

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2005-2006

25 NOVEMBRE 2005

PROJET D'ORDONNANCE

**portant introduction de la notion
de « camionnette »
dans le Code des taxes assimilées
aux impôts sur les revenus**

Exposé des motifs

I. Introduction

En Belgique, le segment des véhicules automobiles principalement destiné au transport de marchandises (camionnettes, camions, tracteurs, remorques et semi-remorques) bénéficie, pour des raisons économiques mais dans le respect de la réglementation européenne, d'un traitement fiscal plus avantageux que le segment des voitures, des voitures mixtes et des minibus. Cette différence au niveau fiscal entre les deux segments précités ne semble pas prévaloir de manière aussi forte dans les autres Etats européens qu'en Belgique.

Pour des raisons pratiques, le SPF Finances s'est toujours basée pour la détermination de la nature d'un véhicule dans l'application de la taxe de circulation, sur la catégorie sous laquelle un véhicule est immatriculé dans le répertoire de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) du Service Public Fédéral Mobilité et Transport.

Cette méthode a, de manière générale, donné satisfaction pendant des années. Au demeurant, cette méthode constitue, notamment pour les camions, mobylettes, autocars, autobus, remorques et semi-remorques, toujours la meilleure manière de déterminer la nature du véhicule.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2005-2006

25 NOVEMBER 2005

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**tot invoering van het begrip
« lichte vrachtauto » in het Wetboek
van de met de inkomstenbelastingen
gelijkgestelde belastingen**

Memorie van toelichting

I. Inleiding

In België wordt het segment van de motorvoertuigen hoofdzakelijk bestemd voor het vervoer van goederen (lichte vrachtauto's, vrachtauto's, trekkers, aanhangwagens en opleggers) om economische redenen, maar met respect voor de Europese regelgeving, steeds op een fiscaal gunstiger manier behandeld dan het segment van de personenauto's, de auto's dubbel gebruik en de minibussen. Dit verschil op fiscaal vlak tussen de twee voormelde segmenten blijkt nergens in de andere Europese lidstaten zo groot te zijn als in België.

Om praktische redenen heeft de administratie van de FOD Financiën zich, voor de bepaling van de aard van een motorvoertuig binnen de toepassing van de verkeersbelasting, steeds gebaseerd op de categorie waaronder een voertuig is ingeschreven in het repertorium van de Directie voor de Inschrijvingen van de Voertuigen (DIV) van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Gedurende jaren is dit een werkwijze gebleken die in het algemeen voldoende schonk. Trouwens, momenteel is dit onder meer voor de vrachtauto's, motorfietsen, autocars, autobussen, aanhangwagens en opleggers nog steeds de beste optie om hun aard van voertuig vast te leggen.

L'évolution technique dans l'industrie automobile, combinée à la réglementation européenne relative aux caractéristiques techniques des véhicules et la libre circulation des biens (un des principes de base du Traité UE), ont cependant conduit, pour certains types de véhicules, à ne plus juger opportun la référence à la classification de la DIV.

En effet, dans le segment des monovolumes et des véhicules tout-terrain (luxueux), certains constructeurs ont fait usage des lacunes dans les dispositions fiscales en la matière pour faire assimiler, par une interprétation « inventive » des conditions techniques relatives au poids et au rapport entre l'espace réservé aux passagers et celui réservé au chargement, leurs véhicules à la catégorie des « camionnettes » au lieu de la catégorie des voitures, voitures mixtes ou minibus.

En outre, il existe également depuis un certain temps une pratique par laquelle un nombre de plus en plus important de véhicules destinés au marché belge sont homologués dans un autre Etat membre, où des conditions techniques moins strictes sont de vigueur pour les véhicules utilitaires (car peu ou pas de disparité fiscale entre les types) pour ensuite être immatriculés comme tel en Belgique. Dans le cadre de la libre circulation des biens à l'intérieur de l'UE, l'immatriculation d'une camionnette homologuée à l'étranger ne peut être refusée.

Le gain fiscal attaché à l'immatriculation comme camionnette est à ce point important que, à l'occasion du Salon International de l'Automobile de Bruxelles en 2004, certaines marques automobiles utilisaient publiquement cela comme argument de vente.

Le présent projet vise à insérer, dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, une définition fiscale de la notion de « camionnette » et à adapter, dans le même Code, les références pour la détermination de la nature du véhicule selon l'immatriculation dans le répertoire de la DIV en fonction de l'application de la définition fiscale.

Le contrôle de conformité à la définition fiscale sera exercée dans les stations de contrôle technique des véhicules où chaque véhicule utilitaire (tant neuf que d'occasion) est tenu de se présenter avant sa mise en circulation.

De par un échange de données entre le Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA), la DIV et le SPF Finances, les services fiscaux disposeront des données techniques de tous les véhicules, de sorte que ceux-ci seront toujours imposés selon leur nature fiscale exacte.

Au demeurant, cette procédure s'appliquera également lors de chaque passage d'un véhicule dans une station d'inspection automobile.

De technische evolutie in de auto-industrie, in combinatie met de Europese regelgeving betreffende de technische kenmerken van de voertuigen en het vrij verkeer van goederen (één der basisprincipes van het EG-Verdrag) heeft er echter voor gezorgd dat voor bepaalde types van voertuigen zich blijven baseren op de classificatie bij de DIV niet langer opportuun is.

Inderdaad, in het segment van de monovolumes en (luxueuze) terreinvoertuigen hebben bepaalde constructeurs van de hiaten in de fiscale bepalingen ter zake gebruik gemaakt om door een « inventieve » interpretatie van de bestaande technische voorwaarden qua gewichten en verhouding tussen de passagiers- en laadruimte, hun voertuigen tot de categorie van de « lichte vrachtauto's » te laten behoren in plaats van tot de categorie van de gewone auto's.

Daarnaast is er sinds enkele tijd eveneens een praktijk ontstaan waarbij voor de Belgische markt bestemde voertuigen in steeds groter wordende aantallen in een andere EU-lidstaat, waar minder strikte technische voorwaarden gelden voor bedrijfsvoertuigen (omdat daar weinig of geen fiscale discrepantie tussen de types heerst), als lichte vrachtauto worden gehomologeerd om daarna als dusdanig in België te worden ingeschreven. In het kader van het vrij verkeer van goederen binnen de EU kan de inschrijving als een in het buitenland gehomologeerde lichte vrachtauto dan niet geweigerd worden.

Het fiscale prijskaartje dat aan de inschrijving als lichte vrachtauto vast hangt is dermate voordelig voor de betrokkenen dat ter gelegenheid van het Internationaal Autosalon van Brussel in 2004, bepaalde automerken dit zelfs openlijk als verkoopargument gebruikten.

Met dit ontwerp wordt in het Wetboek van de met de Inkomstenbelastingen Gelijkgestelde Belastingen een fiscale definitie voor het begrip « lichte vrachtauto » ingevoerd en worden in hetzelfde wetboek, de verwijzingen voor de bepaling van de aard van het voertuig naar de inschrijving in het repertorium van de DIV, aangepast in functie van de toepassing van de fiscale definitie.

Het toezicht op het beantwoorden aan de fiscale definitie zal worden uitgevoerd in de stations voor de technische controle van de voertuigen waar elk bedrijfsvoertuig (zowel nieuw als tweedehands) voor zijn inverkeerstelling moet worden aangeboden.

Door een uitwisseling van gegevens tussen de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA), de DIV en de FOD Financiën zullen de fiscale diensten over de technische gegevens van alle voertuigen beschikken, zodat deze steeds op grond van hun juiste fiscale aard zullen belast worden.

Deze procedure zal trouwens ook worden toegepast telkens een voertuig bij de autokeuring wordt aangeboden.

L'Ordonnance a été adaptée en fonction de l'avis du Conseil d'Etat.

II. Commentaire des articles

Article 1^{er}

Le présent article n'appelle aucun commentaire.

Article 2

Cet article insère la définition fiscale de la notion de « camionnette ».

Le texte original de l'article 4, qui forme le § 1^{er} du projet, prévaut comme règle générale pour la définition des différents types de véhicules, notamment leur description dans le répertoire de la DIV.

Le § 2 énumère les conditions supplémentaires auxquelles doit répondre un véhicule immatriculé comme camionnette dans le répertoire précité pour être reconnu et traité comme tel au niveau fiscal.

La définition fiscale s'écarte essentiellement de la définition technique retenue par les services compétents du SPF Mobilité et Transport, pour les camionnettes à double cabine et plus particulièrement en ce qui concerne le rapport longueur de l'espace de chargement / empattement. En effet, tandis que pour le fisc cette longueur doit atteindre au moins 50 p.c. de l'empattement, elle doit seulement atteindre 30 p.c. pour le SPF Mobilité et Transport.

Le point a. concerne les véhicules de type « *pick-up* » avec cabine unique. Ces véhicules ne peuvent offrir place dans la cabine indépendante du plateau de chargement qu'au conducteur et à deux passagers au maximum. Le plateau de chargement doit être ouvert mais peut, pour protéger le chargement, être recouvert d'une bâche, d'un couvercle plat et horizontal ou d'une superstructure. La condition relative à la masse maximale autorisée (MMA) n'appelle pas de plus amples commentaires. Cette valeur constitue, en matière de MMA, la frontière entre une camionnette et un camion ou tracteur dans la réglementation en question.

Le point b. concerne les véhicules de type « *pick-up* » avec double cabine. Excepté que pour ces véhicules l'espace réservé aux passagers, indépendant du plateau de chargement, est limité au conducteur et à six passagers, les conditions relatives au plateau de chargement et à la MMA sont identiques à celles des *pick-ups* avec cabine unique.

Le point c. concerne les véhicules de type « fourgonnette » avec une seule rangée de sièges. Ces véhicules doivent être formés simultanément d'un espace réservé aux passagers offrant seulement place au conducteur et à deux

De ordonnantie werd aangepast in functie van het advies van de Raad van State.

II. Commentaar op de artikelen

Artikel 1

Dit artikel vereist geen verder commentaar.

Artikel 2

Met dit artikel wordt de fiscale definitie van het begrip « lichte vrachtauto » ingevoerd.

De oorspronkelijke tekst van artikel 4, die in het ontwerp § 1 vormt, geldt als algemene regel voor het definiëren van de verschillende types van motorvoertuigen, namelijk hun omschrijving in het repertorium van de DIV.

In § 2 worden de bijkomende voorwaarden opgesomd waaraan een als lichte vrachtauto in het voormeld repertorium ingeschreven motorvoertuig moet voldoen om ook fiscaal als dusdanig te worden erkend en behandeld.

De fiscale definitie wijkt van de technische definitie, gehanteerd door de bevoegde diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, enkel essentieel af voor de lichte vrachtauto's met een dubbele bestuurders ruimte en dan meer bepaald wat betreft de verhouding van de lengte van de laadruimte ten opzichte van de wielbasis. Inderdaad voor de fiscus moet deze lengte minstens 50 p.c. van wielbasis bedragen terwijl voor de FOD Mobiliteit en Vervoer dit slechts 30 p.c. bedraagt.

Litt. a. betreft de voertuigen van het type « *pick-up* » met enkele cabine. Deze voertuigen mogen in de van de laadbak afgesloten passagiersruimte slechts plaats bieden aan de bestuurder en maximaal twee passagiers. De laadbak moet open zijn maar mag ter bescherming van de lading afgesloten worden met een dekzeil, een plat, horizontaal deksel of een opbouw. De voorwaarde betreffende de maximaal toegelaten massa (MTM) vergt geen verdere commentaar. Deze waarde vormt inzake de MTM de grens tussen een lichte vrachtauto en een vrachtauto of trekker in de desbetreffende verkeersreglementering.

Litt. b. betreft de voertuigen van het type « *pick-up* » met dubbele cabine. Behoudens dat voor deze voertuigen de, van de laadbak afgesloten, passagiersruimte beperkt is tot de bestuurder en zes passagiers zijn de andere voorwaarden qua laadbak en MTM identiek aan deze van de *pick-ups* met enkele cabine.

Litt. c. betreft de voertuigen van het type « bestelwaggen » met één enkele rij zetels. Deze voertuigen moeten gelijktijdig bestaan uit een passagiers- en een laadruimte en de passagiersruimte mag slechts plaats bieden aan de

passagers au maximum et d'un espace de chargement. L'espace de chargement, séparé de celui réservé aux passagers (par une cloison d'une hauteur minimale de 20 cm ou, à défaut, par le dossier des sièges) doit atteindre, entre la cloison de séparation et le bord arrière intérieur de l'espace de chargement à une hauteur de 20 cm au-dessus du plancher, au moins 50 p.c. de la longueur de l'empattement.

Ce pourcentage est déterminé dans l'axe longitudinal du véhicule et, lorsque le dossier des sièges fait fonction de cloison, les sièges sont placés dans la position la plus reculée vers l'arrière. Les véhicules qui répondent à ce rapport (plateau de chargement/empattement) sont, quant à leur construction, incontestablement conçus pour le transport de marchandises.

En outre, cet espace de chargement doit être pourvu, sur toute sa surface, d'un plancher horizontal fixe exempt de tout point d'attache pour des banquettes, sièges ou ceintures de sécurité complémentaires. Ce plancher doit faire partie intégrante de la carrosserie, ce qui veut dire qu'il doit former une partie du châssis ou qu'il doit être soudé au châssis ou y être fixé au moyen de rivets ou de boulons. Dans ce dernier cas, la fixation doit s'effectuer de manière durable soit au moyen de boulons à tête cassante soit de boulons sur lesquels les écrous sont soudés.

Le point d. concerne les véhicules du type « fourgonnette » avec deux rangées de sièges. Ces véhicules doivent être formés simultanément d'un espace réservé aux passagers n'offrant place qu'au conducteur et à six passagers au maximum et d'un espace de chargement.

Contrairement aux véhicules visés au point c. ci-avant, l'espace réservé aux passagers doit, dans le cas présent, être totalement indépendant de l'espace de chargement (sur toute la largeur et hauteur de l'espace intérieur) au moyen d'une cloison de séparation rigide, inamovible et indivisible (une séparation avec le dossier des sièges n'est pas admise). La cloison de séparation peut toutefois être pourvue d'encoches destinées à préserver le bon fonctionnement des accessoires de sécurité, tels les airbags et les ceintures de sécurité.

Pour ce qui concerne le rapport plateau de chargement/empattement, l'absence de points d'attache et le plancher, il est renvoyé au point c. ci-avant.

Les véhicules immatriculés comme camionnette dans la réglementation de la DIV qui ne répondent pas, selon leur type, aux conditions précitées sont considérés, en vertu du § 3 en projet et selon leur construction, comme des voitures, voitures mixtes ou minibus et imposés par conséquent comme tels.

bestuurder en maximaal twee passagiers. De laadruimte die van de passagiersruimte afgesloten is (met een tussenschot van minstens 20 cm hoogte of bij gebrek hiervan door de rugleuning van de zetels), moet tussen deze scheidingswand en de binnenkant van de achterzijde van de laadruimte op een hoogte van 20 cm boven de vloer, steeds minstens 50 p.c. bedragen van de lengte van de wielbasis.

Dit percentage moet worden bepaald in de langsrichting van het voertuig en indien de rugleuning als tussenschot wordt gebruikt moeten de zetels in de verste stand naar achteren zijn geplaatst. Voertuigen die aan deze verhouding (laadruimte/wielbasis) beantwoorden zijn qua constructie ontgensprekelijk ontworpen om goederen te vervoeren.

De laadruimte moet bovendien over haar ganse oppervlakte bestaan uit een vaste horizontale laadvloer zonder verankeringsplaatsen voor bijkomende banken, zetels of veiligheidsgordels. Deze vloerplaat moet van het koetswerk deel uitmaken hetgeen wil zeggen dat zij ofwel een deel is van het chassis ofwel aan het chassis is gelast ofwel er met klinknagels of bouten is aan vastgemaakt. In dit laatste geval moet dit op een duurzame manier gebeuren hetzij met bouten met afbrekende kop hetzij met bouten waarop de moeren worden vastgelast.

Litt. d. tenslotte betreft de voertuigen van het type « bestelwagen » met twee rijen zetels. Deze voertuigen moeten gelijktijdig bestaan uit een passagiers- en een laadruimte waarbij de passagiersruimte slechts mag plaats bieden aan de bestuurder en maximaal zes passagiers.

In tegenstelling tot de voertuigen uit litt. c hiervoor, moeten de passagiers- en laadruimte hier wel volledig (over de volle breedte en hoogte van de binnenruimte) van elkaar zijn afgesloten door een niet afneembare, ononderbroken scheidingswand uit een hard materiaal (een afsluiting met de rugleuning van de zetels of met een net is niet toegelaten). In de scheidingswand mogen wel uitsparingen voorzien zijn om de goede werking van veiligheidstoebehoren zoals airbags en veiligheidsgordels te vrijwaren.

Wat betreft de verhouding laadruimte/wielbasis, het ontbreken van verankeringspunten en de laadvloer wordt eveneens verwezen naar littera c hiervoor.

Voertuigen die als lichte vrachtauto in de reglementering van de DIV zijn ingeschreven en, afhankelijk van hun type, niet voldoen aan de voormelde voorwaarden, worden krachtens de ontworpen § 3 volgens hun constructie beschouwd als personenauto, auto dubbel gebruik of minibus en bijgevolg ook als dusdanig belast.

Article 3

Cet article règle l'entrée en vigueur de l'ordonnance.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement,

Charles PICQUE

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de l'Informatique régionale,

Guy VANHENGEL

Artikel 3

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van de ordonnantie.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking,

Charles PICQUE

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Gewestelijke Informatica,

Guy VANHENGEL

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
SOU MIS A L'AVIS
DU CONSEIL D'ETAT**

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

**portant introduction de la notion de « camionnette »
dans le Code des taxes assimilées aux impôts
sur les revenus**

LE GOUVERNEMENT,

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

ARRETE :

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

Article 1^{er}

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

Article 2

L'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, dont le texte actuel constituera le § 1^{er}, est complété par les §§ 2 et 3, dont la teneur suit :

« § 2. – En dérogation au § 1^{er}, pour l'application de la disposition de ce Code, l'on comprend par camionnette :

- a) tout véhicule conçu et construit pour le transport de choses dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg, formé d'une cabine unique complètement séparée de l'espace de chargement et comportant deux places au maximum, celle du conducteur non comprise, ainsi que d'un plateau de chargement ouvert ;
- b) tout véhicule conçu et construit pour le transport de choses dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg, formé d'une cabine double complètement séparée de l'espace de chargement et comportant six places au maximum, celle du conducteur non comprise, ainsi que d'un plateau de chargement ouvert ;
- c) tout véhicule conçu et construit pour le transport de choses dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg, formé simultanément d'un espace réservé aux passagers comportant deux places au maximum, celle du conducteur non comprise, et d'un espace de chargement séparé, dont la distance entre tout point de la cloison de séparation située derrière la rangée de sièges avant et le bord arrière intérieur de l'espace de chargement, mesuré dans l'axe longitudinal du véhicule, à une hauteur située à 20 cm au-dessus du plancher, atteint au moins 50 p.c. de la longueur de l'empattement. En outre, cet espace de chargement doit être pourvu, sur toute sa surface, d'un plancher horizontal fixe faisant partie intégrante de la carrosserie ou y fixé de manière durable et exempt de tout point d'attache pour des banquettes, sièges ou ceintures de sécurité complémentaires;

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

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

**tot invoering van het begrip « lichte vrachtauto » in
het Wetboek van de met de Inkomstenbelastingen
Gelijkgestelde Belastingen**

DE REGERING,

Op voorstel 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 :

Artikel 1

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

Artikel 2

Artikel 4 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, waarvan de bestaande tekst § 1 zal vormen, wordt aangevuld met de §§ 2 en 3, luidende :

« § 2. – In afwijking van § 1, wordt, voor de toepassing van de bepaling van dit wetboek, onder lichte vrachtauto verstaan :

- a) elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, bestaande uit een volledig van de laadruimte afgesloten enkele cabine die ten hoogste twee plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen, en een open laadbak;
- b) elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, bestaande uit een volledig van de laadruimte afgesloten dubbele cabine die ten hoogste zes plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen, en een open laadbak;
- c) elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, gelijktijdig bestaande uit een passagiersruimte die ten hoogste twee plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen en een daarvan afgesloten laadruimte waarvan de afstand, tussen elk punt van de scheidingswand achter de zitplaatsen en de binnenkant van de achterzijde van de laadruimte, gemeten in de langsrichting van het voertuig, op een hoogte van 20 cm boven de vloer, steeds minstens 50 p.c. dient te bedragen van de lengte van de wielbasis. Deze laadruimte moet bovendien over haar ganse oppervlakte bestaan uit een van het koetswerk deeluitmakende, vaste of duurzaam bevestigde, horizontale laadvloer zonder verankeringsplaatsen voor bijkomende banken, zetels of veiligheids gordels;

d) chaque voiture conçue et construite pour le transport de marchandises ayant une masse maximale qui n'excède pas les 3.500 kg, formé simultanément d'un espace réservé aux passagers n'offrant place qu'au conducteur et à six passagers au maximum et d'un espace de chargement entièrement indépendant dont la distance, entre chaque point de cloison de séparation derrière les sièges arrières et l'intérieur de l'arrière de l'espace de chargement, mesuré dans l'axe longitudinal du véhicule, à une hauteur de 20 cm au-dessus du plancher, au moins 50 p.c. de la longueur de l'empattement. En outre, cet espace de chargement doit être pourvu, sur toute sa surface, d'un plancher horizontal fixe exempt de tout point d'attache pour des banquettes, sièges ou ceintures de sécurité complémentaires faisant partie intégrante de la carrosserie.

§ 3. – Dans le cas où dans la réglementation mentionnée le véhicule désigné comme camionnette ne répond pas à un des types de véhicules cités au § 2, celui-ci est considéré au sens de ce code, et en fonction de sa construction, comme une voiture, une voiture mixte ou minibus ». »

Article 3

A l'article 94,1° du même Code, les mots « tel que compris dans le sens de ce code » sont ajoutés entre les mots « les remorques » et les mots « pour autant ».

Article 4

La présente ordonnance entre en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2006.

Bruxelles, le

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président,

Charles PICQUÉ

Le Ministre des Finances et du Budget,

Guy VANHENGEL

d) elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, gelijktijdig bestaande uit een passagiersruimte die ten hoogste zes plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen en een daarvan volledig afgesloten laadruimte waarvan de afstand, tussen elk punt van de scheidingswand achter de laatste rij zitplaatsen en de binnenkant van de achterzijde van de laadruimte, gemeten in de langsrichting van het voertuig, op een hoogte van 20 cm boven de vloer, steeds minstens 50 p.c. dient te bedragen van de lengte van de wielbasis. Deze laadruimte moet bovendien over haar ganse oppervlakte bestaan uit een van het koetswerk deeluitmakende, vaste of duurzaam bevestigde, horizontale laadvloer zonder verankeringsplaatsen voor bijkomende banken, zetels of veiligheidsgordels.

§ 3. – Indien het in de voormelde reglementering als lichte vrachtauto aangeduid voertuig, niet beantwoordt aan één van de in § 2 opgesomde voertuigtypes, wordt het in de zin van dit wetboek, afhankelijk van zijn constructie, beschouwd als een personenauto, auto dubbel gebruik of minibus ». »

Artikel 3

In artikel 94, 1° van hetzelfde Wetboek, worden de woorden « zoals zij worden verstaan in de zin van dit wetboek », ingevoegd tussen de woorden « de aanhangwagens en » en de woorden « voor zover ».

Artikel 4

Deze ordonnantie treedt in werking vanaf 1 januari 2006.

Brussel,

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-Voorzitter,

Charles PICQUÉ

De Minister van Financiën en Begroting,

Guy VANHENGEL

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures de la Région de Bruxelles-Capitale, le 6 juillet 2005, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance « portant introduction de la notion de « camionnette » dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus », a donné le 26 juillet 2005 l'avis (n° 38.727/2/V) suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à 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 ci-après.

Compétence de l'auteur de l'acte

1. Par un accord de coopération du 24 juin 2005 relatif à l'introduction de la notion de « camionnette » dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, compte tenu de la neutralité fiscale et en vue de prévenir la concurrence entre les régions au niveau de l'immatriculation des véhicules, la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagée à introduire dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus diverses modifications en matière de taxe de circulation sur les véhicules à moteur et de taxe de mise en circulation.

L'avant-projet d'ordonnance examiné tend à introduire dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus les modifications envisagées par l'accord de coopération du 24 juin 2005.

Il résulte des observations émises dans le rapport relatif à la demande d'avis concernant l'avant-projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération du 24 juin 2005, demande enrôlée sous le numéro 38.726/VR/V, que l'article 3 de l'avant-projet doit être omis, et que les mots « au sens de ce code » figurant à l'article 4, § 3, en projet, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (article 2 de l'avant-projet) doivent être remplacés par les mots « en ce qui concerne la taxe de circulation » car il n'entre pas dans les compétences de la Région de Bruxelles-Capitale d'étendre le champ d'application de la taxe de mise en circulation à des véhicules non visés par l'article 94 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

2. Par ailleurs, toujours en terme de compétence, il y a lieu d'observer que l'avant-projet examiné, considéré dans son ensemble, appelle également une réserve : dès lors que l'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions subordonne l'exercice des compétences régionales en matière de taxe de circulation et de mise en circulation à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois régions dans le cas où le redevable de ces impôts est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, l'avant-projet ne pourra être adopté qu'après que chacun des législateurs régionaux aura effectivement donné son assentiment à l'accord de coopération visé par l'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989; en effet, tant que l'accord de coopération n'a pas reçu l'ensemble des assentiments requis, il ne produit aucun effet de droit, ce qui entraîne l'impossibilité pour les régions de mettre en œuvre

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, op 6 juli 2005 door de Minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « tot invoering van het begrip « lichte vrachtauto » in het Wetboek van de met de Inkomstenbelastingen Gelijkgestelde Belastingen », heeft op 26 juli 2005 het volgende advies (nr. 38.727/2/V) gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, 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 deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Bevoegdheid van de steller van de handeling

1. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft zich bij een samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 betreffende de invoering van het begrip « lichte vrachtauto » in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, met inachtneming van de fiscale neutraliteit en ter voorkoming van de concurrentie tussen de gewesten op het vlak van de inschrijving van de voertuigen ertoe verbonden om in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen verscheidene wijzigingen aan te brengen inzake de verkeersbelasting op de motorvoertuigen en de belasting op de inverkeerstelling.

Het onderzochte voorontwerp van ordonnantie strekt ertoe in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen de wijzigingen aan te brengen die het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 in het vooruitzicht stelt.

Uit de opmerkingen die zijn gemaakt in het verslag betreffende de adviesaanvraag inzake het voorontwerp van ordonnantie houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005, een adviesaanvraag die is ingeschreven onder nr. 38.726/VR/V, blijkt dat artikel 3 van het voorontwerp moet vervallen en dat de woorden « in de zin van dit wetboek », die voorkomen in het ontwerp artikel 4, § 3, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (artikel 2 van het voorontwerp), moeten worden vervangen door de woorden « wat de verkeersbelasting betreft », daar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet bevoegd is om de werkingssfeer van de belasting op de inverkeerstelling uit te breiden tot voertuigen die niet worden bedoeld in artikel 94 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

2. Eveneens uit het oogpunt van het bevoegdheidsvraagstuk valt voorts op te merken dat omtrent het onderzochte voorontwerp in zijn geheel beschouwd ook een voorbehoud moet worden gemaakt : aangezien artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en gewesten het uitoefenen van gewestbevoegdheden inzake de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling afhankelijk stelt van het voorafgaandelijk sluiten van een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten ingeval de belastingplichtige van deze belastingen een vennootschap, zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten is, kan het voorontwerp pas worden aangenomen nadat elk van de gewestwetgevers effectief zijn instemming heeft betuigd met het samenwerkingsakkoord bedoeld in artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989; zolang met het samenwerkingsakkoord niet de

les compétences fiscales qu'elles puisent dans l'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989.

Formalité préalable

Dans le dossier de demande d'avis figure un courrier du 31 mai 2005 de l'Administrateur général adjoint de l'administration des affaires fiscales du SPF Finances adressé à l'auteur de l'avant-projet.

Selon ce courrier,

« (...) »

In dit verband en verwijzend naar het samenwerkingsakkoord van 7 december 2001 tussen de federale Staat en de gewesten betreffende de uitwisseling van informatie in het kader van de uitoefening van hun fiscale bevoegdheden en betreffende de overlegprocedures inzake technische uitvoerbaarheid van door de gewesten voorgenomen wijzigingen aan de gewestelijke belastingen en inzake technische uitvoerbaarheid van de invoering door de gewesten van algemene belastingverminderingen of -vermeerderingen van de verschuldigde personenbelasting, werd de in het voormelde samenwerkingsakkoord bepaalde overlegprocedure van het betrokken gewest met de federale minister van Financiën met betrekking tot de technische uitvoerbaarheid van de voorgenomen wijzigingen van de bedoelde gewestelijke belastingen door het voorontwerp van ordonnantie nageleefd.

In deze optiek heeft er reeds op woensdag 23 maart 2005 op het Kabinet van de Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën, Didier Reynders, met zijn vertegenwoordigers (...), de vertegenwoordigers van de bevoegde gewestministers (...), de vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit en Vervoer (...), en de vertegenwoordigers van de Administratie van fiscale zaken (...), een vergadering plaatsgevonden. »

Cette lettre et les faits qu'elle relate ne constituent pas un aval ou des remarques du Ministre fédéral au sens requis par l'article 10 de l'accord de coopération du 7 décembre 2001.

En l'état actuel, il n'est donc pas encore satisfait à cette formalité préalable.

La chambre était composée de

MM.	Y. KREINS,	président de chambre,
Mme	P. LIÉNARDY, M. BAGUET,	conseillers d'Etat,
MM.	J. KIRKPATRICK, H. BOSLY,	assesseurs de la section de législation,
Mme	A.-C. VAN GEERSDAELE,	greffier.

Le rapport a été rédigé par M. P. RONVAUX, auditeur adjoint.

Le Greffier,

A.-C. VAN GEERSDAELE

Le Président,

Y. KREINS

vereiste instemmingen zijn betuigd, heeft het immers geen enkel rechtsgevolg, waardoor de gewesten de fiscale bevoegdheden die ze aan artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 ontleen, niet kunnen ten uitvoer leggen.

Voorafgaand vormvereiste

In het dossier met de adviesaanvraag komt een brief d.d. 31 mei 2005 voor van de adjunct-administrateur-generaal van de Administratie van Fiscale Zaken van de FOD Financiën, gericht aan de steller van het voorontwerp.

In die brief staat te lezen :

« (...) »

In dit verband en verwijzend naar het samenwerkingsakkoord van 7 december 2001 tussen de federale Staat en de gewesten betreffende de uitwisseling van informatie in het kader van de uitoefening van hun fiscale bevoegdheden en betreffende de overlegprocedures inzake technische uitvoerbaarheid van door de gewesten voorgenomen wijzigingen aan de gewestelijke belastingen en inzake technische uitvoerbaarheid van de invoering door de gewesten van algemene belastingverminderingen of -vermeerderingen van de verschuldigde personenbelasting, werd de in het voormelde samenwerkingsakkoord bepaalde overlegprocedure van het betrokken gewest met de federale minister van Financiën met betrekking tot de technische uitvoerbaarheid van de voorgenomen wijzigingen van de bedoelde gewestelijke belastingen door het voorontwerp van ordonnantie nageleefd.

In deze optiek heeft er reeds op woensdag 23 maart 2005 op het Kabinet van de Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën, Didier Reynders, met zijn vertegenwoordigers (...), de vertegenwoordigers van de bevoegde gewestministers (...), de vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit en Vervoer (...), en de vertegenwoordigers van de Administratie van fiscale zaken (...), een vergadering plaatsgevonden. »

Deze brief en de erin meegedeelde feiten leveren geen instemming of bemerkingen op vanwege de federale minister in de zin voorgeschreven bij artikel 10 van het samenwerkingsakkoord van 7 december 2001.

In de huidige stand is bijgevolg nog niet voldaan aan dat voorafgaande vormvereiste.

De kamer was samengesteld uit

De heren	Y. KREINS,	kamervoorzitter,
Mevrouw	P. LIÉNARDY, M. BAGUET,	staatsraden,
De heren	J. KIRKPATRICK, H. BOSLY,	assessoren van de afdeling wetgeving
Mevrouw	A.-C. VAN GEERSDAELE,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer P. RONVAUX, adjunct-auditeur.

De Griffier,

A.-C. VAN GEERSDAELE

De Voorzitter,

Y. KREINS

PROJET D'ORDONNANCE**portant introduction de la notion
de « camionnette »
dans le Code des taxes assimilées
aux impôts sur les revenus**

LE GOUVERNEMENT,

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

ARRETE :

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

Article 1^{er}

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

Article 2

L'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, dont le texte actuel constituera le § 1^{er}, est complété par les §§ 2 et 3, dont la teneur suit:

« § 2. – En dérogation au § 1^{er}, il faut entendre par véhicule à moteur destiné au transport de marchandises d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3.500 kilogrammes, aussi dénommé « camionnette », pour l'application du présent Titre II, à l'exception du Chapitre VI:

- a) tout véhicule conçu et construit pour le transport de choses dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg, formé d'une cabine unique complètement séparée de l'espace de chargement et comportant deux places au maximum, celle du conducteur non comprise, ainsi que d'un plateau de chargement ouvert;
- b) tout véhicule conçu et construit pour le transport de choses dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg, formé d'une cabine double complètement séparée de l'espace de chargement et comportant six places au maximum, celle du conducteur non comprise, ainsi que d'un plateau de chargement ouvert;
- c) tout véhicule conçu et construit pour le transport de choses dont la masse maximale autorisée n'excède pas

ONTWERP VAN ORDONNANTIE**tot invoering van het begrip
« lichte vrachtauto » in het Wetboek
van de met de Inkomstenbelastingen
Gelijkgestelde Belastingen**

DE REGERING,

Op voorstel 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 :

Artikel 1

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

Artikel 2

Artikel 4 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, waarvan de bestaande tekst § 1 zal vormen, wordt aangevuld met de §§ 2 en 3, luidende :

« § 2. – In afwijking van § 1, wordt, voor de toepassing van Titel II, met uitzondering van Hoofdstuk VI, onder motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kilogram niet overschrijdt, ook « lichte vrachtauto » genoemd verstaan :

- a) elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, bestaande uit een volledig van de laadruimte afgesloten enkele cabine die ten hoogste twee plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen, en een open laadbak;
- b) elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, bestaande uit een volledig van de laadruimte afgesloten dubbele cabine die ten hoogste zes plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen, en een open laadbak;
- c) elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg

3.500 kg, formé simultanément d'un espace réservé aux passagers comportant deux places au maximum, celle du conducteur non comprise, et d'un espace de chargement séparé, dont la distance entre tout point de la cloison de séparation située derrière la rangée de sièges avant et le bord arrière intérieur de l'espace de chargement, mesuré dans l'axe longitudinal du véhicule, à une hauteur située à 20 cm au-dessus du plancher, atteint au moins 50 % de la longueur de l'empattement. En outre, cet espace de chargement doit être pourvu, sur toute sa surface, d'un plancher horizontal fixe faisant partie intégrante de la carrosserie ou y fixé de manière durable et exempt de tout point d'attache pour des banquettes, sièges ou ceintures de sécurité complémentaires;

- d) tout véhicule conçu et construit pour le transport de choses dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg, formé simultanément d'un espace réservé aux passagers comportant six places au maximum, celle du conducteur non comprise, et d'un espace de chargement complètement séparé, dont la distance entre tout point de la cloison de séparation située derrière la dernière rangée de sièges et le bord arrière intérieur de l'espace de chargement, mesuré dans l'axe longitudinal du véhicule, à une hauteur située à 20 cm au-dessus du plancher, atteint au moins 50 % de la longueur de l'empattement. En outre, cet espace de chargement doit être pourvu, sur toute sa surface, d'un plancher horizontal fixe faisant partie intégrante de la carrosserie ou y fixé de manière durable et exempt de tout point d'attache pour des banquettes, sièges ou ceintures de sécurité complémentaires.

§ 3. – Lorsque le véhicule mentionné comme camionnette dans la réglementation précitée ne répond pas à l'un des véhicules énumérés au § 2, il sera considéré, au sens du présent Titre II, à l'exception du Chapitre VI, et selon sa construction, comme une voiture, voiture mixte ou minibus. ».

Article 3

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

Bruxelles, le 8 septembre 2005

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président,

Charles PICQUÉ

niet overschrijdt, gelijktijdig bestaande uit een passagiersruimte die ten hoogste twee plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen en een daarvan afgesloten laadruimte waarvan de afstand, tussen elk punt van de scheidingswand achter de zitplaatsen en de binnenkant van de achterzijde van de laadruimte, gemeten in de langsrichting van het voertuig, op een hoogte van 20 cm boven de vloer, steeds minstens 50 % dient te bedragen van de lengte van de wielbasis. Deze laadruimte moet bovendien over haar hele oppervlakte bestaan uit een van het koetswerk deel uitmakende, vaste of duurzaam bevestigde, horizontale laadvloer zonder verankeringsplaatsen voor bijkomende banken, zetels of veiligheidsgordels;

- d) elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, gelijktijdig bestaande uit een passagiersruimte die ten hoogste zes plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen en een daarvan volledig afgesloten laadruimte waarvan de afstand, tussen elk punt van de scheidingswand achter de laatste rij zitplaatsen en de binnenkant van de achterzijde van de laadruimte, gemeten in de langsrichting van het voertuig, op een hoogte van 20 cm boven de vloer, steeds minstens 50 % dient te bedragen van de lengte van de wielbasis. Deze laadruimte moet bovendien over haar hele oppervlakte bestaan uit een van het koetswerk deel uitmakende, vaste of duurzaam bevestigde, horizontale laadvloer zonder verankeringsplaatsen voor bijkomende banken, zetels of veiligheidsgordels.

§ 3. – Indien het in de voormelde reglementering als lichte vrachtauto aangeduid voertuig, niet beantwoordt aan één van de in § 2 opgesomde voertuigtypes, wordt het in de zin van deze Titel II, met uitzondering van Hoofdstuk VI, afhankelijk van zijn constructie, beschouwd als een personenauto, auto voor dubbel gebruik of minibus. ».

Artikel 3

Deze ordonnantie treedt in werking op 1 januari 2006.

Brussel, 8 september 2005

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-Voorzitter,

Charles PICQUÉ

Le Ministre des Finances, du Budget, de la Fonction
publique et des Relations extérieures,

Guy VANHENGEL

De Minister van Financiën, Begroting, Openbaar Ambt
en Externe Betrekkingen,

Guy VANHENGEL