

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2002-2003

4 DECEMBER 2002

Wetsontwerp betreffende de meerwaarden bij vervreemding van bedrijfsvoertuigen

Evocatieprocedure

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN VOOR
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **RAMOUDT**

Dit wetsontwerp werd op 7 november 2002 aangenomen door de Kamer van volksvertegenwoordigers en overgezonden aan de Senaat. De Senaat heeft het ontwerp op 18 november 2002 geëvoceerd. De onderzoekstermijn verstreek op 30 december 2002.

De commissie heeft het wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 4 december 2002.

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren De Grauwe, voorzitter; de Clippele, Morael, Roelants du Vivier, Steverlynck en Ramoudt, rapporteur.
2. Plaatsvervangers : de heren Istasse, Maertens, mevrouw Vanlerberghe en de heer Wille.

*Zie :***Stukken van de Senaat :****2-1340 - 2002/2003 :**

- Nr. 1 : Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.
Nr. 2 : Amendementen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2002-2003

4 DÉCEMBRE 2002

Projet de loi concernant les plus-values à l'occasion de l'aliénation de véhicules d'entreprise

Procédure d'évocation

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES
AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR M. **RAMOUDT**

Le présent projet de loi a été adopté par la Chambre des représentants et transmis au Sénat le 7 novembre 2002. Le Sénat l'a évoqué le 18 novembre 2002. Le délai d'examen expire le 30 décembre 2002.

La commission l'a examiné lors de sa réunion du 4 décembre 2002.

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. De Grauwe, président; de Clippele, Morael, Roelants du Vivier, Steverlynck et Ramoudt, rapporteur.
2. Membres suppléants : MM. Istasse, Maertens, Mme Vanlerberghe et M. Wille.

*Voir :***Documents du Sénat :****2-1340 - 2002/2003 :**

- N° 1 : Projet évoqué par le Sénat.
N° 2 : Amendements.

1. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE VERTEGENWOORDIGER VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

Na de acties van de vrachtwagenchauffeurs in september 2000, heeft de regering onderhandelingen gevoerd met de sector en een aantal maatregelen voorgesteld. Het voorliggende wetsontwerp is het gevolg van het akkoord dat op 14 september 2000 tussen de transportsector en de regering werd gesloten.

In tegenstelling tot andere landen, zoals Italië, Frankrijk en Nederland, heeft België beslist om niet te opteren voor een vermindering van de accijns op brandstof, maar wel voor andere maatregelen teneinde duurzame ontwikkeling fiscaal te ondersteunen.

Het voorliggende wetsontwerp strekt ertoe fiscaal steun te verlenen aan investeringen in voertuigen (vrachtwagens, aanhangwagens) met assen en wiel-systemen die beantwoorden aan Europese normen en minder schadelijk zijn voor de wegen. Wanneer de transporteur, zijnde een natuurlijke persoon of een vennootschap, een bedrijfsvoertuig verkoopt en daarbij een meerwaarde realiseert, dan kan de gerealiseerde meerwaarde worden vrijgesteld van belasting op voorwaarde dat de betrokken belastingplichtige overgaat tot een herbelegging in bedrijfsvoertuigen die aan ecologische normen voldoen.

Er wordt een onderscheid gemaakt naargelang het gaat om meerwaarden die zijn verwezenlijkt ter gelegenheid van een gedwongen dan wel een niet gedwongen vervreemding.

Het wetsontwerp voorziet dat de inwerkingtreding zal worden bepaald bij een in ministerraad overlegd besluit en is afhankelijk van de beslissing van de Europese Commissie. Volgens de laatste informatie waarover de minister beschikt, heeft het dossier reeds een gunstige beoordeling gekregen van de bevoegde commissaris.

In ieder geval heeft de regering beslist dat de nieuwe maatregel van toepassing zal zijn op de meerwaarden die verwezenlijkt zijn vanaf 1 januari 2000 en voor zover die meerwaarden in beginsel opgenomen zijn in de belastbare grondslag voor het aanslagjaar 2001. Met andere woorden, de terugwerkende kracht van het wetsontwerp zal in het voordeel van de belastingplichtige zijn.

2. ALGEMENE BESPREKING

De heer Roelants du Vivier verheugt zich over dit wetsontwerp dat kadert in een geheel van maatregelen die genomen moeten worden met het oog op vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Ook al is spreker er zich van bewust dat geen enkel voertuig volkomen milieuvriendelijk is, zal de voor-

1. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU REPRÉSENTANT DU MINISTRE DES FINANCES

Après les actions menées en septembre 2000 par les transporteurs routiers, le gouvernement a entamé des négociations avec le secteur et a proposé un certain nombre de mesures. Le présent projet de loi est le résultat de l'accord qui a été conclu le 14 septembre 2000 entre le secteur du transport routier et le gouvernement.

Contrairement à ce qu'ont fait d'autres pays, comme l'Italie, la France et les Pays-Bas, la Belgique a décidé de ne pas opter pour une réduction des accises sur le carburant, mais de prendre d'autres mesures afin de favoriser fiscalement le développement durable.

Le projet de loi à l'examen vise à favoriser fiscalement l'investissement dans des véhicules (camions, remorques) équipés d'essieux et de systèmes de roues répondant à des normes européennes et moins agressifs pour les voies de circulation. Lorsqu'un transporteur, qu'il soit une personne physique ou une société, réalise une plus-value à l'occasion de la vente d'un véhicule d'entreprise, la plus-value réalisée peut être exonérée d'impôt à condition que le contribuable concerné procède à un emploi revêtant la forme de véhicules d'entreprise qui correspondent à des normes écologiques.

Le projet fait une distinction selon qu'il s'agit de plus-values réalisées à l'occasion d'une aliénation forcée ou à l'occasion d'une aliénation non forcée.

Le projet de loi prévoit que l'entrée en vigueur sera fixée par un arrêté délibéré en Conseil des ministres en fonction de la décision de la Commission européenne. Selon les dernières informations dont dispose le ministre, le dossier a déjà reçu une appréciation favorable du commissaire compétent.

Le gouvernement a en tout cas décidé que la nouvelle mesure s'appliquerait aux plus-values réalisées à partir du 1^{er} janvier 2000, pour autant qu'elles figurent en principe dans la base imposable de l'exercice d'imposition 2001. En d'autres termes, l'effet rétroactif du projet de loi sera à l'avantage du contribuable.

2. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Roelants du Vivier se réjouit du présent projet de loi, qui a sa place dans un ensemble de mesures qu'il convient de prendre pour réduire les émissions des gaz à effet de serre. Tout en étant conscient de ce qu'aucun véhicule n'est entièrement écologique, l'intervenant estime que la mesure proposée incitera à

liggende maatregel toch een aanzet geven om de meer vervuilende voertuigen vroeger dan voorzien te vervangen door minder vervuilende voertuigen.

Spreker stelt vast dat het wetsontwerp op 15 oktober 2002 door de bevoegde Kamercommissie werd besproken. Op dat ogenblik heeft de minister verklaard dat de Europese Commissie normaliter tegen eind november 2002 uitspraak zal doen over alle maatregelen van de diverse lidstaten. Aangezien de kennisgeving aan de Europese Commissie een feit is, wenst spreker meer informatie over het debat dat tussen de verschillende terzake bevoegde ministers is gevoerd en wat het resultaat ervan was.

De vertegenwoordiger van de minister deelt mee dat de maatregel in de loop van de maand februari 2001 aan de Commissie ter kennis werd gebracht. Nadien volgden drie vragenlijsten. De minister heeft de eerste twee vragenlijsten beantwoord, de derde vragenlijst was in feite eerder een verbintenis. Ook daar heeft de minister in de loop van april 2002 op geantwoord. Sindsdien werd niets meer vernomen van de Europese Commissie. Ondertussen hebben drie landen, Nederland, Italië en Frankrijk, beslist over te gaan tot een accijnsverlaging. Deze beslissingen werden ondertussen goedgekeurd door de Commissie. Alle andere maatregelen die door de overige lidstaten zijn beslist, zouden tegelijkertijd worden beoordeeld. De vertegenwoordiger van de minister herhaalt dat het dossier reeds een gunstige beoordeling gekregen van de bevoegde commissaris. Tijdens de laatste Ecofin-raad werd er evenwel niet over deze maatregel gesproken.

De heer Ramoudt vindt de maatregel vervat in dit wetsontwerp helemaal geen innovatie. In het verleden bestond reeds een dergelijke fiscale vrijstelling voor bedrijfsvoertuigen en de vrijstelling kon zelfs tot 5 jaar na het realiseren van meerwaarde worden bekomen.

Spreker vreest zelfs dat de Europese Commissie bezwaar zal uiten tegen de maatregel omdat de vrijstelling beperkt is tot meerwaarden die gerealiseerd worden bij een specifiek soort voertuig, zodat in feite de vrije markt hier niet speelt.

De heer Ramoudt wenst ook meer uitleg over wat wordt bedoeld met «naar aanleiding van een schadegeval». Er zijn twee soorten schadegevallen: ofwel een totaal verlies van het voertuig ofwel herstelbare schade. Een voorbeeld is het vervangen van een motor van een bedrijfsvoertuig. Een dergelijke vervanging kan al gauw 25 000 euro bedragen. Welke interpretatie zal de belastingadministratie geven? Zal de vergoeding van de herstelling in acht genomen worden als zijnde een meerwaarde? Niet elke belastingadmi-

remplacer plus vite que prévu les véhicules polluants par des véhicules moins polluants.

L'intervenant constate que le projet de loi a été examiné par la commission compétente de la Chambre le 15 octobre 2002. À cette époque, le ministre avait déclaré que la Commission européenne devrait normalement se prononcer d'ici la fin novembre 2002 sur toutes les mesures envisagées par les divers États membres. Comme la notification à la Commission européenne a eu lieu, l'intervenant souhaiterait avoir plus d'informations quant au débat qui a réuni plusieurs ministres compétents et quant au résultat de celui-ci.

Le représentant du ministre signale que la mesure a été notifiée à la Commission au cours du mois de février 2001. Trois questionnaires lui ont ensuite été transmis. Le ministre a répondu aux deux premiers; le troisième consistait en fait plutôt en un engagement. Le ministre y a également répondu au cours du mois d'avril 2002. Depuis lors, la Commission européenne n'a plus donné de nouvelles. Entre-temps, trois pays (les Pays-Bas, l'Italie et la France) ont décidé de procéder à une réduction des droits d'accises. Ces décisions ont été avalisées par la Commission. Toutes les autres mesures décidées par les autres États membres devraient être examinées conjointement. Le représentant du ministre répète que le dossier a déjà reçu une appréciation favorable du commissaire compétent. Au cours du dernier Conseil Ecofin, on n'a toutefois pas discuté de la mesure en question.

M. Ramoudt estime que la mesure prévue par le présent projet de loi ne constitue absolument pas une innovation. Dans le passé, il existait déjà pareille exonération fiscale pour les véhicules d'entreprise et l'exonération pouvait même être obtenue cinq ans après la réalisation de la plus-value.

L'intervenant craint même que la Commission européenne ne s'oppose à la mesure parce que l'exonération ne vaut que pour les plus-values réalisées dans le cas d'un type spécifique de véhicule, ce qui a pour conséquence que le marché libre ne joue pas.

M. Ramoudt demande aussi des précisions sur ce qu'il y a lieu d'entendre par les mots «à l'occasion d'un sinistre». Il y a deux sortes de sinistres: les sinistres qui entraînent la perte totale d'un véhicule et ceux qui entraînent des dégâts réparables. Prenons l'exemple du remplacement du moteur d'un véhicule d'entreprise. Le prix d'un tel remplacement atteint facilement les 25 000 euros. Quelle sera l'interprétation de l'administration fiscale? Le remboursement de la réparation sera-t-il considéré comme une

nistratie geeft dezelfde interpretatie aan dezelfde feiten.

Volgens de vertegenwoordiger van de minister komt de vraag erop neer te weten of de vergoeding die de belastingplichtige van zijn verzekeraar uitbetaald krijgt voor de vervanging of de herstelling, in bepaalde gevallen als een materieel vast activa bestanddeel kan beschouwd worden. Spreker belooft deze vraag voor te leggen aan de belastingadministratie.

3. BESPREKING VAN DE AMENDEMENTEN

De heer Steverlynck dient twee amendementen in (zie: stuk Senaat, nr. 2-1340/2).

Het eerste amendement strekt ertoe het woord «kalenderjaar» te vervangen door de woorden «belastbaar tijdperk». Inzake personenbelasting zal er geen probleem rijzen want daar valt het belastbaar tijdperk samen met het kalenderjaar, maar inzake vennootschapsbelasting is dit niet noodzakelijk zo omdat het belastbaar tijdperk bepaald wordt door het boekjaar dat kan verschillen van een kalenderjaar. Waarom heeft de regering hier geopteerd voor de term «kalenderjaar»? Kan dit geen aanleiding tot problemen zijn voor ondernemingen wiens boekjaar verschilt van het kalenderjaar?

Het tweede amendement heeft tot doel de voorziene termijnen van 1 jaar en 2 jaar te vervangen door een minimumtermijn van 3 jaar omdat dit meer realistisch is om na de ontvangst van de schadeloosstelling of bij vrijwillige verwezenlijking aan de herwaarderingsvoorwaarden te kunnen voldoen.

De vertegenwoordiger van de minister is het er mee eens dat in de meeste andere bepalingen, zoals de wederbelegging in geval van gespreide belastingen, een termijn van 3 jaar wordt voorzien. De voorliggende bepaling is evenwel van een andere aard omdat hier zowel de herbelegging als het bestanddeel waarop de meerwaarde slaat, betrekking hebben op bedrijfsvoertuigen.

Daarenboven is de termijn niet één, maar altijd twee jaar, want hij loopt van 1 januari tot 31 december van het volgende jaar. Het wetsontwerp voorziet dat de herbelegging al mag gebeuren voor de meerwaarde wordt verwezenlijkt. Een voorbeeld: een belastingplichtige koopt een vrachtwagen, die nadien wordt aangepast aan de noden van het bedrijf (aangepaste cabine, laadbak, ...). Daarna wordt de oude vrachtwagen pas verkocht. De wet zal voorzien dat ook in dit geval de vrijstelling op de gerealiseerde meerwaarde zou kunnen gelden indien beide verrichtingen zich situeren binnen hetzelfde kalenderjaar.

plus-value? Les administrations fiscales n'interprètent pas toutes un même fait de la même manière.

Selon le représentant du ministre, toute la question est de savoir si le remboursement que le contribuable obtient de son assureur pour couvrir le remplacement ou la réparation peut être considéré, dans certains cas, comme une immobilisation matérielle. L'intervenant promet de soumettre cette question à l'administration fiscale.

3. DISCUSSION DES AMENDEMENTS

M. Steverlynck dépose deux amendements (doc. Sénat, n° 2-1340/2).

Le premier tend à remplacer les mots «de l'année civile» par les mots «de la période imposable». S'agissant de l'impôt des personnes physiques, aucun problème ne se pose dès lors que la période imposable coïncide avec l'année civile, mais tel n'est pas forcément le cas en ce qui concerne l'impôt des sociétés, étant donné que la période imposable est déterminée par l'exercice comptable et que celui-ci ne coïncide parfois pas avec l'année civile. Pourquoi le gouvernement a-t-il opté ici pour le terme «année civile»? Cela ne risque-t-il pas de poser des problèmes aux entreprises dont l'exercice comptable ne coïncide pas avec l'année civile?

Le deuxième amendement a pour objet de remplacer les délais prévus d'un an et de deux ans par un délai minimum de trois ans qui semble plus réaliste dans la mesure où l'on doit pouvoir satisfaire dans ce délai à la condition de réinvestissement, après réception de l'indemnité ou en cas de réalisation volontaire.

Le représentant du ministre reconnaît que la plupart des autres dispositions, comme les dispositions relatives au remploi en cas de taxation étalée, prévoient un délai de trois ans. La disposition à l'examen est toutefois d'une autre nature, puisque le remploi et l'élément sur lequel porte la plus-value concernent tous deux des véhicules d'entreprise.

De plus, le délai est non pas d'un an, mais toujours de deux ans, car il court du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année suivante. Le projet de loi prévoit que le remploi peut déjà être effectué avant la réalisation de la plus-value. Exemple: un contribuable achète un camion qui est adapté par la suite aux besoins de l'entreprise (cabine aménagée, benne, etc.). L'ancien camion n'est vendu qu'une fois les adaptations terminées. La loi prévoira que l'exonération de la plus-value réalisée est également applicable dans ce cas, si les deux opérations ont été réalisées au cours de la même année civile.

Trouwens, de regering heeft deze maatregel getroffen in overleg met de transportsector die geen bezwaar heeft geuit tegen de termijn van 2 jaar, noch tegen het feit dat de term «kalenderjaar» werd gebruikt. Zelfs indien het boekjaar van een onderneming niet gelijkloopt met het kalenderjaar, dan is de termijn voor de wederbelegging nog altijd 24 maanden.

De heer Steverlynck leidt hieruit af dat de sector een grote impact op de beslissing van de regering gehad heeft. Dit is een goede evolutie want er zijn nog heel wat andere sectoren met andere, legitieme verlangens en verwachtingen. Als de regering deze sectoren op dezelfde manier behandelt, kan spreker dit alleen maar toejuichen.

De heer de Clippele wenst ten slotte te weten vanaf wanneer de accijsrechten op diesel en benzine eindelijk zullen gelijkgeschakeld worden. Ook dit is belangrijk in de strijd voor een beter milieu.

De vertegenwoordiger van de minister blijft hierop het antwoord schuldig.

4. STEMMINGEN

De amendementen nrs. 1 en 2 worden verworpen met 8 stemmen tegen 1 stem.

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt eenparig aangenomen door de 9 aanwezige leden.

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De rapporteur,
Didier RAMOUDT.

De voorzitter,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

De door de commissie aangenomen tekst is dezelfde als de tekst van het door de Kamer van volksvertegenwoordigers overgezonden ontwerp (zie stuk Kamer, nr. 50-1973/3 — 2002-2003)

Le gouvernement a d'ailleurs pris la mesure en question en concertation avec le secteur des transports qui n'a émis aucune objection contre le délai de 2 ans, ni contre l'utilisation du terme «année civile». Même si l'exercice comptable d'une entreprise ne coïncide pas avec l'année civile, le délai du remploi reste de 24 mois.

M. Steverlynck en conclut que le secteur a fortement influencé la décision du gouvernement. Il s'agit d'une évolution positive, car il y a bien d'autres secteurs nourrissant des souhaits et des attentes légitimes. L'intervenant déclare que si le gouvernement les traite de la même manière, il ne pourra que s'en réjouir.

Enfin, M. de Clippele demande à partir de quand les droits d'accise sur le diesel et les droits d'accise sur l'essence seront alignés les uns sur les autres. C'est un élément important dans le cadre de la lutte pour l'amélioration de l'environnement.

Le représentant du ministre ne donne aucune réponse à cette question.

4. VOTES

Les amendements n^{os} 1 et 2 sont rejetés par 8 voix contre 1.

L'ensemble du projet de loi a été adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le rapporteur,
Didier RAMOUDT.

Le président,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

Le texte adopté par la commission est identique au texte du projet transmis par la Chambre des représentants (voir le doc. Chambre, n° 50-1973/3 — 2002-2003)