Conseil d'Etat - Raad van State
LEGISLATION - WETGEVING
15 DEC. 1956
coordination (2)
Overgemaakt aan de Hr 1 -

IR. L.5474/2.

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Finances, le 31 octobre 1956, d'une demande d'avis sur un projet de loi "modifiant les lois coordonnées relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, en ce qui concerne les véhicules fonctionnant à l'huile lourde ou aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole", a donné le 14 novembre 1956 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 31e october 1956 door de Minister van Financiën verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "tot wijziging van de samengeordende wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen met betrekking tot de voertuigen die gedreven worden met zware olie of met hydrocarbidgassen welke uit petroleum zijn afgeleid", heeft de 14e november 1956 het volgend advies gegeven :

La législation actuellement en vigueur impose aux véhicules automobiles une taxe de circulation fixée selon un barème croissant en fonction de la puissance imposable calculée en chevaux-vapeur.

La taxe est augmentée de 40 p.c. pour les véhicules dont le moteur est alimenté à l'huile lourde.

Elle est réduite de 90 p.c. pour les véhicules dont le moteur est alimenté par un gazogène, c'est-à-dire par un appareil fabricant du gaz au départ de certaines matières telles que houille ou charbon de bois.

Quant aux véhicules dont le moteur est alimenté aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole, ce qui s'opère généralement au moyen de bonbonnes de gaz butane ou propane comprimé, ils ont bénéficié jusqu'ici par simple faveur administrative de la réduction accordée aux véhicules munis d'un gazogène.

Le projet de loi a pour objet :

1° de majorer de 40 à 60 p.c. l'augmentation de taxe de circulation qui frappe les véhicules dont le moteur est alimenté à l'huile lourde (article 3 du projet);

2° d'imposer une taxe pareillement augmentée aux véhicules dont le moteur est alimenté aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole, qui payeront donc 160 p.c. de la taxe ordinaire au lieu de 10 p.c. (article 3 du projet);

.../...

3° de réduire de moitié la taxe majorée qui frappe les véhicules dont le moteur est alimenté aux hydrocarbures gazeux dérivés du pétrole lorsque ces véhicules sont employés exclusivement pour les transports en commun de personnes en vertu de certaines autorisations (article 1er du projet);

4° de supprimer la réduction de 90 p.c. dont jouissent les véhicules dont le moteur est alimenté par un gazogène (article 2 du projet).

Pour atteindre ce quatrième objet, l'article 2 du projet supprime les mots "par un gazogène" dans l'article 13 des lois coordonnées, lequel article est actuellement rédigé comme suit :

"Le Gouvernement est autorisé à réduire la taxe des véhicules alimentés par un gazogène, par la vapeur ou par l'électricité, s'ils n'utilisent pas de produits d'origine étrangère".

En exécution de cette disposition, l'article 1er de l'arrêté royal du 15 mars 1940 accorde une réduction des neuf dixièmes de la taxe pour "les véhicules dont le moteur est alimenté par un gazogène ou qui sont mus par la vapeur ou par l'électricité".

Pour atteindre le but désiré par le Gouvernement, il suffirait de supprimer les mots "dont le moteur est alimenté par un gazogène ou" dans l'arrêté royal du 15 mars 1940, tout en laissant figurer les mots "par un gazogène" dans la loi afin de laisser la porte ouverte aux atténuations de taxe qui pourraient encore à l'avenir s'avérer utiles en cas de pénurie de benzine.

.../...

Il est à remarquer que l'article 13 des lois coordonnées n'impose pas au Gouvernement, qui use de son pouvoir de réduire la taxe, l'obligation d'appliquer la mesure à la fois aux trois catégories de véhicules. La justification de l'amendement qui est devenu l'article 13 des lois coordonnées indique que le Gouvernement "serait chargé de déterminer le taux des réductions selon les cas" (Doc.parl. Chambre n° 266, session 1926-1927).

La modification de l'arrêté royal du 15 mars 1940 rentrant dans les pouvoirs du Roi, l'article 2 du projet pourrait donc être omis.

\+

\+ \+

Pour des raisons de concordance générale des textes, la phrase liminaire de l'article 1er devrait être rédigée comme suit :

"L'article 3, § 1er, 2°, avant-dernier alinéa, des lois relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, coordonnées le 10 avril 1951, modifié par l'article 1er de la loi du 22 juillet 1952, est remplacé par la disposition suivante : ...".

La finale de l'article 1er du projet ne permet pas de déterminer, à la simple lecture du texte, si la réduction de 50 p.c. est consentie sur la taxe augmentée de 60 p.c. ou seulement sur l'augmentation. Dans le premier cas, on aurait à payer 80 p.c. de la taxe ordinaire et dans le second, 130 p.c.

.../...

Comme c'est la première hypothèse que le Gouvernement a en vue, la finale du nouvel alinéa à insérer à l'article 3, § 1er, 2°, des lois coordonnées serait plus clairement rédigéecomme suit :

"... sont assujettis, à concurrence de moitié seulement, à la taxe augmentée de 60 p.c. conformément à l'article 16".

\+

\+ +

Si la loi est votée et publiée avant le 1er janvier 1957, l'article 4 ne soulève pas d'observation.

Si toutefois elle ne l'était pas, l'article devrait être rédigé comme suit :

"La présente loi produit ses effets le 1er janvier 1957".

De thans geldende wetgeving legt aan de autovoertuigen een verkeersbelasting op, overeenkomstig een tarief dat volgens het in paardekracht berekende belastbaar vermogen verhoogt.

De belasting wordt met 40 t.h. verhoogd voor autovoertuigen waarvan de motor met zware olie wordt gedreven.

Zij wordt met 90 t.h. verminderd voor autovoertuigen waarvan de motor door een gasgenerator wordt gedreven, dit is met een toestel dat uit bepaalde grondstoffen,als steenkool of houtskool,gas bereidt.

Tot nu toe hebben autovoertuigen waarvan de motor gedreven wordt met uit petroleum afgeleid hydrocarbidgas, hetgeen meestal door middel van kannen met geperst butaan- of propaangas gebeurt, bij gewone administratieve gunstmaatregel de vermindering bekomen die aan voertuigen met gasgenerator is toegestaan.

Het wetsontwerp heeft tot doel :

1° de verhoging van de verkeersbelasting voor autovoertuigen waarvan de motor met zware olie wordt gedreven, van 40 op 60 t.h. te brengen (artikel 3 van het ontwerp) ;

2° een eveneens verhoogde belasting te heffen van autovoertuigen waarvan de motor met uit petroleum afgeleid hydrocarbidgas wordt gedreven; deze zullen dus 160 t.h. van de gewone belasting betalen in plaats van 10 t.h. (artikel 3 van het ontwerp) ;

.../...

3° de verhoogde belasting die geheven wordt van autovoertuigen waarvan de motor met uit petroleum afgeleid hydrocarbidgas wordt gedreven, met de helft te verminderen wanneer deze voertuigen krachtens sommige machtigingen uitsluitend voor gemeenschappelijk personenvervoer dienen (artikel 1 van het ontwerp) ;

4° de vermindering van 90 t.h. af te schaffen voor autovoertuigen met een motor gedreven door een gasgenerator (artikel 2 van het ontwerp).;

Om dit vierde oogmerk te bereiken, schrapt artikel 2 van het ontwerp het woord "gas" in artikel 13 van de samengeordende wetten, dat thans als volgt luidt:

"De Regering is gemachtigd de belasting op de voertuigen met gas-, stoom- of electriciteitsgenerator te verminderen, indien daarbij geen producten van vreemde herkomst worden gebruikt".

Ter uitvoering van dit voorschrift verleent artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1940 een vermindering van negen tiende van de belasting voor "de voertuigen waarvan de motor door een gasgenerator wordt gevoed of die met stoom of met electriciteit wordt gedreven".

Om het door de Regering nagestreefde doel te bereiken, is het voldoende de woorden "waarvan de motor door een gasgenerator wordt gevoed of" in het koninklijk besluit van 15 maart 1940 te schrappen, en in de wet het woord "gas" te behouden zodat belastingverminderingen naderhand nog kunnen worden toegestaan in geval van benzine schaarste.

.../...

Op te merken valt dat artikel 13 van de samengeordende wetten de Regering, die van haar bevoegdheid inzake belastingvermindering gebruik maakt, niet verplicht de maatregel op alle drie de categorieën van voertuigen tegelijk toe te passen. Volgens de verantwoording van het amendement waaruit artikel 13 van de samengeordende wetten is ontstaan, "zou de Regering belast worden met de bepaling van het bedrag der verminderingen volgens de gevallen" (Parl.Doc.Kamer, zitting 1926-27, nr 266).

Daar de wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1940 tot de bevoegdheid van de Koning behoort, kan artikel 2 van het ontwerp weggelaten worden.

\+

\+ \+

Ter wille van de algemene overeenstemming ware de inleidende volzin van artikel 1 als volgt te lezen :

"Artikel 3, § 1, 2°, voorlaatste lid, van de wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, samengeordend op 10 april 1951, gewijzigd bij artikel 1 van de wet van 22 juli 1952, wordt door de volgende bepaling vervangen : ...".

Uit het slot van artikel 1 van het ontwerp is bij een gewone lezing niet op te maken of de vermindering met 50 t.h. toegestaan wordt op de met 60 t.h. verhoogde belasting, dan wel alleen op de verhoging. In het eerste geval zou 80 t.h., in het tweede 130 t.h. van de gewone belasting moeten worden betaald.

.../...

Daar de Regering het eerste geval bedoelt, kan het slot van het in artikel 3, § 1, 2°, van de samengeordende wetten in te voegen nieuwe lid duidelijker als volgt worden gelezen :

"... zijn echter onderworpen, tot het beloop van de helft alleen, aan de overeenkomstig artikel 16 met 60 t.h. verhoogde belasting".

\+

\+ +

Indien de wet vóór 1 januari 1957 wordt gestemd en bekendgemaakt, zijn bij artikel 4 geen opmerkingen te maken.

Anders ware dit artikel als volgt te lezen :

"Deze wet heeft uitwerking met ingang van 1 januari 1957".

La chambre était composée de		Do kamer was samengesteld uit	
Messieurs : de Heren :	F. LEPAGE,	conseiller d'Etat, raadsheer van State,	président voorzitter
	G. HOLOYE, G. VAN BUNNEN,	conseillers d'Etat, raadsheren van State,	
	P. COART-FRESART, P. ANSIAUX,	assesseurs de la section de législation, bijzitters van de afdeling wetgeving,	
	J. CYPRES,	greffier adjoint, adjunct-griffier,	greffier griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. F.LEPAGE. Le rapport a été présenté par M.G.PIQUET, substitut.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H.F.LEPAGE. Het verslag werd uitgebracht door de H.G.PIQUET, substituut.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(s.) J.CYPRES.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s.) F.LEPAGE.