

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2005-2006

25 NOVEMBRE 2005

PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment
de l'accord de coopération entre
la Région flamande, la Région wallonne et
la Région de Bruxelles-Capitale
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**

Exposé des motifs

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.

I. Introduction

Conformément à l'article 4, §3 de la Loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions, les régions sont compétentes pour déterminer le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de la taxe de circulation.

Dans le cas où le redevable 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 activité de leasing, l'exercice de ces compétences est

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2005-2006

25 NOVEMBER 2005

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende goedkeuring van
het samenwerkingsakkoord tussen
het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
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**

Memorie van toelichting

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.

I. Inleiding

Overeenkomstig artikel 4 §3 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten zijn de gewesten bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen te bepalen van de verkeersbelasting.

Ingeval de belastingplichtige een vennootschap, zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf, of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactivi-

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.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a l'intention d'insérer une définition fiscale de la notion de « camionnette » dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, qui diffère de celle utilisée par la Direction de l'Immatriculation des Véhicules (DIV) du Service Public Fédéral Mobilité et Transport.

Si le contribuable 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, un accord de coopération doit au préalable être conclu.

L'objectif de cette ordonnance est en outre de ratifier par ordonnance l'accord de coopération qui a été signé par le Ministre des Finances et du Budget.

L'Accord de coopération a été adapté 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 vise à ratifier par ordonnance l'accord de coopération.

III. Commentaire des articles de l'accord de coopération

Article 1^{er}

Le champ d'application de l'accord de coopération est limité au contribuable dans le cas où le contribuable 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.

Articles 2

Dans ces dispositions, le texte reflète les modifications que les parties inséreront à l'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

teiten is, dan is de uitoefening van deze bevoegdheden afhankelijk 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.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft de intentie om in het Wetboek van de met de Inkomstenbelastingen Gelijkgestelde Belastingen een fiscale definitie in te schrijven van een « lichte vrachtauto » die afwijkt van deze die voor hetzelfde begrip gehanteerd wordt door de Directie Inschrijvingen van de Voertuigen (DIV) van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

In zoverre de belastingplichtige een vennootschap, zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is moet hiervoor voorafgaandelijk een samenwerkingsakkoord worden afgesloten.

De bedoeling van deze ordonnantie is dan ook het samenwerkingsakkoord dat door de Minister van Financiën en Begroting ondertekend werd bij ordonnantie te bekrachtigen.

Het samenwerkingsakkoord 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

Dit artikel strekt ertoe het samenwerkingsakkoord bij ordonnantie te bekrachtigen.

III. Artikelsgewijze bespreking van het samenwerkingsakkoord

Artikel 1

Het toepassingsgebied van het samenwerkingsakkoord wordt beperkt tot de belastingplichtigen in zoverre deze een vennootschap, zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is.

Artikel 2

In deze bepalingen wordt de tekst weergegeven van de aanpassingen die partijen zullen aanbrengen aan het artikel 4 van het Wetboek van de met de Inkomstenbelastingen Gelijkgestelde Belastingen.

Ces modifications visent l'insertion d'une définition fiscale dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus qui diffère de celle utilisée par la Direction de l'Immatriculation des Véhicules du Service Public Fédéral Mobilité et Transport.

Cette définition fiscale est plus stricte. L'objectif est de limiter le traitement fiscal avantageux des camionnettes aux véhicules utilisés réellement comme camionnettes et non pas pour les véhicules immatriculés auprès de la DIV comme camionnette pour des considérations purement fiscales et utilisés en réalité à des fins privées.

Le point litigieux plus important et crucial entre les deux définitions est le rapport entre la longueur de l'espace de chargement et à l'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.

Les véhicules ne satisfaisant pas à la définition fiscale pour l'application du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, sont considérés comme voitures, voitures mixtes ou minibus et imposés par conséquent comme tels, même s'ils sont immatriculés comme camionnettes auprès de la DIV.

Article 3

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

Pour éviter tout malentendu, il faut encore remarquer que pour les véhicules déjà immatriculés comme camionnettes, qui, ne répondant plus à la définition fiscale, sont désormais soumis à la TMC, cette taxe ne sera due que lors de la prochaine première mise en circulation au nom d'une autre personne physique ou morale.

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

Deze aanpassingen strekken ertoe een fiscale definitie in te schrijven in het Wetboek van de met de Inkomstenbelastingen Gelijkgestelde Belastingen die afwijkt van deze die gehanteerd wordt door de Directie Inschrijvingen van Voertuigen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Deze fiscale definitie is strikter. De bedoeling is de fiscaal voordelige behandeling van lichte vrachtauto's te beperken tot die voertuigen die daadwerkelijk als lichte vrachtauto worden gebruikt en niet voor de voertuigen die louter vanuit fiscale overwegingen als lichte vrachtauto bij de DIV worden ingeschreven en in de feiten enkel voor privé-gebruik worden aangewend.

Het belangrijkste, cruciale verschilpunt tussen beide definities is de verhouding tussen de lengte van de laadruimte ten opzichte van de wielbasis. Voor de fiscus moet deze lengte voortaan 50 procent van de wielbasis bedragen terwijl voor de FOD Mobiliteit en Vervoer dit in bepaalde gevallen slechts 30 procent dient te bedragen.

Voertuigen die niet aan de fiscale definitie voldoen worden voor de toepassing van het wetboek van de met de Inkomstenbelastingen Gelijkgestelde Belastingen beschouwd als personenauto, auto voor dubbel gebruik of minibus en ook als dusdanig belast; ook al zijn ze bij de DIV wel als lichte vrachtauto ingeschreven.

Artikel 3

Dit artikel regelt de inwerkingtreding.

Voor alle duidelijkheid moet worden opgemerkt dat voor de eerder als lichte vrachtauto ingeschreven voertuigen die thans, door niet meer te beantwoorden aan de fiscale definitie, wel onderworpen zijn aan de BIV, deze belasting slechts verschuldigd zal zijn bij de volgende eerste inverkeerstelling op naam van een andere natuurlijke of rechtspersoon.

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

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 assentiment de
l'accord de coopération entre
la Région flamande, la Région wallonne et
la Région de Bruxelles-Capitale
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**

LE GOUVERNEMENT,

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

ARRETE :

Le Ministre des Finances et du Budget, est chargé, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, de soumettre l'avant-projet d'ordonnance au Parlement bruxellois, dont la teneur suit :

Article 1^{er}

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

Article 2

L'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale 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, est approuvé.

Bruxelles,

Le Ministre-Président,

Charles PICQUE

Le Ministre des Finances et du Budget,

Guy VANHENGEL

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

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende goedkeuring van
het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest,
het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
betreffende de invoering van het begrip
« lichte vrachtauto » in het Wetboek van de met
de Inkomstenbelasting 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**

DE REGERING,

Op voorstel van de Minister van Financiën en Begroting, en na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Financiën en Begroting, is ermee belast, in naam van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bij het Brussels Parlement het voorontwerp 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

Het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van het begrip « lichte vrachtauto » in het Wetboek van de met de Inkomstenbelasting 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, wordt goedgekeurd.

Brussel,

De Minister-Voorzitter,

Charles PICQUE

De Minister van Financiën en Begroting,

Guy VANHENGEL

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, chambres réunies 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 prorogé à quarante-cinq jours (*), sur un avant-projet d'ordonnance « portant assentiment à l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région Wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale 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 », a donné le 26 juillet 2005 l'avis (n° 38.726/VR/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

I. La portée du projet et son contexte

1. Le projet examiné tend à procurer l'assentiment de la Région de Bruxelles-Capitale à un accord de coopération, signé le 24 juin 2005 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, « 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 » (ci-après dénommé : l'accord de coopération du 24 juin 2005).

Selon son préambule, l'accord de coopération du 24 juin 2005 s'inscrit notamment en exécution de l'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, remplacé par l'article 6 de la loi spéciale du 13 juillet 2001 portant refinancement des Communautés et extension des compétences fiscales des régions, et de l'article 92*bis*, § 2, f), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

L'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions (ci-après dénommée : la loi spéciale du 16 janvier 1989) dispose comme suit :

« Les régions sont compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations des impôts visés à l'article 3, alinéa 1^{er}, 10^o et 11^o (cf : il s'agit de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation). 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'exercice de ces compé-

(*) Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat qui dispose que le délai de trente jours est prorogé à quarante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85*bis*.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, verenigde vakantiekamers, 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 verlengd tot vijftienveertig dagen (*), van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van het begrip « lichte vrachtauto » in het Wetboek van de met de Inkomstenbelasting 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 », heeft op 26 juli 2005 het volgende advies (nr. 38.726/VR/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

I. Strekking en context van het ontwerp

1. Bij het voorliggende ontwerp wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn instemming verlenen met een op 24 juni 2005 ondertekend samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest « 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 » (hierna te noemen het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005).

Het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 is, luidens de aanhef ervan, gesloten ter uitvoering van artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten, vervangen bij artikel 6 van de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten, en van artikel 92*bis*, § 2, f), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten (hierna te noemen de bijzondere wet van 16 januari 1989) bepaalt het volgende :

« De gewesten zijn bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de in artikel 3, eerste lid, 10^o en 11^o, bedoelde belastingen te wijzigen (het gaat om de verkeersbelasting op autovoertuigen en de belasting op de inverterstelling). 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 winstgevend doel

(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijftienveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85*bis*.

tences 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 ».(1).

L'article 92*bis*, § 2, f), de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles énonce quant à lui que :

« § 2. – Les régions concluent en tout cas des accords de coopération pour le règlement des questions relatives :

(...)

f) 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 ».

2. Au travers de l'accord de coopération du 24 juin 2005, les trois régions entendent principalement s'engager à compléter, chacune pour ce qui la concerne, l'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en vue de soustraire les « camionnettes » de la définition que tend à donner cet article de la notion de « véhicules à moteur », de telle sorte que les camionnettes ne soient plus concernées par cette définition mais fassent l'objet d'une définition spécifique; le but poursuivi par la modification envisagée est de lutter contre un effet de moins-values fiscales résultant de la liaison pratiquée actuellement par le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus entre la définition « fiscale » de la camionnette et sa définition au regard de la réglementation applicable en matière d'immatriculation des véhicules, une directive européenne ayant assoupli les conditions techniques pour qu'un véhicule puisse être immatriculé comme « camionnette » (2), de nombreux véhicules ne répondant

(1) Cette disposition est commentée de la manière suivante dans l'exposé des motifs du projet devenu la loi spéciale du 13 juillet 2001 portant refinancement des Communautés et extension des compétences fiscales des régions : « L'article 4, § 3, nouveau, dispose que les régions sont compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations en matière de taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de taxe de mise en circulation. Lorsque le redevable de ces impôts est une société, une entreprise publique autonome ou une ASBL à activités de leasing, les régions exercent cette compétence de modification dans le cadre d'un accord de coopération obligatoire. Cet exercice conjoint des compétences fiscales répond au souhait de limiter autant que possible le risque d'une concurrence fiscale préjudiciable dû à une régionalisation complète des taxes de circulation. Le risque se pose notamment pour les sociétés qui donnent en location ou en leasing des voitures. Le lieu de perception de l'impôt peut alors différer du domicile de l'utilisateur du véhicule. Les sociétés de leasing peuvent s'établir dans la région où l'impôt est le plus bas. Le problème demeure principalement limité aux cas où les contribuables sont des sociétés. La proposition y répond » (Doc. Parl., Chambre, Doc 50, 1183/001, pp. 15-16).

(2) Il s'agit de la directive 98/14 CE de la Commission du 6 février 1998 portant adaptation au progrès technique de la directive 70/156/CE du Conseil concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques; cette directive (et la directive qu'elle modifie) n'entend régir que les spécifications techniques des véhicules, elle n'empêche pas l'interdiction pour les Etats membres de déroger à la définition qu'elle donne des différents types de véhicules lorsque les Etats membres font référence à des types de véhicules dans l'exercice de compétences non concernées par cette directive; dès lors, la définition « fiscale » du concept de « camionnette » peut s'éloigner du concept de « camionnette » au sens de la directive précitée sans violer celle-ci.

met leasingactiviteiten is, is de uitoefening van deze bevoegdheden afhankelijk 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 » (1)

Artikel 92*bis*, § 2, f), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen bepaalt zijnerzijds het volgende :

« § 2. – De gewesten sluiten in ieder geval samenwerkingsakkoorden voor de regeling van de aangelegenheden die betrekking hebben :

(...)

f) 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 ».

2. Met het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 willen de drie gewesten zich er, ieder voor zich, in hoofdzaak toe verbinden artikel 4 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen zo aan te vullen dat de « lichte vrachtauto's » uit de definitie worden gelicht die in dat artikel gegeven wordt van het begrip « motorvoertuigen », zodat lichte vrachtauto's niet meer onder die definitie vallen, maar afzonderlijk gedefinieerd worden; de bedoeling van de voorgenomen wijziging is een mindere belasting tegen te gaan te wijten aan het verband dat thans in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen gelegd wordt tussen de « fiscale » definitie van lichte vrachtauto en de definitie daarvan in de regeling voor de inschrijving van voertuigen; doordat een Europese richtlijn de technische vereisten heeft versoepeld om een voertuig te laten inschrijven als « lichte vrachtauto » (2), genieten immers heel wat voer-

(1) In de memorie van toelichting van het ontwerp dat de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten is geworden, wordt die bepaling als volgt toegelicht : « Het nieuwe artikel 4, § 3, bepaalt dat de gewesten bevoegd zijn voor de wijziging van de heffingsgrondslag, de aanslagvoeten en de vrijstellingen inzake de verkeersbelasting op autovoertuigen en de belasting op de inverterstelling. Wanneer de belastingplichtige in deze belastingen een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw met leasingactiviteiten is, oefenen de gewesten hun bevoegdheid tot wijziging uit door middel van een verplicht samenwerkingsakkoord. Deze gezamenlijke uitoefening van de fiscale bevoegdheden komt tegemoet aan de wens om het risico op een schadelijke fiscale concurrentie ingevolge een volledige regionalisering van de verkeersbelastingen zoveel als mogelijk te beperken. Het risico stelt zich met name bij vennootschappen die auto's in leasing geven of verhuren. De plaats van inning van de belasting kan dan verschillen van de woonplaats van de gebruiker van het voertuig. Leasingmaatschappijen kunnen zich vestigen in het gewest waar de belasting het laagst is. Het probleem blijft hoofdzakelijk beperkt tot de gevallen waar de belastingplichtigen vennootschappen zijn en wordt opgevangen door het voorstel ». (Gedr. St. Kamer, Doc 50, 1183/001, blz. 15-16).

(2) Het gaat om richtlijn 98/14 EG van de Commissie van 6 februari 1998 tot aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan; aangezien deze richtlijn (en de richtlijn die daarbij gewijzigd wordt) alleen de technische voorschriften van de voertuigen regelt, houdt ze geen verbod in voor de lidstaten om af te wijken van de definitie die ze geeft van de verschillende voertuigtypes, wanneer de lidstaten bij de uitoefening van bevoegdheden waarop deze richtlijn geen betrekking heeft, verwijzen naar bepaalde voertuigtypes; de « fiscale » definitie van het begrip lichte vrachtauto mag bijgevolg afwijken van het begrip « lichte vrachtauto » in de zin van de genoemde richtlijn, zonder dat deze daardoor geschonden wordt.

plus à la conception que se font les auteurs du projet de la notion utilitaire de « camionnette » bénéficient en effet, moyennant de légères adaptations de l'espace intérieur, du taux favorable réservé à celle-ci en matière de taxe de circulation et d'une absence de taxation en matière de taxe de mise en circulation étant donné que cet impôt ne frappe pas la première mise en usage d'une camionnette sur la voie publique.

3. La question se pose de savoir si les régions signataires de l'accord de coopération du 24 juin 2005 n'ont pas, en concluant celui-ci, excédé les limites de leurs compétences en matière d'impôts régionaux telles que celles-ci sont fixées par la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des régions.

II. La répartition des compétences en ce qui concerne les modifications à apporter à un impôt régional visé à l'article 3 de la loi spéciale du 16 janvier 1989

1. D'après l'article 3, alinéa 1^{er}, 10^o et 11^o, de la loi spéciale du 16 janvier 1989, la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et la taxe de mise en circulation sont des impôts régionaux.

Depuis le 1^{er} janvier 2002, les régions sont, en vertu de l'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989, compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de ces deux impôts. Par contre, la compétence régionale ne s'étend pas à la détermination de la matière imposable, qui est restée une compétence fédérale ⁽³⁾.

Au regard de ces règles, il convient donc de se demander si, en modifiant l'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en vue d'y apporter, pour les camionnettes, une définition qui s'écarte du principe que fixent actuellement les articles 3 et 4 dudit Code, selon lesquels la taxe de circulation sur les véhicules automobiles frappe les « véhicules à moteur tels qu'ils sont définis dans la réglementation sur l'immatriculation des véhicules à moteur » les régions mettent en œuvre une compétence relative à la détermination de la base d'imposition, du taux ou des exonérations de l'impôt concerné, auquel cas les régions pourraient envisager d'apporter cette modification, ou si la modification introduite se rattache plutôt au concept de matière imposable, auquel cas cette modification pourrait seulement être l'œuvre du législateur fédéral, agissant à la

tuigen die niet meer beantwoorden aan de inhoud die de stellers van het ontwerp geven aan het utilitaire begrip « lichte vrachtauto », mits lichte aanpassingen worden aangebracht in de binnenruimte, het gunstige tarief dat voor lichte vrachtauto's geldt wat de verkeersbelasting betreft, en ontsnappen ze aan de belasting op de inverkeerstelling, aangezien die belasting niet betaald hoeft te worden voor een eerste ingebruikneming van een lichte vrachtauto op de openbare weg.

3. De vraag rijst of de gewesten die het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 ondertekend hebben, met het sluiten van dat akkoord de grenzen van hun bevoegdheden inzake gewestelijke belastingen, zoals die grenzen zijn vastgesteld in de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, niet overschreden hebben.

II. Wijze van verdeling van de bevoegdheden wat betreft de wijzigingen aan te brengen in een gewestelijke belasting genoemd in artikel 3 van de bijzondere wet van 16 januari 1989

1. Luidens artikel 3, eerste lid, 10^o en 11^o, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 zijn de verkeersbelasting op autovoertuigen en de belasting op de inverkeerstelling gewestelijke belastingen.

Krachtens artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 zijn de gewesten sedert 1 januari 2002 bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van die twee belastingen te wijzigen. De gewestelijke bevoegdheid omvat echter niet het vaststellen van de belastbare materie, wat een federale bevoegdheid is gebleven ⁽³⁾.

Ten aanzien van die regels rijst bijgevolg de vraag of de gewesten, wanneer ze artikel 4 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wijzigen zodat daarin voor lichte vrachtauto's een definitie wordt opgenomen die afwijkt van het beginsel dat thans vastgelegd is in de artikelen 3 en 4 van het genoemde Wetboek, luidens welke de verkeersbelasting op autovoertuigen geldt voor de « motorvoertuigen zoals zij zijn omschreven in de reglementering nopens de inschrijving van motorvoertuigen », een bevoegdheid met betrekking tot het vaststellen van de aanslagvoet, de heffingsgrondslag of de vrijstellingen van de betrokken belasting uitoefenen, in welk geval de gewesten die wijziging mogen aanbrengen, dan wel of de ingevoerde wijziging veeleer te maken heeft met het begrip belastbare materie, in welk geval die wij-

(3) Selon les chambres réunies de la section de législation du Conseil d'Etat, « (...) Les dispositions de la loi spéciale de financement peuvent être interprétées en ce sens que les régions ont une compétence générale en ce qui concerne les impôts régionaux, sous la réserve des restrictions de compétence en faveur de l'Etat fédéral sur la définition de la matière imposable et sur la fixation, tant qu'il assure le service des impôts concernés, des règles de procédure y relatives ». (avis 36.439/VR, donné le 12 février 2004, sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 13 mai 2004 portant assentiment à l'Accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la mise en place d'un système de déclaration libératoire unique, note de bas de page n° 18, Doc. Parl., Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, session 2003-2004, Doc. A-547/1, pp. 5-15).

(3) Volgens de verenigde kamers van de afdeling Wetgeving van de Raad van State, « (...) kunnen de bepalingen van de bijzondere financieringswet aldus geïnterpreteerd worden dat de gewesten inzake de gewestelijke belastingen een algemene bevoegdheid bezitten onder voorbehoud van bevoegdheidsbeperkingen ten gunste van de Federale Staat inzake het bepalen van de belastbare materie en inzake het vaststellen, zolang hij zorgt voor de dienst van de belastingen in kwestie, van de procedureregels die daarop betrekking hebben ». (advies 36.439/VR, uitgebracht op 12 februari 2004 houdende instemming met het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot de instelling van het systeem van de eenmalige bevrijdende aangifte, voetnoot 18, Gedr. St., Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zitting 2003-2004, Doc. A-547/1, blz. 5-15).

majorité spéciale (4); la même question se pose, à l'égard de la taxe de mise en circulation, en tant que par l'accord de coopération du 24 juin 2005 les régions s'engagent à modifier l'article 94, 1°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus dans le but de rendre la nouvelle définition de la camionnette applicable à cet impôt.

2. D'après la Cour d'arbitrage (5),

« (...) la matière imposable est l'élément générateur de l'impôt, la situation ou le fait qui donne lieu à la déduction de l'impôt. La matière imposable se distingue de la base imposable, qui est le montant sur lequel est calculé l'impôt ».

Cette jurisprudence s'inscrit dans la ligne de l'analyse développée par la section de législation du Conseil d'Etat quant à la portée des concepts de « base imposable » et de « matière imposable » en relation avec la loi spéciale du 16 janvier 1989. En effet, dans son avis donné sur l'avant-projet de loi spéciale devenu la loi spéciale du 16 janvier 1989, la section de législation du Conseil d'Etat avait estimé que :

« Les notions de « base imposable » et de « matière imposable » doivent être précisées : la matière imposable est l'élément générateur de l'impôt, ce qui donne lieu à taxation (le fait de jouer ou de parier ou de capter de l'eau par exemple), la base imposable est l'assiette sur laquelle est calculé l'impôt (le montant du pari, le volume d'eau captée) » (6).

Quant à la doctrine, elle rejoint généralement la définition ainsi dégagée de la notion de matière imposable, à savoir que, par matière imposable, il y a lieu de comprendre le fait générateur de l'impôt (7); lorsque certains auteurs préconisent d'opérer une distinction entre la notion de matière imposable et de fait générateur d'un impôt, cette distinction n'aboutit pas à ce que, en terme de répartition des compétences, la détermination du fait générateur d'un impôt régional échappe à la compétence du fédéral; la distinction qui est alors proposée a pour objet d'étendre la notion de matière imposable au delà des éléments liés à la stricte détermination du fait générateur d'un impôt pour y inclure l'ensemble des éléments qui contribuent à cerner de près ou de loin, directement ou indi-

zique, zinging alleen door de federale wetgever kan worden aangebracht, die bij bijzondere meerderheid moet handelen (4); dezelfde vraag rijst voor de belasting op de verkeerstelling, voorzover de gewesten er zich bij het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 toe verbinden artikel 94, 1°, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen zo te wijzigen dat de nieuwe definitie van lichte vrachtauto van toepassing is op die belasting.

2. Het Arbitragehof stelt het volgende (5) :

« (...) De belastbare materie is het element dat aanleiding geeft tot de belasting, de situatie die of het feit dat leidt tot het verschuldigd zijn van de belasting. De belastbare materie onderscheidt zich van de belastbare grondslag, die het bedrag is waarop de belasting wordt berekend ».

Die rechtspraak sluit aan bij de analyse gemaakt door de afdeling Wetgeving van de Raad van State met betrekking tot de strekking van de begrippen « heffingsgrondslag » en « belastbare materie » in verband met de bijzondere wet van 16 januari 1989. In haar advies uitgebracht over het voorontwerp van bijzondere wet dat de bijzondere wet van 16 januari 1989 is geworden, heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State immers het volgende geoordeeld :

« De begrippen « heffingsgrondslag » en « belastbare materie » moeten nader worden omschreven : de belastbare materie is datgene dat de belasting doet ontstaan, wat aanleiding geeft tot een heffing (het feit dat gespeeld of gewed wordt of dat water gewonnen wordt bijvoorbeeld), de heffingsgrondslag is de basis waarop de belasting wordt berekend (het bedrag van de weddenschap, de hoeveelheid gewonnen water) ».(6)

De rechtsleer sluit zich doorgaans aan bij de aldus totstandgekomen definitie van het begrip belastbare materie, namelijk dat onder belastbare materie het feit moet worden verstaan dat de belasting doet ontstaan (7); wanneer bepaalde auteurs ervoor pleiten een onderscheid te maken tussen het begrip belastbare materie en het feit dat een belasting doet ontstaan, leidt dat onderscheid er niet toe dat, wat de bevoegdheidsverdeling betreft, de federale overheid niet bevoegd zou zijn om te bepalen welk feit een gewestelijke belasting doet ontstaan; het onderscheid dat dan wordt voorgesteld strekt ertoe het begrip belastbare materie breder te zien dan alleen de gegevens die verband houden met de strikte afbakening van het feit dat een belasting doet ontstaan, en uit te breiden tot alle gegevens

(4) Sur l'impossibilité pour une loi ordinaire de modifier la matière imposable d'un impôt régional visé à l'article 3 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 voyez l'avis donné le 16 septembre 1992 par l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'Etat sur une proposition de loi spéciale modifiant la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des régions, et les références faites à divers travaux préparatoires en matière de réformes institutionnelles (Doc. Parl., Chambre, session extraordinaire 1991-1992, n° 604/2); pour une illustration récente de ce principe, voyez l'avis 37.754/1, donné le 28 octobre 2004 par la section de législation du Conseil d'Etat, sur un avant-projet de décret « houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2005 » : « Aangezien het wijzigen van de belastbare materie erop zou neerkomen dat de aard van de betrokken gewestelijke belasting zou worden gewijzigd – en bijgevolg de omvang van de gewestelijke fiscale bevoegdheid –, kan die bevoegdheid conform artikel 177, eerste lid, van de Grondwet enkel door de bijzondere wetgever worden uitgeoefend ».

(5) Cour d'arbitrage, 21 janvier 1998, n° 4/98, considérant B.7.1.

(6) Voyez Doc. Parl., Chambre, session ordinaire 1988-1989, n° 635/1, p. 60.

(7) Voyez notamment A. Alen et B. Seutin, « De fiscale bevoegdheden van de gemeenschappen en de gewesten », T.B.P., 1989, pp. 270-287, sp. pp. 283-284 et la note 18.

(4) Zie, wat betreft de onmogelijkheid om bij een gewone wet de belastbare materie te wijzigen van een gewestelijke belasting genoemd in artikel 3 van de bijzondere wet van 16 januari 1989, het advies dat op 16 september 1992 is uitgebracht door de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State over een voorstel van bijzondere wet tot wijziging van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, en de verwijzingen naar verschillende parlementaire voorbereidingen betreffende institutionele hervormingen (Gedr. St., Kamer, buitengewone zitting, 1991-1992, nr. 604/2); zie, voor een recent voorbeeld van dat beginsel, advies 37.754/1, op 28 oktober 2004 uitgebracht door de afdeling Wetgeving van de Raad van State, over een voorontwerp van decreet « houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2005 » : « Aangezien het wijzigen van de belastbare materie erop zou neerkomen dat de aard van de betrokken gewestelijke belasting zou worden gewijzigd – en bijgevolg de omvang van de gewestelijke fiscale bevoegdheid –, kan die bevoegdheid conform artikel 177, eerste lid, van de Grondwet enkel door de bijzondere wetgever worden uitgeoefend ».

(5) Arbitragehof, 21 januari 1998, nr. 4/98, overweging B.7.1.

(6) Zie Gedr. St., Kamer, gewone zitting 1988-1989, nr. 635/1, blz. 60.

(7) Zie onder meer A. Alen et B. Seutin, « De fiscale bevoegdheden van de gemeenschappen en de gewesten », T.B.P., 1989, blz. 270-287, inz. Blz. 283-284 en noot 18.

rectement, le domaine d'application du principe de l'impôt, c'est-à-dire la nature exacte du prélèvement fiscal envisagé ⁽⁸⁾.

L'analyse des travaux préparatoires de la loi spéciale du 13 juillet 2001 laisse par ailleurs une impression contrastée quant à l'intention qu'aurait eue cette loi de définir avec précision le concept de matière imposable d'un impôt régional au sens de la loi de financement : alors qu'il ressort de certains passages de ceux-ci que le législateur n'a pas voulu, en 2001 ou avant, donner de définition des matières imposables, afin de laisser ce rôle à la jurisprudence fiscale tout en n'ayant aucune intention de se départir de la conception de cette notion ayant prévalu jusqu'alors ⁽⁹⁾, une annexe a toutefois été élaborée ⁽¹⁰⁾ contenant notamment une définition précise du concept générique de matière imposable ainsi que son application particulière à chacun des impôts régionaux visés à l'article 3 de la loi de financement ⁽¹¹⁾.

Selon cette annexe,

« (...) la notion de matière imposable sert à désigner le fondement de l'impôt, c'est-à-dire le fait ou la situation que frappe l'impôt. La matière imposable c'est ce qui donne lieu à l'impôt, à une taxation. La base imposable représente « le montant sur lequel se calcule l'impôt »; pour ce qui concerne la taxe de circulation, l'annexe définit la matière imposable comme « le fait d'immatriculer et/ou d'employer des véhicules à vapeur ou à moteur, servant soit au transport des personnes, soit au transport sur route de marchandises ou d'objets quelconques » et la base imposable comme « la puissance du moteur, de sa cylindrée ou du poids du véhicule » alors que pour la taxe de mise en circulation, la matière imposable est définie comme « le fait de mettre sur la voie publique ou d'employer les véhicules suivants :

- voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes, tels que ces véhicules doivent être munis d'une marque d'immatriculation (autre qu'es-sai ou marchand);
- avions dès qu'ils doivent être immatriculés;
- yachts et bateaux de plaisance d'une longueur supérieure à 7,5 mètres (dès qu'une lettre de pavillon doit être délivrée) « et la base imposable comme » la puissance du moteur exprimée soit en chevaux fiscaux soit en kilowatts ».

3. C'est par rapport à l'ensemble de ces règles gouvernant la répartition des compétences en matière fiscale qu'il convient de déterminer si les

- (8) Voyez M. Bourgeois, « Les prérogatives normatives des régions à l'égard des impôts « régionaux » (articles 3 et 4 de la loi de financement) : le régime légal et la jurisprudence de la « Cour d'arbitrage », J.D.F., 2000, pp. 5-49 et 60-85, sp. pp. 24-31; M. De Jonckheere, « Een vlaamse fiscaliteit binnen de economische en monetaire unie : onderzoek naar de wijze waarop de gewesten hun huidige fiscale bevoegdheid hebben uitgeoefend », Een Vlaamse fiscaliteit binnen een economische en monetaire unie, Anvers, Intersentia Rechtswetenschappen, 1998, pp. 329-352, sp. pp. 335-337.
- (9) Voyez Doc. parl., Chambre, 2000-2001, Doc. 50-1183/007, pp. 92 et 96; sur ce point, voyez aussi Cour d'arbitrage, 17 mars 2004, arrêt n° 45/2004, considérant B.4.1.
- (10) Voyez Doc. Parl., Chambre, 2000-2001, Doc. 50-1183/007, pp. 157-162.
- (11) Quelles qu'aient pu être les intentions des auteurs de la loi spéciale quant au statut réel de cette annexe, celle-ci revêt un poids certain : ainsi, lorsqu'il s'agit de définir ce qu'il y a lieu d'entendre par la notion de « service de l'impôt » au sens de l'article 5, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989, c'est à la définition figurant dans cette annexe que renvoie la Cour d'arbitrage (voyez Cour d'arbitrage, 20 avril 2005, arrêt n° 72/2005, considérant B.6., dernier alinéa).

die ertoe bijdragen om op een of andere manier rechtstreeks of onrechtstreeks het toepassingsgebied van het belastingprincipe af te bakenen, dat wil zeggen de juiste aard van de voorgenomen belastingheffing ⁽⁸⁾.

Onderzoek van de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet van 13 juli 2001 levert overigens tegenstrijdige indrukken op aangaande de bedoeling die bij die wet zou hebben voorgezeten om het begrip belastbare materie van een gewestelijke belasting in de zin van de financieringswet nauwkeurig te definiëren : terwijl uit sommige passages van die voorbereiding blijkt dat de wetgever in 2001 of voordien geen definitie van belastbare materie heeft willen geven, en die taak heeft willen overlaten aan de fiscale jurisprudentie, zonder evenwel enigszins te willen voorbijgaan aan de betekenis van dat begrip die tot dan toe de overhand gehad ⁽⁹⁾, is er toch een bijlage uitgewerkt ⁽¹⁰⁾ met onder meer een nauwkeurige definitie van het concept dat aan de belastbare materie ten grondslag ligt en de specifieke toepassing daarvan op elk van de gewestelijke belastingen genoemd in artikel 3 van de financieringswet ⁽¹¹⁾.

In die bijlage staat het volgende :

« (...) het begrip belastbare materie dient om de grondslag van de belasting aan te duiden, dat wil zeggen het feit of de situatie waarover belasting wordt geheven. De belastbare materie is datgene wat de belasting doet ontstaan, wat aanleiding geeft tot een heffing. De heffingsgrondslag is dan « het bedrag waarop de belasting wordt berekend »; wat de verkeersbelasting betreft, wordt de belastbare materie gedefinieerd als volgt : « het feit van de inschrijving en/of het gebruik van stoom- of motorvoertuigen dienende hetzij tot het vervoer van personen, hetzij tot het vervoer van goederen of van om het even welke voorwerpen over de wegen » en de heffingsgrondslag als « de kracht van de motor, van de cilinderinhoud of van het gewicht van het voertuig », terwijl wat de belasting op de inverkeerstelling betreft, de belastbare materie gedefinieerd wordt als « het feit de volgende voertuigen of vaartuigen op de openbare weg in het verkeer te stellen of te gebruiken :

- personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen voorzover deze voertuigen voorzien zijn of moeten zijn van een nummerplaat (andere dan proefritten of handelaarsplaat);
- luchtvaartuigen wanneer ze ingeschreven zijn of moeten zijn;
- jachten en pleziervaartuigen langer dan 7,5 meter (wanneer voor deze een vlaggebrief is of moet zijn afgeleverd) « en de heffingsgrondslag als » het vermogen van de motor uitgedrukt hetzij in fiscale paardekracht, hetzij in kilowatt ».

3. Of de wijzigingen in de twee betrokken belastingen waartoe de gewesten zich hebben verbonden, aanvaardbaar zijn, moet worden uitge-

- (8) Zie M. Bourgeois, « Les prérogatives normatives des régions à l'égard des impôts « régionaux » (articles 3 et 4 de la loi de financement) : le régime légal et la jurisprudence de la Cour d'arbitrage », JDF, 2000, blz. 5-49 en 60-85, inz. Blz. 24-31; M. De Jonckheere, « Een Vlaamse fiscaliteit binnen de economische en monetaire unie : onderzoek naar de wijze waarop de gewesten hun huidige fiscale bevoegdheid hebben uitgeoefend », Een Vlaamse fiscaliteit binnen een economische en monetaire unie, Antwerpen, Intersentia Rechtswetenschappen, 1998, blz. 329-352, inz. Blz. 335-337.
- (9) Zie Gedr. St., Kamer, 2000-2001, Doc 50-1183/007, blz. 92 en 96; zie ook, wat dat betreft, Arbitragehof, 17 maart 2004, arrest nr. 45/2004, overweging B.4.1.
- (10) Zie Gedr. St., Kamer, 2000-2001, Doc 50-1183/007, blz. 157-162.
- (11) Wat ook de bedoeling is geweest van de stellers van de bijzondere wet in verband met de reële status van die bijlage, ze heeft een zeker belang : zo bijvoorbeeld verwijst het Arbitragehof, wanneer het erop aankomt te definiëren wat verstaan moet worden onder het begrip « dienst van de belasting » in de zin van artikel 5, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989, naar de definitie in die bijlage (zie Arbitragehof, 20 april 2005, arrest nr. 72/2005, overweging B.6., laatste lid).

changements que les régions se sont engagées à apporter aux deux impôts concernés s'avèrent admissibles.

III. Les modifications envisagées en matière de taxe de circulation par l'accord de coopération du 24 juin 2005 au regard des règles de répartition des compétences en matière fiscale

Compte tenu notamment de la rédaction des articles 3, 4 et 6 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, la matière imposable de la taxe de circulation est constituée par le fait d'employer pour son propre usage ou d'exploiter un ou plusieurs véhicules à vapeur ou à moteur, servant soit au transport des personnes, soit au transport sur route de marchandises ou d'objets quelconques, les véhicules à vapeur ou à moteur concernés par la taxe étant notamment ceux définis dans la réglementation sur l'immatriculation des véhicules à moteur, les bateaux et canots à vapeur ou à moteur et, en général, tous instruments de locomotion à vapeur ou à moteur, ainsi que leurs remorques et semi-remorques.

L'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus vise ainsi notamment les voitures, les voitures mixtes, les minibus et les camionnettes.

L'accord de coopération ne modifie pas la matière imposable. En effet, le véhicule à moteur qui ne pourra plus entrer dans la catégorie « camionnette » nouvellement définie d'un point de vue fiscal restera un véhicule à moteur qui doit être immatriculé au sens de la réglementation sur l'immatriculation des véhicules, en sorte que le champ d'application de la taxe de circulation comprendra toujours l'ensemble des véhicules à moteur tels qu'ils sont définis dans la réglementation sur l'immatriculation, comme l'exige l'article 4, § 1^{er}.

En ce qui concerne la taxe de circulation, la modification apportée à l'article 4 n'a d'autre portée que de soumettre les camionnettes qui répondent à certains critères au même tarif que les voitures, voitures mixtes ou minibus. Ainsi, l'accord de coopération ne modifie pas la matière imposable, mais les taux applicables (12).

Au lieu de modifier l'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, il eût sans doute été préférable de modifier l'article 9 dudit Code qui figure dans un chapitre relatif au « montant de la taxe ou taux », en y prévoyant que le tarif A s'étend aux camionnettes définies comme dans l'accord de coopération et en y excluant du tarif B les camionnettes qui seraient nouvellement incorporées au tarif A. Toutefois, comme dit plus haut, la modification apportée à l'article 4 n'a pas d'autre portée.

IV. Les modifications envisagées en matière de taxe de mise en circulation par l'accord de coopération du 24 juin 2005 au regard des règles de répartition des compétences en matière fiscale

L'article 94, alinéa 1^{er}, 1^o, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus dispose comme suit :

(12) Selon la note au gouvernement wallon pour la séance au cours de laquelle le Ministre ayant les finances dans ses attributions a été chargé de signer l'accord de coopération qui deviendra l'accord du 24 juin 2005, la compétence régionale est établie au motif que la région poursuit un objectif de « qualification des véhicules en vue de la tarification et/ou exonération ».

maakt tegen de achtergrond van al die regels aangaande de bevoegdheidsverdeling in fiscale zaken.

III. De wijzigingen die inzake verkeersbelasting in het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 in uitzicht worden gesteld, uit het oogpunt van de regels voor de verdeling van bevoegdheden voor belastingzaken

Onder meer gezien de redactie van de artikelen 3, 4 en 6 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, wordt de belastbare materie van de verkeersbelasting gevormd door het feit stoom- of motorvoertuigen dienende hetzij tot het vervoer van personen, hetzij tot het vervoer van goederen of van onverschillig welke voorwerpen over de weg voor eigen gebruik aan te wenden of deze voertuigen te exploiteren, waarbij de stoom- of motorvoertuigen waarop de belasting wordt geheven, meer bepaald die zijn welke omschreven zijn in de regelgeving nopens de inschrijving van motorvoertuigen, de stoom- of motorvoertuigen en -boten en , in het algemeen, alle stoom- of motorvervoermiddelen tot voortbeweging, alsmede hun aanhangwagens en opleggers.

Artikel 4 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen slaat aldus inzonderheid op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en lichte vrachtauto's.

Met het samenwerkingsakkoord wordt niet de belastbare materie gewijzigd. Een motorvoertuig dat niet meer onder de nieuw omschreven categorie « lichte vrachtauto » kan vallen uit fiscaal oogpunt, zal een motorvoertuig blijven, dat ingeschreven moet worden overeenkomstig de regelgeving nopens de inschrijving van voertuigen, zodat de werkingssfeer van de verkeersbelasting altijd alle motorvoertuigen zal omvatten zoals ze gedefinieerd zijn in de regelgeving nopens de inschrijving, zoals vereist in artikel 4, § 1.

Wat de verkeersbelasting betreft, strekt de wijziging die aangebracht wordt in artikel 4 er enkel toe voor lichte vrachtauto's die beantwoorden aan zekere criteria hetzelfde tarief te laten gelden als voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen. Aldus wijzigt het samenwerkingsakkoord niet de belastbare materie, maar de aanslagvoeten die van toepassing zijn (12).

In plaats van artikel 4 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen te wijzigen, was het wellicht beter geweest artikel 9 van het genoemde Wetboek te wijzigen, dat een onderdeel vormt van een hoofdstuk betreffende het « bedrag van de belasting of belastingvoet 7, door daarin op te nemen dat tarief A ook geldt voor lichte vrachtauto's te lichten die nieuw ondergebracht zouden worden bij tarief A. Maar, zoals reeds gezegd heeft de wijziging die in artikel 4 wordt aangebracht, geen andere strekking.

IV. De wijzigingen die inzake belasting op de inverkeerstelling in het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 in uitzicht worden gesteld, uit het oogpunt van de regels voor de verdeling van bevoegdheden voor belastingzaken

Artikel 94, eerste lid, 1^o, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen bepaalt het volgende :

(12) Luidens de nota aan de Waalse Regering voor de vergadering waarop de Minister bevoegd voor financiën belast is met de ondertekening van het samenwerkingsakkoord, dat het akkoord van 24 juni 2005 zal worden, gaat het om een gewestelijke bevoegdheid aangezien het doel dat het Gewest nastreeft bestaat in een « qualification des véhicules en vue de la tarification et/ou exonération ».

« Il est établi au profit de l'Etat une taxe assimilée aux impôts sur les revenus frappant :

1° les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes, tels que ces véhicules sont définis dans la réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur et des remorques, en tant que ces véhicules sont ou doivent être munis d'une marque d'immatriculation autre que essai, marchand ou temporaire autre qu'une marque d'immatriculation internationale délivrée dans le cadre de cette réglementation ».

Il suit de cette disposition que, contrairement aux articles cités ci-dessus en matière de taxe de circulation, la taxe de mise en circulation ne frappe pas l'ensemble des véhicules à moteur mais seulement certains d'entre eux envisagés individuellement.

Dès lors, en s'engageant à modifier l'article 94, alinéa 1^{er}, 1°, dudit Code, dans le but de rendre applicable à la taxe de mise en circulation la définition de la « camionnette » que l'accord de coopération du 24 juin 2005 entend faire insérer en matière de taxe de circulation, les régions pénètrent incontestablement le domaine de la matière imposable de la taxe de mise en circulation puisque, suite à la modification envisagée, cette taxe de mise en circulation voit son champ d'application s'étendre aux « camionnettes » telles que définies par l'accord, alors que celles-ci ne constituent pas des voitures, voitures mixtes, minibus ou motocyclettes au sens de la réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur et des remorques.

Comme exposé au point II, les régions ne sont pas compétentes pour apporter une telle modification, qui touche à la détermination de la matière imposable de la taxe de mise en circulation.

V. Conclusion

En conclusion, l'article 3 de l'accord doit être omis, car il n'entre pas dans les compétences des régions 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.

En conséquence, dans l'article 4, § 3, en projet, il y a lieu de remplacer les termes « au sens du présent Code » par les termes : « en ce qui concerne la taxe de circulation ».

Fondement juridique

La portée de l'alinéa 2 de l'article 1^{er} de l'accord de coopération du 24 juin 2005 n'apparaît pas clairement : si cette disposition vise uniquement à circonscrire le champ d'application de l'accord et donc à confirmer ce que prévoit déjà l'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989, elle est inutile ; si, au contraire, elle entend signifier que la modification de la définition de la notion de « camionnette » ne vaudrait qu'à l'égard des redevables que cet alinéa désigne, il y aurait lieu d'expliquer, en rapport avec la règle d'égalité devant la loi et l'interdiction d'établir des privilèges en matière fiscale, pourquoi, lorsque le redevable de l'impôt n'est ni une société, ni une entreprise publique autonome, ni une association sans but lucratif à activités de leasing, il pourrait continuer à être taxé en fonction de la réglementation actuellement applicable.

« Er wordt ten bate van de Staat een met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting geheven op :

1° de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen, zoals deze voertuigen omschreven zijn in de reglementering van de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens en voor zover deze voertuigen voorzien zijn of moeten zijn van een andere nummerplaat dan een in het kader van de bedoelde regeling uitgereikte « proefritten- », « handelaars- » of tijdelijke plaat andere dan een internationale kentekenplaat ».

Uit deze bepaling volgt dat, in tegenstelling tot de hierboven genoemde artikelen met betrekking tot de verkeersbelasting, de belasting op de inverkeerstelling niet geheven wordt op alle motorvoertuigen, maar alleen op enkele daarvan, die afzonderlijk worden beschouwd.

De gewesten, die zich ertoe verbinden artikel 94, eerste lid, 1°, van het genoemde Wetboek te wijzigen, met de bedoeling de definitie van « lichte vrachtauto », die bij het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 zou worden ingevoegd inzake verkeersbelasting, van toepassing te maken op de belasting op de inverkeerstelling, treden zodoende onmiskenbaar op het terrein van de belastbare materie van de belasting op de inverkeerstelling, aangezien de werkingssfeer van die belasting op de inverkeerstelling, als gevolg van de geplande wijziging, uitgebreid wordt tot de « lichte vrachtauto's » zoals gedefinieerd in het akkoord, terwijl deze geen personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen of motorfietsen zijn in de zin van de regelgeving nopens de inschrijving van motorvoertuigen en aanhangwagens.

Zoals uiteengezet in punt II zijn de gewesten niet bevoegd om zulk een wijziging aan te brengen, die verband houdt met het bepalen van de belastbare materie van de belasting op de inverkeerstelling.

V. Conclusie

Het besluit is dan ook dat artikel 3 van het akkoord moet vervallen, omdat de gewesten niet bevoegd zijn om de werkingssfeer van de belasting op de inverkeerstelling uit te breiden tot voertuigen die niet genoemd worden in artikel 94 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

In het ontworpen artikel 4, § 3, moeten bijgevolg de woorden « in de zin van dit wetboek » vervangen worden door de woorden « wat de verkeersbelasting betreft ».

Rechtsgrond

De strekking van het tweede lid van artikel 1 van het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 is niet duidelijk : indien het enkel de bedoeling is van deze bepaling de werkingssfeer van het akkoord te omschrijven en dus te bevestigen wat reeds bepaald is in artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989, is ze overbodig; indien ze daarentegen wil aangeven dat de wijziging van de definitie van het begrip « lichte vrachtauto » alleen geldt voor de belastingplichtigen die in dat lid worden aangewezen, dient ten aanzien van de regel inzake gelijkheid voor de wet en het verbod fiscale voorrechten in te voeren, uitgelegd te worden waarom, wanneer de belastingplichtige geen vennootschap, noch een autonoom overheidsbedrijf, noch een vereniging zonder winststoegmerk met leasingactiviteiten is, hij belast kan blijven worden op basis van de thans geldende regelgeving.

Les chambres réunies des vacances étaient composées comme suit :

Messieurs	W. DEROOVER,	premier président du Conseil d'Etat, président,
	Y. KREINS,	président de chambre,
	P. LIENARDY, J. BAERT,	conseillers d'Etat,
Madame	M. BAGUET,	
Messieurs	B. SEUTIN,	
	J. KIRKPATRICK, J. VELAERS, H. BOSLY,	assesseurs de la section de législation,
Mesdames	A.-C. VAN GEERSDAELE, A.-M. GOOSSENS,	greffiers.

Les rapports ont été rédigés par MM K. BAMS, auditeur et P. RONVAUX, auditeur adjoint.

Le Greffier,

A.-C. VAN GEERSDAELE

Le Premier Président,

W. DEROOVER

De verenigde vakantiekamers waren samengesteld uit :

De heren	W. DEROOVER,	eerste voorzitter van Raad van State, voorzitter,
	Y. KREINS,	kamervoorzitter,
	P. LIENARDY, J. BAERT,	staatsraden,
Mevrouw	M. BAGUET,	
De heren	B. SEUTIN,	
	J. KIRKPATRICK, J. VELAERS, H. BOSLY,	assessoren van de afdeling wetgeving,
Mevrouwen	A.-C. VAN GEERSDAELE, A.-M. GOOSSENS,	griffiers.

De verslagen werden uitgebracht door de HH. K. BAMS, auditeur en P. RONVAUX, adjunct-auditeur.

De Griffier,

A.-C. VAN GEERSDAELE

De Eerste Voorzitter,

W. DEROOVER

PROJET D'ORDONNANCE

**portant assentiment
de l'accord de coopération entre
la Région flamande, la Région wallonne et
la Région de Bruxelles-Capitale
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**

LE GOUVERNEMENT,

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

ARRETE :

Le Ministre des Finances et du Budget, est chargé, au nom du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, de soumettre l'avant-projet d'ordonnance au Parlement bruxellois, dont la teneur suit :

Article 1er

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

Article 2

L'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale 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, est approuvé.

Bruxelles, le 27 octobre 2005

Le Ministre-Président,

Charles PICQUE

Le Ministre des Finances et du Budget,

Guy VANHENGEL

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**houdende goedkeuring van
het samenwerkingsakkoord tussen
het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
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**

DE REGERING,

Op voorstel van de Minister van Financiën en Begroting, en na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Financiën en Begroting, is ermee belast, in naam van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bij het Brussels Parlement het voorontwerp 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

Het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 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, wordt goedgekeurd.

Brussel, 27 oktober 2005

De Minister-Voorzitter,

Charles PICQUE

De Minister van Financiën en Begroting,

Guy VANHENGEL

ACCORD DE COOPÉRATION

entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction de la notion de « camionnette » dans le Titre II du 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

Vu les articles 1, 3, 33, 35, 39, 134 et 177 de la Constitution;

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, notamment l'article 92*bis*, § 2, f), inséré par la loi spéciale du 8 août 1988 et modifié par la loi spéciale du 16 janvier 1989, la loi spéciale du 16 juillet 1993 et la loi spéciale du 13 juillet 2001;

Vu la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises, notamment les articles 4 et 42;

Vu la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, notamment les articles 1^{er}, § 2, 1^{er}*bis*, 3, 10^o, 4, § 3 et 5, § 2, 10^o, modifiés par la loi spéciale du 13 juillet 2001;

Vu le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, notamment le Titre II, articles 3 à 13, 15, 21 à 23*bis*, 29 à 32 et 36*bis* à 36*quater*;

En exécution de l'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989, un accord de coopération est préalablement conçu au sens de l'article 92*bis*, § 2, f), de la loi spéciale du 8 août 1980;

La Région flamande, représentée par son Gouvernement, en la personne de M. Dirk Van Mechelen, Ministre des Finances et du Budget et de l'Aménagement du Territoire du Gouvernement flamand;

La Région wallonne, représentée par son Gouvernement, en la personne de M. Michel Daerden, Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine du Gouvernement wallon;

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son Gouvernement, en la personne de M. Guy Vanhengel, Ministre chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de l'Informatique du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

SAMENWERKINGSAKKOORD

tussen het Waals Gewest, het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van het begrip « lichte vrachtauto » in Titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, met inachtneming van de fiscale neutraliteit en ter voorkoming van concurrentie tussen de Gewesten op het vlak van de inschrijving van de voertuigen

Gelet op de artikelen 1, 3, 33, 35, 39, 134 en 177 van de Grondwet;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 92*bis*, § 2, f), ingevoegd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988 en gewijzigd bij de bijzondere wet van 16 januari 1989, de bijzondere wet van 16 juli 1993 en de bijzondere wet van 13 juli 2001;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 betreffende de Brusselse instellingen, inzonderheid op de artikelen 4 en 42;

Gelet op de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, inzonderheid op de artikelen 1, § 2, 1*bis*, 3, 10^o, 4, § 3 en 5, § 2, 10^o, gewijzigd bij de bijzondere wet van 13 juli 2001;

Gelet op het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, inzonderheid op Titel II, artikelen 3 tot 13, 15, 21 tot 23*bis*, 29 tot 32 en 36*bis* tot 36*quater*;

In uitvoering van artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 wordt een voorafgaandelijk samenwerkingsakkoord afgesloten zoals bedoeld in artikel 92*bis*, § 2, f) van de bijzondere wet van 8 augustus 1980;

Het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering in de persoon van de heer Dirk Van Mechelen, Minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening van de Vlaamse Regering;

Het Waals Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering in de persoon van de heer Michel Daerden, Minister van Begroting, Financiën, Uitrusting en Patrimonium van de Waalse Regering;

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door zijn Regering in de persoon van de heer Guy Vanhengel, Minister belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Informatica van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;

Ont convenu ce qui suit :

Article 1^{er}

Les Régions s'engagent à inscrire dans leurs réglementations respectives concernant la taxe de circulation sur les véhicules automobiles visée à l'article 3, 10^o, de la loi spéciale de financement des Communautés et des Régions, remplacé par l'article 5 de la loi spéciale du 13 juillet 2001, les dispositions du présent accord décrites aux articles 2 à 3 compris.

Article 2

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

« § 2. – Par 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 :

- 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 % 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;

Zijn overeengekomen wat hierna volgt :

Artikel 1

De Gewesten verbinden zich ertoe de bepalingen, omschreven in de artikelen 2 tot en met 3 van dit samenwerkingsakkoord, op te nemen in hun respectieve regelgevingen betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen, bedoeld in artikel 3, 10^o, van de bijzondere wet tot financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, vervangen door artikel 5 van de bijzondere wet van 13 juli 2001.

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, 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 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. 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, et selon sa construction, comme une voiture, voiture mixte ou minibus. »

Article 3

Les dispositions de l'article 2 du présent accord de coopération entreront en vigueur dans les réglementations régionales respectives à partir du 1^{er} janvier 2006.

Fait à Bruxelles, le 24 juin 2005 en autant d'originaux qu'il y a de parties au présent accord.

Pour la Région flamande :

Le Ministre des Finances et du Budget et de l'Aménagement du Territoire,

D. VAN MECHELEN

Pour la Région wallonne :

Le Ministre du Budget, des Finances, de l'Équipement et du Patrimoine,

M. DAERDEN

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de l'informatique,

G. 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 % 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, afhankelijk van zijn constructie, beschouwd als een personenauto, auto voor dubbel gebruik of minibus. ».

Artikel 3

De bepalingen vervat in het artikel 2 van dit samenwerkingsakkoord zullen in de respectieve gewestelijke regelgevingen in werking treden op 1 januari 2006.

Opgemaakt te Brussel, op 24 juni 2005 in evenveel originele exemplaren als er partijen zijn bij dit akkoord.

Voor het Vlaams Gewest :

De Minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening,

D. VAN MECHELEN

Voor het Waals Gewest :

De Minister van Begroting, Financiën, Uitrusting en Patrimonium,

M. DAERDEN

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

De Minister van Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Informatica,

G. VANHENGEL