ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 30.904/2

DE LA SECTION DE LEGISLATION
DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Finances, le 14 novembre 2000, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un avant-projet de loi "portant modification des articles 36bis, 36ter, 110 et 111, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus et introduisant un article 36quater dans le même Code", a donné le 17 novembre 2000 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE

ADVIES 30.904/2

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 14 november 2000 door de Minister van Financiën verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "tot wijziging van de artikelen 36bis, 36ter, 110 en 111 en tot invoering van artikel 36quater van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen", heeft op 17 november 2000 het volgende advies gegeven :

Conformément à l'article 84, alinéa 1er, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, inséré par la loi du 4 août 1996, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

La lettre s'exprime en ces termes :

"En raison de l'urgence motivée par le fait :

- que cet avant-projet est la première conséquence de l'accord que le Gouvernement a conclu le 14 septembre 2000 avec des associations professionnelles et des organisations syndicales du secteur des transports;
- que le report de la date ultime de paiement de la taxe de circulation doit entrer en vigueur avant le 1.1.2001 (la date de départ de la nouvelle année d'imposition);
- que les circonstances particulières dans lesquelles cette mesure a été prise et la nécessité d'approuver cette modification avant la fin de l'année.".

Après avoir ainsi motivé l'urgence, le ministre demandeur précise :

"Je veux attirer l'attention sur le fait que, dans l'exposé des motifs, la mesure est justifiée en faisant référence à la mise en demeure de la Commission européenne (suite à la transposition incomplète de la Directive 93/89/CEE) et au retard pris dans la transposition de la Directive 1999/62/CE. Le Gouvernement a choisi cette motivation parce que la Commission européenne a déjà posé une question visant à obtenir des informations complémentaires concernant les mesures prises en faveur du secteur du transport afin de pouvoir vérifier s'il ne s'agit pas d'aides d'Etat.".

OBSERVATION GENERALE

PORTEE DU PROJET

La débition de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles est réglée par le chapitre VIII du Titre II du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, pour ce qui concerne les véhicules énumérés à l'article 21, alinéa 2, c'est à dire :

> "... les voitures, les voitures mixtes, les voitures mixtes lentes, les minibus, les ambulances, les motocyclettes, les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur, les camionnettes, les camionnettes lentes, les remorques à bateau, les remorques de camping, les véhicules de camping, les remorques et semi-remorques d'une masse maximale autorisée jusqu'à 3.999 kg.".

Pour les véhicules de tout genre qui ne sont pas visés par l'article 21, alinéa 2, - ce qui comprend les camions et camions lents, autobus et autocars, tracteurs et tracteurs lents, remorques et semi-remorques d'une masse maximale autorisée excédant 3.999 kg - ainsi que pour les véhicules qui font l'objet d'une immatriculation temporaire ou qui ne sont pas soumis à la réglementation de l'immatriculation, la matière est réglée au chapitre Xbis du Titre II du même Code, et, plus précisément, à l'article 36ter qui dispose que :

> "§ 1er. La taxe est due pour le nombre de mois compris entre le 1er jour du mois au cours duquel le véhicule est mis en usage sur la voie publique dans le courant d'une année civile et le 31 décembre de la même année.

Le montant dû est égal à un douzième de la taxe annuelle, multiplié par le nombre de mois déterminé à l'alinéa 1er.

§ 2. La taxe ou le supplément de taxe est payable au fonctionnaire ou service désigné par le directeur général des contributions directes, avant le 1er janvier si le véhicule est employé à cette date et, dans le cas contraire, préalablement à tout usage ...

§ 3. Par dérogation aux §§ 1er et 2, aucune taxe n'est due pour le mois de décembre lorsque l'usage commence après le 15 décembre.".

La taxe doit donc être payée anticipativement.

Le texte en projet a pour but de soumettre à un troisième régime, les véhicules de tout genre qui ne sont pas visés à l'article 21. Comme l'indique l'exposé des motifs :

"Ce nouveau système abandonnera définitivement, pour ces véhicules, le paiement de la taxe par anticipation. Il lui substituera le paiement à terme échu.

Le nouveau système sera applicable, pour la première fois, à la taxe de circulation se rapportant à l'année 2001. Cette taxe devra être payée pour le 15 décembre 2001 au plus tard.".

FORMALITES PREALABLES

1. En vertu de l'article 88 (ex article 93), § 3, du traité instituant la Communauté européenne, la Commission doit être informée, en temps utile pour présenter ses observations, des projets tendant à instituer ou à modifier

des aides. L'Etat membre intéressé ne peut mettre a exécution les mesures projetées, avant que cette procédure ait abouti à une décision finale.

La notification à la Commission européenne constitue une formalité préalable dont le non-accomplissement entraîne l'irrecevabilité de la demande d'avis.

Appelé à justifier l'absence de communication du projet à la Commission européenne, le représentant du ministre a transmis des extraits d'une note envoyée à la Commission à la suite des questions posées par cette dernière en vue d'obtenir des informations complémentaires concernant les mesures prises en faveur du secteur du transport. Cette note estime que :

> "La disposition que préconise la mesure envisagée, n'affecte en rien l'objet, le fait générateur, la base d'imposition, le tarif, ni le redevable, de la taxe de circulation dont les véhicules non-automatisés sont passibles.
>
> a. La disposition ne porte pas atteinte à l'exigibilité de plein droit qui régit cette taxe. Elle n'ajourne pas cette exigibilité. Elle se limite à stipuler désormais le paiement de la taxe à terme échu.
>
> b. La disposition nouvelle vise indistinctement tous les véhicules non-automatisés. Elle n'opère aucune distinction, s'agissant du redevable, selon que l'intéressé emploie pour son propre usage ou exploite le véhicule, soit qu'il en ait la propriété ou la possession personnelle, soit qu'il en ait la disposition permanente ou habituelle par louage ou autre convention.

> c. Simple modalité de paiement, la disposition nouvelle relève, pour le surplus, de l'article 4 que les Directives n° 93/89/CEE et n° 1999/62/CE, précitées, partagent en commun : Les procédures de perception et de recouvrement des taxes visées ... sont arrêtées par chaque Etat membre".

Dans le bref délai qui lui a été imparti, le Conseil d'Etat n'a pu approfondir la question de savoir si le projet constitue une aide d'Etat. A première vue, on peut considérer qu'il ne s'agit que d'une modalité de paiement de la taxe.

2. En ce qui concerne la seconde mesure, à savoir la suppression de la taxe compensatoire aux accises pour les véhicules de taxi et ceux destinés à la location avec chauffeur, la note transmise à la Commission européenne précise :

> "Cette mesure vise les seules voitures, voitures mixtes et minibus, dont le moteur est alimenté au gasoil et qui sont affectés exclusivement soit à un service de taxis, soit à la location avec chauffeur, au sens de l'article 5, § 1er, 8°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus. La mesure, en d'autres termes, est ici réservée à des véhicules dont le service demeure confiné, par nature, à des distances régionales, sans accéder à des trajets internationaux. Elle ne s'avère donc pas à même de perturber, exempte de distorsion de concurrence le commerce international du transport terrestre des personnes.".

Il semble, dès lors, que la seconde mesure envisagée par le projet ne doive pas être notifiée à la Commission.

OBSERVATIONS PARTICULIERES

Examen du projet

Dispositif

Article 2

Le paragraphe 1er vise à remédier à une conséquence non voulue du texte actuel.

En précisant que les dispositions des chapitres III, VIII et X ne sont pas applicables à certains véhicules, le texte actuel supprime, pour ces véhicules, toute disposition indiquant qui est débiteur de la taxe.

Le projet a pour but de rendre à nouveau applicable à ces véhicules le chapitre III dont l'unique article 6 dispose que :

> "Est redevable de la taxe, quiconque emploie pour son propre usage ou exploite un ou plusieurs véhicules désignés dans les articles 3 et 4, soit qu'il en ait la propriété ou la possession personnelle, soit qu'il en ait la disposition permanente ou habituelle par louage ou autre convention.".

Article 5

Interrogé sur la question de savoir si la suppression de la taxe compensatoire des accises pour les services de taxis et les véhicules loués avec chauffeur n'était pas contraire aux directives européennes relatives aux accises

sur les huiles minérales, le représentant du ministre a précisé que la taxe compensatoire sur les accises ne s'est pas substituée à toutes les accises sur le gasoil mais seulement à une augmentation de celles-ci en 1995.

Article 7

Il y a lieu d'expliquer de manière claire et précise, dans l'exposé des motifs, les raisons qui justifient l'entrée en vigueur rétroactive de l'article 2, § 1er, du projet.

Overeenkomstig artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief als volgt :

"En raison de l'urgence motivée par le fait :

- que cet avant-projet est la première conséquence de l'accord que le Gouvernement a conclu le 14 septembre 2000 avec des associations professionnelles et des organisations syndicales du secteur des transports;
- que le report de la date ultime de paiement de la taxe de circulation doit entrer en vigueur avant le 1.1.2001 (la date de départ de la nouvelle année d'imposition);
- que les circonstances particulières dans lesquelles cette mesure a été prise et la nécessité d'approuver cette modification avant la fin de l'année.".

Na deze motivering van het verzoek tot spoedbehandeling wijst de voordragende minister op het volgende :

"Je veux attirer l'attention sur le fait que, dans l'exposé des motifs, la mesure est justifiée en faisant référence à la mise en demeure de la Commission européenne (suite à la transposition incomplète de la Directive 93/89/CEE) et au retard pris dans la transposition de la Directive 1999/62/CE. Le Gouvernement a choisi cette motivation parce que la Commission européenne a déjà posé une question visant à obtenir des informations complémentaires concernant les mesures prises en faveur du secteur du transport afin de pouvoir vérifier s'il ne s'agit pas d'aides d'Etat.".

ALGEMENE OPMERKING

STREKKING VAN HET ONTWERP

Titel II, hoofdstuk VIII, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen regelt de wijze waarop de verkeersbelasting op de autovoertuigen verschuldigd is voor de voertuigen opgesomd in artikel 21, tweede lid, te weten :

> "... de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik, de trage auto's voor dubbel gebruik, de minibussen, de ziekenauto's, de motorfietsen, de motorfietsen-driewielers, de motorfietsen-vierwielers, de lichte vrachtauto's, de trage lichte vrachtauto's, de bootaanhangwagens, de kampeeraanhangwagens, de kampeerauto's, de aanhangwagens en opleggers met een maximaal toegelaten massa tot 3.999 kg.".

Voor de voertuigen van alle aard die niet genoemd worden in artikel 21, tweede lid, - waaronder de vrachtauto's en de trage vrachtauto's, de autobussen en autocars, tractors en trage tractors, aanhangwagens en opleggers met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3.999 kg - en voor de voertuigen die tijdelijk worden ingeschreven of die niet onderworpen zijn aan de regeling inzake inschrijving, wordt die aangelegenheid geregeld bij titel II, hoofdstuk Xbis, van hetzelfde Wetboek, inzonderheid bij artikel 36ter, dat het volgende voorschrijft :

> "§ 1. De belasting is verschuldigd voor het aantal maanden begrepen tussen de eerste dag van de maand tijdens dewelke het voertuig in de loop van een burgerlijk jaar in gebruik werd genomen op de openbare weg en 31 december van hetzelfde jaar.

Het verschuldigde bedrag is gelijk aan een twaalfde van de jaarlijkse belasting, vermenigvuldigd met het aantal maanden bepaald in het eerste lid.

§ 2. De belasting of de aanvullende belasting moet worden betaald bij de door de directeur-generaal der directe belastingen aangewezen ambtenaar of dienst vóór 1 januari, indien het voertuig op die datum in gebruik is en, in het tegenovergestelde geval, voor elk gebruik ...

§ 3. In afwijking van §§ 1 en 2, is geen enkele belasting verschuldigd voor de maand december wanneer het gebruik na 15 december begint.".

De belasting moet dus vooraf worden betaald.

De ontworpen tekst beoogt voor de voertuigen van alle aard die niet genoemd worden in artikel 21, een derde regeling in te voeren. In de memorie van toelichting staat daaromtrent te lezen :

"Voor die voertuigen wordt met dit nieuwe systeem definitief de vooruitbetaling van de belasting verlaten. De betaling na vervallen termijn komt daarvoor in de plaats.

Het nieuwe systeem zal voor de eerste maal van toepassing zijn voor de verkeersbelasting betreffende het jaar 2001. Die belasting zal ten laatste op 15 december 2001 moeten betaald worden.".

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. Krachtens artikel 88 (het vroegere artikel 93), lid 3, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap moet de Commissie van elk voornemen tot invoering of wijziging van steunmaatregelen tijdig op de

hoogte worden gebracht, om haar opmerkingen te kunnen maken. De betrokken Lid-Staat kan de voorgenomen maatregelen niet tot uitvoering brengen voordat die procedure tot een eindbeslissing heeft geleid.

Het in kennis stellen van de Europese Commissie is een voorafgaand vormvereiste : indien het niet vervuld is, is de adviesaanvraag niet ontvankelijk.

De gemachtigde van de minister heeft, toen hem gevraagd is een verklaring te geven voor het feit dat het ontwerp niet is medegedeeld aan de Europese Commissie, uittreksels uit een nota bezorgd die aan de Commissie gezonden was nadat deze om nadere inlichtingen verzocht had in verband met de maatregelen die waren getroffen ten gunste van de transportsector. In die nota staat te lezen :

> "La disposition que préconise la mesure envisagée, n'affecte en rien l'objet, le fait générateur, la base d'imposition, le tarif, ni le redevable, de la taxe de circulation dont les véhicules non-automatisés sont passibles.
>
> a. La disposition ne porte pas atteinte à l'exigibilité de plein droit qui régit cette taxe. Elle n'ajourne pas cette exigibilité. Elle se limite à stipuler désormais le paiement de la taxe à terme échu.
>
> b. La disposition nouvelle vise indistinctement tous les véhicules non-automatisés. Elle n'opère aucune distinction, s'agissant du redevable, selon que l'intéressé emploie pour son propre usage ou exploite le véhicule, soit qu'il en ait la propriété ou la possession personnelle, soit qu'il en ait la disposition permanente ou habituelle par louage ou autre convention.

> c. Simple modalité de paiement, la disposition nouvelle relève, pour le surplus, de l'article 4 que les Directives n° 93/89/CEE et n° 1999/62/CE, précitées, partagent en commun : Les procédures de perception et de recouvrement des taxes visées ... sont arrêtées par chaque Etat membre".

De Raad van State heeft in de korte tijd die hem is toegemeten niet nader kunnen onderzoeken of het ontwerp voorziet in een steunmaatregel van de Staat. Op het eerste gezicht kan worden aangenomen dat het slechts om een nadere regel inzake de kwijting van de belasting gaat.

2. In verband met de tweede maatregel, te weten de afschaffing van de accijnscompenserende belasting voor taxi's en voor autovoertuigen bestemd voor verhuring met bestuurder, staat in de nota die aan de Europese Commissie bezorgd is, het volgende te lezen :

> "Cette mesure vise les seules voitures, voitures mixtes et minibus, dont le moteur est alimenté au gasoil et qui sont affectés exclusivement soit à un service de taxis, soit à la location avec chauffeur, au sens de l'article 5, § 1er, 8°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus. La mesure, en d'autres termes, est ici réservée à des véhicules dont le service demeure confiné, par nature, à des distances régionales, sans accéder à des trajets internationaux. Elle ne s'avère donc pas à même de perturber, exempte de distorsion de concurrence le commerce international du transport terrestre des personnes.".

Het lijkt er dus op dat de tweede maatregel waarin het ontwerp voorziet, niet aan de Commissie hoeft te worden medegedeeld.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Onderzoek van het ontwerp

Dispositief

Artikel 2

Paragraaf 1 beoogt een ongewenst gevolg van de huidige tekst te verhelpen.

Doordat de huidige tekst voorschrijft dat de bepalingen van de hoofdstukken III, VIII en X niet van toepassing zijn op sommige voertuigen, voorziet hij wat die voertuigen betreft in geen enkele regeling die bepaalt wie de belasting verschuldigd is.

Het ontwerp beoogt hoofdstuk III opnieuw toepasselijk te verklaren op die voertuigen; het enige artikel 6 van dat hoofdstuk bepaalt :

> "Is de belasting schuldig al wie een of meer van de in de artikelen 3 en 4 genoemde voertuigen aanwendt tot eigen gebruik of ze exploiteert, hetzij hij er de eigendom of het persoonlijk bezit van heeft, hetzij zij door huur of andere overeenkomsten bestendig of gewoonlijk daarover beschikt".

Artikel 5

Toen de gemachtigde van de minister gevraagd is of de afschaffing van de accijnscompenserende belasting voor

taxidiensten en voor verhuurde voertuigen met chauffeur strijdig was met de Europese richtlijnen betreffende de accijnsbelasting op minerale oliën, heeft deze geantwoord dat de accijnscompenserende belasting niet in de plaats komt van alle accijnsbelastingen op gasolie, doch alleen van de verhoging ervan in 1995.

Artikel 7

In de memorie van toelichting moet duidelijk worden uiteengezet waarom de retroactieve inwerkingtreding van artikel 2, § 1, van het ontwerp gewettigd is.

La chambre était composée de

Messieurs Y. KREINS, conseiller d'Etat, président,
de Heren staatsraad, voorzitter,

P. LIENARDY, conseillers d'Etat,
P. QUERTAINMONT, staatsraden,

Madame B. VIGNERON, greffier,
Mevrouw griffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. P. BROUWERS, référendaire adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. LIENARDY.

De kamer was samengesteld uit

Het verslag werd uitgebracht door de H. A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. P. BROUWERS, adjunct-referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. LIENARDY.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

B. VIGNERON

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

Y. KREINS