



GEWONE ZITTING 2019/2020

30 SEPTEMBER 2019

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**
ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van het Wetboek van de
met inkomstenbelastingen gelijkgestelde
belastingen in het kader van de overname
van de dienst van de verkeersbelasting
op de autovoertuigen en van de
belasting op de inverkeerstelling door
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Memorie van toelichting

Op 31 mei 2018 werd aan de federale regering de intentie genotificeerd om de dienst van de belastingen als bedoeld in artikel 3, eerste lid, 10° tot en met 12°, van de Bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten over te nemen. Overeenkomstig artikel 5, § 3, eerste lid, tweede zin, van diezelfde wet, is de overname van de dienst als bedoeld in de notificatie effectief vanaf het tweede begrotingsjaar volgend op de datum waarop de beslissing van de overname van de dienst van de belastingen werd genotificeerd. De overname van de dienst van de verkeersbelasting op de autovoertuigen en van de belasting op de inverkeerstelling door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal daarom effectief zijn op 1 januari 2020.

In het kader van deze overname worden verscheidene technische bepalingen van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (hierna : WIGB) aangepast aan de Brusselse administratieve werkelijkheid. Het doel hiervan is om een overname van de fiscale dossiers met betrekking tot de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling die nog niet werden afgesloten door de federale overheid op 1 januari 2020, door de gewestelijke fiscale administratie toe te laten.

SESSION ORDINAIRE 2019/2020

30 SEPTEMBRE 2019

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**
PROJET D'ORDONNANCE

**modifiant le Code des taxes assimilées
aux impôts sur les revenus dans le cadre
de la reprise du service de la taxe de
circulation sur les véhicules automobiles
et de la taxe de mise en circulation par
la Région de Bruxelles-Capitale**

Exposé des motifs

Le 31 mai 2018, l'intention de reprendre le service des impôts visés à l'article 3, alinéa 1^{er}, 10° à 12°, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions a été notifiée au Gouvernement fédéral. En application de l'article 5, § 3, alinéa 1^{er}, deuxième phrase, de cette même loi, la reprise du service des impôts visés dans la notification est effective à compter de la deuxième année budgétaire suivant la date où la décision de reprise du service des impôts a été notifiée. La reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation par la Région de Bruxelles-Capitale sera par conséquent effective le 1^{er} janvier 2020.

Dans le cadre de cette reprise, diverses dispositions techniques du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (ci-après : CTAIR) sont adaptées à la réalité administrative bruxelloise. L'objectif de ces modifications est de permettre une reprise, par l'administration fiscale régionale, des dossiers fiscaux relatifs à la taxe de circulation et à la taxe de mise en circulation qui n'auraient pas encore été clôturés par l'autorité fédérale en date du 1^{er} janvier 2020.

Verder past dit ontwerp van ordonnantie bepalingen aan waarvan de bewoording ouderwets of onduidelijk is. Het brengt tevens bepaalde toepassingsvoorwaarden in overeenstemming die verschillen naargelang de belasting, maar die door de federale overheid zonder onderscheid werden toegepast op de twee belastingen. Ten slotte worden bepaalde bepalingen, met betrekking tot de dagelijkse belasting en de verminderingen opgeheven.

De tekst van het voorontwerp werd aangepast om rekening te houden met alle opmerkingen van de Raad van State.

Commentaar bij de artikelen

TITEL 1 Inleidende bepaling

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

TITEL 2 Bepalingen houdende de wijziging van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen

HOOFDSTUK 1 Wijzigingsbepalingen van Titel II met betrekking tot de verkeersbelasting op de autovoertuigen

Artikel 2

Artikel 2 in ontwerp wijzigt het opschrift van de Franse versie van Hoofdstuk II van Titel II van het WIGB. Het woord « Exemptions » in de Franse versie wordt vervangen door het woord « Exonérations ». In het kader van de gewestelijke fiscaliteit wordt immers de term « Exonérations » en niet « Exemptions » gebruikt.

Ten slotte geeft deze lexicaal wijziging ook aan dat de vrijstelling wordt toegekend op vraag van de belastingplichtige. Indien de verschillende vrijstellingen voorzien in artikel 5 van het WIGB in de mate van het mogelijke zullen worden toegekend op automatische wijze, blijft het mogelijk dat deze automatische toekenning niet altijd uitvoerbaar is, namelijk wegens het ontbreken van de nodige gegevens in de authentieke bronnen die aan de basis liggen van de vrijstelling. Dit vloeit tevens voort uit de nieuwe Codex Fiscale Procedure (ordonnantie van 6 maart

Le présent projet d'ordonnance adapte les dispositions dont le libellé est désuet ou manque de clarté. Il aligne aussi certaines conditions d'application qui diffèrent selon la taxe, mais qui étaient pourtant appliquées sans distinction aux deux taxes par l'autorité fédérale. Enfin, certaines dispositions, relatives notamment à la taxe quotidienne et aux réductions sont abrogées.

Le texte de l'avant-projet a été adapté pour prendre en compte toutes les observations du Conseil d'État.

Commentaire des articles

TITRE 1^{ER} Disposition introductive

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

TITRE 2 Dispositions portant modification du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus

CHAPITRE 1^{ER} Dispositions modifiant le Titre II relatif à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles

Article 2

L'article 2 en projet modifie l'intitulé de la version française du Chapitre II du Titre II du CTAIR. Le mot « Exemptions » est remplacé par le mot « Exonérations ». Dans le cadre de la fiscalité régionale c'est en effet le terme « exonération » et non « exemption » qui est utilisé.

Enfin, cette modification lexicale a également pour impact d'indiquer que l'exonération est octroyée sur demande du contribuable. Si les différentes exonérations prévues à l'article 5 du CTAIR seront, dans la mesure du possible, octroyées de manière automatique, il reste que cet octroi automatique n'est pas toujours faisable, en raison notamment de l'absence de données relatives aux conditions d'exonération dans les sources de données authentiques. Cela ressort également du nouveau Code de procédure fiscale (ordonnance du 6 mars 2019 relative au

2019 betreffende de Brusselse Codex Fiscale Procedure), waarvan artikel 103 verduidelijkt dat « Voor zover zij beschikt over alle nodige inlichtingen, kent de gewestelijke fiscale administratie de vrijstellingen en verminderingen waarvoor de belastingplichtige in aanmerking komt automatisch toe en brengt hem daarvan op de hoogte ».

Artikel 3

Artikel 3 in ontwerp voorziet in meerdere wijzigingen van artikel 5 van het WIGB.

De eerste wijziging bestaat in de vervanging, in de Franse versie van § 1, eerste lid, van het woord « exempts » door het woord « exonérés ».

De tweede wijziging beoogt de vervanging, in § 1, eerste lid, 2°, a), met betrekking tot de vrijstelling van de verkeersbelasting op de autovoertuigen ten voordele van de voertuigen gebruikt voor gemeenschappelijk vervoer van personen, van de gebruikte terminologie alsook van de verwijzing naar de relevante wettelijke bepaling ter zake die bij gebrek aan aanpassingen, tegenwoordig ouderwets zijn. Het opschrift van de besluitwet van 30 december 1946 is aangepast aan zijn huidige titel. Tevens werden de woorden « openbare busdiensten » of « bijzondere autobdiensten » vervangen door de woorden « geregelde diensten » of « bijzondere geregelde diensten ».

De derde en vierde wijziging hebben tot doel de vrijstellingen voor voertuigen uitsluitend bestemd voor het vervoer van zieke of gewonde personen en voor voertuigen gebruikt als persoonlijk vervoermiddel in overeenstemming te brengen met bepaalde categorieën van personen over de bestaande vrijstellingen inzake de belasting op de inverteerstelling.

De bepaling onder 3°, zoals vervangen door artikel 3 in ontwerp, behandelt voortaan enkel de vrijstelling voor het vervoer van zieke of gewonden personen. Om de beste concordantie te verzekeren tussen de termen van de vrijstelling al naargelang deze van toepassing is op de verkeersbelasting op de autovoertuigen of op de belasting op de inverteerstelling, werden de termen van artikel 96, eerste lid, 2°, hernomen in 3° van artikel 5, § 1, eerste lid.

Het nieuw ingevoegde 3°bis door artikel 3 in ontwerp behandelt de vrijstelling van de verkeersbelasting op de autovoertuigen ten voordele van de voertuigen gebruikt als persoonlijke vervoermiddel door groot-oorlogsinvaliden of door gebrekkigen.

Voor deze twee bepalingen, 3° en in het bijzonder het nieuwe 3°bis van artikel 5, § 1, eerste lid, werden de toekenningsvoorwaarden eigenlijk reeds uiteengezet, niet in het WIGB zoals dat het geval is voor de belasting op de inverteerstelling, maar in artikel 15 van het koninklijk

Code bruxellois de procédure fiscale), dont l'article 103 précise que « Dans la mesure où elle dispose de l'ensemble des informations nécessaires, l'administration fiscale régionale octroie automatiquement les exonérations et les réductions pour lesquelles le contribuable est éligible et elle l'en informe ».

Article 3

L'article 3 en projet apporte plusieurs modifications à l'article 5 du CTAIR.

La première modification consiste à remplacer, dans la version française du § 1^{er}, alinéa 1^{er}, le mot « exempts » par le mot « exonérés ».

La deuxième modification vise à remplacer, dans le § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, a), relatif à l'exonération de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles au profit des véhicules affectés à un service de transport en commun, la terminologie utilisée ainsi que le renvoi à la disposition légale pertinente en la matière, qui, à défaut d'avoir été adaptés, sont aujourd'hui devenus désuets. L'intitulé de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 est adapté à son titre actuel. De même, les termes « services publics d'autobus » et « services spéciaux d'autobus » ont été remplacés respectivement par les termes « services réguliers » et « services réguliers spécialisés ».

Les troisième et quatrième modifications ont pour but d'aligner les exonérations pour véhicules affectés exclusivement au transport de personnes malades ou blessées et pour véhicules utilisés comme moyen de locomotion personnelle par certaines catégories de personnes sur les exonérations existant en matière de taxe de mise en circulation.

Le 3° tel que remplacé par l'article 3 en projet traite dorénavant exclusivement de l'exonération pour transport de personnes malades ou blessées. Afin d'assurer la plus parfaite concordance entre les termes de l'exonération selon qu'elle s'applique en matière de taxe de circulation sur les véhicules automobiles ou en matière de taxe de mise en circulation, les termes de l'article 96, alinéa 1^{er}, 2°, ont été repris au 3° de l'article 5, § 1^{er}, alinéa 1^{er}.

Le 3°bis nouvellement inséré par l'article 3 en projet traite de l'exonération de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles au profit des véhicules utilisés comme moyen de locomotion personnelle par des grands invalides de guerre ou par des infirmes.

Pour ces deux dispositions, le 3° et, en particulier, le 3°bis, nouveau, de l'article 5, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, les conditions d'octroi étaient en réalité déjà énoncées, non pas dans le CTAIR comme c'est le cas pour la taxe de mise en circulation, mais dans l'article 15 de l'arrêté

besluit van 8 juli 1970 houdende de algemene verordening betreffende de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen. Artikel 172, tweede lid, van de Grondwet schrijft echter voor dat « Geen vrijstelling of vermindering van belasting kan worden ingevoerd dan door een wet ».

Het moet ook worden benadrukt dat het toepassingsgebied van de bepaling onder 3^o*bis* wordt uitgebreid tot de slachtoffers van daden van terrorisme. De wet van 18 juli 2017 betreffende de oprichting van het statuut van nationale solidariteit, de toekenning van een herstelpensioen en de terugbetaling van medische zorg ingevolge daden van terrorisme heeft immers een nieuw statuut voor deze slachtoffers opgesteld door hen een invaliditeitspensioen toe te kennen, mits de naleving van sommige criteria. Fiscaal is dit pensioen vergelijkbaar met het pensioen van de groot-oorlogsinvaliden. Met het oog op een wettelijke harmonisatie werd dus beslist om de vrijstelling tot deze nieuwe categorie personen uit te breiden indien zij ook een invaliditeitspensioen van ten minste 60 % genieten.

De vijfde wijziging aangebracht door artikel 3 in ontwerp heeft als doel de opheffing van punt b) van 6° van artikel 5, § 1, eerste lid, van het WIGB met betrekking op een vrijstelling van de verkeersbelasting op de autovoertuigen ten voordele van de tractoren en aanhangwagens die toebehoren aan de vlasrotings- en vlaszwingelingsondernemingen. Zo'n vrijstelling, waarvan de toekenningsvoorwaarden zeer strikt zijn, rechtvaardigt zichzelf niet meer ten aanzien van de economische en agrarische activiteit die vandaag bestaat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In de praktijk werd deze vrijstelling bijgevolg niet meer aangevraagd bij de federale overheid, wat haar ouderwets karakter aantoonde.

De zesde wijziging aangebracht door artikel 3 in ontwerp, heeft als doel de opheffing van 10° van artikel 5, § 1, eerste lid van het WIGB, dat een vrijstelling toekent van de verkeersbelasting op de autovoertuigen ten voordele van de motorvoertuigen en de samengestelde voertuigen uitsluitend bestemd voor het goederenvervoer over de weg die slechts af en toe op de openbare weg in België rijden. Bij de overname van de dienst van de verkeersbelastingen door de andere gewesten werd de vrijstelling voor het « af en toe rijden » behouden (zie artikel 2.2.6.0.1, § 3, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit en artikel 5, § 3 van het WIGB, zoals van toepassing in het Waals Gewest). De toekenning van deze vrijstelling blijkt in de praktijk echter zeer moeilijk te zijn, met name vanwege het grote risico op misbruik. Doordat de notie « af en toe rijden » inderdaad niet werd gedefinieerd in het Wetboek, bestaat er ter zake een juridische onduidelijkheid. De circulaire n° AFF/98-0043 van 25 mei 1999 heeft getracht wat men onder « af en toe rijden » verstaat, te kaderen door een onderscheid te maken tussen de onvoorwaardelijke vrijstellingen die altijd ten voordele zijn van bepaalde voertuigcategorieën waarvan wordt geacht dat die slechts af en toe rijden (de bibliobussen en de discobussen, de rijsschoolvoertuigen die eigendom zijn van

royal du 8 juillet 1970 portant règlement général des taxes assimilées aux impôts sur les revenus. Or, comme le prescrit l'article 172, alinéa 2, de la Constitution, « Nulle exemption ou modération d'impôt ne peut être établie que par une loi ».

Il importe également de souligner que le champ d'application du 3^o*bis* est élargi aux victimes d'actes de terrorisme. En effet, la loi du 18 juillet 2017 relative à la création du statut de solidarité nationale, à l'octroi d'une pension de dédommagement et au remboursement des soins médicaux à la suite d'actes de terrorisme a mis en place un nouveau statut pour les victimes de tels actes leur octroyant une pension d'invalidité, moyennant le respect de certains critères. Cette pension s'apparente fiscalement à celle octroyée aux invalides de guerre. Dans un souci d'harmonisation législative, il a donc été décidé d'étendre le bénéfice de cette exonération à cette nouvelle catégorie de personnes à condition qu'elles bénéficient également d'une invalidité de 60 % au moins.

La cinquième modification apportée par l'article 3 en projet a pour objet d'abroger le point b) du 6° de l'article 5, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du CTAIR, lequel porte une exonération de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles au profit des tracteurs et remorques qui appartiennent aux entreprises de rouissage et de teillage de lin. Une telle exonération, dont les conditions d'octroi sont en outre très strictes, ne se justifie plus au regard de l'activité économique et agricole existant aujourd'hui en Région de Bruxelles-Capitale. Pratiquement, cette exonération n'était en outre plus du tout demandée à l'autorité fédérale, ce qui témoigne de son caractère désuet.

La sixième modification apportée par l'article 3 en projet vise à abroger le 10° de l'article 5, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du CTAIR, lequel octroie une exonération de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles au profit des véhicules à moteur et les ensembles de véhicules affectés exclusivement au transport de marchandises par route qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique en Belgique. Lors de la reprise du service des taxes de circulation par les autres Régions, l'exonération pour circulation occasionnelle a été conservée (voy. article 2.2.6.0.1, § 3, du Code flamand de la fiscalité et article 5, § 3, du CTAIR tel que d'application en Région wallonne). L'octroi de cette exonération s'avère en pratique cependant extrêmement difficile, notamment en raison des risques d'abus très importants. En effet, la notion de « circulation occasionnelle » n'étant pas définie dans le Code, il existe un flou juridique en la matière. La circulaire administrative n° AFF/98-0043 du 25 mai 1999 a tenté d'encadrer ce qu'il y a lieu d'entendre par circulation occasionnelle, en distinguant les exemptions inconditionnelles qui bénéficient toujours à certaines catégories de véhicules qui sont présumés ne circuler qu'occasionnellement (bibliobus et discobus, véhicules d'auto-école appartenant aux auto-écoles et affectés exclusivement à l'apprentissage

de autoscholen en uitsluitend gebruikt om te leren rijden, etc.) en deze die voortvloeien uit de 30-dagen regeling, waar wordt verondersteld dat er wordt voldaan aan het « af en toe rijden » wanneer de betrokken voertuigen maximum 30 dagen op de openbare weg worden gebruikt. De verificatie van deze laatste voorwaarde is uitgevoerd op basis van een rittenblad aangeleverd door de fiscale administratie aan de belastingplichtige die deze zelf invult en terugstuurt binnen de 30 dagen na het laatste gebruik van het voertuig. Ten slotte komt de vrijstelling voor het af en toe rijden in de praktijk zeer weinig voor: volgens de gegevens van de FOD Financiën werden slechts 94 vrijstellingen voor het af en toe rijden toegekend voor het aanslagjaar 2017 (tegen 90 voor het aanslagjaar 2014).

De zevende wijziging beoogt de invoeging, tussen het eerste en tweede lid van paragraaf 1 van artikel 5, van een lid dat verduidelijkt dat het voordeel van de vrijstelling voorzien in artikel 5, § 1, eerste lid, 3^o *bis*, van het WIGB is beperkt tot één bepaald voertuig per persoon dat het recht op vrijstelling inleidt. Dit nieuw lid creëert geen nieuwe regel omdat het de voorwaarde, die reeds voorzien was in artikel 15, § 1, tweede lid, van het koninklijk besluit van 8 juli 1970, overneemt. Naar aanleiding van het arrest van het Grondwettelijk Hof (G.H.W., 28 november 2007, nr. 148/2007) dient deze bepaling te worden geïnterpreteerd in die zin dat, indien een gezin, inhoudende een persoon bedoeld in artikel 5, § 1, 3^o, slechts over één voertuig beschikt, het voordeel van de vrijstelling niet mag worden geweigerd met als enige reden dat het voornoemd voertuig werd gebruikt door andere leden van het gezin (zie gegeven antwoord op de vraag van B. De Lille, I.V., Parl. B.H.G., 2018-2019, zitting van 17 december 2018, nr. 29-COM, p. 5).

De achtste wijziging van artikel 3 in ontwerp bestaat erin in de Franse versie van paragraaf 2 van artikel 5 het woord « exemptés » te vervangen door het woord « exonérés ».

De negende en laatste wijziging beoogt de opheffing van art. 5, § 2, 2^o van het WIGB dat betrekking heeft op een vrijstelling van de verkeersbelasting op de autovoertuigen ten voordele van de motorvoertuigen en de samengestelde voertuigen die slechts af en toe op de openbare weg wanneer deze voertuigen een maximale toegelaten massa hebben van tenminste 12 ton. De opheffing van deze vrijstelling is gerechtvaardigd door dezelfde redenen die aan de basis liggen voor de opheffing van artikel 5, § 1, eerste lid, 10^o van het WIGB (zie supra).

Artikel 4

Artikel 4 in ontwerp wijzigt artikel 9 van het WIGB dat de tarieven van de jaarlijkse verkeersbelasting bepaalt in functie van de categorie van het betrokken voertuig.

de la conduite, etc.) des exemptions découlant de la règle des 30 jours, qui considère que la condition de circulation occasionnelle est satisfaite lorsque les véhicules concernés sont utilisés pendant 30 jours au maximum sur la voie publique. La vérification de cette condition est effectuée sur la base d'une feuille de route remise par l'administration fiscale au contribuable que ce dernier remplit lui-même et renvoie dans les 30 jours de la dernière utilisation du véhicule. Enfin, l'exonération pour circulation occasionnelle est, en pratique, très peu rencontrée: selon les données transmises par le Service public fédéral Finances, seules 94 exonérations pour circulation occasionnelle ont été octroyées lors de l'exercice d'imposition 2017 (contre 90 pour l'exercice d'imposition 2014).

La septième modification vise à insérer, entre les alinéas 1^{er} et 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 5, un alinéa précisant que le bénéfice de l'exonération prévue à l'article 5, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 3^o *bis*, nouveau, du CTAIR est limité à une voiture particulière par personne ouvrant le droit à l'exonération. Ce nouvel alinéa ne crée pas de règle nouvelle car il reprend une condition qui était déjà prévue par l'article 15, § 1^{er}, alinéa 2, de l'arrêté royal du 8 juillet 1970. Suite à l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 28 novembre 2007 (C.C., 28 novembre 2007, n° 148/2007), cette disposition doit être interprétée en ce sens que, lorsqu'un ménage comportant une personne bénéficiaire visée à l'article 5, § 1^{er}, 3^o, ne dispose que d'un seul véhicule, le bénéfice de l'exonération ne peut pas être refusé au seul motif que ledit véhicule est utilisé par les autres membres du ménage (voy. réponse donnée à la question de B. De Lille, C.R.I., Parl. Rég. Brux.-Cap., 2018-2019, séance du 17 décembre 2018, n° 29-COM, p. 5).

La huitième modification à l'article 3 en projet consiste à remplacer, dans la version française du paragraphe 2 de l'article 5, le mot « exemptés » par le mot « exonérés ».

La neuvième et dernière modification vise à abroger l'art. 5, § 2, 2^o du CTAIR, lequel prévoit une exonération de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles au profit des véhicules à moteur et des ensembles de véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique lorsque ces véhicules ont une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes. L'abrogation de cette exonération est justifiée par les mêmes raisons que celles ayant conduit à l'abrogation de l'article 5, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 10^o, du CTAIR (voir supra).

Article 4

L'article 4 en projet modifie l'article 9 du CTAIR qui fixe les montants de la taxe de circulation annuelle en fonction de la catégorie du véhicule concernée.

De eerste wijziging voert een eigen tarief in voor de kampeerwagens zoals gedefinieerd in artikel 1, § 2, 69., van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

De overname van de definitie opgenomen in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 heeft als doel een zo groot mogelijke coherentie te verzekeren tussen de federale bepalingen met betrekking tot de inschrijving van voertuigen (beschikbaar in het repertorium van de inschrijving van voertuigen) en de gewestelijke fiscale bepalingen, zodat het tarief betreffende de kampeerwagens correct kan worden toegepast voor de voertuigen die voor deze categorie relevant zijn.

In de huidige tekst van artikel 9, bestaat er geen specifiek tarief voor kampeerwagens. In afwezigheid van zo'n tarief, is het de administratieve praktijk van de federale overheid die het bedrag van de belasting bepaalde dat van toepassing is op deze voertuigcategorie. Dit bedrag hield rekening met de maximaal toegelaten massa van het voertuig (MTM) en was bepaald als volgt :

- als de MTM strikt minder bedraagt dan 3.501 kilogram, dan is het toepasbaar tarief hetgeen van toepassing is voor motorvoertuigen bestemd voor het vervoer van goederen waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kilogram niet overschrijdt (« lichte vrachtauto's ») bedoeld in artikel 9, B ;
- als de MTM gelijk of meer bedraagt dan 3.501 kilogram en strikt minder bedraagt dan 12.000 kilogram, dan is het toepasbaar tarief hetgeen van toepassing is voor de motorvoertuigen of de samengestelde voertuigen, bestemd voor het vervoer van goederen, waarvan de MTM 3,5 ton overschrijdt, maar minder bedraagt dan 12 ton, bedoeld in artikel 9, E, 2° ;
- als de MTM strikt meer bedraagt dan 12.000 kilogram, belast de federale overheid hen niet op basis van de verkeersbelasting op de autovoertuigen, op grond dat deze kampeerwagens, wegens hun MTM, reeds zijn onderworpen aan de kilometerheffing.

Deze federale praktijk komt er op neer een voertuigcategorie te belasten volgens tarieven die, strikt genomen, niet zijn voorzien door het WIGB, wat niet overeenstemt met de voorschriften van de artikelen 170, § 2, en 172 van de Grondwet. Verder bestaat er, voor wat betreft de kampeerwagens met een MTM die meer dan 12 ton bedraagt, een juridisch vacuüm dat er toe leidt dat ze helemaal niet worden belast, noch in de verkeersbelastingen op de autovoertuigen, noch in de kilometerheffing daar kampeerwagens niet voorkomen in het toepassingsgebied van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet.

La première modification instaure un tarif propre aux autocaravanes, telle que définies dans l'article 1^{er}, § 2, 69., de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

La reprise de la définition contenue dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 a pour objectif d'assurer la plus grande cohérence possible entre les dispositions fédérales relatives à l'immatriculation des véhicules (disponibles dans le répertoire de l'immatriculation des véhicules) et les dispositions fiscales régionales, de sorte à ce que le tarif relatif aux autocaravanes puisse être appliqué correctement aux véhicules relevant de cette catégorie.

Dans le texte actuel de l'article 9, aucun tarif spécifique aux autocaravanes n'existe. En l'absence d'un tel tarif, c'est la pratique administrative de l'autorité fédérale qui déterminait le montant de la taxe applicable à cette catégorie de véhicule. Ce montant tenait compte de la masse maximale autorisée (MMA) et était déterminé comme suit :

- si la MMA est strictement inférieure à 3501 kilogrammes, la tarif applicable est celui applicable aux véhicules à moteur destinés au transport de marchandises d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3.500 kilogrammes (« camionnettes ») visé à l'article 9, B ;
- si la MMA est égale ou supérieure à 3.501 kilogrammes et strictement inférieure à 12.000 kilogrammes, le tarif applicable est celui applicable aux véhicules à moteur qui ne sont pas soumis au prélèvement kilométrique et qui sont destinés au transport de marchandises, dont la MMA est supérieure à 3,5 tonnes et inférieure à 12 tonnes, visé à l'article 9, E, 2° ;
- si la MMA est strictement supérieure à 12.000 kilogrammes, l'autorité fédérale ne les taxe pas au titre de taxe de circulation sur les véhicules automobiles, au motif que ces autocaravanes, en raison de leur MMA, sont déjà soumises au prélèvement kilométrique.

Cette pratique de l'autorité fédérale revient à taxer une catégorie de véhicule selon des tarifs qui, à strictement parler, ne sont pas prévus par le CTAIR, ce qui n'est pas conforme au prescrit des articles 170, § 2, et 172 de la Constitution. D'autre part, pour ce qui concerne les autocaravanes d'une MMA de plus de 12 tonnes, il existe un vide juridique conduisant à ce qu'elles ne soient pas du tout taxées, ni par la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, ni le prélèvement kilométrique, dans la mesure où les autocaravanes ne sont pas visées dans le champ d'application de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en replace-

Artikel 4 in ontwerp voert bijgevolg, via een nieuw *Abis*, een specifiek tarief voor de kampeerwagens in, afhankelijk van hun MTM. Tot een MTM van 3,5 ton is het tarief identiek aan hetgeen van toepassing is voor de lichte vrachtauto's.

De tweede wijziging vervolledigt artikel 9, F, met een tweede lid dat aanhangwagens en opleggers, waarvan de MTM 750 kg niet overschrijdt en die uitsluitend worden getrokken door een personenauto, een auto voor dubbel gebruik, een minibus, een ziekenauto, een motorfiets, een lichte vrachtauto, een kampeerwagen, een autobus of een autocar, vrijstelt van de verkeersbelasting op de autovoertuigen.

De invoering van deze vrijstelling streeft dus naar administratieve vereenvoudiging alsook naar overeenstemming met het stelsel dat van toepassing is in het Vlaams Gewest (zie artikel 2.2.4.0.1, § 7, tweede lid, van de Vlaamse Codex Fiscaliteit).

In tegenstelling met de vrijstellingen (« exonérations ») voorzien in artikel 5 van het WIGB waarvan de toekenning moet worden aangevraagd door de belastingplichtige, is er hier sprake van een belastingvrijstelling (« exemption ») in de mate dat aanhangwagens en opleggers met een maximale toegelaten massa van 750 kilogram, wanneer ze getrokken zijn door voertuigen bedoeld in de nieuwe bepaling, zich buiten het toepassingsgebied van de verkeersbelasting op de autovoertuigen bevinden.

Artikel 5

Artikel 5 in ontwerp voorziet in vier wijzigingen van artikel 10 van het WIGB betreffende de forfaitaire belasting.

In opvolging van de aanneming door de Europese Unie van de Richtlijn nr 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG, werden de Europese lidstaten uitgenodigd hun wetgeving aan te passen met betrekking tot de technische controle zodat de kwalificatie « de motorvoertuigen van historisch belang » (oldtimers) enkel kan worden erkend aan voertuigen die zijn gebouwd of voor de eerste keer werden ingeschreven ten minste 30 jaar geleden.

Om hiermee coherent te blijven zal de toepassing van de forfaitaire belasting bedoeld in artikel 10, eerste lid, 1°, WIGB, voortaan slechts gelden voor voertuigen die minstens 30 jaar geleden in het verkeer zijn gebracht, zoals dit reeds het geval is in de andere gewesten. Ten slotte is het materieel toepassingsgebied van 1° niet enkel meer beperkt

ment de l'Eurovignette. Par conséquent, l'article 4 en projet introduit, sous un nouveau *Abis*, un tarif spécifique pour les autocaravanes, dépendant de leur masse maximale autorisée. Jusqu'à une MMA de 3,5 tonnes, le tarif est identique à celui appliqué aux camionnettes.

La seconde modification complète l'article 9, F, par un alinéa 2 exemptant de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles les remorques et semi-remorques dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg et qui sont exclusivement tirées par une voiture particulière, une voiture mixte, un minibus, une ambulance, une motocyclette, une camionnette, une autocaravane, un autobus ou un autocar.

L'introduction de cette exemption poursuit donc un objectif de simplification administrative ainsi qu'un alignement fiscal avec le régime applicable en Région flamande (voy. article 2.2.4.0.1, § 7, alinéa 2, du Code flamand de la fiscalité).

À la différence des « exonérations » prévues à l'article 5 du CTAIR, dont l'octroi doit être demandé par le contribuable, il est ici question d'une « exemption » de la taxe, dans la mesure où les remorques ou semi-remorques d'une masse maximale autorisée de moins de 750 kilogrammes, lorsqu'elles sont tractées par les catégories de véhicules visées dans la nouvelle disposition, se situent en dehors du champ d'application de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Article 5

L'article 5 en projet apporte quatre modifications à l'article 10 du CTAIR relatif à la taxe forfaitaire.

Suite à l'adoption, par l'Union européenne, de la directive n° 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, les pays membres de l'Union européenne ont été invités à adapter leur législation en matière de contrôle technique afin que la qualification de « véhicules présentant un intérêt historique » (oldtimers) ne puisse être reconnue qu'aux seuls véhicules ayant été construits ou immatriculés pour la première fois il y a au moins 30 ans.

Afin d'assurer la cohérence, l'application de la taxe forfaitaire visée à l'article 10, alinéa 1^{er}, 1°, du CTAIR, ne pourra désormais bénéficier qu'aux véhicules mis en circulation depuis au moins 30 ans, comme cela est déjà le cas dans les deux autres régions. Enfin, le champ d'application matériel du 1° n'est plus limité aux seuls voitures,

tot de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik, de minibussen en de motorfietsen, maar omvat het voortaan alle voertuigen, zonder onderscheid van categorie.

De tweede wijziging voert een overgangperiode in die de aanslagjaren 2020 tot en met 2024 dekt. Doordat het tijds criterium inderdaad is verhoogd tot 30 jaar, zullen bepaalde belastingplichtigen, die genieten van de forfaitaire belasting omdat hun voertuig 25 jaar oud was in 2019, er niet meer van genieten in 2020 aangezien hun voertuig slechts 26 jaar oud zal zijn. Om te vermijden dat de verhoging van het criterium tot 30 jaar in conflict treedt met de legitieme verwachtingen van de belastingplichtigen, is er dus voorzien in een overgangperiode.

De derde wijziging beoogt de opheffing van 3° van artikel 10, § 1, eerste lid, dat heden voorziet in de toepassing, onder bepaalde voorwaarden, van een forfaitaire belasting voor de niet in artikel 36*bis* bedoelde militaire voertuigen uit verzamelingen, die bij het ontstaan van de belastingsschuld sedert meer dan 30 jaar in het verkeer zijn. Doordat de forfaitaire belasting inderdaad voor oldtimers van toepassing zal zijn voor alle voertuigen die sedert meer dan 30 jaar geleden in het verkeer zijn gebracht, komen de voertuigen bedoeld in 3° in het toepassingsgebied van 1° terecht, waardoor de bepaling overgenomen onder 3° overbodig werd.

De vierde wijziging vervangt de tweede paragraaf van artikel 10 tot bevestiging dat het belastingbedrag nooit lager zou zijn dan het forfaitaire bedrag van 23,16 euro (te indexeren op basis van artikel 11).

Artikel 6

Artikel 6 in ontwerp vervangt in de Franse versie van artikel 13 van het WIGB de woorden « exemption » en « exempté » respectievelijk door de woorden « exonération » en « exonéré ».

Artikel 7

Artikel 7 in ontwerp heft artikel 14 van het WIGB op. Deze laatste bepaling voorziet in een vermindering ten voordele van elk voertuig dat uitsluitend wordt gebruikt voor het bezoldigd vervoer van personen krachtens een machtiging uitgereikt voor de exploitatie van autocardiënen ter uitvoering van de besluitwet van 30 december 1946 dat bij het ontstaan van de belastingsschuld sedert ten minste 5 jaar in het verkeer is gebracht. Volgens de gegevens, verzonden door FOD Financiën, werd deze vermindering in de praktijk nooit aangevraagd, wat de vraag met zich meebrengt naar de relevantie van zo'n vermindering.

Dat artikel 14 is in tegenspraak met de doelstellingen van het Gewest nopens het promoten van meer ecologische

voitures mixtes, minibus et motocyclettes, mais vise dorénavant tous les véhicules, sans distinction de catégorie.

La deuxième modification insère une période transitoire couvrant les exercices d'imposition 2020 à 2024. En effet, du fait que le critère de durée a été augmenté à 30 ans, certains contribuables bénéficiant de la taxe forfaitaire du fait que leur véhicule avait 25 ans en 2019 n'en bénéficieraient plus en 2020 car leur véhicule n'aurait alors que 26 ans. Pour éviter que l'augmentation de la durée à 30 ans n'aille à l'encontre des attentes légitimes des contribuables, il est donc prévu une période transitoire.

La troisième modification vise à abroger le 3° de l'article 10, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, qui prévoit actuellement l'application, moyennant certaines conditions, d'une taxe forfaitaire pour les véhicules militaires de collection non visés à l'article 36*bis*, mis en circulation depuis plus de 30 ans au moment de la débiton de l'impôt. En effet, du fait que la taxe forfaitaire pour véhicule ancêtre sera appliquée à tout véhicule mis en circulation depuis au moins 30 ans, les véhicules visés au 3° entrent dans le champ d'application du 1°, rendant la disposition reprise sous le 3° superflue.

La quatrième modification remplace le paragraphe 2 de l'article 10 confirmant que le montant de la taxe ne puisse jamais être inférieur au montant forfaitaire de 23,16 euros (à indexer en vertu de l'article 11).

Article 6

L'article 6 en projet modifie dans la version française de l'article 13 du CTAIR les mots « exemption » et « exempté » respectivement par les mots « exonération » et « exonéré ».

Article 7

L'article 7 en projet abroge l'article 14 du CTAIR. Cette dernière disposition crée une réduction au profit de tout véhicule employé exclusivement pour le transport rémunéré de personnes en vertu d'une autorisation délivrée en vue de l'exploitation de services d'autocars en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, à la condition que ces véhicules soient mis en circulation depuis 5 ans au moins au moment de la débiton de l'impôt. D'après les données transmises par le SPF Finances, cette réduction n'est en pratique jamais demandée, ce qui pose la question de la pertinence d'une telle réduction.

Cet article 14 s'inscrit en contradiction avec les objectifs de la Région en matière de promotion des moyens

vervoermiddelen, zoals geïnitieerd met de invoering van een lage-emissiezone, en geeft in dat kader een verkeerd signaal aan de burgers.

Artikel 8

Artikel 8 in ontwerp heft artikel 15 van het WIGB op. Deze laatste bepaling voorziet in een vermindering van de belasting met 75 % ten voordele van de voertuigen die uitsluitend dienen voor het vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen, wanneer deze voertuigen uitsluitend worden gebruikt in het kader van de havenactiviteit binnen de havenomheining

Volgens de gegevens van de FOD Financiën, werd deze vermindering in de praktijk door belastingplichtigen nooit aangevraagd.

Artikel 42, § 3, 3° van het WIGB sluit de ontvangst van een gemeentelijke opdecim uit in geval van toepassing van artikel 15 WIGB. De voornoemde passage van het artikel 42 heeft dus geen zin meer na de opheffing van artikel 15 WIGB.

Het Gewest kan evenwel artikel 42, § 3, 3° WIGB niet opheffen omdat de gewestelijke wetgever, overeenkomstig met wat de Raad van State heeft uiteengezet in zijn advies nr. 66.089/4 van 26 juni 2019, niet bevoegd is om de beperkingen van de fiscale bevoegdheid van de gemeenten vast te leggen.

Artikel 9

Artikel 9 in ontwerp heft artikel 16 van het WIGB op houdende de vermindering van 10 % van de verkeerbelasting op de autovoertuigen ten voordele van autobussen en autocars wanneer deze deel uitmaken van een autopark van tenminste 3 autobussen of autocars in hoofde van dezelfde belastingplichtige.

Het belastingbedrag voor deze voertuigcategorieën bedraagt zo'n 80 euro per voertuig (zie artikel 9, D, van het WIGB). De vermindering van 10 % wordt opgeheven in het kader van de administratieve vereenvoudiging.

Artikel 10

Dit artikel vervangt in de Franse versie van artikel 23 van het WIGB het woord « exemption » door het woord « exonération ».

Artikel 11

Dit artikel vervangt in de Franse versie van artikel 23bis van het WIGB het woord « exemption » door het woord « exonération ».

de transport plus écologiques, initiée notamment avec la mise en place d'une zone de basses émissions, et peut envoyer un mauvais signal aux citoyens.

Article 8

L'article 8 en projet abroge l'article 15 du CTAIR. Cette dernière disposition prévoit une réduction de la taxe de 75 % au profit des véhicules servant exclusivement au transport de marchandises ou d'objet quelconques lorsque ces véhicules sont utilisés exclusivement dans le cadre de l'activité portuaire dans l'enceinte des ports.

Selon les données fournies par le SPF Finances, cette réduction n'est en pratique jamais demandée par les contribuables.

L'article 42, § 3, 3° du CTAIR exclut la perception d'un décime additionnel communal en cas d'application de la réduction visée à l'article 15 CTAIR. Le passage susmentionné de l'article 42 n'a par conséquent plus de sens après l'abrogation de l'article 15 du CTAIR.

La Région ne peut cependant pas abroger l'article 42, § 3, 3°, car, conformément à ce qu'a relevé le Conseil d'État dans son avis n° 66.089/4 du 26 juin 2019, le législateur régional n'est pas compétent pour déterminer les limites de la fiscalité des communes.

Article 9

L'article 9 en projet abroge l'article 16 du CTAIR portant réduction de 10 % de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles au profit des autobus et autocars lorsque ceux-ci font partie d'un parc automobile d'au moins 3 autobus ou autocars dans le chef d'un même contribuable.

Le montant de la taxe pour cette catégories de véhicules s'élève à quelque 80 euros par véhicule (voy. article 9, D, du CTAIR). La réduction de 10 % est abrogée dans le cadre de la simplification administrative.

Article 10

Cet article modifie dans la version française de l'article 23 du CTAIR le mot « exemption » par le mot « exonération ».

Article 11

Cet article modifie dans la version française de l'article 23bis du CTAIR le mot « exemption » par le mot « exonération ».

Artikel 12

Artikel 12 in ontwerp heft in zijn geheel Hoofdstuk IX van Titel II van hetzelfde Wetboek gewijd aan de dagelijkse belasting op.

Volgens de bepalingen van Hoofdstuk IX, worden de autovoertuigen die in België worden gebruikt door personen die in dit land geen woonplaats, verblijfplaats of vaste vestiging hebben en waarvoor geen verkeersbelasting is verschuldigd, naar verhouding van hun verblijf in België onderworpen aan een dagelijkse belasting behoudens afwijkingen die kunnen voortvloeien uit internationale overeenkomsten.

De opheffing van dit hoofdstuk is gerechtvaardigd door twee overwegingen.

De eerste is van praktisch belang. De dagelijkse belasting werd slechts zeer uitzonderlijk geïnd. Vanwege de vele door België gesloten internationale overeenkomsten met het oog op het vermijden van dubbele belasting, kunnen slechts de onderdanen van een Staat die geen dergelijke overeenkomst met België heeft gesloten, als belastingschuldigen van de dagelijkse belasting worden gehouden. Een eerste fase van identificatie van deze belastingplichtigen, zeer vervelend en kostelijk in de praktijk, drong zich dus op. Bovendien was, wegens de verdwijning van de controleposten van de douaniers aan de grenzen van het territorium van het Koninkrijk, de opsporing van buitenlandse voertuigen die op het grondgebied van het Koninkrijk circuleren en aan de belasting konden worden onderworpen, *de facto* onmogelijk.

De tweede overweging betreft de herverdeling van de bevoegdheden tussen de Gewesten. Artikel 5, § 2, 10° van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten bepaalt inderdaad dat de verkeersbelasting op de autovoertuigen is gelokaliseerd op de plaats waar de natuurlijke persoon of rechtspersoon gevestigd is op wiens naam het voertuig ingeschreven is of moet zijn. Wanneer de belastingschuldige, natuurlijke persoon of rechtspersoon, in België geen woonplaats of maatschappelijke zetel heeft, wordt de belasting geacht gelokaliseerd te zijn op de plaats van zijn verblijfplaats of voornaamste inrichting in België. De bijzondere financieringswet maakt geen vermelding inzake de bepaling van het lokalisatiecriterium wanneer de belastingschuldige niet over een woonplaats, noch een maatschappelijke zetel, verblijfplaats of voornaamste inrichting in België beschikt. Dit stilzwijgen heeft tot gevolg dat het voor het Gewest onmogelijk is om de dagelijkse belasting te innen (zie, voor een analyse van de vraag, het advies van de Raad van State n° 53.619/3 van 30 september 2013 (pp. 16 et 17)).

Article 12

L'article 12 en projet abroge l'intégralité du Chapitre IX du Titre II du même Code dédié à la taxe quotidienne.

Selon les dispositions du chapitre IX, les véhicules automobiles qui sont utilisés en Belgique par des personnes n'ayant dans ce pays ni domicile, ni résidence, ni établissement fixe et qui n'ont pas été soumis à la taxe de circulation, sont assujettis, à raison de leur séjour en Belgique, à une taxe quotidienne, sauf dérogation pouvant résulter de conventions internationales.

L'abrogation de ce chapitre est justifiée par deux considérations.

La première est d'ordre pratique. La taxe quotidienne n'était que très exceptionnellement perçue, du fait que, en raison des nombreuses conventions internationales conclues par la Belgique visant à éviter la double imposition, seuls les ressortissants d'un État n'ayant pas conclu une telle convention avec la Belgique pouvaient être tenus pour redevables de la taxe quotidienne. Un premier travail d'identification de ces contribuables, très fastidieux et coûteux en pratique, était donc nécessaire. S'ajoute encore à cela le fait que, suite à la disparition des postes de contrôle douaniers aux frontières du territoire du Royaume, la détection des véhicules étrangers circulant sur le territoire du Royaume et pouvant faire l'objet de cette taxe était *de facto* impossible.

La seconde considération relève de la répartition des compétences entre les Régions. En effet, l'article 5, § 2, 10°, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions dispose que la taxe de circulation sur les véhicules automobiles est réputée localisée à l'endroit où est établie la personne morale ou physique au nom de laquelle le véhicule est ou doit être immatriculé. Lorsque le redevable, personne physique ou personne morale, n'a pas en Belgique de domicile ou de siège social, la taxe est réputée localisée au lieu de sa résidence ou de son principal établissement en Belgique. La loi spéciale de financement ne détermine en revanche aucun critère de localisation lorsque le redevable ne dispose ni de domicile ou de siège social ni de résidence ou d'établissement principal en Belgique. Ce silence a pour conséquence qu'il est impossible pour la Région de percevoir la taxe quotidienne (voy., pour un examen de la question, l'avis du Conseil d'État n° 53.619/3 du 30 septembre 2013 (pp. 16 et 17)).

Artikel 13

Artikel 13 in ontwerp heft artikel 29 van het WIGB op.

Dit laatste artikel voorziet in een betalingsprocedure van de belasting in twee stappen, de eerste als gevolg van de verzending, door de fiscale administratie, van een uitnodiging tot betaling, gevolgd door, in geval van niet-betaling, een inkohiering.

In het kader van de overname van de dienst van de verkeerbelasting, is niet voorzien om deze praktijk over te nemen maar wel meteen over te gaan naar de inkohiering van de belasting, zoals eveneens geldt voor alle andere gewestelijke belastingen. De procedure die deze inkohiering beschrijft zal worden voorzien in de Brusselse Codex Fiscale Procedure.

HOOFDSTUK 2
Wijzigingsbepalingen van Titel V
met betrekking tot de belasting
op de inverkeerstelling

Artikel 14

Artikel 14 in ontwerp wijzigt het opschrift van de Franse versie van Hoofdstuk II van Titel V van het WIGB. Het woord « Exemptions » in de Franse versie wordt vervangen door het woord « Exonérations ».

Artikel 15

Artikel 15 in ontwerp wijzigt artikel 96 van het WIGB dat betrekking heeft op vrijstellingen van de belasting op de inverkeerstelling.

De eerste wijziging beoogt de vervanging, in de Franse versie van de inleidende zin in het eerste lid, van het woord « exempts » door het woord « exonérés ».

De tweede wijziging beoogt de uitbreiding van de bestaande vrijstelling voor luchtvaartuigen en boten naar alle voertuigen die uitsluitend worden gebruikt voor een openbare dienst van de Staat, de gemeenschappen, de gewesten, de provincies, de agglomeraties of de gemeenten.

De derde wijziging beoogt de uitbreiding van de vrijstelling van artikel 96, 3°, a), tot de slachtoffers van daden van terrorisme zoals omschreven in het wet van 18 juli 2017 betreffende de oprichting van het statuut van nationale solidariteit, de toekenning van een herstelpensioen en de terugbetaling van medische zorg ingevolge daden van terrorisme, onder dezelfde voorwaarden dan de vrijstelling van de verkeersbelasting op de autovoertuigen.

Article 13

L'article 13 en projet abroge l'article 29 du CTAIR.

Ce dernier article prévoit une procédure de paiement de la taxe en deux temps, le premier faisant suite à l'envoi, par l'administration fiscale, d'une invitation à payer, suivie, en cas de non-paiement, par un enrôlement.

Dans le cadre de la reprise du service de la taxe de circulation, il n'est pas prévu de recourir à cette pratique et de procéder directement à un enrôlement de la taxe, comme c'est déjà le cas pour tous les autres impôts régionaux. La procédure décrivant cet enrôlement sera prévue dans le Code bruxellois de procédure fiscale.

CHAPITRE 2
Dispositions modifiant le
Titre V relatif à la taxe
de mise en circulation

Article 14

L'article 14 en projet modifie l'intitulé de la version française du Chapitre II du Titre V du même Code en remplaçant le mot « Exemptions » par le mot « Exonérations ».

Article 15

L'article 15 en projet modifie l'article 96 du CTAIR, lequel porte sur les exonérations de la taxe de mise en circulation.

La première modification vise à remplacer, dans la version française de la phrase liminaire de l'alinéa 1^{er}, le mot « exempts » par le mot « exonérés ».

La seconde modification vise à étendre l'exonération existante pour les aéronefs et bateaux à tous les véhicules affectés exclusivement à un service public de l'État, des communautés, des régions, des provinces, des agglomérations ou des communes.

La troisième modification vise à étendre le bénéfice de l'exonération de l'article 96, 3°, a), aux victimes d'actes de terrorisme telles que définies par la loi du 18 juillet 2017 relative à la création du statut de solidarité nationale, à l'octroi d'une pension de dédommagement et au remboursement des soins médicaux à la suite d'actes de terrorisme, dans les mêmes conditions que l'exonération de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

De laatste wijziging beoogt de invoeging van een nieuw lid dat verduidelijkt dat het voordeel van de vrijstelling voorzien in het eerste lid, 3° (voor gehandicapte personen of slachtoffers van terreurdaden) beperkt is tot één voertuig per persoon verkrijger.

Artikel 16

Artikel 16 in ontwerp wijzigt artikel 100, § 2, van het WIGB. Deze laatste bepaling laat toe dat naar aanleiding van een overdracht tussen de echtgenoten of tussen uit de echt gescheiden van een voertuig dat reeds onderworpen werd aan de belasting op de inverkeerstelling, deze niet terug verschuldigd is door de verkrijger bij de inschrijving op zijn naam van het betrokken voertuig.

Het toepassingsgebied van deze bepaling wordt uitgebreid ingeval van een overdracht van het voertuig tussen wettelijk samenwonenden (of ingevolge de stopzetting van de wettelijke samenwoning).

TITEL 3 Slotbepaling en inwerkingtreding

Artikel 17

Dit artikel heeft als doel de draagwijdte van de wijzigingen die deze ordonnantie aan het WIGB aanbrengt te beperken.

Het Gewest is, op zichzelf, niet bevoegd voor het aanpassen van de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting op de autovoertuigen en de belasting op de inverkeerstelling voor wat betreft de belastingplichtigen die een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten zijn. Er dient inderdaad, bij toepassing van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, een samenwerkingsakkoord tussen de drie Gewesten te worden gesloten om deze bepalingen te wijzigen wanneer deze van toepassing zijn op de professionals van de leasing.

Ondanks de inspanningen die de Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft geleverd (en zal blijven leveren) om te komen tot een dergelijk akkoord vóór de overname van de dienst van de verkeersbelastingen, kon er geen consensus worden gevonden. Bijgevolg ziet de Regering zich genoodzaakt de draagwijdte van de aanpassingen die worden doorgevoerd door deze ordonnantie te beperken (zie ook het advies van de Raad van State nr. 66.089/4 van 26 juni 2019, p. 4 en 5).

La dernière modification vise à insérer un nouvel alinéa précisant que le bénéfice de l'exonération prévue à l'alinéa 1^{er}, 3° (personnes handicapées ou victimes d'actes de terrorisme) est limité à une voiture particulière par personne bénéficiaire.

Article 16

L'article 16 en projet modifie l'article 100, § 2, du CTAIR. Cette dernière disposition permet, à l'occasion du transfert entre époux ou entre personnes divorcées d'un véhicule ayant déjà été soumis à la taxe de mise en circulation, que celle-ci ne soit pas de nouveau due par le cessionnaire à l'occasion de l'immatriculation à son nom du véhicule concerné.

Le champ d'application de cette disposition est élargi en cas du transfert du véhicule entre cohabitants légaux (ou en raison de la cessation de la cohabitation légale).

TITRE 3 Disposition finale et entrée en vigueur

Article 17

Cet article a pour objet de restreindre la portée des modifications que la présente ordonnance apporte au CTAIR.

La Région n'est pas compétente pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation en ce qui concerne les contribuables qui sont une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing. En effet, en vertu de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, un accord de coopération doit être conclu entre les trois Régions pour pouvoir modifier ces dispositions lorsqu'elles s'appliquent à des professionnels du leasing.

Malgré les efforts déployés par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour parvenir à la conclusion d'un tel accord préalablement à la reprise du service des taxes de circulation, aucun consensus n'a pu être trouvé. Dès lors, le Gouvernement est contraint de limiter la portée des modifications apportées par l'ordonnance en projet (voir aussi l'avis du Conseil d'État n° 66.089/4 du 26 juin 2019, pp. 4 et 5).

Artikel 18

De inwerkingtreding van deze ordonnantie is vastgesteld op 1 januari 2020, datum van de effectieve overname van de dienst van de verkeersbelasting op de autovoertuigen en van de belasting op de inverkeerstelling door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De wijzigingen aangebracht aan het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen zijn van toepassing vanaf aanslagjaar 2020.

Betreffende de verkeersbelasting op de auto-voertuigen, viseert het aanslagjaar een periode van 12 opeenvolgende maanden beginnend bij de inschrijving van het voertuig bij het repertorium van de inschrijving van de voertuigen. Het aanslagjaar wordt genoemd naar het jaar waarin het tijdperk een aanvang neemt (artikel 22 van het WIGB). Aldus, voor een voertuig ingeschreven op 1 februari 2019, loopt het aanslagjaar 2019 van 1 februari 2019 tot en met 31 januari 2020 ; in zo'n geval zal deze ordonnantie dus van toepassing zijn vanaf 1 februari 2020. Meer algemeen : voor elk voertuig ingeschreven vóór 1 januari 2020, begint het aanslagjaar 2020 de dag na de laatste dag van het aanslagjaar 2019.

Betreffende de belasting op de inverkeerstelling zijn de bepalingen bedoeld in hoofdstuk 2 van titel 2 van deze ordonnantie van toepassing op de voertuigen die voor het eerst in gebruik zijn genomen op de openbare weg (ingeschreven) vanaf 1 januari 2020. Inderdaad, overeenkomstig artikel 103 van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, is de belasting verbonden aan een aanslagjaar dat begint op de eerste dag van de maand waarin de belasting verschuldigd is, genoemd naar het jaar waarin de belasting verschuldigd is. Het aanslagjaar 2020 neemt dus een aanvang op 1 januari 2020.

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor de Financiën,

Sven GATZ

Article 18

L'entrée en vigueur du présent projet d'ordonnance est fixée au 1^{er} janvier 2020, date de la reprise effective du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation par la Région de Bruxelles-Capitale.

Les modifications apportées au Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus sont d'application à compter de l'exercice d'imposition 2020.

Concernant la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, l'exercice d'imposition vise une période de douze mois consécutifs commençant à l'inscription du véhicule au répertoire de l'immatriculation des véhicules. L'exercice d'imposition est désigné par le millésime de l'année au cours de laquelle se situe le début de cette période (article 22 du CTAIR). Ainsi, pour une voiture inscrite le 1^{er} février 2019, l'exercice d'imposition 2019 court du 1^{er} février 2019 au 31 janvier 2020 ; dans ce cas de figure, la présente ordonnance commencera donc à s'appliquer à compter du 1^{er} février 2020. Plus généralement : pour chaque véhicule immatriculé avant le 1^{er} janvier 2020, l'exercice d'imposition 2020 commencera le lendemain du dernier jour de l'exercice d'imposition 2019.

Concernant la taxe de mise en circulation, les dispositions visées au chapitre 2 du titre 2 de la présente ordonnance seront applicables aux véhicules qui sont pour la première fois mis en usage sur la voie publique (immatriculés) à compter du 1^{er} janvier 2020. En effet, au terme de l'article 103 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, la taxe est rattachée à un exercice d'imposition commençant le premier jour du mois au cours duquel la taxe est due, désigné par le millésime de l'année au cours de laquelle la taxe est due. L'exercice d'imposition 2020 commence donc à compter du 1^{er} janvier 2020.

Le ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances,

Sven GATZ

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE ONDERWORPEN AAN HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen in het kader van de overname van de dienst van de verkeersbelasting op de autovoertuigen, van de belasting op de inverkeerstelling en van het eurovignet door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de minister van Financiën en Begroting, na beraadslaging,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister van Financiën is ermee belast bij het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het ontwerp van ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt :

TITEL 1 Inleidende bepaling

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid zoals bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

TITEL 2 Bepalingen houdende de wijziging van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen

HOOFDSTUK 1 Wijzigingsbepalingen van Titel II met betrekking tot de verkeersbelasting op de autovoertuigen

Artikel 2

In de Franse versie van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, zoals van toepassing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wordt het opschrift van Hoofdstuk II van Titel II vervangen als volgt :

« Exonérations ».

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE SOU MIS À L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus dans le cadre de la reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, de la taxe de mise en circulation et de l'eurovignette par la Région de Bruxelles-Capitale

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du ministre des Finances et du Budget, et après en avoir délibéré,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le ministre des Finances est chargé de soumettre au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

TITRE 1^{ER} Disposition introductive

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

TITRE 2 Dispositions portant modification du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus

CHAPITRE 1^{ER} Dispositions modifiant le Titre II relatif à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles

Article 2

Dans la version française du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, tel que d'application en Région de Bruxelles-Capitale, l'intitulé du Chapitre II du Titre II est remplacé par ce qui suit :

« Exonérations ».

Artikel 3

In artikel 5 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

- a) in het eerste lid, aangepast bij de wet van 8 april 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht :
 - i) in de Franse versie van de inleidende zin wordt het woord « exempts » vervangen door het woord « exonérés » ;
 - ii) in de bepaling onder 2°, a), worden de woorden « openbare busdiensten of van bijzondere autobusdiensten, ter uitvoering van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van autovoertuigen » vervangen door de woorden « geregelde diensten of van bijzondere geregelde diensten, in uitvoering van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en autocars » ;
 - iii) de bepaling onder 3° wordt vervangen als volgt :

« de voertuigen uitsluitend gebruikt voor het vervoer van zieke of gewonde personen en, indien het wegvoertuigen betreft, ingeschreven als ziekenauto's » ;
 - iv) een bepaling onder 3°/1 wordt ingevoegd, luidende :

« de voertuigen als persoonlijk vervoermiddel gebruikt door :

 - a). de groot-oorlogsinvaliden, militaire of burgerlijke, en de personen die een herstelpensioen in toepassing van het wet van 18 juli 2017 betreffende de oprichting van het statuut van nationale solidariteit, de toekenning van een herstelpensioen en de terugbetaling van medische zorg ingevolge daden van terrorisme genieten, die een invaliditeitspensioen van ten minste 60 % genieten ;
 - b) de personen die volledig blind zijn, volledig verlamd zijn aan de bovenste ledematen of wier bovenste ledematen geamputeerd zijn en de personen die aangetast zijn door een blijvende invaliditeit die rechtstreeks toe te schrijven is aan de onderste ledematen en ten minste 50 % bedraagt » ;
 - v) de bepaling onder 6°, b), wordt opgeheven ;
 - vi) de bepaling onder 10°, ingevoegd bij de wet van 7 november 2000 en gewijzigd bij de wet van 8 april 2002, wordt opgeheven ;

- b) tussen het eerste en het tweede lid word een lid ingevoegd, luidende :

« Het voordeel van de in het eerste lid, 3°/1 bedoelde vrijstelling, is beperkt tot één bepaald voertuig per in het eerste lid, 3°/1 bedoelde persoon. » ;

2° in paragraaf 2 worden volgende wijzigingen aangebracht :

- a) in de Franse versie van de inleidende zin wordt het woord « exemptés » vervangen door het woord « exonérés » ;
- b) de bepaling onder 2° wordt opgeheven.

Artikel 4

In artikel 9 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° tussen A en B, wordt een A/1 ingevoegd, luidende :

Article 3

Dans l'article 5 du même Code, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, les modifications suivantes sont apportées :

- a) dans l'alinéa 1^{er}, modifié par la loi du 8 avril 2002, les modifications suivantes sont apportées :
 - i) dans la version française de la phrase liminaire, le mot « exempts » est remplacé par le mot « exonérés » ;
 - ii) dans le 2°, a), les mots « services publics d'autobus ou de services spéciaux d'autobus, en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles » sont remplacés par les mots « services réguliers ou de services réguliers spécialisés, en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars » ;
 - iii) le 3° est remplacé par ce qui suit :

« les véhicules affectés exclusivement au transport de personnes malades ou blessées et, s'il s'agit de véhicules routiers, immatriculés comme ambulances » ;
 - iv) il est inséré un 3°/1 rédigé comme suit :

« les véhicules utilisés comme moyens de locomotion personnelle par :

 - a) les grands invalides de la guerre, militaires ou civils, et les personnes bénéficiant d'une pension de dédommagement en application de la loi du 18 juillet 2017 relative à la création du statut de solidarité nationale, à l'octroi d'une pension de dédommagement et au remboursement des soins médicaux à la suite d'actes de terrorisme, qui bénéficient d'une pension d'invalidité de 60 % au moins ;
 - b) les personnes frappées de cécité complète, de paralysie entière des membres supérieurs ou ayant subi l'amputation de ces membres et les personnes atteintes d'une invalidité permanente découlant directement des membres inférieurs et occasionnant un taux de 50 % au moins » ;
 - v) le 6°, b), est abrogé ;
 - vi) le 10°, inséré par la loi du 7 novembre 2000 et modifié par la loi du 8 avril 2002, est abrogé ;

- b) un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

« Le bénéfice de l'exonération visée à l'alinéa 1^{er}, 3°/1, est limité à une voiture particulière par personne visée à l'alinéa 1^{er}, 3°/1. » ;

2° dans le paragraphe 2, les modifications suivantes sont apportées :

- a) dans la version française de la phrase liminaire, le mot « exemptés » est remplacé par le mot « exonérés » ;
- b) le 2° est abrogé.

Article 4

À l'article 9 du même Code, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, les modifications suivantes sont apportées :

1° il est inséré, entre le littéra A et le littéra B, un littéra A/1 rédigé comme suit :

« A/1 Kampeerwagens

Voor de kampeerwagens in de zin van artikel 1, § 2, 69°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebereiden moeten voldoen, is de belasting vastgesteld op 19,32 euro per 500 kilogram maximaal toegelaten massa.

Als de maximaal toegelaten massa 3.500 kilogram overschrijdt bedraagt de belasting 154,56 euro. » ;

2° punt F wordt aangevuld met een tweede lid, luidende :

« In afwijking van het eerste lid worden de aanhangwagens en de opleggers waarvan de maximaal toegelaten massa 750 kg niet overschrijdt en die uitsluitend worden getrokken door een personenauto, een auto voor dubbel gebruik, een minibas, een ziekenauto, een motorfiets, een lichte vrachtauto, een kampeerwagen, een autobus of een autocar, vrijgesteld van de belasting. Deze vrijstelling geldt alleen als de belastingplichtige een natuurlijke persoon is of een andere rechtspersoon dan een vennootschap, autonoom overheidsbedrijf en vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten ».

Artikel 5

In artikel 10 worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in de eerste paragraaf, eerste lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

a) de bepaling onder 1°, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, wordt vervangen als volgt :

« 1° voor de voertuigen die bij het ontstaan van de belastingschuld sedert meer dan dertig jaar in het verkeer zijn gebracht ; » ;

b) de bepaling onder 1°/1 wordt ingevoegd tussen de bepalingen onder 1° en 2° :

« voor de voertuigen die voldoen aan een van de volgende voorwaarden :

a) de voertuigen die sedert meer dan vijftientwintig jaar in het verkeer zijn gebracht bij het aanslagjaar 2020 ;

b) de voertuigen die sedert meer dan zesentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht bij het aanslagjaar 2021 ;

c) de voertuigen die sedert meer dan zevenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht bij het aanslagjaar 2022 ;

d) de voertuigen die sedert meer dan achtentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht bij het aanslagjaar 2023 ;

e) de voertuigen die sedert meer dan negenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht bij het aanslagjaar 2024 ; » ;

c) de bepaling onder 3° wordt opgeheven ;

2° de tweede paragraaf, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 11 december 2001, wordt vervangen als volgt :

« Het bedrag van de verschuldigde belasting voor een voertuig mag niet lager dan 23,16 euro zijn. ».

Artikel 6

In de Franse versie van artikel 13 van hetzelfde Wetboek, opnieuw opgenomen bij de wet van 11 april 1983, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in de inleidende zin wordt het woord « Exemption » vervangen door het woord « Exonération » ;

2° in de bepaling onder 1° wordt het woord « exemptés » vervangen door het woord « exonérés » en wordt het woord « exemption » vervangen door het woord « exonération » ;

« A/1 Autocaravanes

Pour les autocaravanes au sens de l'article 1^{er}, § 2, 69°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, la taxe est fixée à 19,32 euros par 500 kilogrammes de masse maximale autorisée.

Lorsque la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kilogrammes, la taxe est fixée forfaitairement à 154,56 euros. » ;

2° Le littéra F est complété par un alinéa 2 rédigé comme suit :

« Par dérogation à l'alinéa premier, les remorques et semi-remorques dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg et qui sont exclusivement tirées par une voiture particulière, une voiture mixte, un minibus, une ambulance, une motocyclette, une camionnette, une autocaravane, un autobus ou un autocar sont exemptées de la taxe. Cette exemption s'applique uniquement lorsque le contribuable est une personne physique ou une personne morale autre qu'une société, entreprise publique autonome et association sans but lucratif à activités de leasing ».

Article 5

À l'article 10, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les modifications suivantes sont apportées :

a) le 1°, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, est remplacé par ce qui suit :

« 1° pour les véhicules mis en circulation depuis plus de trente ans au moment de la déduction de l'impôt ; » ;

b) un 1°/1 rédigé comme suit est inséré entre les 1° et 2° :

« pour les véhicules répondant à l'une des conditions suivantes :

a) les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans à l'exercice d'imposition 2020 ;

b) les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-six ans à l'exercice d'imposition 2021 ;

c) les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-sept ans à l'exercice d'imposition 2022 ;

d) les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-huit ans à l'exercice d'imposition 2023 ;

e) les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-neuf ans à l'exercice d'imposition 2024 ; » ;

c) le 3° est abrogé ;

2° le paragraphe 2, modifié par l'arrêté royal du 11 décembre 2001, est remplacé par ce qui suit :

« Le montant de la taxe due pour un véhicule ne peut pas être inférieure à 23,16 euros. ».

Article 5

Dans la version française de l'article 13 du même Code, rétabli par la loi du 11 avril 1983, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans la phrase liminaire, le mot « Exemption » est remplacé par le mot « Exonération » ;

2° dans le 1°, le mot « exemptés » est remplacé par le mot « exonérés » et le mot « exemption » est remplacé par le mot « exonération » ;

3° in de bepaling onder 2° wordt het woord « exemption » vervangen door het woord « exonération ».

Artikel 7

Artikel 14 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, wordt opgeheven.

Artikel 8

Artikel 15 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, wordt opgeheven.

Artikel 9

Artikel 16 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, wordt opgeheven.

Artikel 10

In de Franse versie van artikel 23 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, wordt het woord « exemption » vervangen door het woord « exonération ».

Artikel 11

In de Franse versie van artikel 23bis van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 25 januari 1999, wordt het woord « exemption » vervangen door het woord « exonération ».

Artikel 12

Hoofdstuk IX van titel II van hetzelfde Wetboek wordt opgeheven.

Artikel 13

Artikel 29 van hetzelfde Wetboek, gewijzigd bij de wet van 24 maart 1970, wordt opgeheven.

Artikel 14

Artikel 42, § 3, 3°, van hetzelfde Wetboek, gewijzigd bij de wet van 8 april 2002, wordt opgeheven.

HOOFDSTUK 2 Wijzigingsbepalingen van Titel V met betrekking tot de belasting op de inverterstelling

Artikel 15

In de Franse versie van hetzelfde Wetboek wordt het opschrift van Hoofdstuk II van Titel V vervangen als volgt :

« Exonérations ».

Artikel 16

In artikel 96 van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 1 juni 1992, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid worden de volgende wijzigingen aangebracht :

a) in de Franse versie van de inleidende zin wordt het woord « exemptés » vervangen door het woord « exonérés » ;

3° dans le 2°, le mot « exemption » est remplacé par le mot « exonération ».

Article 6

L'article 14 du même Code, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, est abrogé.

Article 7

L'article 15 du même Code, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, est abrogé.

Article 8

L'article 16 du même Code, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, est abrogé.

Article 9

Dans la version française de l'article 23 du même Code, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, le mot « exemption » est remplacé par le mot « exonération ».

Article 10

Dans la version française de l'article 23bis du même Code, inséré par la loi du 25 janvier 1999, le mot « exemption » est remplacé par le mot « exonération ».

Article 11

Le Chapitre IX du Titre II du même Code est abrogé.

Article 12

L'article 29 du même Code, modifié par la loi du 24 mars 1970, est abrogé.

Article 13

L'article 42, § 3, 3°, du même Code, modifié par la loi du 8 avril 2002, est abrogé.

CHAPITRE 2 Dispositions modifiant le Titre V relatif à la taxe de mise en circulation

Article 14

Dans la version française du même Code, l'intitulé du Chapitre II du Titre V est remplacé par ce qui suit :

« Exonérations ».

Article 15

Dans l'article 96 du même Code, inséré par la loi du 1^{er} juin 1992, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1^{er}, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans la version française de la phrase liminaire, le mot « exemptés » est remplacé par le mot « exonérés » ;

b) de bepaling onder 1° wordt vervangen als volgt :

« 1° de voertuigen, de luchtvaartuigen en de boten, zoals omschreven in artikel 94, uitsluitend gebruikt voor een openbare dienst van de staat, de gewesten, de provincies, de agglomeraties of de gemeenten ; » ;

2° de bepaling onder 3°, a), wordt vervangen als volgt :

« a) de groot-oorlogsinvaliden, militaire of burgerlijke, en de personen die een herstelpensioen in toepassing van het wet van 18 juli 2017 betreffende de oprichting van het statuut van nationale solidariteit, de toekenning van een herstel-pensioen en de terugbetaling van medische zorg ingevolge daden van terrorisme genieten, die een invaliditeitspensioen van ten minste 60 % genieten ; » ;

3° tussen het eerste en tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende :

« Het voordeel van de in het eerste lid, 3°/a) bedoelde vrijstelling, is beperkt tot één bepaald voertuig per in het eerste lid, 3°/a) bedoelde persoon. ».

Artikel 17

In artikel 100, § 2, van hetzelfde Wetboek, ingevoegd door de wet van 1 juni 1992, worden de woorden « naar aanleiding van een overdracht tussen de echtgenoten of een overdracht tussen uit de echt gescheiden personen ingevolge de echtscheiding » vervangen door de woorden « naar aanleiding van een overdracht tussen echtgenoten, tussen wettelijk samenwonenden of een overdracht tussen gescheiden personen ingevolge de echtscheiding of de stopzetting van de wettelijke samenwoning ».

TITEL 3 Inwerkingtreding

Artikel 18

Deze ordonnantie treedt in werking op 1 januari 2020.

Haar bepalingen zijn van toepassing vanaf het belastingjaar 2020.

b) le 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° les véhicules, aéronefs et bateaux, définis à l'article 94, affectés exclusivement à un service public de l'État, des communautés, des régions, des provinces, des agglomérations ou des communes ; » ;

2° le 3°, a), est remplacé par ce qui suit :

« a) les grands invalides de la guerre, militaires et civiles, et les personnes bénéficiant d'une pension de dédommagement en application de la loi du 18 juillet 2017 relative à la création du statut de solidarité nationale, à l'octroi d'une pension de dédommagement et au remboursement des soins médicaux à la suite d'actes de terrorisme, qui bénéficient d'une invalidité de 60 % au moins ; » ;

3° un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

« Le bénéfice de l'exonération visée à l'alinéa 1^{er}, 3°/a), est limité à une voiture particulière par personne visée à l'alinéa 1^{er}, 3°/a). ».

Article 16

Dans l'article 100, § 2, du même Code, inséré par la loi du 1^{er} juin 1992, les mots « lors du transfert entre époux ou du transfert entre personnes séparées en raison du divorce » sont remplacés par les mots « lors du transfert entre époux, entre cohabitants légaux ou du transfert entre personnes séparées en raison du divorce ou de la cessation de cohabitation légale ».

TITRE 3 Entrée en vigueur

Article 17

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

Ses dispositions sont d'application à partir de l'exercice d'imposition 2020.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Op 30 april 2019 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Financiën, Begroting en Externe Betrekkingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie « tot wijziging van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen in het kader van de overname van de dienst van de verkeersbelasting op de autovoertuigen, van de belasting op de inverterstelling en van het eurovignet door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ».

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 26 juni 2019. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Bernard BLERO en Wanda VOGEL, staatsraden, en Charles Henri VAN HOVE, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Florence PIRET, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies (nr. 66.089/4), waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 26 juni 2019.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten « op de Raad van State », gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp^(*), de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. Overeenkomstig artikel 2, § 1, 1°, van de ordonnantie van 4 oktober 2018 « tot invoering van de gelijkheidsentest » stelt elke minister en staatssecretaris voor de wetgevende of reglementaire ontwerpen een evaluatieverslag op dat betrekking heeft op de impact van het ontwerp op het criterium van de genderdimensie en waarin met de volgende criteria rekening gehouden wordt: handicap, etnisch-culturele minderheden, seksuele oriëntatie, genderidentiteit en genderexpressie, afkomst en sociale situatie, waarbij dat evaluatieverslag ook betrekking kan hebben op andere criteria indien de auteur van het ontwerp dat relevant acht.

Hoewel in de nota aan de Regering vermeld staat dat de « Gelijke kansen test » ingevuld is, maakt dat evaluatieverslag geen deel uit van het dossier dat aan de afdeling Wetgeving voorgelegd is.

2. Blijkens artikel 6, § 2, van de ordonnantie van 8 september 1994 « houdende oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » is de regering ertoe gehouden het advies van die Raad in te winnen over de voorontwerpen van ordonnantie die een weerslag hebben op het economisch en sociaal leven.

Dat is het geval met voorliggend voorontwerp van ordonnantie aangezien daarbij bepaalde vrijstellingen of belastingverminderingen

(*) Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder « rechtsgrond » de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le 30 avril 2019, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget et des Relations extérieures à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus dans le cadre de la reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, de la taxe de mise en circulation et de l'eurovignette par la Région de Bruxelles-Capitale ».

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 26 juin 2019. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Bernard BLERO et Wanda VOGEL, conseillers d'État, et Charles Henri VAN HOVE, greffier assumé.

Le rapport a été présenté par Florence PIRET, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis (n° 66.089/4), dont le texte suit, a été donné le 26 juin 2019.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o des lois « sur le Conseil d'État », coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet^(*) la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. Conformément à l'article 2, § 1^{er}, 1^o, de l'ordonnance du 4 octobre 2018 « tendant à l'introduction du test d'égalité des chances », chaque ministre et secrétaire d'État établit, pour les projets législatifs et réglementaires, un rapport d'évaluation qui concerne l'impact du projet sur la dimension genre et qui tient compte des critères suivants: handicap, minorités culturelles et ethniques, orientation sexuelle, identité de genre et expression de genre, origine et condition sociale, le rapport d'évaluation pouvant se rapporter à d'autres critères si l'auteur du projet estime que c'est nécessaire.

Si, dans la note adressée au Gouvernement, il est précisé que le « test égalité des chances » a été complété, le dossier soumis à la section de législation ne comporte pas cette évaluation.

2. Il résulte de l'article 6, § 2, de l'ordonnance du 8 septembre 1994 « portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale » que le Gouvernement est tenu de solliciter l'avis de ce Conseil sur les avant-projets d'ordonnance ayant une incidence sur la vie économique et sociale.

Tel est le cas du présent avant-projet d'ordonnance en ce qu'il supprime certaines exonérations ou réductions fiscales et crée des tarifs

(*) S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

afgeschaft worden en tarieven ingevoerd worden voor bepaalde types voertuigen. In de nota aan de Regering wordt weliswaar vermeld dat de Regering de minister van Financiën en Begroting ermee belast dit voorontwerp van ordonnantie in te dienen bij de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar uit geen enkel stuk van het dossier kan opgemaakt worden dat dit advies intussen door de Regering ingewonnen zou zijn.

3. De steller van het voorontwerp moet erop toezien dat deze verplichte voorafgaande vormvereisten naar behoren vervuld worden.

ALGEMENE OPMERKING

Volgens artikel 92*bis*, § 2, f), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 « tot hervorming der instellingen », dat op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van toepassing is krachtens artikel 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 « met betrekking tot de Brusselse Instellingen », dient het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een samenwerkingsakkoord te sluiten ter regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben op de uitoefening van de in artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 « betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten » bedoelde bevoegdheden ingeval de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is.

Krachtens artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 zijn de gewesten bevoegd tot het wijzigen van de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting op de autovoertuigen en van de belasting op de inverkeerstelling. In diezelfde paragraaf 3 wordt nog bepaald dat

« [i]n geval de belastingplichtige van deze belastingen een vennootschap [...], een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, [...] de uitoefening van deze bevoegdheden afhankelijk [is] van een voorafgaandelijk tussen de drie gewesten te sluiten samenwerkingsakkoord zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ».

In zijn arrest nr. 178/2005 van 7 december 2005⁽¹⁾ heeft het Grondwettelijk Hof erop gewezen dat de verplichting een samenwerkingsakkoord te sluiten geldt voor zover de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, en dat de bepaling in kwestie strekt tot regeling van de aanslagvoet, de heffingsgrondslag of de vrijstelling van de gewestelijke belastingen vermeld in artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989.

Op de vraag of een aantal van de bepalingen van het voorontwerp niet met de vermelde voorwaarden overeenstemt, heeft de gemachtigde van de minister het volgende antwoord

« les articles 3, 1°, a, vi, 3, 2°, b, 4, 1°, 7, 8, 9 et 16, 1°, b, du texte en projet sont en effet susceptibles de s'appliquer à des véhicules immatriculés au nom d'une société, entreprises publique autonome ou association sans but lucratif à activités de leasing ».

Indien het de bedoeling van de steller van het voorontwerp is om die bepalingen te behouden, zou het voor de duidelijkheid beter zijn uitdrukkelijk te bepalen dat belastingplichtigen die een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten zijn buiten het toepassingsgebied van die bepalingen vallen. Aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met

pour certains types de véhicules. Si la note au Gouvernement fait mention de ce que celui-ci charge le Ministre des Finances et du Budget de soumettre cet avant-projet d'ordonnance au Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, aucune pièce du dossier ne permet d'établir que cet avis a été sollicité, à ce jour, par le Gouvernement.

3. L'auteur de l'avant-projet veillera au bon accomplissement de ces formalités préalables obligatoires.

OBSERVATION GÉNÉRALE

Conformément à l'article 92*bis*, § 2, f), de la loi spéciale du 8 août 1980 « de réformes institutionnelles », applicable à la Région de Bruxelles-Capitale en vertu de l'article 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 « relative aux institutions bruxelloises », la Région de Bruxelles-Capitale doit conclure un accord de coopération pour le règlement des questions relatives à l'exercice des compétences visées à l'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 « relative au financement des communautés et des régions » dans les cas où le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing.

L'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 dispose que les régions sont compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation. Il est également prévu que

« dans le cas où le redevable de ces impôts est une société [...] une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, l'exercice de ces compétences est subordonné à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois régions au sens de l'article 92*bis*, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles ».

Dans un arrêt n° 178/2005 du 7 décembre 2005⁽¹⁾, la Cour constitutionnelle a précisé que l'obligation de conclure un accord de coopération s'applique pour autant que le contribuable soit une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing et que la disposition en cause entende régler le taux d'imposition, la base d'imposition ou les exonérations des impôts régionaux visés à l'article 4, § 3, de la loi spéciale 16 janvier 1989.

Interrogé sur la question de savoir si certaines des dispositions de l'avant-projet ne rencontreraient pas les conditions précitées, le délégué du Ministre a répondu que

« les articles 3, 1°, a, vi, 3, 2°, b, 4, 1°, 7, 8, 9 et 16, 1°, b, du texte en projet sont en effet susceptibles de s'appliquer à des véhicules immatriculés au nom d'une société, entreprises publique autonome ou association sans but lucratif à activités de leasing ».

Si l'auteur de l'avant-projet entend maintenir ces dispositions, mieux vaut, par souci de clarté, exclure explicitement de leur champ d'application les contribuables qui sont une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing. À défaut d'avoir conclu un accord de coopération avec les deux autres régions, la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas compétente, à l'égard des contribuables

(1) Zie de overwegingen B.15 en B.16.

(1) Voir les considérants B.15 et B.16.

beide andere gewesten geen samenwerkingsakkoord gesloten heeft, is het ten aanzien van die belastingplichtigen niet bevoegd tot het wijzigen van de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting op de autovoertuigen en van de belasting op de inverkeerstelling.

Los daarvan merkt de afdeling Wetgeving op dat het feit dat die wijzigingen niet van toepassing zijn op de categorie van de voormelde belastingplichtigen leidt tot een verschillende behandeling die de steller van het voorontwerp moet kunnen verantwoorden.

In advies 60.914/3, dat op 27 februari 2017 gegeven is over een voorontwerp van decreet «houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers», heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking gemaakt :

«Bij gebrek aan een intergewestelijk samenwerkingsakkoord is de ontworpen regeling niet van toepassing op vennootschappen zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 «houdende het Wetboek van vennootschappen», autonome overheidsbedrijven of verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten.

Gelet op de bevoegdheidsbeperking die volgt uit artikel 4, § 3, tweede zin, van de bijzondere financieringswet kan een verschillende behandeling door het Vlaamse Gewest – tenzij dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is, in welk geval er sowieso geen discriminatie is – worden verantwoord door het gegeven dat de andere gewesten niet akkoord gaan met een hervorming in de aangegeven zin. Dat belet evenwel niet dat het Vlaamse Gewest er alles moet aan doen om tot een samenwerkingsakkoord te komen waarbij discriminaties zoveel mogelijk worden voorkomen of toch beperkt. Gelet op de artikelen 10 en 11 van de Grondwet heeft het Vlaamse Gewest derhalve de plicht om ter zake initiatieven te nemen – voor zover dat al niet zou zijn gebeurd.

Het verdient aanbeveling om in de memorie van toelichting ook op dit punt meer concrete verduidelijking te geven⁽²⁾.

Diezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* eveneens voor de voormelde bepalingen van dit voorontwerp.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

OPSCHRIFT

In het opschrift wordt vermeld dat dit voorontwerp van ordonnantie strekt tot wijziging «van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen in het kader van de overname van de dienst van de verkeersbelasting op de autovoertuigen, van de belasting op de inverkeerstelling en van het eurovignet door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest».

In de artikelen 3 en 5 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 wordt geen melding meer gemaakt van het eurovignet onder de gewestelijke belastingen in de zin van titel III van die wet waarvan de dienst door de gewesten overgenomen kan worden.

Bij de artikelen 3 tot 6 van de bijzondere wet van 26 december 2013 «houdende wijziging van de bijzondere wetten van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen en 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten en opheffing van de wet

précités, pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation.

Cela étant, la section de législation relève que l'inapplication de ces modifications à la catégorie de contribuables précités crée des différences de traitement que l'auteur de l'avant-projet doit être en mesure de justifier.

Dans l'avis n° 60.914/3 donné le 27 février 2017 sur un avant-projet de décret «houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers», la section de législation a observé ce qui suit :

«Bij gebrek aan een intergewestelijk samenwerkingsakkoord is de ontworpen regeling niet van toepassing op vennootschappen zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 «houdende het Wetboek van vennootschappen», autonome overheidsbedrijven of verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten.

Gelet op de bevoegdheidsbeperking die volgt uit artikel 4, § 3, tweede zin, van de bijzondere financieringswet kan een verschillende behandeling door het Vlaamse Gewest – tenzij dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is, in welk geval er sowieso geen discriminatie is – worden verantwoord door het gegeven dat de andere gewesten niet akkoord gaan met een hervorming in de aangegeven zin. Dat belet evenwel niet dat het Vlaamse Gewest er alles moet aan doen om tot een samenwerkingsakkoord te komen waarbij discriminaties zoveel mogelijk worden voorkomen of toch beperkt. Gelet op de artikelen 10 en 11 van de Grondwet heeft het Vlaamse Gewest derhalve de plicht om ter zake initiatieven te nemen – voor zover dat al niet zou zijn gebeurd.

Het verdient aanbeveling om in de memorie van toelichting ook op dit punt meer concrete verduidelijking te geven⁽²⁾.

La même observation vaut *mutatis mutandis* pour les dispositions précitées de l'avant-projet.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

INTITULÉ

L'intitulé indique que l'avant-projet d'ordonnance modifie le « Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus dans le cadre de la reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, de la taxe de mise en circulation et de l'eurovignette par la Région de Bruxelles-Capitale ».

Les articles 3 et 5 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 ne mentionnent pas l'eurovignette, au titre d'impôts régionaux au sens du titre III de cette loi, dont le service peut être transféré aux régions.

Les articles 3 à 6 de la loi spéciale du 26 décembre 2013 «portant modification des lois spéciales des 8 août 1980 de réformes institutionnelles et 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions et abrogation de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment

(2) *Parl. St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 1160/1, 49 tot 56, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/60914.pdf>.

(2) *Doc. parl.*, Parl. fl., 2016-2017, n° 1160/1, pp. 49 à 56, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/60914.pdf>.

van 27 december 1994 tot goedkeuring van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet overeenkomstig Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993, ingevolge de invoering van de kilometerheffing » is het woord « eurovignet » geschrapt en zijn de verwijzingen naar dat woord opgeheven in de bijzondere wet van 16 januari 1989⁽³⁾.

Sindsdien beschikt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet langer over enige rechtsgrond om de dienst van het eurovignet over te nemen, zelfs niet voor het behandelen van dossiers die dateren van voor de beëindiging van die heffing.

Het opschrift van het voorontwerp moet aldus herzien worden dat het eurovignet daarin niet meer vermeld wordt.

Artikel 3

Aangezien de inhoud van een aantal bepalingen van het koninklijk besluit van 8 juli 1970 « houdende de algemene verordening betreffende de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen » overgenomen wordt in artikel 3, 1°, a, iii en iv, en b, van het voorontwerp, moet de regering ervoor zorgen dat die bepalingen in dat koninklijk besluit opgeheven worden.

Dezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* eveneens voor artikel 58, eerste lid, (eerste zin), van het koninklijk besluit van 8 juli 1970, waarvan de inhoud overgenomen wordt in artikel 16, 3°, van het voorontwerp.

Artikel 14

Krachtens artikel 42, § 1, van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen zijn de provincies, de agglomeraties en de gemeenten niet gerechtigd opcentiemen op de verkeersbelasting op de autovoertuigen of enigerlei belasting op [...] voertuigen te heffen, behoudens wat betreft de vaartuigen, de bootjes, de bromfietsen en de motorfietsen [...].

(3) Overeenkomstig artikel 9 van de bijzondere wet van 26 december 2013 zijn de artikelen 6, 1°, en 7 van die wet in werking getreden op de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt zijn, namelijk op 31 december 2013. De artikelen 2 tot en met 5, en 6, 2°, van de bijzondere wet van 26 december 2013, hunnerzijds, zijn in werking getreden vanaf de beëindiging van de heffing van het gebruiksrecht bedoeld in artikel 17, 2°, van het Verdrag inzake de heffing van rechten voor het gebruik van bepaalde wegen door zware vrachtwagens, ondertekend te Brussel op 9 februari 1994 door de regeringen van het Koninkrijk België, het Koninkrijk Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, en tot invoering van een Eurovignet overeenkomstig Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993, en ten vroegste op 1 januari 2016, namelijk op 1 april 2016. Op 25 juni 2015 heeft het Koninkrijk België immers een kennisgeving betreffende het afzien van heffing van gebruiksrecht neergelegd bij de depositaris van het Verdrag van 9 februari 1994. Het Koninkrijk België heeft, overeenkomstig artikel 17, 1), van het Verdrag van 9 februari 1994 de heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht « Eurovignet » op zijn grondgebied beëindigd. Overeenkomstig artikel 17, 2), van hetzelfde Verdrag zijn de beëindiging van de heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht « Eurovignet » en de invoering van de kilometerheffing op het Belgisch grondgebied in werking getreden op 1 april 2016 (*BS*, 2 februari 2016, 7505).

de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du grand-duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, ensuite de l'introduction du prélèvement kilométrique » suppriment le mot « eurovignette » et les références y relatives dans la loi spéciale du 16 janvier 1989⁽³⁾.

Plus aucune base légale ne permet à la Région de Bruxelles-Capitale de reprendre le service de l'eurovignette, même pour traiter les dossiers antérieurs à la suppression de cette taxe.

L'intitulé de l'avant-projet sera revu en omettant la mention de l'eurovignette.

Article 3

Le Gouvernement veillera à abroger les dispositions de l'arrêté royal du 8 juillet 1970 « portant règlement général des taxes assimilées aux impôts sur les revenus » dont le contenu est repris au point 1°, a, iii et iv, et b, de l'article 3 de l'avant-projet.

La même observation vaut *mutatis mutandis* pour l'article 58, alinéa 1^{er} (première phrase), de l'arrêté royal du 8 juillet 1970, dont le contenu est repris à l'article 16, 3°, de l'avant-projet.

Article 14

L'article 42, § 1^{er}, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus interdit aux provinces, agglomérations et communes d'établir « des additionnels à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, ni des taxes quelconques sur les véhicules [...], sauf en ce qui concerne les bateaux, les canots, les cyclomoteurs et les motocyclettes [...] ».

(3) Conformément à l'article 9 de loi spéciale du 26 décembre 2013, les articles 6, 1°, et 7 de cette loi sont entrés en vigueur le jour de leur publication au *Moniteur belge*, soit le 31 décembre 2013. Quant aux articles 2 à 5 inclus, et 6, 2°, de la loi spéciale du 26 décembre 2013, ils sont entrés en vigueur « à partir de la cessation de la perception du droit d'usage visé à l'article 17, 2°, de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, et au plus tôt le 1^{er} janvier 2016 », soit le 1^{er} avril 2016. En effet, le 25 juin 2015, le Royaume de Belgique a déposé une communication de renonciation à la perception du droit d'usage auprès du dépositaire de l'Accord du 9 février 1994. Le Royaume de Belgique a mis fin à la perception du droit d'usage commun « Eurovignette » sur son territoire, conformément à l'article 17, 1°, de l'Accord du 9 février 1994. Conformément à l'article 17, 2°, du même Accord, la renonciation à la perception du droit d'usage commun « Eurovignette » et l'introduction de la taxe kilométrique sur le territoire belge sont entrés en vigueur le 1^{er} avril 2016 (*M.B.*, 2 février 2016, p. 7505).

In afwijking van die bepaling wordt bij paragraaf 2 van artikel 42 ten behoeve van de gemeenten een opdecim gegeven op de verkeersbelasting die op autovoertuigen gegeven wordt.

Volgens die bepalingen hebben de gemeenten niet de keuze om al dan niet opcentiemen te heffen, noch om het bedrag ervan te bepalen. Bij paragraaf 3 wordt de toepassing van de opdecim bedoeld in paragraaf 2 in bepaalde gevallen uitgesloten.

Bij artikel 14 van het voorontwerp wordt een van die gevallen geschrapt. Die wijziging heeft tot gevolg dat het opdecim toegepast zal worden op de verkeersbelasting die het Gewest zal heffen op de voertuigen waarvoor de belasting verminderd was overeenkomstig artikel 15 van hetzelfde Wetboek (welk artikel opgeven wordt bij artikel 8 van het voorontwerp), namelijk de voertuigen die uitsluitend dienen voor het vervoer van goederen of enigerlei voorwerpen en die uitsluitend gebruikt worden in het kader van de havenactiviteit binnen de havenzone.

De ordonnantiegever is evenwel in beginsel niet bevoegd om dat artikel 42 te wijzigen. Bij artikel 170, § 4, van de Grondwet wordt aan de federale wetgever de bevoegdheid opgedragen om ten aanzien van de belastingen die door de agglomeraties en gemeenten ingevoerd zijn, te voorzien in de uitzonderingen die noodzakelijk blijken. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is niet gerechtigd om de grenzen van de fiscaliteit van de agglomeratie en de gemeenten te bepalen, zelfs niet indien de aan gelegenheid in kwestie wel onder de bevoegdheid van de gewesten valt. Het Grondwettelijk Hof heeft reeds bevestigd dat krachtens artikel 170, § 4, van de Grondwet alleen de federale wetgever bevoegd is om de fiscale autonomie van de gemeenten in te perken⁽⁴⁾.

Wat meer in het bijzonder opcentiemen betreft die gegeven worden op gewestelijke belastingen in de zin van titel III van de bijzondere wet van 16 januari 1989, heeft de afdeling Wetgeving reeds opgemerkt dat de gewesten in beginsel niet bevoegd zijn om voor een lagere overheid, *in casu* een provincie, de mogelijkheid uit te sluiten om opcentiemen te heffen op de onroerende voorheffing⁽⁵⁾.

(4) GWH 29 juli 2010, nr. 89/2010, B.7: «In het kader van de aanvullende verkeersreglementen die de gemeenten aannemen, kunnen zij een parkeerretributie of een parkeerbelasting invoeren. Indien de gemeente ervoor kiest een parkeerbelasting te heffen, vermog in principe alleen de federale wetgever daarop een beperking aan te brengen. Immers, ook al zijn de gewesten bevoegd, zoals het Hof in B.5.1 heeft aangegeven, om de regels betreffende de vestiging en de invoering van de gemeente- en provinciebelastingen te bepalen, toch moet die bevoegdheid worden uitgeoefend onverminderd artikel 170, § 4, tweede lid, van de Grondwet. Dat artikel behoudt aan de federale wetgever, wat de gemeentebelastingen betreft, de uitzonderingen voor waarvan de noodzakelijkheid blijkt. Daaruit volgt dat de gemeenschappen en de gewesten slechts een reglementering mogen aannemen die de bevoegdheid van de gemeenten tot het invoeren van een belasting zou beperken indien de voorwaarden voor de toepassing van artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen zijn vervuld».

(5) Advies 58.510/3 d.d. 18 december 2015 en advies 59.589/3 d.d. 12 juli 2016, over een voorontwerp dat geleid heeft tot het Vlaams decreet van 18 november 2016 «houdende de vernieuwde taakstelling en gewijzigde financiering van de provincies», *Parl. St. VI*. Parl. 2015-16, nr. 880/1, 129 tot 153 en 165 tot 174, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/58510.pdf>, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/59589.pdf>. Zie eveneens advies 56.701/VR/3 d.d. 12 november 2014 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het Vlaams decreet van 19 december 2014 «houdende diverse fiscale bepalingen», waarin de afdeling Wetgeving tot dezelfde conclusie komt in verband met opcentiemen die gegeven zouden worden op «eigenlijke» gewestelijke belastingen, namelijk de heffing op ongeschikte en/of onbewoonbare woningen en de heffing op leegstaande bedrijfsruimtes niet bedoeld in de bijzondere wet van 16 januari 1989, *Parl. St. VI*. Parl. 2014-15, nr. 174/1, 23 tot 36, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/56701.pdf>.

Par dérogation, le paragraphe 2 de l'article 42 établit au profit des communes un décime additionnel à la taxe de circulation perçue sur les véhicules automobiles.

Conformément à ces dispositions, les communes n'ont pas le choix de lever ou non un additionnel, ni d'en déterminer le taux. Le paragraphe 3 exclut l'application du décime visé au paragraphe 2 dans certaines hypothèses.

L'article 14 de l'avant-projet supprime l'une de ces hypothèses. Cette modification a pour effet que le décime additionnel sera appliqué à la taxe de circulation que la Région percevra sur les véhicules pour lesquels la taxe était réduite en vertu de l'article 15 du même Code (abrogé par l'article 8 de l'avant-projet), à savoir les véhicules servant exclusivement au transport de marchandises ou d'objets quelconques, qui sont utilisés exclusivement dans le cadre de l'activité portuaire dans l'enceinte des ports.

Or, le législateur régional n'est en principe pas compétent pour modifier cet article 42. L'article 170, § 4, de la Constitution attribue au législateur fédéral la compétence de déterminer, relativement aux impositions établies par les agglomérations et communes, les exceptions dont la nécessité est démontrée. Il n'appartient pas à la Région de Bruxelles-Capitale de déterminer les limites de la fiscalité des agglomération et communes, même si la matière considérée ressortit à la compétence des régions. La Cour constitutionnelle a déjà confirmé la compétence exclusive du législateur fédéral pour restreindre l'autonomie fiscale des communes, en vertu de l'article 170, § 4, de la Constitution⁽⁴⁾.

S'agissant plus particulièrement d'additionnels appliqués aux impôts régionaux au sens du titre III de la loi spéciale du 16 janvier 1989, la section de législation a déjà observé que les régions n'étaient en principe pas compétentes pour exclure la possibilité pour un pouvoir subordonné, en l'occurrence, une province, de prélever des centimes additionnels sur le précompte immobilier⁽⁵⁾.

(4) C.C., 29 juillet 2010, n° 89/2010, B.7: «Dans le cadre des règlements complémentaires de circulation routière qu'elles adoptent, les communes peuvent établir une rétribution ou une taxe de stationnement. Si la commune fait choix de prélever une taxe de stationnement, en principe seul le législateur fédéral peut y apporter une restriction. En effet, si, comme la Cour l'a indiqué en B.5.1, les régions sont compétentes pour fixer les règles relatives à l'établissement et au recouvrement des taxes communales et provinciales, cette compétence doit être exercée sans préjudice de l'article 170, § 4, alinéa 2, de la Constitution. Celui-ci réserve au législateur fédéral, en ce qui concerne les impôts communaux, les exceptions dont la nécessité est démontrée. Il en résulte que les communautés et les régions ne peuvent adopter une réglementation qui aurait pour effet de restreindre la compétence des communes d'instaurer une taxe que si les conditions d'application de l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles sont réunies».

(5) Avis n° 58.510/3 donné le 18 décembre 2015 et n° 59.589/3 donné le 12 juillet 2016 sur un avant-projet devenu le décret de Région flamande du 18 novembre 2016 «houdende de vernieuwde taakstelling en gewijzigde financiering van de provincies» (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2015-2016, n° 880/1, pp. 129 à 153 et 165 à 174, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/58510.pdf> et <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/59589.pdf>). Voir également l'avis n° 56.701/VR/3 donné le 12 novembre 2014 sur un avant-projet devenu le décret du 19 décembre 2014 «houdende diverse fiscale bepalingen», où la section de législation arrive à la même conclusion à propos de centimes additionnels appliqués à des impôts régionaux «propres», à savoir la taxe sur les habitations inadaptées et inhabitables et la taxe sur les sites d'activités économique désaffectés, non visées par la loi spéciale du 16 janvier 1989 (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2014-2015, n° 174/1, pp. 23 à 36, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/56701.pdf>).

Daarbij komt dat de gewesten op basis van de impliciete bevoegdheden bedoeld in artikel 10 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, de fiscale autonomie van de agglomeraties en gemeenten kunnen inperken⁽⁶⁾.

Bijgevolg kan voor de mogelijkheid, voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, om wijzigingen aan te brengen in de voorwaarden waarop de Brusselse agglomeratie of de Brusselse gemeenten al dan niet opcentiemen op een gewestelijke belasting kunnen heffen eventueel een grondwettelijke basis gevonden worden in artikel 170, § 4, tweede lid, van de Grondwet indien de voorwaarden voor de toepassing van dat lid vervuld zijn en op voorwaarde dat de aanwending van de impliciete bevoegdheden zelf aanvaard kan worden. Daartoe is vereist dat die reglementering beschouwd kan worden als noodzakelijk voor de uitoefening van de bevoegdheden van het gewest, dat de aangelegenheid zich tot een gedifferentieerde regeling leent en dat de weerslag van de in het geding zijnde bepalingen op die aangelegenheid slechts marginaal is.

Het dispositief zou alleen behouden kunnen blijven indien de steller ervan aantoont dat die voorwaarden vervuld zijn.

Artikel 16

In de bepaling onder 3° dient telkens naar « het eerste lid, 3° » verwezen te worden in plaats van naar « het eerste lid, 3°/a ».

De Griffier,

Charles-Henri VAN HOVE

De Voorzitter,

Martine BAGUET

Ceci étant, les régions peuvent, sur la base des pouvoirs implicites visés à l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980, limiter l'autonomie fiscale des agglomérations et communes⁽⁶⁾.

Par conséquent, la faculté pour la Région de Bruxelles-Capitale de modifier les conditions dans lesquelles les agglomération ou communes bruxelloises peuvent ou non établir un additionnel sur un impôt régional peut éventuellement trouver un fondement constitutionnel dans l'article 170, § 4, alinéa 2, de la Constitution si les conditions de mises en œuvre de cet alinéa sont réunies et à condition que le recours aux pouvoirs implicites soit lui-même admissible. Il est requis, à cette fin, que la réglementation adoptée puisse être considérée comme nécessaire à l'exercice des compétences de la région, que la matière se prête à un régime différencié et que l'incidence des dispositions en cause sur cette matière ne soit que marginale.

Le dispositif ne pourrait être maintenu que si l'auteur établit que ces conditions sont réunies.

Article 16

Au 3°, il convient de viser, à chaque fois, l'« alinéa 1^{er}, 3° » et non l'« alinéa 1^{er}, 3°/a ».

Le Greffier,

Charles-Henri VAN HOVE

Le Président,

Martine BAGUET

(6) Zie advies 39.442/2-4 d.d. 19 december 2005 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het Programmadecreet van 23 februari 2006 « betreffende de prioritaire acties voor de toekomst van Wallonië, *Parl. St. W. Parl.* 2005-06, nr. 296/1, 37 tot 60, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/39442.pdf>, en de voormelde adviezen 56.701/VR/3, 58.510/3 en 59.589/3.

(6) Voir l'avis n° 39.442/2-4 donné le 19 décembre 2005 sur un avant-projet devenu le décret-programme du 23 février 2006 « relatif aux actions prioritaires pour l'avenir wallon » (*Doc. parl.*, Parl. wall., 2005-2006, n° 296/1, pp. 37 à 60, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/39442.pdf>) et les avis n°s 56.701/VR/3, 58.510/3 et 59.589/3, précités.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van het Wetboek
van de met inkomstenbelastingen
gelijkgestelde belastingen in het
kader van de overname van de dienst
van de verkeersbelasting op de
autovoertuigen en van de belasting
op de inverkeerstelling door het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de minister van Financiën en
Begroting,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De minister van Financiën is ermee belast bij het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van
ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt :

TITEL 1
Inleidende bepaling

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid zoals
bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

TITEL 2
**Bepalingen houdende de wijziging van het
Wetboek van de met inkomstenbelastingen
gelijkgestelde belastingen**

HOOFDSTUK 1
**Wijzigingsbepalingen van Titel II met betrekking
tot de verkeersbelasting op de autovoertuigen**

Artikel 2

In de Franse versie van het Wetboek van de met de
inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, zoals van
toepassing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wordt het
opschrift van Hoofdstuk II van Titel II vervangen als volgt :

PROJET D'ORDONNANCE

**modifiant le Code des taxes assimilées
aux impôts sur les revenus dans le cadre
de la reprise du service de la taxe de
circulation sur les véhicules automobiles
et de la taxe de mise en circulation
par la Région de Bruxelles-Capitale**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du ministre des Finances et du
Budget,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le ministre des Finances est chargé de soumettre au
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet
d'ordonnance dont la teneur suit :

TITRE 1^{ER}
Disposition introductive

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à
l'article 39 de la Constitution.

TITRE 2
**Dispositions portant modification
du Code des taxes assimilées
aux impôts sur les revenus**

CHAPITRE 1^{ER}
**Dispositions modifiant le Titre II relatif à la taxe
de circulation sur les véhicules automobiles**

Article 2

Dans la version française du Code des taxes assimilées
aux impôts sur les revenus, tel que d'application en Région
de Bruxelles-Capitale, l'intitulé du Chapitre II du Titre II
est remplacé par ce qui suit :

« Exonérations ».

Artikel 3

In artikel 5 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

a) in het eerste lid, gewijzigd bij de wet van 8 april 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

i) in de Franse versie van de inleidende zin wordt het woord « exempts » vervangen door het woord « exonérés » ;

ii) in de bepaling onder 2°, a), worden de woorden « openbare busdiensten of van bijzondere autobusdiensten, ter uitvoering van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van autovoertuigen » vervangen door de woorden « geregelde diensten of van bijzondere geregelde diensten, in uitvoering van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en autocars » ;

iii) de bepaling onder 3° wordt vervangen als volgt :

« de voertuigen uitsluitend gebruikt voor het vervoer van zieke of gewonde personen en, indien het wegvoertuigen betreft, ingeschreven als ziekenauto's » ;

iv) een bepaling onder 3°*bis* wordt ingevoegd, luidende :

« 3°*bis* de voertuigen als persoonlijk vervoermiddel gebruikt door :

a) de groot-oorlogsinvaliden, militaire of burgerlijke, en de personen die een herstelpensioen in toepassing van het wet van 18 juli 2017 betreffende de oprichting van het statuut van nationale solidariteit, de toekenning van een herstelpensioen en de terugbetaling van medische zorg ingevolge daden van terrorisme genieten, die een invaliditeitspensioen van ten minste 60 % genieten ;

b) de personen die volledig blind zijn, volledig verlamd zijn aan de bovenste ledematen of wier bovenste ledematen geamputeerd zijn en de personen die aangetast zijn door een blijvende invaliditeit die rechtstreeks toe te schrijven is aan de onderste ledematen en ten minste 50 % bedraagt » ;

v) de bepaling onder 6°, b), wordt opgeheven ;

« Exonérations ».

Article 3

Dans l'article 5 du même Code, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans l'alinéa 1^{er}, modifié par la loi du 8 avril 2002, les modifications suivantes sont apportées :

i) dans la version française de la phrase liminaire, le mot « exempts » est remplacé par le mot « exonérés » ;

ii) dans le 2°, a), les mots « services publics d'autobus ou de services spéciaux d'autobus, en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles » sont remplacés par les mots « services réguliers ou de services réguliers spécialisés, en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars » ;

iii) le 3° est remplacé par ce qui suit :

« les véhicules affectés exclusivement au transport de personnes malades ou blessées et, s'il s'agit de véhicules routiers, immatriculés comme ambulances » ;

iv) il est inséré un 3°*bis* rédigé comme suit :

« 3°*bis* les véhicules utilisés comme moyens de locomotion personnelle par :

a) les grands invalides de la guerre, militaires ou civils, et les personnes bénéficiant d'une pension de dédommagement en application de la loi du 18 juillet 2017 relative à la création du statut de solidarité nationale, à l'octroi d'une pension de dédommagement et au remboursement des soins médicaux à la suite d'actes de terrorisme, qui bénéficient d'une pension d'invalidité de 60 % au moins ;

b) les personnes frappées de cécité complète, de paralysie entière des membres supérieurs ou ayant subi l'amputation de ces membres et les personnes atteintes d'une invalidité permanente découlant directement des membres inférieurs et occasionnant un taux de 50 % au moins » ;

v) le 6°, b), est abrogé ;

vi) de bepaling onder 10°, ingevoegd bij de wet van 7 november 2000 en gewijzigd bij de wet van 8 april 2002, wordt opgeheven ;

b) tussen het eerste en het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende :

« Het voordeel van de in het eerste lid, 3°bis bedoelde vrijstelling, is beperkt tot één bepaald voertuig per in het eerste lid, 3°bis bedoelde persoon. » ;

2° in paragraaf 2 worden volgende wijzigingen aangebracht :

a) in de Franse versie van de inleidende zin wordt het woord « exemptés » vervangen door het woord « exonérés » ;

b) de bepaling onder 2° wordt opgeheven.

Artikel 4

In artikel 9 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° tussen A en B, wordt een *Abis* ingevoegd, luidende :

« *Abis*. Kampeerwagens

Voor de kampeerwagens in de zin van artikel 1, § 2, 69°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, is de belasting vastgesteld op 19,32 euro per 500 kilogram maximaal toegelaten massa.

Als de maximaal toegelaten massa 3.500 kilogram overschrijdt, wordt de belasting forfaitair vastgesteld op 154,56 euro. » ;

2° F wordt aangevuld met een tweede lid, luidende :

« In afwijking van het eerste lid worden de aanhangwagens en de opleggers waarvan de maximaal toegelaten massa 750 kg niet overschrijdt en die uitsluitend worden getrokken door een personenauto, een auto voor dubbel gebruik, een minibus, een ziekenauto, een motorfiets, een lichte vrachtauto, een kampeerwagen, een autobus of een autocar, vrijgesteld van de belasting. ».

Artikel 5

In artikel 10 worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste paragraaf, eerste lid, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

a) de bepaling onder 1°, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, wordt vervangen als volgt :

vi) le 10°, inséré par la loi du 7 novembre 2000 et modifié par la loi du 8 avril 2002, est abrogé ;

b) un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

« Le bénéfice de l'exonération visée à l'alinéa 1^{er}, 3°bis, est limité à une voiture particulière par personne visée à l'alinéa 1^{er}, 3°bis. » ;

2° dans le paragraphe 2, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans la version française de la phrase liminaire, le mot « exemptés » est remplacé par le mot « exonérés » ;

b) le 2° est abrogé.

Article 4

À l'article 9 du même Code, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, les modifications suivantes sont apportées :

1° il est inséré, entre le A et le B, un *Abis* rédigé comme suit :

« *Abis*. Autocaravanes

Pour les autocaravanes au sens de l'article 1^{er}, § 2, 69°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, la taxe est fixée à 19,32 euros par 500 kilogrammes de masse maximale autorisée.

Lorsque la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kilogrammes, la taxe est fixée forfaitairement à 154,56 euros. » ;

2° Le F est complété par un alinéa 2 rédigé comme suit :

« Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les remorques et semi-remorques dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg et qui sont exclusivement tirées par une voiture particulière, une voiture mixte, un minibus, une ambulance, une motocyclette, une camionnette, une autocaravane, un autobus ou un autocar sont exonérés de la taxe. ».

Article 5

À l'article 10, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les modifications suivantes sont apportées :

a) le 1°, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, est remplacé par ce qui suit :

« 1° voor de voertuigen die bij het ontstaan van de belastingschuld sedert meer dan dertig jaar in het verkeer zijn gebracht ; » ;

- b) de bepaling onder 1°*bis* wordt ingevoegd tussen de bepalingen onder 1° en 2° :

« 1°*bis* voor de voertuigen die voldoen aan één van de volgende voorwaarden :

a) de voertuigen die sedert meer dan vijftientig jaar in het verkeer zijn gebracht bij het aanslagjaar 2020 ;

b) de voertuigen die sedert meer dan zesentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht bij het aanslagjaar 2021 ;

c) de voertuigen die sedert meer dan zevenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht bij het aanslagjaar 2022 ;

d) de voertuigen die sedert meer dan achtentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht bij het aanslagjaar 2023 ;

e) de voertuigen die sedert meer dan negenentwintig jaar in het verkeer zijn gebracht bij het aanslagjaar 2024 ; » ;

- c) de bepaling onder 3° wordt opgeheven ;

- 2° het tweede paragraaf, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 11 december 2001, wordt vervangen als volgt :

« § 2. Het bedrag van de verschuldigde belasting voor een voertuig mag niet lager dan 23,16 euro zijn. ».

Artikel 6

In de Franse versie van artikel 13 van hetzelfde Wetboek, opnieuw opgenomen bij de wet van 11 april 1983, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in de inleidende zin wordt het woord « Exemption » vervangen door het woord « Exonération » ;

2° in de bepaling onder 1° wordt het woord « exemptés » vervangen door het woord « exonérés » en wordt het woord « exemption » vervangen door het woord « exonération » ;

3° in de bepaling onder 2° wordt het woord « exemption » vervangen door het woord « exonération ».

Artikel 7

Artikel 14 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, wordt opgeheven.

Artikel 8

Artikel 15 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, wordt opgeheven.

« 1° pour les véhicules mis en circulation depuis plus de trente ans au moment de la déduction de l'impôt ; » ;

- b) un 1°*bis* rédigé comme suit est inséré entre les 1° et 2° :

« 1°*bis* pour les véhicules répondant à l'une des conditions suivantes :

a) les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-cinq ans à l'exercice d'imposition 2020 ;

b) les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-six ans à l'exercice d'imposition 2021 ;

c) les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-sept ans à l'exercice d'imposition 2022 ;

d) les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-huit ans à l'exercice d'imposition 2023 ;

e) les véhicules mis en circulation depuis plus de vingt-neuf ans à l'exercice d'imposition 2024 ; » ;

- c) le 3° est abrogé ;

- 2° le paragraphe 2, modifié par l'arrêté royal du 11 décembre 2001, est remplacé par ce qui suit :

« § 2. Le montant de la taxe due pour un véhicule ne peut pas être inférieure à 23,16 euros. ».

Article 6

Dans la version française de l'article 13 du même Code, rétabli par la loi du 11 avril 1983, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans la phrase liminaire, le mot « Exemption » est remplacé par le mot « Exonération » ;

2° dans le 1°, le mot « exemptés » est remplacé par le mot « exonérés » et le mot « exemption » est remplacé par le mot « exonération » ;

3° dans le 2°, le mot « exemption » est remplacé par le mot « exonération ».

Article 7

L'article 14 du même Code, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, est abrogé.

Article 8

L'article 15 du même Code, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, est abrogé.

Artikel 9

Artikel 16 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, wordt opgeheven.

Artikel 10

In de Franse versie van artikel 23 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, wordt het woord « exemption » vervangen door het woord « exonération ».

Artikel 11

In de Franse versie van artikel 23*bis* van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 25 januari 1999, wordt het woord « exemption » vervangen door het woord « exonération ».

Artikel 12

Hoofdstuk IX van titel II van hetzelfde Wetboek wordt opgeheven.

Artikel 13

Artikel 29 van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 januari 1999, wordt opgeheven.

HOOFDSTUK 2
Wijzigingsbepalingen van Titel V met betrekking
tot de belasting op de inverterstelling

Artikel 14

In de Franse versie van hetzelfde Wetboek wordt het opschrift van Hoofdstuk II van Titel V vervangen als volgt :

« Exonérations ».

Artikel 15

In artikel 96 van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 1 juni 1992, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid worden de volgende wijzigingen aangebracht :

a) in de Franse versie van de inleidende zin wordt het woord « exemptés » vervangen door het woord « exonérés » ;

b) de bepaling onder 1° wordt vervangen als volgt :

« 1° de voertuigen, de luchtvaartuigen en de boten, zoals omschreven in artikel 94, uitsluitend gebruikt voor een openbare dienst van de staat, de gewesten, de provincies, de agglomeraties of de gemeenten ; » ;

Article 9

L'article 16 du même Code, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, est abrogé.

Article 10

Dans la version française de l'article 23 du même Code, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, le mot « exemption » est remplacé par le mot « exonération ».

Article 11

Dans la version française de l'article 23*bis* du même Code, inséré par la loi du 25 janvier 1999, le mot « exemption » est remplacé par le mot « exonération ».

Article 12

Le Chapitre IX du Titre II du même Code est abrogé.

Article 13

L'article 29 du même Code, remplacé par la loi du 25 janvier 1999, est abrogé.

CHAPITRE 2
Dispositions modifiant le Titre V relatif
à la taxe de mise en circulation

Article 14

Dans la version française du même Code, l'intitulé du Chapitre II du Titre V est remplacé par ce qui suit :

« Exonérations ».

Article 15

Dans l'article 96 du même Code, inséré par la loi du 1^{er} juin 1992, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1^{er}, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans la version française de la phrase liminaire, le mot « exemptés » est remplacé par le mot « exonérés » ;

b) le 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° les véhicules, aéronefs et bateaux, définis à l'article 94, affectés exclusivement à un service public de l'État, des communautés, des régions, des provinces, des agglomérations ou des communes ; » ;

2° de bepaling onder 3°, a), wordt vervangen als volgt :

« a) de groot-oorlogsinvaliden, militaire of burgerlijke, en de personen die een herstelpensioen in toepassing van het wet van 18 juli 2017 betreffende de oprichting van het statuut van nationale solidariteit, de toekenning van een herstelpensioen en de terugbetaling van medische zorg ingevolge daden van terrorisme genieten, die een invaliditeitspensioen van ten minste 60 % genieten ; » ;

3° tussen het eerste en tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende :

« Het voordeel van de in het eerste lid, 3°, bedoelde vrijstelling, is beperkt tot één bepaald voertuig per in het eerste lid, 3°, bedoelde persoon. ».

Artikel 16

In artikel 100, § 2, van hetzelfde Wetboek, ingevoegd door de ordonnantie 13 juni 2002, worden de woorden « naar aanleiding van een overdracht tussen de echtgenoten of een overdracht tussen uit de echt gescheiden personen ingevolge de echtscheiding » vervangen door de woorden « naar aanleiding van een overdracht tussen echtgenoten, tussen wettelijk samenwonenden of een overdracht tussen gescheiden personen ingevolge de echtscheiding of de stopzetting van de wettelijke samenwoning ».

TITEL 3

Slotbepaling en inwerkingtreding

Artikel 17

Artikelen 3, 1°, a, iii, iv, v, vi, 2°, b, 4, 5, 7, 8, 9, 15, 1°, b., en 2°, zijn niet van toepassing op belastingplichtigen die een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten zijn.

Artikel 18

Deze ordonnantie treedt in werking op 1 januari 2020. Haar bepalingen zijn van toepassing vanaf het belastingjaar 2020.

Brussel, 26 september 2019.

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Rudi VERVOORT

2° le 3°, a), est remplacé par ce qui suit :

« a) les grands invalides de la guerre, militaires ou civils, et les personnes bénéficiant d'une pension de dédommagement en application de la loi du 18 juillet 2017 relative à la création du statut de solidarité nationale, à l'octroi d'une pension de dédommagement et au remboursement des soins médicaux à la suite d'actes de terrorisme, qui bénéficient d'une pension d'invalidité de 60 % au moins ; » ;

3° un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

« Le bénéfice de l'exonération visée à l'alinéa 1^{er}, 3°, est limité à une voiture particulière par personne visée à l'alinéa 1^{er}, 3°. ».

Article 16

Dans l'article 100, § 2, du même Code, inséré par l'ordonnance du 13 juin 2002, les mots « lors du transfert entre époux ou du transfert entre personnes séparées en raison du divorce » sont remplacés par les mots « lors du transfert entre époux, entre cohabitants légaux ou du transfert entre personnes séparées en raison du divorce ou de la cessation de cohabitation légale ».

TITRE 3

Disposition finale et entrée en vigueur

Article 17

Les articles 3, 1°, a, iii, iv, v, vi, 2°, b, 4, 5, 7, 8, 9, 15, 1°, b., et 2°, ne sont pas applicables aux contribuables qui sont une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing.

Article 18

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020. Ses dispositions sont d'application à partir de l'exercice d'imposition 2020.

Bruxelles, le 26 septembre 2019.

Le ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Rudi VERVOORT

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
bevoegd voor de Financiën,

Sven GATZ

Le ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles
Capitale, chargé des Finances,

Sven GATZ