

SEANCES DU MERCREDI 20 MAI 1992
VERGADERINGEN VAN WOENSDAG 20 MEI 1992

ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

MATIN

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 619.

PROJET DE LOI (Discussion):

Projet de loi instaurant une taxe de mise en circulation.

Discussion générale. — *Orateurs*: M. Hatry, Mme Delcourt-Pêtre, rapporteur, MM. De Grauwe, Verwilt, Van Thillo, Didden, van Weddingen, Schiltz, Daerden, Tavernier, Mme Van den Poel-Welkenhuysen, p. 619.

APRES-MIDI

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 631.

COMMUNICATION:

Page 631.

Cour d'arbitrage.

Ann. parl. Sénat de Belgique - Session extraordinaire 1991-1992
Parlem. Hand. Belgische Senaat - Buitengewone zitting 1991-1992

OCHTEND

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 619.

ONTWERP VAN WET (Beraadslaging):

Ontwerp van wet houdende invoering van een belasting op de inverteerstelling.

Algemene beraadslaging. — *Sprekers*: de heer Hatry, mevrouw Delcourt-Pêtre, rapporteur, de heren De Grauwe, Verwilt, Van Thillo, Didden, van Weddingen, Schiltz, Daerden, Tavernier, mevrouw Van den Poel-Welkenhuysen, blz. 619.

NAMIDDAG

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 631.

MEDEDELING:

Bladzijde 631.

Arbitragehof.

7 feuilles/vellen

85

COMPOSITION DE COMMISSIONS (Modification):

Page 632.

PROJET ET PROPOSITION DE LOI (Discussion, votes réservés, vote):

Projet de loi instaurant une taxe de mise en circulation.

Discussion générale (Reprise). — *Orateurs*: MM. Verreycken, Desmedt, Vermeiren, Didden, M. Maystadt, ministre des Finances, M. van Weddingen, p. 632.

Discussion et vote d'articles:

A l'article 1^{er}: *Orateurs*: MM. van Weddingen, Tavernier, Desmedt, M. Maystadt, ministre des Finances, p. 638.

Votes réservés, p. 643.

Orateurs: M. Schiltz, M. le Président, p. 645.

Vote sur l'ensemble du projet de loi, p. 649.

Explications de votes: *Orateurs*: MM. Vermeiren, Tavernier, Schiltz, Verreycken, van Weddingen, p. 649.

Proposition de loi relative au droit d'auteur, aux droits voisins et à la copie privée d'œuvres sonores et audiovisuelles.

Votes réservés, p. 647.

Orateurs: MM. Hatry, Erdman, M. le Président, p. 647 et p. 649.

MOTIONS (Vote):

Vote sur les motions déposées en conclusion des interpellations de M. de Donnée au ministre du Commerce extérieur, et ministre des Affaires européennes; de M. M. Maertens au Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques et au ministre des Petites et Moyennes Entreprises et de l'Agriculture; de M. Evers au Premier ministre, développées le 14 mai 1992, p. 651.

INTERPELLATIONS (Discussion):

Interpellation de M. Bartholomeeussen au Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques sur «la situation à La Poste».

Orateurs: M. Bartholomeeussen, M. Coëme, Vice-Premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques, p. 652.

Interpellation de Mme Maes au Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur «les récentes livraisons d'armes au Moyen-Orient et à la Turquie et l'absence d'arrêtés d'exécution de la loi sur les armes qui a été votée par le Parlement».

Orateurs: Mme Maes, M. Vermeiren, M. Claes, Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères, p. 654.

Interpellation de M. Péciaux au Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur «le rôle et l'avenir de l'UEO, du Conseil de l'Europe et de la CSCE».

Orateurs: MM. Péciaux, Vermeiren, M. Claes, Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères, p. 660.

SAMENSTELLING VAN COMMISSIES (Wijziging):

Bladzijde 632.

ONTWERPEN VOORSTEL VAN WET (Beraadslaging, aangehouden stemmings en stemming):

Ontwerp van wet houdende invoering van een belasting op de inverteerstelling.

Algemene beraadslaging (Hervatting). — *Sprekers*: de heren Verreycken, Desmedt, Vermeiren, Didden, de heer Maystadt, minister van Financiën, de heer van Weddingen, blz. 632.

Beraadslaging en stemming over artikelen:

Bij artikel 1: *Sprekers*: de heren van Weddingen, Tavernier, Desmedt, de heer Maystadt, minister van Financiën, blz. 638.

Aangehouden stemmings, blz. 643.

Sprekers: de heer Schiltz, de Voorzitter, blz. 645.

Stemming over het geheel van ontwerp van wet, blz. 649.

Stemverklaringen: *Sprekers*: de heren Vermeiren, Tavernier, Schiltz, Verreycken, van Weddingen, blz. 649.

Voorstel van wet betreffende het auteursrecht, de naburige rechten en het kopiëren voor eigen gebruik van geluids- en audiovisuele werken.

Aangehouden stemmings, blz. 647.

Sprekers: de heren Hatry, Erdman, de Voorzitter, blz. 647 en blz. 649.

MOTIES (Stemming):

Stemming over de moties, ingediend tot besluit van de op 14 mei 1992 gehouden interpellaties van de heer de Donnée tot de minister van Buitenlandse Handel, en minister van Europese Zaken; van de heer M. Maertens tot de Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Economische Zaken en tot de minister van Kleine en Middelgrote Ondernemingen en Landbouw en van de heer Evers tot de Eerste minister, blz. 651.

INTERPELLATIES (Bespreking):

Interpellatie van de heer Bartholomeeussen tot de Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven over «de toestand bij De Post».

Sprekers: de heer Bartholomeeussen, de heer Coëme, Vice-Eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven, blz. 652.

Interpellatie van mevrouw Maes tot de Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken over «de recente wapenleveringen aan het Midden-Oosten en Turkije en het uitblijven van uitvoeringsbesluiten op de door het Parlement aangenomen wapenwet».

Sprekers: mevrouw Maes, de heer Vermeiren, de heer Claes, Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken, blz. 654.

Interpellatie van de heer Péciaux tot de Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken over «de rol en de toekomst van de WEU, de Raad van Europa en de CVSE».

Sprekers: de heren Péciaux, Vermeiren, de heer Claes, Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken, blz. 660.

Interpellation de M. Suykerbuyk au Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères sur «l'attachement du gouvernement au Benelux, à l'occasion notamment de la déclaration du président de l'Exécutif régional wallon à propos de l'Union économique Benelux».

Orateurs : MM. Suykerbuyk, Verberckmoes, Mme Maes, MM. Verreycken, Leclercq, M. Claes, Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères, p. 664.

PROPOSITION DE LOI (Dépôt):

Page 668.

M. Van Belle. — Proposition de loi modifiant la procédure du divorce par consentement mutuel.

PROJET DE LOI (Dépôt):

Page 669.

Projet de loi relatif au contrat d'agence commerciale.

Interpellatie van de heer Suykerbuyk tot de Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken over «de gehechtheid van de regering aan de Benelux, mede naar aanleiding van de verklaring van de voorzitter van de Waalse Gewestregering over de Benelux-Economische Unie».

Sprekers : de heren Suykerbuyk, Verberckmoes, mevrouw Maes, de heren Verreycken, Leclercq, de heer Claes, Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken, blz. 664.

VOORSTEL VAN WET (Indiening):

Bladzijde 668.

De heer Van Belle. — Voorstel van wet tot wijziging van de procedure van echtscheiding door onderlinge toestemming.

ONTWERP VAN WET (Indiening):

Bladzijde 669.

Ontwerp van wet betreffende de handelsagentuurovereenkomst.

N. 23

SEANCE DU MATIN — OCHTENDVERGADERING

PRESIDENCE DE M. SWAELEN, PRESIDENT
VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER SWAELEN, VOORZITTER

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.
De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 10 h 5 m.
De vergadering wordt geopend om 10 h 5 m.

CONGES — VERLOF

MM. Anthuenis, Collignon, Grosjean, pour d'autres devoirs, et Crucke, pour raison de santé, demandent d'excuser leur absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Anthuenis, Collignon, Grosjean, wegens andere plichten, en Crucke, om gezondheidsredenen.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

PROJET DE LOI INSTAURANT UNE TAXE DE MISE EN CIRCULATION

Discussion générale

ONTWERP VAN WET HOUDENDE INVOERING VAN EEN BELASTING OP DE INVERKEERSTELLING

Algemene beraadslaging

M. le Président. — Nous abordons l'examen du projet de loi instaurant une taxe de mise en circulation.

Wij vatten de bespreking aan van het ontwerp van wet houdende invoering van een belasting op de inverteerstelling.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

La parole est à M. Hatry.

M. Hatry. — Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord féliciter le rapporteur, Mme Delcourt, pour son rapport tout en déplorant que nous n'ayons pas reçu les annexes qui auraient pourtant dû être disponibles pour le débat en séance publique.

Le projet de loi qui nous occupe appartient à une espèce animale qui, malheureusement pour les contribuables belges qui la connaissent bien, n'est pas en voie de disparition; je veux parler des compensations. Depuis quatre ans qu'elle est en place, la coalition actuelle a usé et abusé de ces compensations avec beaucoup de brio et, à lire la presse, je crains que ce ne soit pas encore terminé. En effet, il est question de subventions directes aux agriculteurs, suite à la baisse des prix, matière pour laquelle la Belgique serait seule à s'opposer à la solution préconisée par la Commission européenne. D'autres nouvelles compensations se profilent à l'horizon; dans le cadre du paquet Delors II. Bref, le gouvernement est passé maître dans l'art des compensations.

Depuis 1988, nous avons connu les compensations « inutiles », les compensations « excessives », les compensations « à cible mobile », les compensations doubles ou triples, les compensations injustifiées parce que la matière taxable n'existait plus. Dans tous les domaines, les compensations ont joué mais avec des impacts très différents.

Les compensations ont été « inutiles », par exemple, lorsque le précompte mobilier a été réduit de 25 à 10 p.c. pour les titres à revenu fixe. En effet, les recettes du Trésor ont augmenté au lieu de diminuer, mais les compensations ont quand même été appliquées.

Les compensations ont été « excessives » dans le cadre de la loi par ailleurs excellente transposant en droit belge les dispositions de la directive européenne relative aux sociétés mères et filiales. Les compensations prises ont été bien supérieures aux pertes qui allaient être enregistrées.

J'en viens aux compensations qu'on peut qualifier de doubles ou triples. Avec le présent projet instaurant une taxe de mise en circulation, nous sommes confrontés à la deuxième compensation d'une perte qui a déjà été compensée par une augmentation des accises.

La coalition actuelle a également conçu les compensations « à cible mobile ». En effet, l'objectif fixé par les institutions européennes sur lequel on s'aligne varie parfois et l'on s'ajuste toujours sur l'objectif maximal comme lors de l'alignement de nos accises sur les niveaux appelés « objectifs européens ».

Il existe enfin des compensations injustifiées : dans certains cas, si le ministre attendait quelque peu pour demander la compensation, la matière taxable n'existerait même plus. A titre d'exemple, je pense notamment aux réductions du précompte mobilier intervenues dans de nombreux domaines après l'introduction des Sicav. Dans un tel cas, la compensation fiscale d'un acte positif de réduction d'un taux de taxation excessif devenait injustifiée.

Nous sommes donc confrontés à une matière singulièrement « rebattue » et qui appartient à un type d'approche politique que nous avons vécu pendant quatre ans.

Le texte qui nous est soumis aujourd'hui se trouve cependant dans un meilleur état que celui dans lequel il était avant son passage en commission. Une série d'améliorations ont, en effet, été apportées au texte initial. Je pense notamment aux ULM. Par ailleurs, afin d'éviter la disparition de l'important commerce d'exportation et de location d'automobiles qui fait vivre beaucoup d'entreprises et de travailleurs belges, de nombreuses consi-

dérations sont entrées en ligne de compte pour faire admettre des amendements sérieux. Des précautions ont également dû être prises afin d'enrayer la fuite d'opérations qui, jusqu'à présent, s'effectuent à l'intérieur du pays ou celle d'importations accrues.

Néanmoins, monsieur le ministre, je suis quelque peu étonné à la lecture d'une phrase rapportée par un journal. En effet, cette phrase ne trouve pas son origine dans le texte du projet de loi. Il n'en a, en outre, jamais été question lors des débats qui se sont déroulés en commission. Elle est manifestement relative à une intention qui vous est prêtée. Je lis: «Taxe de luxe: Maystadt affine. Les autos belges seront neuves pendant trois mois et trois mille kilomètres.»

Je fais allusion à ces trois mille kilomètres dont il n'a jamais été question en commission. Cette mention ne figure ni dans le rapport, ni dans le texte adopté par la commission. Cela signifie-t-il que vous allez, au cours du débat, introduire une nouvelle restriction ou limitation pour qu'une voiture puisse être considérée comme «non neuve»? Une telle attitude justifierait, bien entendu, en cas d'adoption de votre amendement, une seconde lecture et le retour du projet en commission pour un examen approfondi de votre suggestion d'insérer une condition nouvelle des trois mille kilomètres.

Dès lors, pouvez-vous préciser vos intentions au sujet de cette phrase qui figure dans *Le Soir* du mardi 19 mai?

M. le Président. — Je suggère au ministre Maystadt de répondre immédiatement.

Vous avez la parole, monsieur le ministre.

M. Maystadt, ministre des Finances. — Monsieur le Président, cette notion relative aux trois mille kilomètres n'est, en effet, pas reprise dans le texte du projet de loi tel qu'il a été adopté par la commission. Il n'en a, dès lors, pas été question au cours de la discussion portant sur l'amendement déposé par plusieurs membres de la commission. Toutefois, une allusion a été faite à cette notion au cours de la discussion lorsque j'ai indiqué que le projet de directive européenne relatif à la vente de biens d'occasion prévoyait d'utiliser la double notion des trois mois et trois mille kilomètres en tant que critère. Cette notion figure donc dans le projet de directive européenne qui, hier, a fait l'objet d'une première discussion. A ce stade, aucune décision n'a encore été prise. Une allusion rapide aux trois mille kilomètres a simplement été faite au cours de la discussion.

M. Hatry. — Dès lors, monsieur le ministre, j'en conclus qu'au stade actuel, vous ne nourrissez pas l'intention d'amender le projet tel qu'adopté en commission.

M. Maystadt, ministre des Finances. — Non.

M. Hatry. — Je vous remercie. Cette contrainte supplémentaire devra peut-être être introduite ultérieurement. Elle ne se justifie néanmoins pas actuellement.

Etant donné le contexte dans lequel ce projet a été adopté, un certain nombre de constatations s'imposent. Elles émanent non seulement des membres de l'opposition mais aussi de plusieurs membres de la majorité.

Nous avons ainsi constaté que le double critère de la cylindrée et de la puissance engendrait des situations particulièrement aberrantes puisque c'est sur la base du critère le plus élevé des deux que sera fixé le montant de la taxe de mise en circulation à payer par le contribuable. Les conséquences qui en découlent sont consternantes.

Le gouvernement avait pourtant déclaré — quelque peu imprudemment d'ailleurs — qu'aucun automobiliste ne paierait, au total, davantage après l'instauration de cette taxe qu'avant la diminution de la TVA de 25 ou de 33 p.c. à 19,5 p.c.

Nous devons, hélas, nous rendre à l'évidence. Même si certains ajustements de prix sont intervenus dans les catalogues de certaines marques, il est évident que les montants additionnels que l'automobiliste devra payer pour acquérir tel ou tel véhicule sont loin d'être négligeables. En effet, ils sont, dans certains cas, supérieurs à 100 000 francs.

Je précise immédiatement que les voitures les plus concernées sont celles dont la puissance est faible et la cylindrée importante ou les véhicules de type diesel, qui présentent d'ailleurs les mêmes caractéristiques.

Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails, monsieur le ministre, mais je me permets tout de même d'attirer votre attention sur quelques constatations faites en commission. Le montant additionnel à payer sera, pour certains véhicules de marque Audi, de 39 000 et de 44 000 francs; pour certains modèles BMW, de 28 000 à 48 000 francs; pour tous les modèles Chrysler distribués en Belgique, minimum de 2 000 et de 6 000 francs et maximum de 15 000, 54 000, 59 000 et de 65 000 francs; pour deux modèles Citroën, de 11 000 et de 44 000 francs; pour Fiat, de 4 000 francs; pour Ford, de 6 000 francs; pour Honda, de 15 000 francs; pour Mazda, de 9 000 francs; pour les jeeps, de 15 000 francs; pour certains modèles Rover, de 41 000 francs à 142 000 francs; pour Nissan, de 5 000, de 6 000, de 11 000 et de 14 000 francs; pour certains modèles Toyota, à quatre roues indépendantes, par exemple, d'environ 150 000 francs. La liste est encore longue mais je l'arrêterai ici.

Nous devons constater, monsieur le ministre, que votre déclaration en cette matière était, pour le moins, un peu imprudente, même si vous avez fait valoir en commission que certains constructeurs avaient, au moment de la diminution des montants de TVA, majoré leurs prix catalogue. Tel n'est pas le cas pour la longue liste de véhicules dont j'ai cité quelques exemples particulièrement frappants.

Je voudrais aborder un second problème tout aussi essentiel que celui des majorations du prix des véhicules que je viens d'énumérer et qui frappent tout particulièrement les véhicules d'origine américaine — ce qui n'est pas très favorable aux relations transatlantiques si importantes pour notre pays — je veux parler des effets sur le commerce de l'automobile.

On feint d'ignorer que la Belgique — tout en n'ayant plus sa propre marque automobile, les Minerva et autres ayant disparu il y a quelques décennies — est le pays qui monte et exporte, par tête d'habitants, le plus grand nombre d'automobiles par rapport à tous les pays industrialisés, en ce compris l'Allemagne, la France, l'Italie, les Etats-Unis ou le Japon. Cela est dû à l'ingéniosité de notre population, de nos ingénieurs, de nos chefs d'entreprises et à des initiatives prises par les gouvernements précédents, lesquelles ont entraîné l'implantation en Belgique — alors que l'on croyait, après la création de la Communauté européenne en 1958, que le montage automobile y était définitivement condamné — d'une demi-douzaine de grandes usines de montage et de fabrication particulièrement performantes et, dans certains cas, bien plus performantes que les usines-mères situées dans un autre pays européen, ce qui est tout à notre honneur.

C'est en Belgique que la construction et le commerce automobile ont pris le plus grand envol. Une étude très approfondie, menée par la Commission européenne en collaboration avec le Bureau européen des Unions de consommateurs, révèle qu'un commerce parallèle de véhicules s'est instauré au départ de notre pays, au cours des dernières décennies du fait que certains modèles distribués, par exemple, dans des pays comme la France ou la Grande-Bretagne coûtent moins cher, à raison de plusieurs dizaines de milliers de francs, si l'achat s'opère via un distributeur situé en Belgique. Un commerce extrêmement dynamique et efficace s'est ainsi établi dans les firmes de distribution d'automobiles de notre pays auxquelles je rends hommage également.

Bien entendu, le système ne peut pas prévoir qu'une taxe à l'immatriculation, non remboursable, soit perçue au moment où une voiture est mise en circulation dans le pays parce que les avantages qui auraient pu résulter de la compression des marges bénéficiaires et des efforts dynamiques consentis par les commerçants distributeurs, seraient annihilés par cette taxe, laquelle est, dans certains cas, de l'ordre de 100 000 ou 200 000 francs.

Par conséquent, si le projet avait été adopté tel que le gouvernement l'a introduit, nous aurions perdu des centaines, voire des milliers d'emplois au bénéfice d'autres pays. Je souligne que même si les amendements déposés par mes collègues du PRL et du PVV n'ont pas été intégralement adoptés — nous aurions voulu l'introduction, après la mise en consommation, d'une franchise

généralisée de six mois —, le système proposé par le gouvernement et par la majorité et consistant pour les marchands à maintenir cette franchise à trois mois rend encore possible les opérations que je viens d'évoquer et qui constituent un élément extrêmement positif pour la concurrence à l'intérieur de la Communauté européenne. La direction générale de la concurrence de la Commission européenne y rend d'ailleurs hommage et s'en félicite au point de vérifier s'il n'y a pas lieu, en raison de cette concurrence, de modifier l'autorisation donnée à l'industrie automobile de distribuer par distributeurs exclusifs.

Un troisième problème très préoccupant est celui du régime des voitures d'occasion. En effet, alors que le régime nouveau ne prévoit plus la perception de la taxe de mise en circulation sur les véhicules d'occasion revendus par des professionnels — seule la taxe de 19,5 p.c. s'appliquera désormais à ces véhicules —, les transactions ayant pour objet la vente de voitures d'occasion par des particuliers continueront à être frappées par les anciennes taxes non récupérables de 25 ou de 33 p.c.

Certes — vous l'avez signalé au début du présent débat —, les véhicules d'occasion seront l'objet d'une directive européenne qui devrait être adoptée par le Conseil des ministres avant le premier janvier prochain.

Permettez-moi toutefois de souligner, monsieur le ministre, que l'initiative d'adopter cette taxe de mise en circulation, laquelle devrait entrer en vigueur le premier juin, suffira à paralyser totalement le marché des véhicules d'occasion. En effet, ce n'est pas pendant quelques jours ou quelques semaines, mais bien pendant sept mois que ce marché sera totalement déséquilibré par cette perception excessive d'une taxe de 25 ou 33 p.c.

Vous avez instauré un système de type *stop and go* dont malheureusement nous avons pu constater, dans le passé, les nombreux effets négatifs sur le commerce. Dans ce cas concret, cette alternative, qui est une excellente sauvegarde pour les particuliers qui connaissent les véhicules qu'ils vont acquérir, et qui leur évite d'acheter auprès d'un distributeur officiel, cette alternative disparaît: sept mois, cela constitue une longue période d'où sera exclue toute possibilité de se livrer à des transactions entre particuliers portant sur des véhicules d'occasion.

Nous n'introduirons pas d'amendements sur ce point, mais je voudrais vous suggérer, monsieur le ministre, avant même que la directive européenne ne soit adoptée, d'étudier ce problème et de tenter de trouver une formule qui permettrait d'éviter cette cessation complète de transactions entre particuliers pendant ladite période de sept mois.

Un autre problème est celui de la limitation que vous voulez imposer par l'article 2 et que nous acceptons, bien qu'elle soit fort restrictive sur le plan de la concurrence. Cette limitation devrait éviter que des voitures pour lesquelles la taxe de mise en circulation n'aurait pas été acquittée à l'étranger, puissent très rapidement être revendues en Belgique, ces voitures apparaissant à ce moment-là comme des véhicules usagés qui ne devraient pas être frappés de la taxe de mise en circulation. Peut-être cette mesure est-elle souhaitable parce que le contraire aurait provoqué une désorganisation et aurait, en tout cas, suscité un intérêt majeur à acheter à l'étranger en 1992. Il est cependant dommage que, par ce biais, nous devions réintroduire un certain nombre de restrictions à l'unité du marché commun. Il est vrai que cette unité n'est pas encore vraiment réelle et qu'elle ne le sera, par conséquent, pas non plus au premier janvier 1993!

Je tiens encore à vous faire part de quelques commentaires moins importants, mais cependant indispensables.

Ainsi, il ressort du projet que le gouvernement pourra agir par arrêtés royaux, lesquels feront ensuite l'objet de dispositions confirmatives. A cet égard, il est à déplorer, malgré le souhait maintes fois répété du Conseil d'Etat, que les lois ne précisent jamais le cadre dans lequel le Roi doit prendre les arrêtés en question. Il est donc regrettable qu'une fois de plus, le texte ne définisse pas la procédure que vous allez adopter et la portée exacte des arrêtés royaux qui seront pris.

Nous avons également eu un échange de vues sur les modes de perception de la taxe de mise en circulation. Vous affirmez qu'en régime de croisière, cette perception sera automatique et efficace, mais il est à craindre que lors de l'entrée en vigueur de la mesure,

les contribuables soient souvent obligés de payer et de demander ensuite la restitution des sommes avancées. Cette procédure me semble peu souhaitable, d'autant que les montants en cause ne sont pas insignifiants. L'Etat jouira ainsi, au détriment du contribuable, d'un financement qui aurait pu être évité si vous aviez, d'emblée, étudié plus profondément la procédure avec l'Office de la circulation routière.

Vous disposerez donc d'une trésorerie alimentée par des contribuables, lesquels jouiront ensuite d'un droit de restitution. Or, si la perception par l'Etat est rapide, vous savez très bien que la restitution est particulièrement lente. Nous regrettons de ne pas avoir nos apaisements en cette matière.

Telles sont les considérations que nous souhaitons formuler à l'égard de ce texte.

Pour conclure, compte tenu du fait qu'en matière de TVA, des accises particulièrement élevées ont déjà été prélevées en compensation des baisses de TVA à intervenir, nous avons le sentiment, si ce n'est la certitude, que les sommes que l'Etat collectera par cette méthode ont déjà été perçues une première fois. Mais il est clair, monsieur le ministre, que lorsqu'on est obligé de réaliser, avant 1996, 230 milliards d'économies et/ou de recettes additionnelles, on n'est pas trop regardant!

Je crains qu'en l'occurrence, le contribuable — et l'automobiliste en particulier qui, selon une expression courante, est « la vache à lait de la fiscalité » — soit frappé une deuxième fois par rapport à ce qu'il a déjà payé en matière d'accises sur les carburants. Dans cette optique, il est évident que nous n'approuverons pas ce projet de loi. (*Applaudissements.*)

M. le Président. — La parole est au rapporteur.

Mme Delcourt-Pêtre, rapporteur. — M. le Président, le gouvernement a déposé le projet de loi instaurant une taxe de mise en circulation dans le but de compenser la perte de recettes fiscales engendrée par la modification du taux de TVA à la suite de l'harmonisation intervenue au niveau européen. Le taux de TVA appliqué au secteur automobile est passé de 25 à 19,5 p.c. et la taxe de luxe de 8 p.c. a été supprimée.

Cette nouvelle taxe est introduite dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus. Elle est perçue une seule fois lors de la mise en circulation des véhicules à moteur, en fonction de la puissance du moteur exprimée soit en chevaux fiscaux, soit en kilowatts. Lorsque la puissance d'un même moteur donne lieu à une taxation différente selon que l'on se réfère aux CV ou aux kilowatts, c'est le montant le plus élevé de taxation qui est retenu.

Tout véhicule à moteur de moins de 9 chevaux fiscaux ou de 70 kilowatts ne sera pas taxé. Si l'on se réfère au parc automobile actuel, la moitié des voitures en circulation actuellement échappera à la taxation. Les véhicules se situant entre 9 et 10 chevaux fiscaux ou 71 à 85 kilowatts et, qui actuellement, représentent 30 p.c. du parc automobile, seront frappés d'une taxe de mise en circulation de 5 000 francs. Le montant de la taxe est progressif avec un maximum de 200 000 francs pour les voitures de plus de 17 chevaux fiscaux ou de plus de 155 kilowatts.

Le ministre a souligné le caractère progressif de cette taxe, en attirant l'attention sur le fait que, pour la plupart des automobilistes, le montant à payer restera inférieur à l'économie réalisée par l'abaissement des taux de TVA. Seulement 0,89 p.c. des véhicules en circulation seraient pénalisés par la taxe.

En ce qui concerne les voitures d'occasion, étant donné les changements qui devront intervenir lors de la date d'entrée en vigueur de la directive européenne en la matière, au 1^{er} janvier 1993, aucun changement sur les ventes de voitures d'occasion n'est intervenu dans la législation.

Pour les bateaux de plaisance de plus de 7,5 mètres et les aéronefs, la taxe est de 100 000 francs.

Lors de la discussion générale, des remarques ont été émises à propos du projet de loi. M. Hatry a d'ailleurs fait allusion à certaines d'entre elles.

Un des membres de la commission a souligné que la diminution des taux de TVA avait déjà été compensée par une augmentation de 0,5 p.c. du taux normalement fixé et par des déplacements de taux dans différentes catégories de produits. En outre, cet interve-

nant considère que l'augmentation des droits d'accises est une compensation naturelle de la perte de recettes engendrée par les diminutions de taux de TVA. Une partie de la perte de recettes de 14 à 28 milliards a été ainsi compensée. Il y a donc bien, selon lui, une seconde forme de compensation par la mise en place de la TMC.

L'intervenant a également estimé inéquitable le système de la TMC, de même que la taxe de circulation actuelle, particulièrement dans le secteur des voitures d'occasion. A propos de celle-ci, le fait de payer le même montant chaque année sans faire intervenir la vétusté du véhicule lui paraît inéquitable et la TMC augmente encore cette inéquité étant donné la base de taxation qui ignore le rapport entre le prix et la puissance de la voiture et qui, pour certaines voitures diesel par exemple, moins chères à l'achat mais assez puissantes, verront une augmentation de leur coût total.

Il est fait allusion aux tableaux reproduits par certains journaux qui ont calculé la TMC en intégrant des augmentations de prix d'achat de certains véhicules, autorisées par le ministre des Affaires économiques à partir du 1^{er} avril 1992, mais qui ne sont pas imputables à la TMC. Ces tableaux engendrent confusion en la matière.

Un autre commissaire souhaite obtenir une évaluation de l'ensemble des différentes taxations, en y intégrant l'augmentation de TVA imputable aux carburants. Cela permettrait aux automobilistes de prendre conscience du coût global du véhicule.

Un commissaire doute de l'efficacité de la mesure. N'y aura-t-il pas plus de véhicules immatriculés à l'étranger pour circuler ensuite en Belgique? La nouvelle TMC n'entraînera-t-elle pas ainsi un accroissement des importations?

En outre, la Belgique s'est toujours attiré la meilleure part du marché européen grâce à la compétitivité de son secteur automobile et au sens du commerce de ses entreprises. On achetait, en Belgique, des voitures destinées à l'étranger, en France notamment. L'intervenant craint que la TMC n'entraîne une diminution des exportations. Ce serait donc une double perte pour le secteur.

Un autre membre de la commission croit savoir que des immatriculations ont été obtenues pour des ventes de véhicules non encore disponibles.

Un commissaire intervient pour que des adaptations du montant de la TMC soient prévues pour certaines voitures dont le coût final, c'est-à-dire TMC comprise, sera plus élevé.

Ce sera le cas de voitures américaines qui représentent toutefois une part minime du parc automobile: 2 000 véhicules sur 500 000. Le commissaire estime que la TMC privera les USA d'une des rares possibilités dont ils disposent pour rétablir l'équilibre de leur balance commerciale avec l'Europe. Le membre estime que la concurrence entre les voitures sera diminuée par la mesure, entraînant des effets à long terme que le ministre n'a pas suffisamment envisagés.

Des questions techniques sont posées à propos des exemptions prévues dans le projet de loi qui ne recouvrent pas celles prévues par la taxe à l'immatriculation ni celles prévues pour l'application de la TVA.

La discussion a également porté sur le marché des voitures d'occasion — M. Hatry y a fait allusion — voitures vendues par des professionnels ou de particulier à particulier. Ce marché favorise les professionnels de l'occasion qui sont encore favorisés par rapport aux distributeurs de voitures neuves, puisqu'ils ne doivent pas appliquer la TMC.

Pour celles-ci, un commissaire estime qu'il faudrait amender le projet de loi pour qu'aucune marque de voiture ne soit pénalisée par un dépassement de prix qui va au-delà de l'objectif du projet de loi. Cela voudrait dire que le montant de la taxe ne devrait dépasser en aucun cas les montants cumulés de la TVA et de la taxe de luxe calculée en fonction du taux d'imposition appliquée avant le 1^{er} avril 1992.

Le ministre estime qu'une telle disposition ne peut être appliquée en raison d'une impossibilité pratique de contrôler des différences de prix liées à des modifications de détail des modèles de voitures, toute comparaison étant difficile à réaliser dans ce cas.

Le ministre rappelle que, pour 80 p.c. des automobilistes — ceux qui ne devront rien payer et ceux qui paieront 5 000 francs — aucune question ne se pose.

Un autre membre souligne qu'il est illusoire de penser qu'un abaissement des impôts se traduit automatiquement par une augmentation de revenus et, par là, des recettes fiscales.

Il souligne que, pour 1992, mille milliards de crédits opérationnels sont souscrits au budget. La moitié de ces mille milliards sont constitués de transferts vers les citoyens et les entreprises. Cela signifie que l'on ne peut économiser suffisamment sur les cinq cents milliards restants pour compenser la charge de la dette. Il estime qu'il faut trouver des moyens honnêtes pour maintenir les recettes des pouvoirs publics.

Un intervenant souligne que la structure de la taxe prévue par paliers engendrera des prix très irréguliers. Ainsi, pour certaines voitures au-delà d'un million, l'instauration de la TMC sera avantageuse, ce qui incite à acheter des voitures plus coûteuses et risque de déstabiliser le marché. Il faut éviter des distorsions arbitraires dans l'application de la TMC, ce qui incite un autre membre à proposer de porter la TMC à 300 000 francs sur les voitures les plus puissantes pour neutraliser cet effet inéquitable.

Un membre de la commission estimait plus correct d'appliquer une taxe proportionnelle au prix d'achat, ce à quoi le ministre répond que la sixième directive européenne interdit la mise en place d'une taxe sur le chiffre d'affaires, autre que la TVA.

Un autre membre se demande s'il faut à tout prix compenser la diminution des taux de TVA. En tout cas, pour que la TMC soit équitable, il faudrait revoir celle applicable aux aéronefs et aux navires. Que représente 100 000 francs pour un navire qui coûte entre 12 et 18 millions de francs?

Le ministre reconnaît que, pour les ULM, la taxe est disproportionnée comparativement au prix.

Enfin, un membre souligne l'opportunité qu'il y aurait à percevoir simultanément la taxe à l'immatriculation et celle à la mise en circulation.

Le ministre ajoute les précisions suivantes: dans un but évident de simplification, la TMC sera réclamée au redevable en même temps que la taxe à l'immatriculation due pour la première période imposable, en ce qui concerne les véhicules routiers.

Pour les véhicules exempts de la taxe de circulation pour lesquels la TMC est due, cette dernière sera réclamée dans les mêmes délais qui seraient d'application si la taxe à l'immatriculation était due. Cette modalité de perception combinée est rendue possible par « l'utilisation » d'un fait générateur commun: l'immatriculation ou l'obligation d'immatriculation d'un véhicule.

Parmi les répliques des commissaires, je soulignerai celle qui porte sur la nature de la taxe. Le ministre confirme qu'elle sera déductible comme charge professionnelle.

A propos du dépôt d'un amendement relatif à l'exemption de la taxe pour les usagers commerciaux des professionnels de l'automobile, le ministre confirme que les véhicules, destinés aux usages commerciaux, aux « essais presse » ou à des démonstrations tombent dans le régime d'immatriculation « essai » ou « marchand ».

Lors de la discussion des articles, de nombreux amendements ont été déposés, dont la suppression pure et simple des articles introduisant la nouvelle taxe, la modification de l'échelle de taxation pour ne pas pénaliser certains types de voitures ou pour réduire l'avantage à l'achat de voitures très puissantes.

Un amendement proposait qu'en aucun cas, le montant de la taxe ne soit supérieur au montant cumulé de la TVA et de la taxe de luxe. Cet amendement, comme mentionné dans la discussion générale, a été rejeté parce qu'impraticable dans la réalité. Les autres amendements relatifs à la suppression de la TMC ou au réaménagement de l'échelle de taxation ont été rejetés pour des raisons de rendement budgétaire et parce que l'échelle prévue était déjà progressive. En effet, comme souligné par le ministre lors de la discussion générale, aucun problème ne se pose dans 80 p.c. des cas.

Un amendement exemptant de la TMC le secteur des entreprises de vente et de location de véhicules a aussi été introduit afin de ne pas pénaliser ce secteur très important en Belgique. Le ministre a souligné à ce sujet que la grande majorité du parc automobile des

entreprises de location — dix-sept mille à dix-huit mille voitures — échappe à la taxe de mise en circulation par le remboursement de la taxe si le véhicule est exporté définitivement dans les six mois de son inscription, ce qui est prévu dans le nouvel article 105 du projet de loi. L'amendement a donc été rejeté.

Un amendement visant à reporter la date d'entrée en vigueur de la TMC du premier juin 1992 au premier juillet 1992 a été rejeté afin d'éviter une période transitoire trop longue pendant laquelle on observe une augmentation de l'immatriculation des véhicules de luxe.

L'article 96 a été amendé. Avant de pouvoir importer un véhicule avec exemption de la TMC, l'instauration d'une période minimale d'immatriculation de trois mois à l'étranger est prévue. Cette disposition évite que n'échappent trop facilement à la taxe des véhicules importés de l'étranger, après y avoir été dotés d'une marque d'immatriculation définitive ou d'une lettre de pavillon. Cet amendement permet de répondre aux inquiétudes des professionnels du secteur de voir des circuits d'importation se créer.

A l'article 98, paragraphe premier, B, un amendement a permis de réduire la TMC sur les ULM de cent mille à vingt-cinq mille francs, afin de la mettre en concordance avec le prix d'achat des ULM, ce qui avait été évoqué dans la discussion générale.

Je voudrais maintenant me distancer quelques instants de mon rôle de rapporteur pour apporter quelques réflexions, qui sont celles du PSC sur la taxe de mise en circulation.

Dans l'accord de gouvernement, l'assainissement des finances publiques a pour objectif de retrouver une marge de manœuvre pour apporter des réponses nouvelles aux besoins de la population.

Un Etat de droit doit disposer de moyens et de possibilités de contrôle de ses ressources pour favoriser la citoyenneté, c'est-à-dire l'insertion sociale, économique et politique la plus large possible de tous les citoyens.

L'intention du gouvernement d'équilibrer ses recettes et ses dépenses, d'empêcher les usages impropres, relève sans doute de cet objectif.

Nous verrons dans quelques semaines, lors de la présentation du budget 1992, que le poste « dépenses » comporte des économies qui relèvent certes d'une volonté de rigueur et de rationalisation, mais aussi de certaines formes de limitation des dépenses qui inquiètent des groupes de population parce qu'elles vont soit toucher des groupes précarisés, soit parce qu'elles vont alourdir les charges du secteur non marchand. Je pense notamment à la cotisation « capitative » qui va toucher aussi bien le secteur culturel que le secteur privé.

La TMC participe de cet équilibre à trouver du côté des recettes. Elle devrait rapporter, en année pleine, 6 milliards au Trésor.

Le fait qu'elle ne s'applique pas aux véhicules de petite cylindrée, qu'elle est progressive pour les autres véhicules, même si notre commission a fait apparaître des exceptions, amènera une contribution équilibrée des citoyens pour retrouver la marge de manœuvre indispensable à un projet politique de plus long terme.

C'est dans cet esprit que le groupe PSC soutiendra le projet de loi. (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer De Grauwe.

De heer De Grauwe. — Mijnheer de Voorzitter, in de memorie van toelichting wordt de invoering van deze nieuwe autotaks verantwoord door erop te wijzen dat de aanpassing van de BTW-tarieven, die ons opgedrongen wordt door de Europese Gemeenschap, het netto-beslag van de overheid op het gebruik van de auto heeft verminderd. Vandaar, zo luidt de redenering van de regering, is het noodzakelijk een compenserende belasting op het autogebruik te heffen.

De redenering lijkt logisch. Toch ziet ze over het hoofd dat de aanpassing van alle BTW-tarieven samen met het geheel van de wijzigingen in de accijnzen een netto-positieve operatie is voor de Schatkist van meer dan 10 miljard frank op jaarbasis, met andere

woorden een extra belasting voor de burger van 10 miljard frank. Dit is de situatie zonder autotaks. De redenering als zou deze autotaks noodzakelijk zijn om het inkomensverlies ten gevolge van deerschikking van de indirecte belastingen te compenseren, klopt dus niet. De regering heeft aan deze globale herschikking, inclusief de accijnzen, reeds voldoende verdiend. De luxetaks was helemaal niet meer nodig om een vermeend inkomensverlies te compenseren. De regering heeft dus de verschuivingen in de indirecte belastingen misbruikt om de belastingdruk te verhogen.

Niet alleen is de verantwoording van deze nieuwe belasting zwak. De manier waarop ze geheven wordt, is uitermate arbitrair. Het invoeren van forfaitaire belastingsschijven op basis van de cilinderinhoud heeft tot gevolg dat het percentage van de belastingen heel grillig verloopt.

Laat mij een voorbeeld nemen. Auto's in de categorie van 16 en 17 PK worden tegen een vast tarief van 100 000 frank belast. In deze categorie zitten wagens met een prijskaartje gaande van 900 000 tot 1,5 miljoen frank. De duurste wagens in deze categorie van cilinderinhoud worden dus proportioneel minder belast dan de goedkopere.

Deze manier van belastingen is onaantrekkelijk, niet alleen omdat ze arbitrair is, maar ook omdat ze de duurste auto's relatief minder treft. Voor een regering die prat gaat op haar sociale bewegingheid is dit een merkwaardige manier van belastingheffing.

Tenslotte wijs ik op een taalprobleem. Ik ondervind weinig moeite om de Franse benaming van het wetsontwerp *une taxe de mise en circulation* uit te spreken. Wanneer ik echter de Nederlandse benaming moet uitspreken, houdt iets mij tegen. « Een belasting op de inverkeerstelling. » Mijn taalgevoel wordt gekwetst bij het aanhoren van deze vreemde woorden. Het is ook niet verwonderlijk. Het gaat om een al te letterlijke vertaling van de Franse benaming.

Het gevolg van deze letterlijke vertaling is ook dat de naam die aan deze nieuwe wet wordt gegeven door weinig mensen wordt begrepen. Ik heb dit zelf eens uitgetest in mijn vriendenkring. Bij het horen van de vreemde woorden « belasting op de inverkeerstelling » konden weinigen raden waarover het ging, behalve dat het om een belasting ging.

Men kan de vraag stellen of ondanks de drukte en de activiteit die de regering ten toon spreidt, het niet mogelijk ware geweest een taalkundige bij de arm te nemen om een meer welluidende naam te vinden voor deze belasting. Op die manier had de regering kunnen vermijden dat de Vlaamse burger tweemaal getroffen wordt. De eerste maal in zijn portemonnee, de tweede maal in zijn gevoel voor klare taal. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Verwilt.

De heer Verwilt. — Mijnheer de Voorzitter, in de eerste plaats dank ik de rapporteur voor het degelijk werk dat zij in een korte tijdsspanne heeft gerealiseerd. De discussie in de commissie was erg uitgebreid, niet altijd even gestroomlijnd en soms bijzonder technisch en toch is dit een goed rapport geworden. De rapporteur verdient daarvoor onze gelukwensen.

De regering heeft zich tot doel gesteld het land voor te bereiden op de eengemaakte communautaire markt. Niet alleen wil zij het tekort tegen 1996 binnen de limiet van Maastricht brengen, bovendien moeten diverse Europese richtlijnen in de Belgische wetgeving worden geïntegreerd.

In het licht van de harmonisering van de BTW-stelsels vanaf 1 januari 1993 zijn de Belgische BTW-tarieven door de koninklijke besluiten van maart 1992 aangepast. Het onmiddellijk effect hiervan is dat het hoge BTW-tarief van 25 pct. en de luxetaks van 8 pct. verdwijnen; het hoogste tarief bedraagt nu nog 19,5 pct.

Enerzijds leidt de afschaffing van deze hoge tarieven tot een vermindering van sommige BTW-ontvangsten, en dit terwijl grote inspanningen nodig zijn, ook in de komende jaren, om het tekort verder terug te dringen.

Anderzijds houdt deze BTW-aanpassing in dat vooral luxeproducten in prijs afnemen, zodat op dit vlak vooral de hogere inkomensklassen voordeel ondervinden. Dit is in het sociaal-economisch beleid vandaag zeker geen prioritaire doelstelling.

Het is daarom wenselijk dat de regering een aantal sociale correcties uitwerkt. In concreto is hieraan gestalte gegeven door de belasting op de inverkeerstelling. Deze belasting wordt geheven bij de inschrijving van voertuigen, luchtvaartuigen en boten. Het betreft hier uitdrukkelijk een belasting met forfaitaire bedragen, want de zesde Europese richtlijn verbiedt een andere belasting dan de BTW op de omzet in te voeren.

De voorgestelde belastingvoet lijkt ons redelijk. Voor de boten en de luchtvaartuigen wordt het bedrag van deze belasting vastgesteld op 100 000 frank. Voor de wegvoertuigen wordt de belasting bepaald op grond van het vermogen van de motor uitgedrukt hetzij in fiscale paardekracht, hetzij in kilowatt. Het bedrag varieert van 5 000 tot 200 000 frank.

Sommigen stellen dat deze heffing enkele anomalieën oplevert. Ik betwijfel dat niet, maar een andere berekeningsmethode zou allicht tot andere anomalieën hebben geleid. Merken wij op dat wagens met een fiscaal vermogen van hoogstens 8 PK of met een vermogen van hoogstens 70 kilowatt niet worden belast. Dit betekent dat de helft van het huidige wagenpark in ons land, niet door deze belasting wordt getroffen. Slechts 1 pct. zal per saldo meer moeten betalen.

Onze fractie vindt het belangrijk dat voor vrijwel alle voertuigen de uiteindelijke prijs, in vergelijking met de prijs onder het vroegere regime, lager zal liggen. Dat is de regel, de rest zijn uitzonderingen. Wie deze belasting wil afwijzen als een verzwaaring van de fiscale druk op deze voertuigen doet de waarheid toch wel wat geweld aan.

Het verheugt ons dat de regering bereid was een reeks amendementen te aanvaarden waarmee wij enerzijds enkele ontwikkelingsmogelijkheden wensen in te perken en anderzijds wensen te voorkomen dat een aantal activiteiten onmogelijk zouden worden. Ik licht de belangrijkste amendementen even toe.

Het eerste amendement heeft betrekking op de aanpassing houdende vrijstelling van de belastingen. Er is een aanpassing gebeurd om te beletten dat nieuwe uit het buitenland ingevoerde voertuigen, luchtvaartuigen en boten zouden ontsnappen aan de belasting. Daarom wordt in een minimumperiode van drie maanden inschrijving voorzien. Ook dit systeem is waarschijnlijk niet waterdicht, maar het zal de misbruiken toch wel enigszins inperken. Om discriminatie te vermijden geldt dezelfde regeling voor de in het binnenland geregistreerde voertuigen, luchtvaartuigen en boten.

Een tweede amendement beperkt de belasting op de inverkeerstelling van ultralichte motorluchtvaartuigen tot 25 000 frank in plaats van de vooropgestelde 100 000 frank. Deze aanpassing is billijk, en de budgettaire weerslag is zeer gering. Jaarlijks worden immers slechts een veertigtal van dergelijke toestellen ingeschreven.

Een derde amendement is van technische aard.

Een vierde amendement strekt ertoe een nieuw artikel 104bis in te voegen dat voorziet in een ontheffing van de reeds betaalde belasting bij overbrenging naar een andere EG-land binnen de zes maanden na de registratie. Uit de discussie in de commissie bleek dat deze maatregel zou kunnen beletten dat bedrijven die aan autoverhuur doen en die hun wagens nadien exporteren, onredelijk zouden worden getroffen zodat ze hun activiteiten wel eens zouden kunnen verplaatsen.

Een vijfde en laatste wijziging was het invoegen van een nieuw artikel 1bis. Om misbruiken te voorkomen bij de inwerking-treding van de nieuwe belasting op de inverkeerstelling, wordt de vrijstelling voor niet-definitief geregistreerde vervoermiddelen uitgesteld. Het gaat om de voertuigen, luchtvaartuigen en boten die voor het eerst in het buitenland ingeschreven zijn of die van een vlaggebrief voorzien zijn en die nadien in hetzelfde jaar in België worden ingeschreven. Deze overgangsregeling houdt op te bestaan op 1 januari 1993.

Mijnheer de Voorzitter, onze fractie zal dit ontwerp goedkeuren. Wij rekenen erop dat de ontwikkeling van ontduikings- en ontwikkelingsmechanismen, die er ongetwijfeld zullen komen want de creativiteit van onze landgenoten is ter zake vaak legendarisch, scherp in het oog zal worden gehouden. Slechts op die manier zal de belasting haar geraamde budgettaire opbrengst kunnen hebben en zal de gevraagde bijdrage redelijk verdeeld zijn over de diverse inkomenscategorieën. (Applaus.)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Van Thillo.

De heer Van Thillo. — Mijnheer de Voorzitter, de aanpassing van de Belgische BTW-tarieven aan de Europese normen had enige hoop verwekt in de automobielsector. De verlaging van de BTW-tarieven was aanzienlijk. Zij werden van 33 of 25 pct. teruggebracht tot 19,5 pct.

De motivering van de regering voor het instellen van deze maatregel luidde dat zij hoopte door deze verlaging de Belgische burger die in het buitenland zijn auto koopt, hiervan te weerhouden. Wij zijn nog geen twee maanden verder of de regering stapt af van haar standpunt. Blijkbaar behoren de klanten die nu hun auto in het buitenland kopen niet meer tot de interessesfeer van de regering.

De nieuwe weeldetaks maakt eigenaardige bokkesprongen. Wanneer we vergelijkbare modellen van verschillende automerken bekijken, zien we dat zij verschillend belast worden. Diesels, evenals benzinemotoren met een grotere cilinderinhoud, maar met weinig vermogen, worden zwaarder getroffen dan turbomotoren. De minister van Financiën hanteert een dubbele maatstaf. Enerzijds houdt hij rekening met de fiscale PK, die in hoofdzaak gebaseerd is op de cilinderinhoud. Anderzijds wordt het reële vermogen, uitgedrukt in kilowatt als basis genomen. Ten gevolge van deze maatstaf doen zich een aantal ongerijmdheden voor.

Ik geef hier enkele voorbeelden. Bij de aankoop van een Citroën ZX 1,9 diesel dient vijfduizend frank weeldetaks te worden betaald, een ZX 1,4 benzine of zelfs een ruimere Peugeot 405 1,5 valt echter onder de taksgrens en betaalt geen taks. Nochtans presteren die kleinere benzinemotoren slechts vier kilowatt minder aan vermogen. Diesels worden ook niet gekocht omwille van hun comfort. Zij worden gekocht omwille van hun gering verbruik, dat door deze regering wordt bestraft. Waar is de logica? Ik zie ze niet.

Ook in de categorie van de dieselauto's bestaan er discriminaties. De turbo is hiervan de oorzaak. De turbo heeft als eigenschap dat het vermogen van de motoren met een relatief kleine cilinderinhoud sterk wordt opgedreven. Dat opdrijven gebeurt zelfs in die mate dat ze meer kilowatt presteren dan grotere motoren zonder turbo. Voor een kleine Fiat Uno 1,7 diesel wordt een weeldetaks van 5 000 frank geheven. Voor hetzelfde autootje met een 1,4 turbodiesel moet helemaal niets worden betaald. Dit is opnieuw een eigenaardig verschil. Waar is de logica? Ook bij de duurdere wagens is de rechtlijnigheid ver te zoeken. Waarom wordt een Chrysler Voyager 3.3 vijftigduizend frank zwaarder belast dan een Renault Espace 2.8 met net hetzelfde vermogen? Waar is de logica?

Er zit dus heel wat fout met het systeem dat deze regering heeft uitgewerkt. Heeft zij dit niet gezien of creëert zij bewust dergelijke discriminaties? Ik weet niet wat het ergste is.

De automobilist wordt wel zeer zwaar gestraft. Hij betaalt een weeldetaks, maar hij kan in de manier ze te berekenen geen rechtlijnigheid vinden.

Dit is niet alles. De Belgische automobilist wordt ook op andere manieren gestraft. Verplaatsingskosten met de wagen zullen in de toekomst voor een geringer percentage fiscaal aftrekbaar zijn, maar de benzine waarmee hij rijdt, is duurder geworden door de aanpassing van de BTW-tarieven. Er zullen ook problemen ontstaan voor de importeurs. Willen zij zich kunnen handhaven ten opzichte van de concurrentie, dan zullen zij voor de Belgische markt speciale motorversies moeten creëren.

Nochtans staat de Europese eenmaking voor de deur. De markt wordt opengegooid. Er zou een vrij verkeer van goederen en diensten tot stand moeten komen. Dat is uiteindelijk het doel van de Europese Gemeenschap. Sinds het ontstaan van de Europese Ge-

meenschap is België een van de belangrijkste motoren geweest om het eengemaakt Europa te promoten bij onze buurlanden. Toen zij de BTW-tarieven invoerde, beriep zij zich op de Europese eenmaking. Toen zij de maatregelen van de sociale programmawet aankondigde en bij de bevolking kwaad bloed zette, beriep zij zich op Maastricht.

Wel, mijnheer de minister, ook hier speelt Europa een rol, maar nu aanvaardt u Europa niet als argument want het komt u slecht uit.

De automobilist wordt dus naar het openbaar vervoer gedreven, dat echter absoluut niet efficiënt is. Wie regelmatig gebruik maakt van het openbaar vervoer, ergert zich mateloos aan het gebrek aan stiptheid van de treinen en aan de overvolle wagons. De Lijn kent ook problemen en niet alle streken zijn even begünstigd wat het openbaar vervoer betreft.

Indien u het privé-gebruik van de wagen afstraft, moet u een alternatief bieden. U hebt dat echter niet gedaan.

Ik verwijs naar wat de heer De Grauwe daarnet heeft gezegd met betrekking tot het taalgebruik. Volgens hem heeft de regering zich vergist wat de benaming van deze wet betreft. Zij noemde deze wet een «belasting op de inverkeerstelling». Zij bedoelde echter waarschijnlijk «een verkeerd ingestelde belasting». (Applaus.)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Didden.

De heer Didden. — Mijnheer de Voorzitter, ik stel vast dat de oppositie niet gespeend is van enige humor tijdens de behandeling van dit ontwerp. Ik vrees dat ik niet dezelfde lijn zal kunnen volgen. Wij zullen deze taks eenvoudigweg nuchter beoordelen en later ook goedkeuren.

Ik wil dit niet doen zonder eerst de rapporteur te feliciteren met de correcte wijze waarop zij verslag heeft uitgebracht over de behandeling van het ontwerp in de commissie.

Het is duidelijk dat dit ontwerp slechts voor een gedeeltelijke compensatie voor de verlaging van de BTW-aanslagvoeten van 33 en 25 pct. tot 19,5 pct. zorgt. Voor de meeste kopers van nieuwe wagens is het saldo van de BTW-verlaging en de invoering van een belasting op de inverkeerstelling hoe dan ook positief.

De wet getuigt dan ook van een grote billijkheid, ook al betreft het een nieuwe belasting. Vergelijken met de ons omringende landen valt in België de totale last op het autobezit nog steeds voordelig uit. Dat blijkt trouwens ook uit het verslag. Daarin vindt u de vergelijking die de minister heeft gemaakt tussen ons land en de buurlanden. Zelfs na uitvoering van de nieuwe wet is het nog steeds minder voordelig om in de buurlanden een wagen te kopen dan in België. Mag ik echter vragen dat de bijlagen bij het verslag ook worden rondgedeeld, zodat wij *de visu* kennis kunnen nemen van deze vergelijking?

Dat de Belgische fiscus de BTW-harmonisering poogt te compenseren door een belasting op wagens met een groter vermogen en dus ook een hoger brandstofverbruik, is niet alleen billijk vanuit fiscaal-budgettair oogpunt. Aan deze belasting is ook een milieuaspect verbonden, omdat het brandstofverbruik enerzijds, en luchtvervuiling en aantasting van het leefmilieu anderzijds, recht evenredig zijn.

De CVP-fractie betreurt dat de wet niet op hetzelfde ogenblik van kracht werd als de vermindering van de BTW-tarieven. Hierdoor wordt niet alleen de indruk gewekt dat beide maatregelen los van elkaar staan, maar bovendien geeft het handige kopers van grotere wagens kans tot speculatie. Het ware redelijk geweest dat het «*announcement effect*» hier evenzeer als bij een budgettaire maatregel had kunnen werken. Tegenstanders zullen weliswaar verwijzen naar het louter fiscale aspect van de wetgeving, ook al heeft deze belasting, zoals meestal trouwens, vooral een budgettair doel. Men kan zich terecht afvragen of de wet niet sneller van kracht had kunnen worden door dit in de Verenigde Staten toegepaste principe.

In de wetgeving op de BTW lees ik paragraaf 1 van artikel 17: «Voor levering van goederen vindt het belastbare feit plaats en wordt de belasting verschuldigd op het tijdstip van de levering.

Wordt een prijs of een deel ervan voor dat tijdstip gefactureerd of ontvangen dan wordt de belasting evenwel over het gefactureerde of ontvangen bedrag verschuldigd, al naar het geval, op het tijdstip van het uitreiken van de factuur of op het tijdstip van de incassering.

Bovendien wordt de belasting of het desbetreffende gedeelte daarvan verschuldigd op het tijdstip waarop de prijs of een deel ervan volgens contract moet worden voldaan. Wanneer dit tijdstip voorafgaat aan de tijdstippen die in de vorige leden zijn bepaald.»

Kon men *mutatis mutandis* in dit gedeelte van de BTW-wetgeving geen reden vinden om de gelijktijdigheid van BTW en weeldetaks op te leggen?

Wij betreuren dat de inning van deze nieuwe verkeerstaks niet gelijktijdig gebeurt met de inschrijving. Op die manier zal de hele last die op de aankoop van een nieuwe wagen berust vier verschillende inningen vereisen. Hierdoor wordt de logheid van de administratieve behandeling vergroot.

Deze weeldetaks mag niet als effect hebben dat ze de economie gaat verstoren. Ik heb niet de indruk dat dit het geval is, maar ik wil er toch op wijzen dat ondanks het feit dat 99 pct. van de aankopen rechtstreeks door de verbruikers worden gedaan, er toch enige onrust heerst bij de verhuurders van wagens. Zij vrezen immers dat door deze belasting de bedrijven die werken volgens het «rentingstelsel» benadeeld worden tegenover diegenen die werken met het «leasingstelsel». Deze laatste verrekenen in de leasingsprijs alle fiscale lasten, zodat de huurder uiteindelijk de inschrijving doet.

In het geval van «renting» wordt het voertuig ingeschreven op naam van de verhuurder. De verkeerstaksen, inbegrepen de weeldetaks, zullen met de BTW te betalen financiële kosten verhogen. Op deze wijze zou er een onevenwicht ontstaan tussen de beide stelsels. Wij hopen dat desgevallend dit ontwerp zal worden aangepast, indien dit onevenwicht reëel blijkt.

De heer Vermeiren. — In deze sector heerst op dit ogenblik een paniekstemming.

M. Maystadt, ministre des Finances. — Le risque de distorsions est sensiblement réduit par rapport au système actuel.

De heer Vermeiren. — Mijnheer de minister, u bent niet onwetend over de gesprekken die uw kabinetschef voerde met de betrokken federatie en over de paniekstemming die nu in deze sector heerst. Ik zal daar trouwens straks op terugkomen.

De heer Didden. — Mijnheer Vermeiren, ik raad u aan het verslag en het antwoord van de minister grondig te lezen. Indien deze wet werkelijk disproportie en onevenwicht op het economisch terrein zou doen ontstaan, gaan wij met u akkoord om in een later stadium desgevallend tot een wetswijziging over te gaan. Ik meen evenwel dat het antwoord van de minister in dat verband ook nu voor de sector geruststellend moet zijn. Ik geef in deze aanleggenheid het vooroordeel van de twijfel aan de regering.

Ik wil ook nog wijzen op de ontwijkingsmogelijkheden die dit wetsontwerp laat bestaan. Door de amendering en door de behandeling in de commissie werden een aantal voorzieningen getroffen met betrekking tot artikel 96, 4° en 5°, meer bepaald inzake de invoering van de termijn van drie maanden. Ook in artikel 105 werd daaraan voor een belangrijk gedeelte tegemoetgekomen door een termijn van zes maanden in te voeren voor wagens die uit het buitenland komen.

Wij zijn evenwel niet helemaal gerust in artikel 105. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat een BTW-plichtige, die de BTW kan recupereren, de wagen tussen de vierde en de zesde maand zou uitvoeren naar een ander land binnen de EG, hem daar onder een definitieve regeling zou inschrijven gedurende één dag en hem daarna terug invoeren in België. Dit is natuurlijk een handige truc. Een vorige spreker heeft hierop allusie gemaakt. Ik meen dat hij tot de meerderheid behoorde.

Ook de oppositie zal moeten toegeven dat sommigen niet aan hun eerste truc toe zijn inzake fiscale ontwijkings, en vermoedelijk ook niet aan hun laatste.

Ik wil de minister dan ook vragen om de BTW-administratie geen nieuwe carrousel te laten organiseren en de mogelijkheden, die we hebben geschapen in de artikelen 105 en 96, strikt te benutten.

Tijdens de besprekingen in de commissie heeft de minister niet geantwoord op de vraag naar de betekenis van het begrip « Staat » in artikel 96, 1°. We nemen aan dat in dit geval de « Staat » ruimer moet worden geïnterpreteerd dan de centrale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten. Kan de minister straks bevestigen dat ook de gemeentelijke haven- en politiediensten hieronder dienen te worden begrepen?

Ik besluit met mede te delen dat de CVP-fractie dit ontwerp van wet zal goedkeuren omdat het uit budgettair oogpunt van grote billijkheid getuigt. Budgettaire orthodoxie gaat steeds samen met fiscaliteit. De fiscaliteit is misschien op het eerste gezicht voor de burger een minder sympathiek gegeven — of per definitie zelfs antipathiek —, maar de belastingpolitiek is inherent aan de begrotingspolitiek. Dit kan men lezen in elk degelijk handboek over openbare financiën. Het belastingbeleid maakt dus op zijn beurt deel uit van het economische en het algemeen beleid van een land en moet ertoe bijdragen de algemene economische welvaart en welzijn te realiseren. Uit dit oogpunt achten wij het ontwerp billijk, redelijk en verantwoord, en daarom zullen wij het met overtuiging goedkeuren. (*Applaus.*)

M. le Président. — La parole est à M. van Weddingen.

M. van Weddingen. — Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord féliciter et remercier Mme Delcourt pour son rapport extrêmement détaillé, qui traduit toutes les opinions exprimées, notamment celles de l'opposition.

Je serai probablement un peu moins enthousiaste que mon prédécesseur concernant le projet lui-même, qui pourrait d'ailleurs être intitulé « projet de loi sur la TMC ou l'art de compenser trois fois la même moins-value ». D'autres intervenants l'ont, il est vrai, déjà souligné, mais on ne le répètera jamais assez.

Sous la législation précédente, nous avions été habitués à l'habile utilisation des surcompensations. La moins-value était estimée et compensée complètement, dès la première année, par certaines mesures. Cependant, celles-ci devaient rapporter davantage les années suivantes alors que la moins-value, quant à elle, allait diminuer au fil du temps. Grâce à ce système — assez habile, je le répète —, les compensations représentaient, après quelques années, deux ou trois fois le montant de la moins-value. Cela a été prouvé à l'époque en ce qui concerne l'impôt des sociétés, le précompte mobilier, etc.

Le gouvernement actuel innove en la matière: il nous propose d'emblée, c'est-à-dire dès la première année, de compenser trois ou quatre fois la même moins-value. La taxe qui nous est soumise est censée compenser — on l'a dit tout à l'heure — la disparition du taux de TVA de 25 p.c. et de la taxe de luxe de 8 p.c. sur les automobiles. Or, cette compensation a déjà été réalisée au moins deux fois avant l'introduction de cette taxe. Elle a, en effet, eu lieu une première fois par le biais des augmentations relatives aux taux de TVA: le taux normal est passé de 19 à 19,5 p.c., le taux sur la construction, de 17 à 19,5 p.c., le taux sur les charbons, de 6 à 12 p.c. et ce dernier passera peut-être avant la fin de cette année à 19,5 p.c.

Par ces mesures et par le glissement de certains produits et services dans d'autres catégories, l'adaptation de nos taux de TVA aux taux européens a coûté beaucoup moins que prévu. Selon les différentes estimations, que ce soit du Conseil supérieur des finances ou du département des Finances, cette adaptation aurait dû nécessiter environ 20 milliards. L'opération s'avère pourtant quasi neutre puisqu'on estime à 2 milliards à peine la moins-value totale engendrée par l'adaptation des taux de TVA. En réalité, les moins-values sur les taux les plus élevés sont donc déjà compensées à plus de 90 p.c. par le biais des augmentations intervenues, dès le 1^{er} avril, en matière de TVA.

On a compensé également une deuxième fois par les accises. Ici, il s'agit d'une compensation spécifique, à charge des automobilistes, de plus de 5 milliards pour compenser les deux milliards de manque à gagner en matière de TVA.

Il est intéressant de rappeler que les accises constituaient une « réserve naturelle » pour affronter l'harmonisation européenne. En matière d'impôts, nous dépassions, en effet, la moyenne européenne, sauf au niveau des droits d'accises. On avait toujours dit — il s'agissait d'une évidence, voici quelques années — que c'était par l'alignement des accises sur la moyenne européenne que l'on pourrait compenser la réduction de la TVA qui a été réalisée en vue d'arriver à ce même alignement. Seulement, on n'avait pas tenu compte du fait que, sous le gouvernement précédent, les accises avaient été progressivement augmentées sans toucher à la TVA. Donc, le système des vases communicants qui avait toujours été prévu n'a pas pu jouer.

Si l'on avait gardé la possibilité d'augmenter les accises, on aurait pu réaliser une adaptation des taux de TVA infiniment plus harmonieuse que celle que nous avons vécue et nous rapprocher du bas de la fourchette, comme l'ont fait les Hollandais par exemple ou les Allemands pour certains taux, plutôt que de nous retrouver, à nouveau, dans le haut de la fourchette autorisée par l'harmonisation européenne. Sur le plan économique et sur le plan de la concurrence, c'eût été infiniment préférable. Ne parlons pas du passé et constatons que les taux de 25 p.c. et de 33 p.c. ont déjà été compensés deux fois.

Je serai conciliant et ne m'attarderai pas sur une troisième compensation: la nouvelle taxe sur les assurances omnium qui rapportera 1,5 milliard de francs supplémentaires. Or, cette taxe touche les automobilistes, que je sache.

Je ne parlerai pas de la diminution de la déductibilité des frais de voiture pour les trajets effectués du domicile au lieu de travail. Nous aurons l'occasion d'en reparler plus longuement lors de l'examen du projet de loi portant des dispositions sociales et diverses. Cette mesure rapportera 2,5 milliards, toujours à charge des automobilistes, alors que le manque à gagner résultant de la diminution des taxes de TVA était de deux milliards.

Nous avons donc déjà une troisième et une quatrième compensation. On nous en propose une cinquième puisque le gouvernement nous soumet maintenant, avec une candeur extraordinaire, une nouvelle taxe forfaitaire, dont la seule justification dans les documents que nous possédons est de compenser la moins-value due à la suppression des taux de 25 et de 33 p.c. de TVA sur les voitures. La justification donnée par le gouvernement pour la TMC est donc tout à fait inadéquate. Tout le monde a compris qu'il s'agit exclusivement de prélever environ sept milliards supplémentaires au détriment des automobilistes, au mépris absolu de l'harmonisation européenne et en détournant du citoyen, de manière grossière, les rares avantages qu'il aurait pu retirer de cette harmonisation. Cette mesure est également prise au mépris d'un secteur économique non négligeable dans notre pays. M. Hatry en a parlé tout à l'heure.

Bien sûr, au mépris de l'utilisateur aussi, puisqu'après n'avoir rien gagné globalement de la modification des taux de TVA, après avoir supporté les augmentations des accises, il va maintenant voir disparaître la seule compensation qu'il pouvait espérer une fois tous les trois ou cinq ans, lorsqu'il achète une voiture.

Certains devront même supporter un coût supplémentaire par rapport aux taux de 25 et 33 p.c. En effet, le ministre avait d'abord annoncé que personne ne paierait plus après l'instauration de la TMC qu'avant la disparition des taux de 25 et de 33 p.c. Mais, par la suite, le ministre devait dire que l'utilisateur paierait davantage dans 0,89 p.c. des cas.

Or, dans les faits, il arrivera souvent que l'utilisateur paiera plus qu'avant pour l'achat de sa voiture. Des listes des véhicules visés par cette surtaxation ont d'ailleurs circulé, permettant de se rendre compte que la question n'est pas aussi marginale qu'on veut bien le dire. En effet, 73 modèles de voitures — ce n'est pas négligeable — seront visés et ce ne sont pas exclusivement, bien au contraire, des voitures de très grosse cylindrée ou de très grand prix puisqu'on relève déjà trois modèles Toyota diesel qui seront grevés de 150 000 ou de 157 000 francs de plus après l'instauration de la TMC.

A cela, le ministre nous répond que l'ancienne taxe était injuste. Monsieur le ministre, il est difficile de croire qu'en instaurant la TMC, vous poursuiviez un objectif d'équité. Si c'était le cas, il fallait concevoir cette taxe de manière fondamentalement diffé-

rente. En premier lieu, il fallait éviter que des voitures dont le prix varie parfois du simple au double se voient imposer la même taxe forfaitaire, soit de 100 000, soit de 200 000 francs. J'avais cité des exemples en commission.

Si l'on voulait être équitable, il fallait éviter en deuxième lieu — d'autres orateurs dont M. Van Thillo en ont parlé tout à l'heure — qu'en raison du critère choisi, on pénalise davantage les moteurs diesel par rapport aux moteurs à essence.

Troisièmement, il fallait éviter que les ULM, qui ne sont tout de même pas des produits de première nécessité ni des outils de travail, voient leur taxe réduite à 25 000 francs alors qu'une voiture très moyenne se voit infliger une taxe supplémentaire de 100 000 francs.

Quatrièmement, il fallait aussi éviter que les avions particuliers, que les yachts, dont la valeur peut atteindre plus de cent fois celle de la plus luxueuse des voitures, ne soient frappés que d'une taxe de 100 000 francs alors que, je le rappelle, une Toyota diesel supportera une taxe de 200 000 francs!

Cinquièmement, il fallait éviter de pénaliser certains secteurs spécifiques, comme celui de la location de voitures, et d'introduire une discrimination tout à fait injustifiée — M. Didden en a parlé à juste titre — entre le leasing et renting.

Sixièmement, il fallait éviter, comme l'a évoqué M. Hatry, d'imposer de 5,5 ou 13,5 p.c. supplémentaires la voiture d'occasion vendue par son propriétaire, par rapport à la même voiture vendue par un professionnel de l'occasion. Si cette mesure est équitable, alors j'ai perdu la notion de ce que peut être l'équité. J'ai rarement vu une mesure aussi précisément arbitraire que celle qui nous est proposée. De grâce, ayons au moins la pudeur de ne pas déclarer, comme l'a fait hier le ministre dans un grand quotidien vespéral que «c'était l'ancien système qui était injuste».

Je n'ai parlé que de la première victime de la taxe de mise en circulation, à savoir l'utilisateur, mais que dire du secteur de l'automobile?

Le projet tel que présenté par le gouvernement semblait réellement destiné à tuer ce secteur qui, pourtant, comme l'a rappelé M. Hatry tout à l'heure, est particulièrement dynamique, depuis très longtemps dans notre pays.

On peut dire que c'est grâce au travail accompli en commission, tous partis confondus, que l'on a pu remédier partiellement aux effets les plus négatifs de la mesure pour le secteur, essentiellement celui de la non-déductibilité de la taxe, censée remplacer la TVA qui elle, était déductible.

C'est en commission — MM. Verwilt, Didden et d'autres viennent de le rappeler — que l'on a pu éviter l'importation systématique de véhicules soi-disant d'occasion qui aurait permis de développer un véritable marché parallèle au détriment des concessionnaires belges.

C'est en commission également que l'on a permis le remboursement de la taxe lors de l'exportation de véhicules dans les six mois de leur immatriculation, ce qui est une amélioration appréciable pour les loueurs de voitures, lesquels ne gardent généralement les véhicules que trois mois, la plupart de ces derniers étant d'ailleurs réexportés. S'ils avaient gardé en charge une taxe de 100 000 ou de 200 000 francs, non déductible, cela leur aurait posé des problèmes énormes. Nous avons même démontré que le coût de cette taxe aurait été supérieur au bénéfice total du secteur pour l'année écoulée.

Il n'en demeure pas moins que l'immatriculation des véhicules de service des professionnels de l'automobile aurait dû être totalement exemptée de la taxe et que le sauvetage partiel et *in extremis* du secteur grâce aux amendements déposés en commission, prouve l'extraordinaire impréparation de cette taxe. Il aurait fallu prendre le temps d'examiner l'ensemble de la problématique de la taxation automobile, en passant, pourquoi pas, par la taxe de circulation et la taxe sur les carburants.

Il n'y a pas de régime plus arbitraire que celui qui entrera en vigueur dès le 1^{er} juin prochain, que ce soit pour les véhicules neufs ou pour les véhicules d'occasion.

Nous avons déposé seize amendements en commission et il est intéressant de constater que vingt et un amendements ont été déposés à un projet ne contenant que deux articles. C'est sans commentaire. Nous avons redéposé huit amendements, sans grande illusion cependant. Rassurez-vous, je n'ai pas l'intention de les défendre en détail ici, car le rapport de la commission est, à cet égard, suffisamment explicite. Par le dépôt de ces amendements, nous avons voulu laisser au gouvernement — on peut rêver — la possibilité de se ressaisir. En effet, s'il n'est pas de bonne taxe, la taxe de mise en circulation, quant à elle, en est certainement une très mauvaise. (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Schiltz.

De heer Schiltz. — Mijnheer de Voorzitter, de verleiding is natuurlijk groot om bij ontwerpen als deze in de klassieke plooi te vervallen, waarbij de meerderheid de fiscale wetgeving die de regering voorstelt, ondergaat en de oppositie *a priori* tegen elke voorgestelde fiscale maatregel stemt. In onze politieke geschiedenis zijn er niet veel afwijkingen van deze gemakkelijheidshouding vast te stellen. De Volksuniefractie heeft echter beslist met deze gemakkelijheidshouding te breken. Wij zullen voortaan elk ontwerp, fiscaal of ander, beoordelen uitgaande van het algemeen belang dat onze zorg wegdraagt.

Daarom, mijnheer de minister, zijn wij dan ook van oordeel dat het principe van de maatregel die u voorstelt, redelijk is. Door de herschikking van de BTW-tarieven daalde immers de aanschafprijs van een auto. Het voordeel van de BTW-herschikking steeg naarmate men een duurdere auto kocht. Dit was niet redelijk.

Ten eerste staat onze budgettaire toestand op het ogenblik zulke vrijheden echt niet meer toe, zeker niet wanneer het gaat om produkten die, naarmate de prijs ervan stijgt, een zeker luxekarakter vertonen. Om zich te verplaatsen heeft men niet per se een Mercedes 500 nodig. Dat kan men ook in een goedkopere wagen. Indien men zich toch graag in zo'n grotere wagen verplaatst, dan gaat het hier enkel om een comfort dat men zichzelf wil geven. Daar moet de gemeenschap niet fiscaal voor opdraaien.

Ten tweede speelt ook hier de hele discussie van de kostprijsberekening van het openbaar vervoer, enerzijds, en het privévervoer, anderzijds, een rol. Het goedkoper maken van het autoverkeer moet langs een omweg toch worden terugbetaald door de gemeenschap, bijvoorbeeld door het onderhoud van de infrastructuur en door een steeds toenemende behoefte aan een grotere infrastructuur. Daar zijn we op het ogenblik, gelet op onze begrotingstoestand, niet tegen opgewassen. En dan heb ik het nog niet over de ecologische wenselijkheid ervan. Wij bevinden ons ongetwijfeld in een fase waarin onze beschaving zich vragen moet stellen over de prioriteiten.

Om deze redenen vinden wij het principe van het voorstel van de regering redelijk en billijk. Men kan natuurlijk opwerpen dat de compensatie die wordt ingevoerd voor de BTW-herschikking, moet worden gekoppeld aan het effect van de accijnsverhoging. Louter numeriek valt er voor deze stelling iets te zeggen. Men moet er nochtans goed rekening mee houden dat de accijnsverhoging een belasting is op het gebruik en dat het ontwerp een belasting invoert op de aankoop. Het schijnt wel zo te zijn dat de accijnsverhogingen, die vanzelfsprekend door budgettaire noodzaak ingegeven zijn, op een ander soort fenomeen slaan dan de kostprijs of de keuze van de kostprijs van een auto.

Ik begrijp ook niet goed waarom men vanuit bepaalde hoeken met zo'n heftigheid tegen het ontwerp tekeergaat. Indien men de statistische gegevens die de minister ons heeft megedeeld, mag geloven, zal de weerslag van het invoeren van deze taks voor het overgrote deel van het wagenpark miniem zijn. De prijsverhoging zal zich in de meeste gevallen beperken tot 5 000 frank of tot de onmiddellijk daarbovenliggende categorie.

Ik moet hierbij denken aan de besprekingen die wij gisteren voerden in de commissie voor de Financien, waar wij de algemene toestand van de rijksfinancien bekeken. Ik moet dan ook in alle eerlijkheid zeggen dat het op het ogenblik dat de federale overheid nog 400 miljard operationele kredieten ter beschikking heeft, niet het moment is om het evenwicht tussen de uitgaven en de inkomsten te verstoren.

Dat zijn de redenen waarom wij menen dat dit een aanvaardbare maatregel is, zelfs voor de fracties die tot de oppositie behoren. Wij zijn vanzelfsprekend niet erg enthousiast, mijnheer Didden, en wij gaan daarover hier geen dithyrambe afsteken. Wij weten overigens dat het geen populaire maatregel is. Ik meen echter dat de Belgische politiek in een fase is getreden waar populariteit niet langer de enige maatstaf voor de aan te nemen houding mag zijn.

M. le Président. — La parole est à M. Daerden.

M. Daerden. — Monsieur le Président, mon intervention sera très courte et portera essentiellement sur trois points. Premièrement, je dirai quelques mots sur la problématique d'harmonisation fiscale au niveau européen. Deuxièmement, je ferai un très bref développement sur le projet lui-même qui a déjà fait l'objet de nombreux commentaires à cette tribune. Troisièmement, je terminerai par une réflexion de portée plus générale sur la date d'entrée en vigueur des projets fiscaux.

J'évoquerai donc d'abord l'harmonisation européenne. Dans le domaine de la fiscalité comme dans bien d'autres, nous avons déjà été amenés à harmoniser nos législations. Nous évoquons ce sujet voici quelque temps en commission des Finances du Sénat. Nous serons amenés à introduire, dans notre législation belge, diverses directives fiscales de niveau européen.

Malheureusement, ces modifications se traduisent bien souvent par des pertes budgétaires. C'est tout le problème — toute la problématique, serais-je tenté de dire — de la défiscalisation compétitive. On se rappellera les discussions sur le précompte mobilier, par exemple. En l'occurrence, nous sommes confrontés au même problème avec l'harmonisation en matière de TVA, laquelle n'a pas fait, loin s'en faut, que des heureux!

Pour ma part, je voudrais m'arrêter à un seul aspect: celui du charbon domestique.

Monsieur le ministre, j'aimerais connaître votre position, d'une part, sur les mesures sociales de compensation envisagées par le gouvernement et, d'autre part, le document du 23 janvier 1992 émanant de la Commission des Communautés européennes et intitulé: « Modifications à la proposition de directive du Conseil, complétant le système commun de la taxe sur la valeur ajoutée et modifiant la directive 77/388/CEE qui, dans son article premier, non modifié, classe la liste des produits pouvant bénéficier de taux réduits, en l'occurrence les produits énergétiques pour le chauffage et l'éclairage ».

Dans ce contexte et par référence à ce document, mes questions sont: devons-nous obligatoirement classer le charbon domestique dans la liste des produits soumis à taux normal de 19,5 p.c. ? Le débat est-il toujours ouvert devant les instances européennes ? Dans l'affirmative, quelle sera l'attitude de la Belgique ?

Je voulais m'arrêter quelques instants sur cet aspect du problème — je sais qu'il en existe bien d'autres — mais ce cas nous tient particulièrement à cœur.

M. Maystadt, ministre des Finances. — Monsieur Daerden, je puis vous répondre immédiatement et bien volontiers, quoi que le problème que vous évoquez ne soit pas directement lié au projet de loi en discussion.

La liste des biens et services auxquels un Etat membre aura la faculté d'appliquer un taux réduit, a été arrêtée, le 24 juin 1991, par le Conseil des ministres européens des Finances.

Comme le prévoient les règles européennes en la matière, cette liste doit être — malheureusement dirai-je — arrêtée à l'unanimité.

C'est sur la base de cette liste que chaque Etat membre prépare l'adaptation de ses taux de TVA pour le 1^{er} janvier prochain au plus tard. Je vous confirme donc que, dans cette liste, ne figurent pas les produits énergétiques.

Nous n'avons donc pas le choix. Les produits énergétiques doivent être soumis au taux normal puisqu'ils ne sont pas repris dans cette liste adoptée à l'unanimité. J'ignore à quel document vous faites référence. En effet, dans les textes que nous avons reçus,

hier, de la Commission, ne figure toujours pas de proposition d'insérer les produits énergétiques — et donc, le charbon — dans la liste des biens auxquels pourrait être appliqué un taux réduit. Cette proposition entrerait d'ailleurs en contradiction avec la thèse générale de la Commission qui souhaite augmenter la fiscalité sur les produits énergétiques, notamment par l'instauration d'une écotaxe.

Toutefois, au cours de la réunion qui s'est tenue hier, nous nous sommes mis d'accord sur une disposition transitoire. Celle-ci permet aux Etats membres qui appliquent actuellement un taux réduit, de le maintenir jusqu'au 1^{er} janvier 1997, pour autant que ce taux réduit ne soit pas inférieur à 12 p.c. Cette règle me permet de conclure que la TVA sur le charbon pourra être maintenue au taux de 12 p.c. jusqu'au 1^{er} janvier 1997 et n'augmentera donc pas le 1^{er} janvier prochain.

M. Daerden. — Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette précision qui réjouira, je crois, une grande partie de la population.

J'en arrive à présent au deuxième point. Afin de compenser la réduction des taux de TVA de 33 et de 25 p.c. à 19,5 p.c., notre projet institue une TMC frappant certains véhicules. Cette taxe, présentée comme une mesure de correction sociale par rapport aux exigences européennes de réduction des taux de TVA, ne touche pas les véhicules d'une puissance égale ou inférieure à huit chevaux fiscaux, ce qui correspond à la moitié du parc automobile. Un certain nombre d'augmentations a été dénoncé en commission, mais ces augmentations portaient sur moins d'un pour cent du parc.

A la suite des informations livrées en commission, je suis assez étonné qu'il n'y ait pas eu, dans ce débat « qui perd gagne », une plus grande concertation entre le ministre des Finances et le ministre des Affaires économiques qui a donné son accord pour une série d'augmentations du prix des voitures, augmentations applicables, précisément à partir du 1^{er} avril 1992. Cette disposition crée une certaine confusion.

Quoi qu'il en soit, et pour ne pas reproduire de longs développements, j'admets qu'il était nécessaire de modifier certaines dispositions sous peine de voir se constituer d'importants réseaux parallèles à l'étranger. Nous avons sûrement ainsi fermé la porte à certaines déviations. Mais l'imagination des experts fiscaux est assurément déjà sollicitée pour parer l'application des nouvelles dispositions. Il conviendra de rester particulièrement attentifs, quitte à remettre un jour le projet sur le métier.

Cette réflexion de portée générale m'amène à mon dernier point relatif à l'entrée en vigueur des textes fiscaux. Une réflexion globale sur ce sujet me paraît nécessaire. En effet, grâce à l'ingénierie fiscale à laquelle recourent ceux qui en ont les moyens, nous sommes de plus en plus confrontés à un phénomène d'anticipation des comportements, ce qui perturbe à chaque fois les rendements escomptés et le principe d'égalité, dans la mesure où seuls les mieux informés, les mieux conseillés profitent du délai d'examen au Parlement pour choisir la voie fiscale la moins imposée.

Tels sont, monsieur le ministre, les quelques éléments parfois un peu critiques que je souhaitais développer. Quoi qu'il en soit, le groupe socialiste votera en faveur de votre projet. (Applaudissements.)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Tavernier.

De heer Tavernier. — Mijnheer de Voorzitter, het standpunt dat ik hier zal vertolken, wijkt enigszins af van dit van vorige sprekers.

Als men een belasting heft, kan men zich best de vraag stellen wat men met die belasting wil bereiken. Niemand zal tegenspreken dat de belastinginkomsten nodig zijn en gelet op de rampzalige toestand van de Belgische overheidsfinanciën zou het op het ogenblik zeker onverantwoord zijn de belastinginkomsten te verminderen. De spreiding van belastingen moet evenwel gebeuren op basis van de draagkracht. Dit wil zeggen dat belastingen op alle inkomens zouden moeten worden geheven en dat degenen die meer verdienen ook meer belastingen betalen.

Het belastinginstrument kan ook worden gebruikt om milieu-doelstellingen en ecologische doelstellingen te bereiken. Vandaar het pleidooi van de groenen, ook bij andere gelegenheden, voor ecotaksen.

Het is vanuit deze benadering dat wij deze belasting willen vergelijken met de vroegere belasting op autovoertuigen en met de autobelasting in onze buurlanden.

De groenen willen het autoverkeer afremmen omdat dit het milieu aantast en de open ruimte bedreigt. Niet alleen het aantal auto's moet worden verminderd, ook de mobiliteit in het algemeen moet worden afgeremd. Fiscale maatregelen kunnen die afremming bevorderen. Ik meen dat ook in politieke kringen men er steeds meer van overtuigd geraakt dat een verschuiving van vaste kosten of vaste belastingen naar variabele kosten of belastingen een oplossing kan zijn, op voorwaarde natuurlijk dat de globale opbrengst voor de Schatkist stijgt en zeker niet daalt.

Op het eerste gezicht lijken de door de regering genomen maatregelen inzake de belasting op auto's in de goede richting te gaan.

De vermindering van de BTW op nieuwe auto's en het invoeren van een belasting op de invertering leiden tot een vermindering van de vaste kosten; een verhoging van de accijnzen doet de variabele kosten stijgen.

Uit de cijfers van de regering — die weliswaar worden tegengesproken door die van de heer De Grauwe — blijkt dat ingevolge de recente maatregelen de BTW-ontvangsten bij aankoop van motorvoertuigen met 9,23 miljard gedaald zijn. De vermindering van de BTW op motorbrandstof zou 3,7 miljard bedragen wat ons een totaal oplevert van 13 miljard. Reken men daarbij het verlies van 6 miljard BTW ten gevolge van de toepassing van de zevende richtlijn en het verlies van 7 miljard aan inschrijvingsgelden bij de aankoop van tweedehandsvoertuigen door particulieren, dan komen wij op een minontvangst voor de Schatkist van 21 miljard. Die wordt slechts ten dele gecompenseerd door de meeropbrengst van de accijnzen van 12 miljard en de opbrengst van 6 miljard door de invoering van deze nieuwe belasting. Daarom staan wij eerder afkerig tegenover de concrete invulling van deze belasting.

Bovendien worden kopers van zware wagens bevoordeld: wie een wagen van meer dan 2 miljoen koopt, doet een voordeel van verschillende honderdduizenden franken in vergelijking met de vroegere situatie.

Om deze onrechtvaardigheid weg te werken hebben de groenen een amendement ingediend dat ertoe strekt aan de tabel van de minister een nieuwe categorie toe te voegen, namelijk een categorie van wagens met meer dan 22 fiscale PK's en een vermogen van meer dan 170 kilowatt. Wij stellen voor om deze categorie niet 200 000 maar 300 000 frank belasting op de invertering te laten betalen.

Dit amendement werd in de commissie verworpen, maar het wordt hier opnieuw ingediend en ik hoop dat de Senaat het aanneemt. Het kan toch niet de bedoeling zijn de aankoop van zeer snelle wagens, zoals Ferrari's, Maserati's, van zware wagens zoals Mercedes 400 en 500, Jaguars met een grote cilinderinhoud, enzovoort, te bevoordelen.

Vanuit het oogpunt van de financiering, vanuit het sociaal oogpunt en vanuit dit van de verkeersveiligheid moeten wij dat verwerpen. Auto's die sneller rijden dan 200 kilometer per uur, komen beter niet op onze wegen. Wij kunnen dat niet beletten, maar wij kunnen zo'n wagens wel duurder maken.

Gezien de globale taks op de automobieliteit niet toeneemt, maar afneemt en omwille van de asociale aspecten van het ontwerp, hebben wij moeite om dit goed te keuren.

Terzijde wil ik hier de invloed van Europa en van Europese richtlijnen op onze fiscaliteit ter sprake brengen. De regering en de meerderheidspartijen gebruiken Europa al te gemakkelijk als motivatie voor hun beslissingen. De Europese eenmaking kan soms een argument zijn, maar in de fiscale hervormingen mag het zeker geen hoofdargument zijn. De nieuwe taksen die wij hier bespreken, zijn een goed voorbeeld van een belasting die wij niet alleen vanuit Europees oogpunt moeten invoeren, maar ook omwille van een beter milieu- en verkeersbeleid. Europese richtlijnen die ingaan tegen onze sociale en ecologische bekommernis, zullen wij echter met de grootste argwaan bekijken en eventueel afkeuren. (Applaus.)

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Van den Poel.

Mevrouw Van den Poel-Welkenhuysen. — Mijnheer de Voorzitter, als politici nu iets willen verklaren, als ze zoeken naar de oorzaak van een mistoestand, als ze willen uitleggen hoe een en ander misgaat, dan verwijzen ze stevast naar «24 november». Deze datum in onze politieke geschiedenis wordt nu maar al te graag misbruikt om zich achter te verschuilen.

Een ander «gemakkelijk slachtoffer», een andere zondebok die door de beleidsverantwoordelijken om de haverklap ten toneel wordt gevoerd, is «Europa».

Een onpopulaire maatregel wordt meestal genomen «in het kader van de Europese eenwording», of op grond van de bindende Europese Verordening-nummer-zoveel-of-zoveel. De bureaucratie van het Europese apparaat staat immers mijlen ver van het bed van de gewone burger. Hij begrijpt er niet veel van, het groeit hem boven het hoofd, het raakt hem eigenlijk ook niet.

De uniformisering van de BTW-tarieven in de EG-lidstaten was hierop wel een uitzondering. Daarbij voelde de burger zich wel betrokken. Tenslotte is hij het die de belasting zal dragen.

De burger — zo werd hem voorgesteld — moest echter niet bevreesd zijn: de BTW-operatie in Europa zou een neutrale operatie worden. De tarieven per produkt konden worden opgetrokken of verminderd, maar in globo, zou de consument evenveel aan de staatskas moeten afdragen na de belastingaanpassing als ervoor.

In ons land werd van in het begin een loopje genomen met deze politiek afgesproken stelregel. De uniformisering van de BTW-tarieven moest en zou geld opbrengen. Zo geschiedde het ook!

Sommige sectoren zouden daarvan genieten. De omzet van hi-fi-apparatuur, video's en radioketens stakte enkele weken, namelijk vanaf de bekendmaking van de daling van de belastingpercentages en herstelde zich sterk vanaf het moment dat die percentages inderdaad naar beneden werden gehaald.

Eenzelfde scenario werd ook verwacht in de automobielsector, een zeer belangrijke economische activiteit in ons land, zowel inzake tewerkstelling als produktie-omvang. Er trad inderdaad ook hier een vertraging, bijna een stilstand in bij de verkoop van auto's vanaf, zoals voor de elektronische apparatuur, de bekendmaking van de daling tot 19,5 pct. BTW, tot de effectieve inwerkingtreding van de maatregel.

Wat een stimulans, een impuls, een aanmoediging had moeten zijn voor één van de voornaamste economische sectoren in België, werd door deze regering vliegenvlug omgezet in een afremmen of zelfs stopzetten van die stimulansen. Waar eerst de wagens goedkoper werden gemaakt, zou nu een ruim deel ervan opnieuw duurder worden en omzeggens dezelfde belastingdruk ondervinden als vóór de aanpassing van de BTW-tarieven.

Nu ja, wij weten al jaren dat de automobilist een gemakkelijk slachtoffer is als het om «uitpersing» gaat, of om het binnenrijven van overheidsmiddelen via de autogebruiker.

De belasting die met dit wetsontwerp wordt ingevoerd, is trouwens niet de enige manier van uitpersen.

Eerst werden de accijnzen op benzine en diesel gevoelig verhoogd, wat voor de Schatkist zo'n 5 miljard moet opbrengen, waarschijnlijk om een klein deeltje terug te betalen van de interesten die verschuldigd zijn voor de ontlening van kapitalen waarmee vorige leningen moeten worden terugbetaald.

Ook de automobilisten die uit voorzorg een omniumverzekering voor hun wagen afsloten, zullen nog eens extra worden bestraft. Zij moeten voortaan 10 pct. betalen op hun contract. De opbrengst voor de Staat bedraagt ongeveer anderhalf miljard. Dit bedrag dient waarschijnlijk ook om de interesten terug te betalen waarover ik het daarnet had.

Hiermee is de lijdensweg voor de automobilist nog niet achter de rug. Via het wetsontwerp over de fiscale maatregelen, dat in de Kamer werd ingediend, werd nu ook beslist dat de inbreng van de kosten voor het gebruik van een privé-voertuig om zich naar het werk te begeven — kosten die in rekening mogen worden gebracht voor het bepalen van het belastbare inkomen — sterk aan banden wordt gelegd. In 1993 zou dit ongeveer 1,25 miljard in de staatskas moeten brengen en in 1994 zelfs 2,5 miljard.

Sommigen beweren dat deze beslissingen kaderen in het overheidsstreven om meer mensen naar het openbaar vervoer te lokken, om meer werknemers en ambtenaren ertoe aan te zetten trein, tram of bus te gebruiken. Volgens het Gemeenschappelijk Front van automobiellclubs en -federaties wordt het woon-werktraject op het ogenblik door acht op tien burgers per wagen afgelegd. Indien één van die acht automobilisten zou overschakelen op het openbaar vervoer, zal de NMBS haar treinpotentieel echter zeer sterk moeten opdrijven, zelfs tot op de rand van de verzadiging.

De bewering dat de bestraffing van de automobilist door de regering zou kaderen in een streven om het openbaar vervoer te bevorderen, klopt dus niet. De bewering dat de regering een neutrale operatie wil uitvoeren met de BTW-aanpassingen is evenmin waar.

Ik heb ook fundamenteel kritiek op het invoeren van een belasting op de inverkeerstelling. De grondslag voor deze nieuwe belasting is naar mijn oordeel immers aanvechtbaar.

Indien de regering een belasting heft op het in het verkeer brengen van wagens, vliegtuigen of vaartuigen, dienen alle voertuigen, zonder onderscheid, onderworpen te worden aan de heffing. Deze kan uiteraard hoger of lager zijn, naar gelang van de cilinderinhoud, de grootte, of welk criterium ook. Het belastbare feit is dan de inverkeerstelling, het voor de eerste keer in het verkeer brengen van het voertuig.

Alhoewel de regering spreekt van een belasting op de inverkeerstelling, vallen alleen de personenwagens — om ons tot dat voorbeeld te beperken — die negen paardekracht of meer hebben, onder de toepassing van de wet. De ingestelde belasting is dus geen echte, gerechtvaardigde belasting op de inverkeerstelling.

Het is uiteraard ook mogelijk dat de regering een verdoken « weeldetaks » wil heffen, of beter: « opnieuw wil heffen ». Gelet op de omschrijving van de belastbare grondslag en op de belastingbedragen, is het duidelijk dat het om een luxe-belasting of weeldetaks gaat, die weliswaar een andere naam kreeg. Immers,

alleen de wagens die een bepaald PK of een bepaald aantal kilowatt bereiken, en dus tot de hogere prijscategorieën behoren, worden belast. In dit geval is echter de sanctie bij niet-betaling van de belasting, zoals bepaald in artikel 95, een nonsens-sanctie.

Artikel 95 van het Wetboek van de met de inkomstenbelasting gelijkgestelde belastingen, ingevoerd door dit wetsontwerp, verwijst immers naar de toepassing van artikel 41 van hetzelfde Wetboek. Dit artikel machtigt de rechtbank ertoe de nummerplaat verbeurd te verklaren en de teruggave ervan aan de Dienst van het wegverkeer te bevelen, in geval van niet-betaling van de belasting op de inverkeerstelling. Op het niet-betalen van een luxetaks, een taks die alleen maar door een deel van de automobilisten is verschuldigd, met name degenen die zich een « luxe-wagen » kunnen veroorloven, kan nooit de sanctie worden gezet dat de nummerplaat wordt verbeurd verklaard, zodat het voertuig niet of niet langer in het verkeer mag worden gebracht.

Het is dus duidelijk: de regering is er alleen op uit, geld uit de zakken van de burger te halen om verder uitgaven te blijven dekken waarvan ze de noodzakelijkheid zelfs niet eens wil onderzoeken. De regering onttrekt koopkracht aan de burger zonder rechtvaardigheidsgrond, zonder ernstige motivering.

Ik vrees dat dit nog lange weken en maanden het enige leidmotief, de enige wettiging, het enige motief van dit nefaste regeringsbeleid zal zijn.

Om al die redenen zal de PVV-fractie het ontwerp niet goedkeuren. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Wij zetten deze bespreking voort vanmiddag om 14 uur.

Nous poursuivrons cette discussion cet après-midi à 14 heures.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

(*De vergadering wordt gesloten om 12 h 20 m.*)

(*La séance est levée à 12 h 20 m.*)