



GEWONE ZITTING 2019-2020

4 NOVEMBER 2019

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

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

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken

door de heer Marc-Jean GHYSSELS (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heer Marc-Jean Ghysseels, mevr. Marie Lecocq, de heer John Pitseys, mevr. Latifa Ait-Baala, mevr. Alexia Bertrand, de heren Emmanuel De Bock, Christophe Magdalijs, Petya Obolensky, Luc Van Cauwenberge, Christophe De Beukelaer, Juan Benjumea Moreno, mevr. Cielkje Van Achter.

Plaatsvervangers: mevr. Viviane Teitelbaum, mevr. Carla Dejonghe.

Andere leden: de heren Geoffroy Coomans de Brachène, Jamal Ikazban, mevr. Fadila Laanan, de heer Matteo Segers.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-18/1 – 2019/2020: Ontwerp van ordonnantie.

SESSION ORDINAIRE 2019-2020

4 NOVEMBRE 2019

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROJET D'ORDONNANCE

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

RAPPORT

fait au nom de la commission des finances et des affaires générales

par M. Marc-Jean GHYSSELS (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Marc-Jean Ghysseels, Mme Marie Lecocq, M. John Pitseys, Mmes Latifa Ait-Baala, Alexia Bertrand, MM. Emmanuel De Bock, Christophe Magdalijs, Petya Obolensky, Luc Van Cauwenberge, Christophe De Beukelaer, Juan Benjumea Moreno, Mme Cielkje Van Achter.

Membres suppléants : Mmes Viviane Teitelbaum, Carla Dejonghe.

Autres membres : MM. Geoffroy Coomans de Brachène, Jamal Ikazban, Mme Fadila Laanan, M. Matteo Segers.

Voir:

Document du Parlement :

A-18/1 – 2019/2020 : Projet d'ordonnance.

I. Inleidende uiteenzetting van Minister Sven Gatz

Minister Sven Gatz heeft voor de commissieleden de volgende toespraak gehouden:

“Het ontwerp van ordonnantie dat vandaag voorligt past voornamelijk in het kader van de administratieve vereenvoudiging.

Het strekt ertoe om de inning van de jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling door Brussel Fiscaliteit vanaf 1 januari 2020 te faciliteren door onduidelijke of verouderde bepalingen aan te passen en door bepaalde administratieve praktijken een ondubbelzinnige wettelijke basis te geven.

De belangrijkste wijzigingen zijn de volgende:

- de toepassingsvoorwaarden van bepaalde vrijstellingen in de jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling worden op elkaar afgestemd;
- er wordt voorzien in een wettelijk tarief voor kampeerwagens (dat op heden ontbreekt); dat tarief is hetzelfde als voor bestelwagens (zijnde 19,32 euro per schijf van 500 kilo maximaal toegelaten massa);
- het fiscaal statuut van “oldtimers” wordt afgestemd op de wetgeving betreffende het wegverkeer en de technische controle van voertuigen (30 jaar in plaats van 25 jaar); hierbij wordt voorzien in een overgangperiode die het mogelijk maakt om het respect van verworven rechten te garanderen;
- achterhaalde verminderingen in de jaarlijkse verkeersbelasting worden opgeheven; het gaat met name om de afschaffing van de vermindering van 75% voor voertuigen die uitsluitend worden gebruikt in het kader van de havenactiviteit binnen de havenzone of de vermindering van 10% op een belasting van 80 euro voor autocars;
- de dagelijkse belasting voor bepaalde personen zonder woon- of verblijfplaats in België wordt opgeheven.

De Economische en Sociale Raad formuleerde geen opmerkingen over dit ontwerp van ordonnantie.

De Raad van State formuleerde wel een aantal bemerkingen waaraan de tekst werd aangepast. Zo werd artikel 14 van het voorontwerp - dat een uitzondering op de toepassing van de gemeentelijke opdecim op voertuigen die worden gebruikt binnen de havenzone schrapte - geschrapt (de ordonnantiegever is dienaangaande inderdaad niet bevoegd)

Ten slotte werd op vraag van de Raad van State een nieuw artikel 17 ingevoegd dat duidelijk stelt dat leasemaatschappijen, bij gebrek aan samenwerkingsakkoord met de andere gewesten, buiten het toepassingsgebied vallen van de wijzigingen doorgevoerd door deze ordonnantie.”.

I. Exposé introductif du ministre Sven Gatz

Le ministre Sven Gatz a tenu devant les commissaires le discours suivant:

« Le projet d’ordonnance qui vous est soumis aujourd’hui s’inscrit principalement dans le cadre de la simplification administrative.

Il a pour objet de simplifier la perception de la taxe de circulation annuelle et de la taxe de mise en circulation par Bruxelles Fiscalité à partir du 1^{er} janvier 2020 en clarifiant et en adaptant certaines dispositions peu claires ou dont le libellé est devenu désuet et en procurant une base légale sans ambiguïté à certaines pratiques administratives.

Les modifications majeures sont les suivantes :

- les conditions d’application de certaines exonérations de la taxe de circulation sont alignées avec celles de la taxe de mise en circulation;
- un tarif légal est prévu pour les autocaravanes (qui fait défaut aujourd’hui) ; ce tarif est le même que pour les camionnettes (en l’occurrence 19,32 euros par tranche de 500 kilos de masse maximale autorisée);
- le statut fiscal «oldtimer» est aligné sur la législation relative à la circulation routière et au contrôle technique des véhicules (30 ans au lieu de 25 ans), en prévoyant une période transitoire permettant de garantir le respect des droits acquis ;
- des réductions devenues surannées dans la taxe de circulation annuelle sont supprimées; il s’agit notamment de la réduction de 75% pour les véhicules qui sont exclusivement utilisés dans le cadre de l’activité portuaire dans l’enceinte d’un port ou encore de la réduction de 10% d’une taxe de 80 euros au profit des autocars ;
- la taxe quotidienne due par certaines personnes n’ayant pas de domicile ni de résidence en Belgique est supprimée.

Le Conseil économique et social n’a formulé aucune remarque sur ce projet d’ordonnance.

Le Conseil d’État, lui, a formulé plusieurs remarques auxquelles il a été donné suite. Ainsi, l’article 14 de l’avant-projet supprimant une exception sur l’application du décime additionnel en faveur des véhicules utilisés dans l’enceinte des ports a été supprimé (le législateur régional n’est en effet pas compétent en la matière).

Enfin, nous avons aussi, à la demande du Conseil d’État, inséré un nouvel article 17 qui prévoit explicitement que les sociétés de leasing, à défaut d’accord de coopération avec les autres Régions, ne tombent pas sous le champ d’application des modifications faites par la présente ordonnance. ».

II. Algemene bespreking

De heer Juan Benjumea Moreno stelt een zekere parallel vast met de overname van de onroerende voorheffing. Net als bij de overname van de onroerende voorheffing, waar een aantal inhoudelijke aanpassingen zijn gebeurd, is ook hier sprake van aanpassingen inzake de verkeersbelasting. Het gaat om technische wijzigingen. Tijdens besprekingen over de overname van de onroerende voorheffing, hadden sommige van die maatregelen gevolgen voor de begroting, waarbij sommige voor meer ontvangsten zorgden en andere voor minder. Is dat hier ook het geval? Zullen sommige van deze maatregelen budgettaire gevolgen hebben? Zo ja, welke? Zal het feit dat het bestuur zich de komende maanden concentreert op de overname van de verkeersbelasting niet verhinderen dat er gewerkt wordt aan een grondigere hervorming van de autofiscaliteit?

Mevrouw Alexia Bertrand zal niet terugkomen op de opmerkingen die zij reeds geformuleerd heeft bij de bespreking van het ontwerp van ordonnantie A-17/2. De minister voert hier een gedeeltelijke zuivering door, met een aantal keuzes om bepaalde afwijkingsregelingen, die volgens de FOD Financiën weinig gebruikt zouden worden, af te schaffen. De tekst maakt bijvoorbeeld een einde aan het onderscheid dat de federale overheid maakte tussen drie categorieën van kampeerwagens, terwijl de andere Gewesten dat onderscheid behouden. De MR-fractie had liever een algemenere denkoefening gezien, in de plaats van kleine maatregelen. Zijn die keuzes relevant vandaag, terwijl dit binnen een bredere denkoefening had kunnen gebeuren?

De heer Emmanuel De Bock vindt, in naam van de DéFI-fractie, dat deze bevoegdheid misschien beter federaal was gebleven. Nu moet er worden gekeken naar de gevolgen van deze hervorming. Zo wordt voor leasing bijvoorbeeld in een vrijstelling voorzien, maar hoe zal dat concreet in zijn werk gaan? Blijft dat tot de federale bevoegdheid behoren? Er is rechtsonzekerheid daaromtrent. De volksvertegenwoordiger verzoekt de minister ook om bij het verslag de fiscale gevolgen te voegen die deze hervorming zal hebben voor de gewestelijke financiën. Oldtimers zullen bijvoorbeeld 5 jaar worden verschoven van 25 naar 30 jaar. Dat is geen onbelangrijke hervorming. Wat zal zij inhouden voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Er is ook een specifieke categorie voor “slachtoffers van terreurdaden”: het lijkt erop dat hier een dubbele boeking nodig is om gebruik te maken van de vrijstelling, waarbij men tegelijkertijd erkend moet worden als slachtoffer van terreurdaden en als persoon met een handicap voor ten minste 60%: wat is de reden daarvoor? Er bestaat een gevaar van discriminatie voor de mensen die slachtoffer zijn van losstaande terreurdaden, maar die niet als zodanig worden gekwalificeerd. Wat is het antwoord van de minister op dit bezwaar?

Mevrouw Cieltje Van Achter wenst meer uitleg over de leasingvoertuigen: is er een overeenkomst tussen de Gewesten om de belasting op de leasingvoertuigen te regelen?

II. Discussion générale

M. Juan Benjumea Moreno constate qu’il existe un certain parallèle avec la reprise du précompte immobilier. Comme lors de la reprise du précompte immobilier, où il y a eu une série d’adaptations sur le fond, on observe ici aussi une série d’adaptations concernant la taxe de circulation. Il s’agit de modifications techniques. Lors des débats sur la reprise du précompte immobilier, certaines de ces mesures avaient des implications budgétaires, les unes en engendrant davantage de recettes, les autres en en engendrant moins. Est-ce le cas ici également ? Certaines de ces mesures auront-elles un impact budgétaire ? Si oui, lesquelles ? Par ailleurs, le fait que l’administration se concentrera dans les prochains mois sur la reprise de cette taxe de circulation, ne l’empêchera-t-elle pas de plancher sur une réforme plus en profondeur de la fiscalité automobile ?

Mme Alexia Bertrand ne reviendra pas sur les remarques qu’elle a déjà formulées lors de la discussion du projet d’ordonnance A-17/2. Le ministre opère ici un nettoyage partiel, avec certains choix qui sont opérés, en supprimant certains régimes dérogatoires qui seraient, d’après le SPF Finances, peu utilisés. Le texte met fin, par exemple, à la distinction opérée par le pouvoir fédéral entre trois catégories de caravanes, alors que les autres Régions la maintiennent. Le groupe MR aurait préféré une réflexion plus globale, au lieu de prendre des mesurées. Ces choix sont-ils pertinents aujourd’hui, alors qu’on aurait pu le faire dans le cadre d’une réflexion plus large ?

M. Emmanuel De Bock estime, au nom du groupe DéFI, qu’il aurait peut-être été préférable que cette compétence reste fédérale. Il faut maintenant se pencher sur les conséquences de cette réforme. Par exemple, au niveau du leasing, on a prévu une exonération, mais comment cela va-t-il se passer concrètement ? Est-ce que cela reste du ressort du pouvoir fédéral ? L’insécurité juridique règne à ce sujet. Le député demande également au ministre de joindre au rapport les conséquences fiscales qu’aura cette réforme sur les finances régionales. Par exemple, on va retarder de cinq ans les véhicules « old timer », qui vont passer de 25 à 30 ans. Ce n’est pas anodin comme réforme. Qu’est-ce que cela va représenter pour la Région de Bruxelles-Capitale ?

Il existe également une catégorie spécifique de « victimes d’actes terroristes » : il semble qu’il y ait ici une double imputation nécessaire pour bénéficier de l’exonération, en étant à la fois reconnu comme victime d’actes terroristes et reconnu comme personne handicapée à 60% minimum ; quelle en est la raison ? On risque ainsi d’avoir une discrimination pour les gens qui sont victimes d’actes terroristes isolés mais qui ne sont pas qualifiés comme tels. Que répond le ministre à cette objection ?

Mme Cieltje Van Achter souhaite obtenir plus d’explications concernant les véhicules en leasing : y a-t-il un accord entre les Régions pour régler la question de la taxe sur les véhicules de leasing ?

Minister Sven Gatz antwoordt dat het hier inderdaad om een gedeeltelijke zuivering van de wetgeving gaat. Het doel is duidelijk een administratieve vereenvoudiging. Met die paar technische correcties, zullen de huidige teksten leesbaarder worden. Vanuit begrotingsstandpunt, verzekert de minister dat de veranderingen gering zullen zijn. Men tracht altijd de ontvangsten die door die belastingen worden gegenereerd te stabiliseren. De minister zal proberen om de heer De Bock verduidelijking te verschaffen over de gevolgen voor de begroting, maar die zijn zeer beperkt (*cf. bijlage*).

Wat de leasing betreft, zijn de contacten tussen de huidige Brusselse en de Vlaamse regering nog maar net op gang gekomen, sinds de recente vorming van de nieuwe Vlaamse regering. Zolang er geen samenwerkingsovereenkomst is tussen de betrokken Gewesten, zal deze belasting steeds volgens de federale regels worden geïnd. Alles blijft dus hetzelfde.

Wat de vraag over de slachtoffers van terreurdaden betreft, bestonden er tot nu toe op federaal niveau verschillende specifieke vrijstellingsregelingen voor personen met een handicap, en ook vrijstellingen voor oorlogsinvaliden. Onlangs werd op federaal niveau een overeenstemming gemaakt tussen slachtoffers van terreurdaden en oorlogsslachtoffers. De regel voor de belasting op de inverkeerstelling werd overgenomen op gewestelijk niveau, maar werd gewoon geëxpliciteerd. Het voordeel van die werkwijze is dat men over een databank met authentieke gegevens beschikt om de betrokken personen te identificeren, zonder geval per geval te moeten werken. Men werkt dus op basis van de KSZ, waardoor men bijna automatisch vrijstellingen kan geven.

De heer Emmanuel De Bock verduidelijkt zijn vraag: momenteel bestaat er een statuut van oorlogsinvalide, maar zonder de verplichting om voor meer dan 60% arbeidsongeschikt te zijn.

Minister Sven Gatz antwoordt dat de voorwaarden voor de vrijstelling niet dezelfde waren voor oorlogsinvaliden van de eerste of van de tweede wereldoorlog. Er is geen dubbele voorwaarde. Men hoeft niet tegelijkertijd erkend te zijn als slachtoffer van terreurdaden en als persoon met een handicap: het is het een of het ander.

De heer Juan Benjumea Moreno heeft de minister wel horen verklaren dat de budgettaire gevolgen gering zullen zijn, maar het mag toch niet gebeuren dat belastingplichtigen vrijstellingen die zij genoten kunnen verliezen door van het ene systeem naar het andere over te stappen.

Minister Sven Gatz antwoordt dat men nooit kan uitsluiten dat er een probleem opduikt, maar dat men ervoor zal zorgen dat niemand erbij verliest. Het zal niet dezelfde problemen opleveren als bij de overdracht van de onroerende voorheffing.

De heer Emmanuel De Bock wenst dat de regering binnenkort nadenkt over eco-competitieve voertuigen. Zou het niet beter zijn om, in de plaats van een volledige vrijstelling van de belasting, een filosofie te hebben die het mogelijk maakt om de gewenste milieudoelstellingen van het

Le ministre Sven Gatz répond qu'il s'agit ici en effet d'un nettoyage partiel de la législation. L'objectif est clairement de réaliser une simplification administrative. Avec ces quelques corrections techniques, on aura une meilleure lisibilité des textes actuels. Du point de vue budgétaire, le ministre assure que les changements seront marginaux. On essaie toujours de stabiliser les recettes générées par ces taxes. Le ministre tentera d'apporter à M. De Bock des précisions sur les implications budgétaires, mais celles-ci sont très limitées (*cf. annexe*).

Sur la question du leasing, les contacts entre les nouveaux gouvernements bruxellois et flamand viennent de démarrer, depuis la formation récente du nouveau gouvernement flamand. Tant qu'il n'y a pas d'accord de coopération entre les Régions concernées, la perception de cette taxe va toujours fonctionner selon les règles fédérales. Tout reste donc identique.

En ce qui concerne la question relative aux victimes du terrorisme, on avait jusqu'à présent au niveau fédéral différents régimes d'exonération spécifiques destinés aux personnes handicapées, et il existait aussi des exemptions pour les invalides de guerre. On a récemment réalisé au niveau fédéral une équation entre les victimes du terrorisme et les victimes de guerre. En reprenant la règle au niveau régional pour la taxe de mise en circulation, on l'a juste explicitée. Procéder de la sorte présente l'avantage de disposer d'une banque de données authentiques pour identifier les personnes concernées, sans devoir travailler au cas par cas. On travaille donc sur la base de la BCSS, ce qui permet de faire des exonérations de manière quasi automatique.

M. Emmanuel De Bock précise sa question : actuellement, on a un statut d'invalidé de guerre mais sans qu'il y ait une obligation d'être en incapacité à plus de 60%.

Le ministre Sven Gatz répond que les conditions d'exonération n'étaient pas les mêmes entre les invalides de la première guerre et ceux de la deuxième guerre mondiale. Il n'y a pas de double condition. Il ne faut pas être à la fois reconnu comme victime d'actes terroristes, et être reconnu comme personne handicapée : c'est l'un ou l'autre.

M. Juan Benjumea Moreno a bien entendu le ministre affirmer que l'impact budgétaire ne sera pas important, mais il ne faudrait quand même pas que des contribuables puissent perdre des exemptions dont ils bénéficiaient en passant d'un système à l'autre.

Le ministre Sven Gatz répond que l'on ne peut jamais exclure qu'il n'y ait pas de problème, mais on fera en sorte que personne n'y perde. Il n'y aura pas les mêmes problèmes que ceux qui se sont posés lors du transfert du précompte immobilier.

M. Emmanuel De Bock souhaite que le gouvernement mène prochainement une réflexion sur les véhicules éco-competitifs. Ne faudrait-il pas, au lieu d'exonérer totalement de la taxe, avoir une philosophie qui permette de rencontrer les objectifs environnementaux voulus par la Région ? Il

Gewest te halen? De meest vervuilende auto's zouden bijvoorbeeld het meest belast moeten worden. Maar een arbeidsongeschikte persoon zou niet volledig vrijgesteld mogen zijn van de belasting. Daarover moet worden nagedacht samen met de andere Gewesten.

Minister Sven Gatz vindt dat een interessante suggestie. Het regeerakkoord wil de belasting op motorrijtuigen grondig hervormen, in overleg met de andere gewesten.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen met 13 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikelen 2 tot 18

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De artikelen 2 tot 18 worden aangenomen met 10 stemmen bij 5 onthoudingen.

IV. Stemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen met 10 stemmen bij 5 onthoudingen.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur,

Marc-Jean GHYSSELS

De Voorzitter van de vergadering,

Marie LECOCQ

faudrait par exemple que les voitures les plus polluantes soient les plus fiscalisées. Mais il ne faudrait pas que, si on est une personne en incapacité, on soit entièrement exonéré de la taxe. Il faudrait mener une réflexion à ce sujet avec les deux autres Régions.

Le ministre Sven Gatz répond qu'il s'agit d'une suggestion intéressante. L'accord de gouvernement veut réformer en profondeur l'impôt sur les véhicules automobiles, et cela en concertation avec les autres Régions.

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Articles 2 à 18

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 2 à 18 sont adoptés par 10 voix et 5 abstentions.

IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance

Le projet d'ordonnance dans son ensemble est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur,

Marc-Jean GHYSSELS

La Présidente de séance,

Marie LECOCQ

V. Bijlage

Aanvullende antwoord

De afschaffing of wijziging van sommige bepalingen door dit ontwerp heeft slechts een minimale budgettaire impact.

De doorgevoerde wijzigingen doen vooreerst niets anders dan het wettelijk inschrijven van de door de FOD Financiën reeds verschillende jaren bestaande en toegepaste praktijken, namelijk:

- de harmonisering van de vrijstellingen in de VKB en de BIV;
- de invoering van een tarief voor kampeerwagens (voorheen by default belast aan hetzelfde tarief voor bestelwagens) ;
- de vrijstelling van de aanhangwagens en de opleggers waarvan de maximaal toegelaten massa 750 kg niet overschrijdt, gezien de niet-inschrijving van de voertuig bij de DIV.

De opheffing van achterhaalde verminderingen zal verder ook niet leiden tot noemenswaardige meerinkomsten, gezien de marginale toepassing van deze verminderingen.

V. Annexe

Réponse complémentaire

La suppression ou la modification de certaines dispositions apportées par la présente ordonnance n'ont qu'un impact budgétaire marginal.

En effet, les modifications ne font que transcrire légalement des pratiques déjà appliquées depuis des années par le SPF Finances, à savoir :

- l'harmonisation des exonérations entre la TC et la TMC;
- l'instauration d'un tarif pour les autocaravanes (taxés auparavant par défaut au même tarif des camionnettes);
- l'exemption des remorques et semi-remorques dont la masse maximale autorisée est inférieure à 750 kg, du fait de leur non immatriculation à la DIV.

Quant à la suppression des réductions surannées, celle-ci n'entraînera pas de recettes significatives au vu de la quantité minime de réductions rencontrées