEF	
TOTAAL	Diesel							370.347 BEF	
								74.069 BEF per jaar.	
								7,4 /km	
Opmerking	Deze berekening voorwaarden								
	- voorbeeldig chauffeur: geen PV of boeten								
	- geen carwash, onderhoudsprodukten,...								
	- geen ongevallen (minimum bonus-malus)								
	- dat de prijzen van benzine, onderhoud, verzekeringspremies, enz.... onveranderd blijven gedurende 5 jaar.								
Andere	25.000 km/jaar	Kost/km	3,9	BEF					
gevallen	50.000 km/jaar	Kost/km	2,8	BEF					

Standard Diesel 96

Berekening kost/km									
Basis:		450.000 BEF BTW inbegrepen	1900 cc 10 PK 47 kW						
	5 jaar		10.000 km/jaar						
	Diesel								
1.	Aankoop							0 BEF	
				waarvan	BTW:			0 BEF	
					21,0%				
2.	Inschrijvingstax							2.500 BEF	
3.	BIV							5.000 BEF	
4.	Verkeersbelasting								
		Diesel	7.884 (+ 10% opcentiemen)					8.672 BEF	
			3.942					3.942 BEF	
								12.614 BEF	
				x		5		63.072 BEF	
5.	B.A. Verzekering		25.000 BEF Taksen inbegrepen					20.000 BEF	
				x		5		100.000 BEF	
	Omnium		25.000 BEF Taksen inbegrepen					20.000 BEF	
				x		2		40.000 BEF	
		waarvan taksen B.A. (27%)	6.750	x		5		33.750 BEF	
		waarvan taxen Omnium (26,75%)	6.688	x		2		13.375 BEF	
6.	Brandstoffen								
		Diesel	6,5 liters/100 km			10.000 km/jaar			
		Accijnzen/l.	11,7						
								24,5 BEF	
								0 BEF	
								24,5 BEF	
								=> 159,25 BEF/100km	
				x		100 km		15.925 BEF	
				x		5		79.625 BEF	
7.	Radiotaks		1995					1.032 BEF	
				x		5		5.160 BEF	
8.	Onderhoud en herstellingen	Schatting/jaar						15.000 BEF BTW inbegrepen	
				x		5		75.000 BEF	
9.	Vervanging van 6 banden	6	3.000					18.000 BEF	
10.	Technische controle	(4de en 5de jaar)				850			
				x		2		1.700 BEF	
TOTAL		Diesel						390.057 BEF	
								78.011 BEF per jaar	
								7,8 /km	
Opmerking Deze berekening voorwaarden									
	- voorbeeldig chauffeur: geen PV of boeten								
	- geen carwash, onderhoudsprodukten,...								
	- geen ongevallen (minimum bonus-malus)								
	- dat de prijzen van benzine, onderhouden, verzekeringspremies, enz. ... onveranderd blijven gedurende 5 jaar.								
Andere	25.000 km/jaar	Kost/km	4,1 BEF						
gevallen	50.000 km/jaar	Kost/km	2,8 BEF						

BIJLAGE 3

Nota van het Comité + 12 PK

ANNEXE 3

Note du Comité « + 12 CV »

Compenserende aksijns op diesel, 75 tot 100 % meer verkeersbelasting voor + 12 PK

Waarom de zwaarste verliezers nog eens dubbel laten betalen ?

De regering heeft in de begrotingsronde beslist het auto-verbruik zwaarder te belasten. Dit is een te verdedigen optie.

Omdat de regering het echter te ingewikkeld achtte een prijsverhoging van de brandstof toe te passen op de diesel (omwille van de druk van de transportsector) werd beslist de dieselrijders op basis van een ander criterium te belasten. Namelijk degenen die meer kunnen betalen, moeten meer betalen.

Los van het opmerkelijke feit dat men voor verschillende groepen van de bevolking verschillende criteria gaat hanteren, is de « fiscale PK » echter een onjuist criterium voor rijkdom. Daarbovenop werd voorgesteld dat de wagens met hoge fiscale PK's een hoger procentuele verhoging moeten betalen. Deze twee maatregelen roepen veel vragen op en het blijkt duidelijk dat bij de totstandkoming van deze twee voorstellen een aantal belangrijke elementen over het hoofd werden gezien.

Wij willen met deze tekst duidelijk maken waarom de voorstellen onevenwichtig, onefficient en vooral ondoordacht zijn.

De norm van « meer dan 12 PK » is geen juist criterium voor rijkdom

— Nieuwe dieselwagens van meer dan 12 PK zijn *niet altijd dure luxewagens* : het basismodel van verschillende minibusjes in diesel heeft vaak reeds meer dan 12 PK. Dit zijn helemaal geen luxewagens die nieuw meer dan een miljoen frank kosten. Sommige auto's van 13 PK kosten nieuw slechts 700 000 frank. Dit is de prijs van een gewone middenklasser. Andere voorbeelden zijn dieseljeeps en grote stationwagens. Als dit de dure wagens zijn, dan vragen wij ons af in welke categorie de Porsches, Jaguars en BMW's terechtkomen. Het moet duidelijk zijn dat de mensen die het zich kunnen permitteren, opteren voor een grote benzinewagen in plaats van een diesel.

— Nog belangrijker is het onderscheid tussen nieuwe wagens en tweedehandswagens.

Een wagen van 10 jaar oud uit die klasse die nog maar 50 000 frank waard is, moet nu 27 732 frank of meer wégentaks betalen per jaar ! Iemand die veel kilometers aflegt en een grote wagen nodig heeft omdat hij een groot gezin heeft, maar geen geld heeft om een nieuwe wagen te kopen, opteert voor een diesel omdat het dan nog betaalbaar blijft. Hij koopt een auto van 8 jaar oud en betaalt 100 000 frank voor de aankoop. Dit is duidelijk iemand die niet in de categorie van de « rijken » thuishoort.

Toch wordt hij nu gedwongen om per jaar tussen 27 750 frank en 75 672 frank te betalen aan verkeersbelasting, of een extra taks tussen 11 000 en 30 000 frank. Oude wagens worden zo op een absurd zware manier getakseerd.

Sommige van deze auto's van 10 jaar oud worden verkocht voor 10 000 of 20 000 frank. Zij worden dus vaak gekocht door grote gezinnen met een laag inkomen. De

Les accises compensatoires sur le gazole, hausse de 75 à 100 % de la taxe de circulation pour les « + de 12 CV »

Pourquoi les plus grands perdants doivent-ils payer deux fois plus ?

Le gouvernement a décidé, lors du débat budgétaire, d'alourdir les taxes frappant l'utilisation des voitures. Il s'agit là d'une option défendable.

Le gouvernement ayant toutefois estimé qu'il était trop compliqué d'augmenter le prix du gazole (en raison des pressions exercées par le secteur des transports), il a décidé de taxer les utilisateurs de voitures diesel sur la base d'un autre critère : ceux qui ont plus de moyens doivent payer davantage.

Indépendamment du fait, remarquable en soi, que les critères appliqués différeront en fonction des catégories d'utilisateurs, le « CV fiscal » ne constitue pas une mesure équitable de la richesse. En outre, il a été proposé d'appliquer une hausse proportionnellement plus importante pour les voitures ayant une puissance fiscale élevée. Ces deux mesures soulèvent de nombreuses questions et il s'avère que plusieurs aspects importants ont été perdus de vue lors de leur élaboration.

Le présent exposé vise à expliquer pour quelles raisons ces propositions sont déséquilibrées, inefficaces et, surtout, irréflechies.

La norme de « plus de 12 CV » n'est pas un critère correct pour évaluer la richesse

— Les nouvelles voitures diesel d'une puissance supérieure à 12 CV *ne sont pas toujours des voitures de luxe coûteuses* : le modèle de base de plusieurs minibus diesel est souvent d'une puissance supérieure à 12 CV. Ce ne sont absolument pas des voitures de luxe dont le prix, pour un véhicule neuf, dépasse le million de francs. Certaines voitures neuves de 13 CV ne coûtent que 700 000 francs. C'est le prix normal d'une voiture de catégorie moyenne. On peut classer dans cette catégorie les jeeps et les breaks diesel. Si ce sont là des voitures chères, dans quelle catégorie faut-il classer les Porsche, Jaguar et BMW ? Il faut qu'il soit bien clair que ceux qui peuvent se le permettre choisissent une grosse voiture à l'essence au lieu d'une diesel.

— Plus importante encore est la distinction entre voitures neuves et occasions

Pour une voiture de cette catégorie, vieille de 10 ans et ne valant plus que 50 000 francs, il faudra acquitter une taxe de circulation de 27 732 francs ou plus ! Celui qui parcourt de nombreux kilomètres et a besoin d'une grosse voiture parce qu'il a une famille nombreuse, mais n'a pas l'argent pour s'acheter une voiture neuve, choisira une diesel parce que le prix n'est pas exorbitant. Il achète une voiture de 8 ans qu'il paie 100 000 francs. C'est manifestement quelqu'un que l'on ne peut pas classer dans la catégorie des « riches ».

Il sera toutefois obligé actuellement de payer une taxe de circulation de 27 750 francs à 75 672 francs par an, soit un supplément de taxe se situant entre 11 000 et 30 000 francs. Le niveau des taxes frappant ainsi les vieilles voitures devient tout simplement absurde.

Certaines de ces voitures vieilles de 10 ans se vendent pour 10 000 ou 20 000 francs. Ce sont souvent des familles nombreuses à bas revenu qui les achètent. Le prix d'une

prijs van een dergelijke oude tweedehandswagen is laag omdat de verkeersbelasting nu al zo hoog is door de regeling met de fiscale PK's. En deze belasting wordt nu nog eens verdubbeld ! Hierdoor worden *sommige mensen gedwongen meer taks per jaar te betalen dan de waarde van hun wagen.*

— Een relatief groot percentage van deze categorie wagens zijn *wagens die geleast worden*. Als de redenering is dat bij deze wagens de stijging alleen voelbaar is voor het bedrijf, dan vergeet men dat al deze wagens na 4 of 5 jaar verkocht worden aan particulieren. Deze mensen kunnen door de aankoop van een tweedehandswagen toch de grote wagen kopen die ze nodig hebben voor het gezin of voor het werk. Door het lage verbruik blijft de aankoop van een dergelijke wagen betaalbaar. Door het huidige voorstel worden zij echter geconfronteerd met een onevenredig hoge belasting in vergelijking met hun wagen.

— De huidige taksatie is gebaseerd op het criterium van de *fiscale PK's* of de *cylinderinhoud*. Dit is echter een *volledig verouderd criterium om wagens te belasten*. Vroeger (jaren '50) was de *cylinderinhoud* een goede maatstaf voor de prijs van de wagen. Door de evolutie in de autowereld is dit criterium echter voorbijgestreefd. Een auto kan een veel hoger vermogen hebben en veel duurder zijn terwijl zijn *cylinderinhoud* lager is dan die van een andere auto.

— Door deze regeling betaalt de dieselfrijder nu al meer wegentaks dan de benzinerijder. De fiscale PK's zijn door de constructie van de motor bij een diesel immers veel hoger dan bij een vergelijkbare benzinemotor. Dit effect dat al lang bekend is, wordt nu nog eens extra vergroot door die procentuele stijging. En nog eens extra boven 12 PK.

Daarenboven is de tarificatie nu al niet recht evenredig met de PK's. Iemand met 12 PK betaalt veel meer dan het dubbel van iemand met 6 PK. Door het huidige voorstel versterkt men deze exponentiële stijging nog eens extra. Het gevolg is een zeer steile curve.

— Een benziniwagen met vergelijkbare motorprestaties als een 13 PK diesel heeft ongeveer 9 PK. Dit betekent dat *de wegentaks voor een benzine of een diesel met dezelfde motorprestaties respectievelijk ligt op 7 484 en 27 750 frank.*

Dit is een verschil van 20 266 frank voor een auto met dezelfde motorprestaties ! De *cylinderinhoud* is dus een verkeerde graadmeter.

Als het echt de bedoeling is de dure wagens aan te pakken, dan moet gebruik gemaakt worden van het instrument van de « belasting op de inverkeerstelling ». Deze belasting neemt toe naargelang de aankoopprijs van de wagen, en neemt af naargelang de ouderdom van de wagen. In tegenstelling tot het huidige voorstel is dit dus een juiste maatstaf om « rijke » autobestuurders aan te pakken. Als men dus dat motief wil hanteren, dan moet men deze belasting verhogen. Met het huidige voorstel bereikt

telle voiture d'occasion est peu élevé parce que la taxe de circulation est déjà tellement élevée en raison du régime des chevaux fiscaux. Et on va encore doubler cette taxe ! *Certaines personnes vont ainsi devoir payer chaque année une taxe d'un montant supérieur à la valeur de leur voiture.*

— Un pourcentage relativement important de voitures de cette catégorie est constitué de voitures *achetées en crédit-bail*. Si le gouvernement part de l'hypothèse que pour ces voitures, l'augmentation n'est ressentie que par les entreprises, il oublie que toutes ces voitures sont revendues à des particuliers lorsqu'elles atteignent 4 ou 5 ans. L'achat d'une voiture d'occasion permet à ces particuliers d'acquérir la grande voiture dont ils ont besoin pour leur famille ou leur travail, laquelle reste néanmoins abordable grâce à sa faible consommation. La proposition actuelle les oblige toutefois à acquitter une taxe démesurée en comparaison de la valeur de leur voiture.

— La base de taxation actuelle est le nombre de chevaux fiscaux ou la cylindrée de la voiture. Cette *base de taxation est toutefois totalement obsolète*. Jadis (dans les années 1950), la cylindrée d'une voiture était un bon critère pour établir son prix, mais l'évolution de l'industrie automobile a modifié cet état de chose. *Aujourd'hui, une voiture peut développer une puissance nettement supérieure et coûter beaucoup plus cher qu'une autre voiture, tout en étant d'une cylindrée moindre.*

— En raison du mode de taxation en vigueur, le propriétaire d'une voiture diesel paie déjà une taxe de circulation supérieure à celle que paie le propriétaire d'une voiture à essence. Le nombre de chevaux fiscaux d'un moteur diesel est en effet nettement supérieur à celui d'un moteur à essence comparable, en raison de la conception différente de ces moteurs. Cette différence, connue depuis longtemps, va encore être amplifiée en raison de l'augmentation, exprimée en pourcentage, de la taxe. Elle le sera encore davantage pour les véhicules de plus de 12 CV.

En outre, la tarification n'est déjà pas proportionnelle au nombre de chevaux fiscaux. Le propriétaire d'une voiture de 12 CV paie bien plus que le double d'un propriétaire d'une voiture de 6 CV. La proposition actuelle renforce encore cette augmentation exponentielle, ce qui donne une courbe très raide.

— Une voiture à essence n'a besoin que de 9 CV pour égaler les performances d'une voiture diesel de 13 CV. Il en résulte que *les taxes de circulation d'une voiture à essence et d'une voiture diesel affichant des performances égales s'élèvent à respectivement 7 484 et 27 750 francs.*

Cela fait une différence de 20 266 francs pour des voitures dont les performances sont identiques ! La cylindrée est donc une mauvaise base de taxation.

Si l'intention est réellement de taxer lourdement les voitures d'un prix élevé, il faut jouer sur la taxe de mise en circulation, qui augmente en fonction du prix d'achat du véhicule et diminue en fonction de son âge. Contrairement à la proposition actuelle, ce serait donc là la mesure tout indiquée pour faire payer les automobilistes « riches ». Si telle était l'intention, on aurait dû augmenter cette taxe. La proposition actuelle ne concernera, quant à elle, qu'un petit pourcentage des voitures d'un prix élevé, tout en

men echte slechts een klein deel van de dure wagens en treft men ook tal van bestuurders die niet in deze categorie vallen !

Zonder onderbouwde motivatie wordt een zware dieselrijder nu extreem zwaar gestraft. Daar waar een autorijder gemiddeld 3 500 frank extra zal moeten betalen, moet een 14 PK-rijder meer dan 17 000 frank extra per jaar betalen, ongeacht de waarde en de leeftijd van zijn wagen en ongeacht het aantal kilometers dat hij aflegt. Dit bedrag komt bovenop zijn nu al zeer hoge verkeersbelasting.

Om aan een gelijke bijdrage te komen als een 14 PK - dieselrijder, zou een benzinerijder al meer dan 100 000 km per jaar moeten doen ! Zelfs als de 100 % regel niet zou opgaan, moet hij dan nog meer dan 50 000 km per jaar doen. Een omrekening leert dat een 14 PK-rijder per liter brandstof virtueel meer dan 8 frank extra betaalt.

Een 13 PK-rijder heeft geen mogelijkheid aan deze zware belasting te ontkomen. De *dieselrijder heeft geen enkel alternatief*. Een benzinerijder kan zijn belasting verminderen door minder te rijden of door samen te rijden met anderen. Een dieselrijder daarentegen betaalt altijd evenveel ongeacht zijn gedrag.

Daarenboven kan hij zijn wagen niet verkopen. Een zware diesel kan op de Belgische tweedehandsmarkt niet meer verkocht worden. Vermits het onbetaalbaar wordt een dergelijke wagen te bezitten in België, zullen deze wagens tegen dumpingprijzen naar het buitenland vertrekken. Met andere woorden, op middellange termijn verdwijnen de zware diesels die op dit ogenblik in België rondrijden. Daarenboven zullen *geen nieuwe wagens* gekocht worden uit die klasse. Een benzinewagen of een wagen met een lagere cylinderinhoud worden immers veel aantrekkelijker.

Het gevolg van dit alles is duidelijk : *de beoogde extra inkomsten zullen verdwijnen en alle eigenaars van een + 12 PK zullen een stuk armer geworden zijn*. Niemand is er beter van geworden, integendeel.

Het is niet onze bedoeling te pleiten voor de afschaffing van elke verhoging van de taks voor de autobestuurder. Het gebruik van de auto zwaarder belasten is een te verdedigen optie, ... maar men moet toch zoeken naar een min of meer evenwichtige regeling.

Het minste wat kan gedaan worden aan deze volstrekt onevenwichtige taxatie, is de vrijstelling voor oudere wagens (> 5 jaar) van de extra verhoging. Zij zouden dan 50 % verhoging betalen in plaats van 75 of 100 %. Dit blijft door de huidige hoge belasting een grote verhoging (dubbel van het gemiddelde) maar is toch al evenwichtiger. Daarenboven zal deze maatregel voor de Schatkist waarschijnlijk meer opbrengen omdat de betrokken auto's in omloop zullen blijven in België.

Enkele voorbeelden van mensen in de getroffen categorie :

— Een moeder met 5 kinderen kocht een tweedehands-camionnette die tevoren diende als personenvervoer voor een bedrijf. Zij behoort nu tot de « rijken » en ziet haar belasting verdubbelen.

— Een gepensioneerd koppel gaat graag met de caravan op vakantie. Zij kopen een tweedehands zware diesel

touchant de nombreux véhicules n'entrant pas dans cette catégorie.

La proposition actuelle pénalise donc très lourdement, et sans motif valable, les utilisateurs de voitures diesel. Alors que *les automobilistes devront payer en moyenne 3 500 francs de plus qu'actuellement, le propriétaire d'une 14 CV devra payer plus de 17 000 francs de plus par an, quels que soient la valeur et l'âge de sa voiture et quel que soit le nombre de kilomètres parcourus*. Qui plus est, ce montant vient s'ajouter à une taxe de circulation déjà très élevée.

Pour que le propriétaire d'une voiture à essence paie la même taxe que le propriétaire d'une 14 CV diesel, il doit parcourir plus de 100 000 kilomètres par an ! Même si la taxe compensatoire n'était pas de 100 %, il devrait de toute façon parcourir plus de 50 000 kilomètres par an. Une conversion rapide nous apprend que le propriétaire d'une 14 CV paie virtuellement 8 francs de plus par litre de carburant.

L'utilisateur d'une 13 CV n'aura pas la possibilité d'échapper à cette lourde taxe. *Celui qui roule au gazole n'aura pas d'autre alternative*. Celui qui roule à l'essence a la possibilité de réduire la taxe qu'il doit payer en roulant moins ou en pratiquant le covoiturage. Celui qui roule au gazole paiera par contre toujours le même montant, quels que soient ses choix.

Il n'aura en outre pas la possibilité de vendre sa voiture, étant donné qu'il est devenu impossible de vendre une voiture diesel sur le marché belge des occasions. Étant donné qu'il devient financièrement impossible de posséder de telles voitures en Belgique, celles-ci seront *exportées* à des prix sacrifiés. En d'autres termes, les voitures diesel circulant actuellement en Belgique disparaîtront à moyen terme. Aucune *voiture neuve de ce type* ne se vendra plus. Les voitures à essence ou de faible cylindrée deviendront en effet beaucoup plus attractives.

Toute cela aura pour résultat *de faire disparaître les recettes supplémentaires escomptées et d'appauvrir les propriétaires de voitures de plus de 12 CV*. Personne n'aura tiré profit de cette mesure, au contraire.

Nous n'avons pas l'intention de nous opposer à toute augmentation de la taxe frappant les automobiles. Taxer plus lourdement l'utilisateur de la voiture est une option défendable, mais il conviendrait d'élaborer un régime de taxation plus ou moins équilibré.

Le moins que l'on puisse faire pour rééquilibrer cette taxation est d'exonérer les voitures de plus de cinq ans de l'augmentation supplémentaire. Les propriétaires de ces voitures paieraient alors 50 % d'augmentation au lieu de 75 ou 100 %. Cette augmentation reste importante (le double de la moyenne) du fait que la taxe actuelle est élevée, mais elle est tout de même plus équilibrée. Cette mesure générera en outre probablement plus de recettes, étant donné que les voitures concernées continueront à circuler en Belgique.

Quelques exemples de citoyens dans la catégorie concernée :

— Une mère de 5 enfants a acheté une camionnette d'occasion qui servait antérieurement au transport de personnes dans une entreprise. Elle fait désormais partie des « riches » ; sa taxe est doublée.

— Un couple de pensionnés aime partir en vacances en caravane. Ils achètent une voiture diesel leur permettant

om hun caravan veilig te trekken in de bergen. Gevolg : 43 000 frank verkeersbelasting per jaar.

— Een familie met 4 kinderen. Ze hebben één wagen. Ze kopen elke 10 jaar een nieuwe wagen. 3 maanden geleden hebben ze een nieuwe Opel Omega *Stationwagen* gekocht op afbetaling. Zij verliezen door de maatregel in één klap minimum 120 000 frank.

— Een eigenaar van een Toyota-Landcruiser met 131 Din-PK (evenveel als een Toyota Carina; een middenklasser) zal meer dan 120 000 frank verkeersbelasting per jaar betalen. Dit is het dubbel van de belasting op een Ferrari 512 (nieuwprijs : 7 500 000 frank) !

— Een vrouw kocht een 15 jaar oude Mercedes 300D van haar broer voor 20 000 frank. Zij rijdt ongeveer 8 000 km per jaar. Zij wordt nu gedwongen per jaar 21 500 frank extra te betalen. Méér « compenserende heffing » dan de aankoopprijs van de wagen.

de tracter leur caravane en toute sécurité sur les routes de montagne. Résultat : 43 000 francs de taxe de circulation par an.

— Une famille de quatre enfants possède une seule voiture qu'elle renouvelle tous les dix ans. Voici trois mois, elle a acheté à tempérament une Opel Omega Break neuve. La mesure lui fait perdre au minimum 120 000 francs d'un seul coup.

— Le propriétaire d'une Toyota-Landcruiser de 131 CV Din (puissance identique à celle d'une Toyota Carina, une voiture de catégorie moyenne) payera une taxe de circulation de plus de 120 000 francs par an. Soit deux fois plus que la taxe due pour une Ferrari 512 (prix d'achat de la voiture neuve : 7 500 000 francs) !

— Une dame a racheté pour 20 000 francs la Mercedes 300 D de 15 ans d'âge de son frère. Elle parcourt quelque 8 000 kilomètres par an. Elle payera désormais un supplément de 21 500 francs par an. La « taxe compensatoire » est supérieure au prix d'achat de la voiture.

