

**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2023-2024

15 MAART 2024

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT****ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

tot wijziging van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen met betrekking tot het fiscaal regime dat van toepassing is op voertuigen van het type “pick-up” en tot indexering van de belasting op de inverkeerstelling

Memorie van toelichting

Dit ontwerp van ordonnantie wijzigt het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen op het vlak van twee onderscheiden wijzigingen.

De eerste wijziging heeft tot doel om het fiscale regime dat van toepassing is op voertuigen van het type pick-up te herzien.

De tweede wijziging beoogt de belasting op inverkeerstelling te onderwerpen aan indexering.

Advies van de Raad van State

De Raad van State heeft op 12 februari 2024 het advies nr. 75.264/4 uitgebracht. In dit advies wijst de Raad van State erop dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet bevoegd zou zijn om de definitie van lichte vrachtauto te wijzigen voor wat betreft de belasting op de inverkeerstelling in de mate waarin dergelijke wijziging “raakt aan de vaststelling van belastbare materie van de belasting op de inverkeerstelling” (VERTALING).

Artikel 4, § 3 van de bijzondere financieringswet beperkt de bevoegdheid van de Gewesten inderdaad tot de wijziging van de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen. De belastbare materie blijft behoren

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

15 MARS 2024

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

modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne le régime fiscal applicable aux véhicules de type «pick-up» et portant indexation de la taxe de mise en circulation

Exposé des motifs

Le présent projet d'ordonnance modifie le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en vue d'apporter deux modifications distinctes.

La première modification a pour objet de revoir le régime fiscal applicable aux véhicules de type pick-up.

La seconde modification vise à soumettre à indexation la taxe de mise en circulation.

Avis du Conseil d'État

Le Conseil d'État a rendu sur le projet d'ordonnance l'avis 75.264/4 du 12 février 2024. Dans cet avis, le Conseil d'État fait observer que la Région de Bruxelles-Capitale ne serait pas compétente pour modifier la définition de camionnette pour ce qui concerne l'application de la taxe de mise en circulation, dans la mesure où une telle modification «touche à la détermination de la matière imposable de la taxe de mise en circulation».

Il est vrai que l'article 4, § 3, de la loi spéciale de financement limite la compétence des Régions à la modification du taux d'imposition, de la base d'imposition et des exonérations. La matière imposable reste, elle, de

tot de exclusieve bevoegdheid van de federale bijzondere wetgever. In tegenstelling tot de verkeersbelasting op de autovoertuigen waarvan de belastbare materie alle motorvoertuigen betreft, wordt de belasting op de inverkeerstelling enkel geheven op de voertuigen die op limitatieve wijze worden opgesomd in artikel 94, 1^o, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (“WIGB”), namelijk: “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 zoals zij worden verstaan in de zin van artikel 4, § 3”.

Echter, zoals de Waalse wetgever heeft aangegeven bij de wijziging van de definitie van lichte vrachtauto: “Wat dit betreft en zoals eerder toegelicht, naar aanleiding van de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord van 24 juni 2005 tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van het begrip “lichte vrachtauto” in Titel II van het WGB, en vervolgens, in het bijzonder, van het advies nr. 38.697/VR/V van de Raad van State van 1 juli 2005 over het Waalse decreet van 15 december 2005 (B.S. 25 januari 2006) houdende invoering van het begrip “lichte vrachtauto” in artikel 4 van het WGB, heeft de bijzondere wetgever de bijzondere wet van 27 december 2005 tot wijziging van de belastbare materie bepaald in artikel 94, 1^o, van het WGB inzake de belasting op de inverkeerstelling aangenomen. Sinds de inwerkingtreding van deze fundamentele aanpassing werkt artikel 94, 1^o, van het WGB door middel van verwijzing en bepaalt het uitdrukkelijk dat ten gunste van de Staat een met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting wordt geheven in het bijzonder op de personenauto’s, auto’s voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen “zoals zij worden verstaan in de zin van artikel 4, § 3, WGB”. Door de wetgeving op deze manier op te stellen heeft de bijzondere wetgever bewust een generieke aanpassing ingevoerd waarmee de duidelijke bedoeling werd geuit om alle voertuigen die onderworpen zijn aan de verkeersbelasting automatisch ook aan de belasting op de inverkeerstelling te onderwerpen.” (project de décret portant diverses dispositions pour un impôt plus juste, commentaar bij artikel 8, *Doc. parl. wal.*, 2021-2022, nr. 707/1, p. 13, vertaling).

De Regering volgt deze zienswijze: indien de bijzondere wetgever de gevolgen die de verwijzing naar artikel 4, § 3, WIGB, zoals het toen bestond, had willen vergrendelen, zou hij in artikel 94, 1^o, WIGB de inhoud van de bepaling hebben overgenomen (namelijk de tekst van artikel 4, §§ 2 en 3, WIGB, waarin wordt bepaald wat moet worden verstaan onder het begrip “fiscale lichte vrachtauto” en de gelijkstelling met een personenauto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus met voertuigen die, hoewel zij weliswaar als lichte vracht staan ingeschreven volgens de regelgeving die van toepassing is op de inschrijving van de voertuigen, niet beantwoorden aan de technische voorwaarden die door deze bepaling worden opgelegd).

la compétence exclusive du législateur fédéral spécial. Or, à l’inverse de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles dont la matière imposable embrasse l’ensemble des véhicules à moteur, la matière imposable de la taxe de mise en circulation ne frappe que les véhicules qui sont limitativement énumérés par l’article 94, 1^o, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus («CTAIR»), à savoir: «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 tels qu’ils sont compris dans le sens de l’article 4, § 3».

Toutefois, ainsi que l’a souligné le législateur wallon lorsqu’il a modifié la définition de camionnette fiscale: «À ce sujet et comme précédemment exposé, suite à l’adoption de l’accord de coopération du 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 Titre II du CTA, et par suite, notamment, de l’avis n° 38.697/VR/V donné par le Conseil d’État le 1^{er} juillet 2005 sur le décret wallon du 15 décembre 2005 (M.B., 25 janvier 2006) portant introduction de la notion de «camionnette fiscale» dans l’article 4 du CTA, le législateur spécial a adopté la loi spéciale du 27 décembre 2005 modifiant la matière imposable visée à l’article 94, 1^o, du CTA en ce qui concerne la taxe de mise en circulation. Depuis l’entrée en vigueur de cette adaptation fondamentale, l’article 94, 1^o, du CTA fonctionne par renvoi et prévoit spécifiquement qu’il est établi au profit de l’État une taxe assimilée aux impôts sur les revenus frappant notamment les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes, «tels que ces véhicules sont compris dans le sens de l’article 4, § 3», du CTA. En légiférant de la sorte, le législateur spécial a introduit volontairement une adaptation générique par laquelle il a exprimé la volonté claire que l’ensemble des véhicules soumis au régime de la taxe de circulation soit également et automatiquement soumis au régime de la taxe de mise en circulation.» (projet de décret portant diverses dispositions pour un impôt plus juste, commentaire de l’article 8, *Doc. parl. wal.*, 2021-2022, n° 707/1, page 13).

Le Gouvernement partage cette lecture: si le législateur spécial avait voulu verrouiller les effets que le renvoi à l’article 4, § 3, CTAIR, tel qu’il existait à ce moment, emporte nécessairement, il aurait reproduit dans l’article 94, 1^o, CTAIR le contenu de la disposition (à savoir le texte de l’article 4, §§ 2 et 3, CTAIR qui précise ce qu’il y a lieu d’entendre par «camionnette fiscale» et l’assimilation à une voiture, voiture mixte ou minibus des véhicules qui, bien qu’immatriculés comme camionnette selon la réglementation applicable à l’immatriculation des véhicules, ne répondent pas aux conditions techniques imposées par cette disposition).

Het feit dat dit niet is gebeurd, betekent dat de belastbare materie van de belasting op de inverkeerstelling zoals vastgesteld door artikel 94, 1^o, WIGB, specifiek met betrekking tot de voertuigen die worden beoogd door artikel 4, § 3 WIGB, is afgestemd op de verkeersbelasting op de autovoertuigen.

De opmerking van de Raad van State heeft bijgevolg geen aanleiding gegeven tot aanpassingen. De draagwijdte van de wijziging van het begrip fiscale lichte vrachtauto met betrekking tot de voertuigen van het type pick-up strekt zich niet alleen uit tot de verkeersbelasting op de autovoertuigen maar ook tot de belasting op de inverkeerstelling.

I. Herziening van het fiscale regime dat van toepassing is op voertuigen van het type pick-up

De pick-ups (letterlijk de oplaad vrachtauto's) of de sport utility trucks of de lichte vrachtauto's met een laadbak, zijn voertuigen met een maximaal toegelaten massa van minder dan 3,5 ton die worden gekarakteriseerd door:

- een cabine die volledig afgescheiden is van de open laadbak achteraan het voertuig
- veel motorkracht;
- een groot volume (de lengte van het voertuig kan meer dan 5 meter bedragen).

Voor de belasting behoren lichte vrachtauto's, of ze nu van het type "pick-up" of van het type "bestelwagen" zijn, tot een afgescheiden fiscale definitie die werd ingevoerd in 2005 in opvolging van een gemeenschappelijk initiatief van de gewesten en de federale overheid. Deze definitie is strikter dan deze die werd weerhouden in de federale wetgeving met betrekking tot de inschrijving van voertuigen waarvan de kwalificaties gewoonlijk worden gebruikt voor de toepassing van de diverse fiscale maatregelen met betrekking tot motorvoertuigen.

Toen reeds werd vastgesteld dat bepaalde constructeurs van voertuigen profiteerden van de lacunes in de wettelijke bepalingen in deze materie om hun monovolumes en hun luxe alle-terreinvuortuigen onder te brengen onder de categorie "lichte vrachtauto" opdat de kopers zouden kunnen genieten van een voordelig fiscaal statuut dat, overeenkomstig de wil van de wetgever, in beginsel niet voor hen bedoeld was.

Het is op deze manier dat de fiscale definitie van "lichte vrachtauto" tot stand kwam. Deze definitie onderscheidt 2 sub-categoriën:

- de voertuigen van het type "pick-up", dit betekent de voertuigen die zijn samengesteld uit een (enkele of dubbele) cabine en een volledig afgescheiden open ruimte (artikel 4, § 2, a) en b) van het WIGB);

Le fait qu'il n'a pas été procédé de la sorte emporte que la matière imposable de la taxe de mise en circulation telle que fixée par l'article 94, 1^o, CTAIR, en ce qui concerne spécifiquement les véhicules qui sont visés à l'article 4, § 3, CTAIR est alignée sur la taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Par conséquent, la remarque du Conseil d'État n'a donné lieu à aucune adaptation. La portée de la modification de la notion de camionnette fiscale à l'égard des véhicules de type pick-up sera applicable non seulement pour la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, mais aussi pour la taxe de mise en circulation.

I. Révision du régime fiscal applicable aux véhicules de type pick-up

Les pick-ups (littéralement «camions de ramassage»), ou sport utility trucks ou encore camionnettes à plateau, sont des véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure à 3,5 tonnes qui se caractérisent par:

- un espace passager (cabine) séparé d'un espace de chargement ouvert à l'arrière du véhicule;
- une puissance motrice importante;
- un volume imposant (la longueur du véhicule pouvant atteindre plus de 5 mètres).

Pour la taxation, les camionnettes, qu'elles soient de type «pick-up» ou de type «fourgonnette», répondent à une définition fiscale propre, insérée en 2005 à l'issue d'une initiative commune des régions et de l'Autorité fédérale. Cette définition est plus stricte que celle retenue dans la réglementation fédérale en matière d'immatriculation des véhicules, dont les classifications utilisées pour la détermination de la nature d'un véhicule sont, en règle, utilisées pour l'application des diverses mesures fiscales relatives aux véhicules automobiles.

Déjà à l'époque, il avait en effet été constaté que, à des fins fiscales, certains constructeurs de véhicules profitaient des lacunes dans les dispositions légales en la matière pour faire homologuer leurs véhicules de type monovolume et autre tout-terrain dit de luxe sous la catégorie des «camionnettes», permettant ainsi aux acheteurs de bénéficier d'un régime fiscal préférentiel qui, dans l'esprit du législateur, ne leur était en principe pas applicable.

C'est ainsi qu'est née la définition fiscale de «camionnette», qui distingue deux sous-catégories:

- les véhicules de type pick-up, c'est-à-dire des véhicules composés d'une cabine (simple ou double) et d'un espace ouvert complètement séparé (article 4, § 2, a) et b), du CTAIR);

- de voertuigen van het type bestelwagen, dit betekent de voertuigen die bestaan uit een ruimte voor de passagiers en een interne opslagruimte voorzien van een horizontale laadvloer waarvan de lengte minstens 50% moet bedragen van de lengte van de wielbasis van het voertuig (art. 4, § 2, c) en d) van het WIGB).

Wanneer voertuigen ingeschreven in het repertorium van voertuigen onder de categorie lichte vrachtauto niet voldoen aan één van bovengenoemde voorwaarden vervat in de fiscale wetgeving, dan worden zij beschouwd als een personenauto, auto voor dubbel gebruik of een minibus voor de belasting ervan (art. 4, § 3 van het WIGB).

De laatste jaren stellen we een stijging vast van het gebruik van voertuigen van het type pick-up voor vrije tijd en voor niet-professionele doelen. Het aanbod van voertuigen van het type pick-up is gediversifieerd, met modellen die, hoewel ze nog steeds beantwoorden aan de fiscale definitie van lichte vrachtauto, alle luxe hebben van een privé-voertuig. Zij blijven evenwel enorm zware voertuigen die veel ruimte innemen en die vervuילend zijn (als gevolg van het vermogen van hun motor). Dit maakt van hen zéér populaire voertuigen bij bepaalde liefhebbers die hierin worden aangemoedigd door het fiscaal gunstige regime dat van toepassing is op lichte vrachtauto's.

Dergelijke voertuigen zijn, wanneer zij gebruikt worden voor niet professionele doelen, niet compatibel met de stedelijke context van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (druk verkeer, smallere wegen, beperkte parkeerplaats, aanwezigheid van vele zwakke weggebruikers ...).

Het is dus wenselijk om te voorkomen dat belastingplichtigen, die pick-ups gebruiken voor niet professionele doelen, genieten van een fiscale gunstregeling, opdat deze personen zouden worden aangespoord om meer aangepaste voertuigen aan te kopen.

Dit fenomeen, dat in heel België voorkomt, raakt ook aan de voertuigen die worden ingeschreven door de belastingplichtigen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevestigd zijn.

Voor het aanslagjaar 2022 waren, op 2.362 belaste pick-ups:

- 318 ingeschreven op naam van natuurlijke personen die geen ondernemingen zijn;
- 331 ingeschreven op naam van natuurlijke personen die ondernemingen zijn;
- 1.713 ingeschreven op naam van rechtspersonen.

Zo bekeken zou dus 13,46% van het totale park van deze voertuigen niet gebruikt worden in het kader van een professionele activiteit.

- les véhicules de type fourgonnette, c'est-à-dire les véhicules formés simultanément d'un espace réservé aux passagers et d'un espace de chargement intérieur muni d'un plancher horizontal dont longueur doit atteindre au moins 50 % de la longueur de l'empattement du véhicule (art. 4, § 2, c) et d), du CTAIR).

Lorsque les véhicules immatriculés auprès du répertoire-matricule des véhicules sous la catégorie de camionnette ne relèvent pas de l'une des quatre hypothèses visées par la législation fiscale, ils sont alors considérés comme des voitures, voitures mixtes et minibus pour la taxation (art. 4, § 3, CTAIR).

Ces dernières années, on a vu une hausse de l'utilisation des véhicules de type pick-up à des fins de loisir et non professionnelles. La gamme de véhicules de type pick-up s'est diversifiée, avec des modèles qui, tout en continuant de répondre à la définition de «camionnette fiscale», présentent tous les agréments d'une voiture particulière. Tout en étant toutefois des véhicules particulièrement lourds, encombrants, polluants (du fait de la capacité du moteur). Ce qui en fait des véhicules très populaires auprès de certains amateurs de ce type d'automobiles, favorisés en cela par le régime fiscal favorable applicable aux camionnettes.

De tels véhicules, utilisés à des fins non professionnelles, ne sont pas compatibles avec le contexte urbain de la Région de Bruxelles-Capitale (trafic dense, routes étroites, places de parking restreintes, présence de beaucoup d'usagers faibles, etc).

Il convient donc d'empêcher les contribuables qui n'utilisent pas les pick-ups à des fins professionnelles de bénéficier du régime fiscal favorable, afin d'inciter ceux-ci à opter pour l'acquisition de véhicules plus adaptés.

Ce phénomène, répandu dans toute la Belgique, touche également les véhicules immatriculés par des contribués établis en Région de Bruxelles-Capitale.

Lors de l'exercice d'imposition 2022, sur les 2.362 pick-up imposés:

- 318 sont immatriculés au nom de personnes physiques qui ne sont pas des entreprises;
- 331 sont immatriculés au nom de personnes physiques qui sont des entreprises;
- 1.713 sont immatriculés au nom de personnes morales.

Ainsi, 13,46 % du parc total de ces véhicules ne seraient pas utilisés dans le cadre d'une activité professionnelle.

De cijfers met betrekking tot het totale wagenpark moeten ook worden gelezen in het licht van de inschrijvingen die gebeurden in 2022. Deze tonen een tendens naar een verhoging van het deel van de pick-ups die worden ingeschreven op naam van natuurlijke personen die geen ondernemingen zijn. Op de 266 pick-ups die in 2022 werden ingeschreven op het territorium van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- werden er 47 ingeschreven op naam van natuurlijke personen die geen onderneming zijn;
- werden er 37 ingeschreven op naam van natuurlijke personen die een onderneming zijn;
- werden er 182 ingeschreven op naam van rechtspersonen.

Op deze manier worden 17,67% van de pick-ups ingeschreven in 2022 niet gebruikt in het kader van een professionele activiteit. Deze voertuigen voldoen dus niet aan de doelen van het bijzondere fiscale regime dat van toepassing is op lichte vrachtauto's.

Omwille van deze reden stelt de Regering aan het Parlement voor om deze fiscale kwalificatie voor de behouden aan de pick-ups die voor professionele doelen worden gebruikt. Dit gebeurt zonder dat wordt geraakt aan de technische aspecten van de fiscale definitie van lichte vrachtauto. Op deze manier zal het fiscaal gunstige regime van de lichte vrachtauto, voor voertuigen van het type pick-up, uitsluitend van toepassing zijn voor belastingplichtigen die een beroepsactiviteit uitoefenen. Dit betekent met name voor belastingplichtigen die rechtspersonen zijn en voor belastingplichtige die natuurlijke personen zijn die als onderneming zijn opgenomen in de Kruispuntbank ondernemingen.

II. Indexering van de belasting op de inverkeerstelling

In tegenstelling tot de jaarlijkse verkeersbelasting op autovoertuigen, wordt de belasting op inverkeerstelling niet jaarlijks geïndexeerd.

De voorbije jaren werd het Gewest geconfronteerd met een aantal crisissen die belangrijke gevolgen hadden voor de begroting:

- de crisis van het coronavirus die het noodzakelijk maakte een reeks van hulpmaatregelen aan te nemen, zowel van fiscale aard (opschorting van bepaalde belastingen) als van niet-fiscale aard (huurpremie-COVID voor mensen die tijdelijk werkloos zijn of genieten van een overbruggingsrecht, premie ter ondersteuning van ondernemingen, enz.);
- de energiecrisis die heeft geleid tot een belangrijke verhoging van de werkingskosten van het Gewest en zijn instellingen.

Les chiffres du parc total doivent aussi être lus à la lumière des immatriculations réalisées en 2022, lesquelles montrent une tendance à la hausse de la part des pick-ups immatriculés au nom de personnes physiques qui ne sont pas des entreprises. En effet, sur les 266 pick-up immatriculés sur le territoire de la Région en 2022:

- 47 l'ont été au nom de personnes physiques qui ne sont pas des entreprises;
- 37 l'ont été au nom de personnes physiques qui sont des entreprises;
- 182 l'ont été au nom de personnes morales.

Ainsi, 17,67 % des pick-up immatriculés en 2022 ne sont pas utilisés dans le cadre d'une activité professionnelle, et ne rencontrent donc pas les objectifs que le régime fiscal particulier applicable aux camionnettes vise.

C'est pourquoi le Gouvernement propose au Parlement, sans changer la définition fiscale de la camionnette au niveau de ses caractéristiques techniques, de réserver cette qualification aux seuls pick-ups qui sont utilisés à des fins professionnelles. Ainsi, le régime fiscal favorable applicable aux camionnettes fiscales sera, lorsque le véhicule est de type pick-up, exclusivement réservé aux contribuables qui exercent une activité professionnelle, c'est-à-dire les contribuables personnes morales et les contribuables personnes physiques qui sont enregistrées comme entreprise auprès de la Banque-Carrefour des Entreprises.

II. Indexation de la taxe de mise en circulation

Contrairement à la taxe de circulation annuelle sur les véhicules automobiles, la taxe de mise en circulation n'est pas indexée annuellement.

Ces dernières années, la Région a fait face à des crises ayant entraîné des conséquences importantes pour son budget:

- la crise du coronavirus, qui a nécessité l'adoption d'une série de mesures d'aide, tant fiscales (suspension de certaines taxes) que non fiscales (prime COVID au logement en faveur des personnes admises au chômage temporaire ou bénéficiant d'un droit passerelle, primes de soutien aux entreprises, etc.);
- la crise de l'énergie, qui a entraîné une augmentation importante des dépenses de fonctionnement de la Région et ses institutions.

De opeenvolgende sterke indexeringen wegen ook zwaar op de gewestelijke uitgaven. Daarom stelt de Regering voor om de belasting op inverkeerstelling te indexeren. Dit zal toelaten om, zonder de belasting te hervormen, de inkomsten te verhogen.

Zoals voor de verkeersbelasting op autovoertuigen zal de indexering plaatsvinden op 1 juli. Zowel om praktische als om fiscale redenen verdient het de voorkeur om de tijdstippen van indexering voor beide belastingen met elkaar te laten overeenstemmen, gelet op het feit dat beide belastingen in principe samen worden ingekohierd volgens dezelfde modaliteiten.

Om budgettaire redenen zal de niet-indexering sinds juli 2020 worden ingehaald: het geïndexeerde bedrag van de belasting op inverkeerstelling dat vanaf 1 juli 2024 van toepassing is, is dus hetzelfde als wanneer de belasting sinds 1 juli 2020 geïndexeerd zou zijn geweest. Anders gezegd zal de eerste indexering van 1 juli 2024 worden gebaseerd op de schommelingen van de consumptieprijzen van mei 2019 en mei 2024. De indexering van juli 2025 worden gebaseerd op de indexcijfers van de consumptieprijzen van mei 2025 en mei 2019, enzovoort.

Hoewel deze indexering zal leiden tot een verhoging van de belastingdruk voor de belastingplichtige, is deze niet disproportioneel. De betrokken belasting is slechts bij één gelegenheid verschuldigd, namelijk bij de inschrijving van het voertuig.

Er dient ook aan te worden herinnerd dat de belasting op inverkeerstelling in 1992 in het (federale) belastingstelsel werd opgenomen ter compensatie van de afschaffing van het 25%-tarief van de belasting op de toegevoegde waarde en de bijkomende luxetaks van 8% die proportioneel waren en afhankelijk van de waarde van het voertuig. Aangezien de inflatie heeft geleid tot een stijging van de waarde van voertuigen, is het niet onlogisch dat het bedrag van de belasting op inverkeerstelling deze inflatie ook volgt.

Tot slot moet worden opgemerkt dat het niet gaat om een geïsoleerde maatregel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het Vlaamse Gewest heeft reeds een indexering van de belasting op inverkeerstelling doorgevoerd (decreet van 17 februari 2012).

Volgens de schattingen zal deze indexering de inkomsten voor het aanslagjaar 2024 verhogen met minstens 3,5 miljoen euro, namelijk voor de belasting op inverkeerstelling die wordt ingekohierd voor voertuigen die tussen 1 juli 2024 en 31 december 2024 worden ingeschreven.

Les indexations successives, marquées, ont également pesé dans les dépenses régionales. C'est pourquoi le Gouvernement propose de soumettre la taxe de mise en circulation à indexation. Ceci permettra, sans réformer la taxe, d'en augmenter les recettes.

Comme pour la taxe de circulation sur les véhicules automobiles, l'indexation aura lieu le 1^{er} juillet. Il est en effet préférable, pour des raisons pratiques mais aussi de logique fiscale, d'aligner les moments d'indexation des deux taxes, car les deux taxes sont en principe enrôlées ensemble, selon les mêmes modalités.

Pour des raisons budgétaires, les non-indexations intervenues depuis juillet 2020 sont rattrapées: le montant indexé de la taxe de mise en circulation applicable à partir du 1^{er} juillet 2024 sera dès lors celui qu'il aurait été si, depuis le 1^{er} juillet 2020, la taxe avait été indexée. Autrement dit, la première indexation du 1^{er} juillet 2024 sera réalisée en ayant égard aux fluctuations intervenues entre l'indice des prix à la consommation du mois de mai 2019 et celui du mois de mai 2024. L'indexation de juillet 2025 sera quant à elle basée sur les indices des prix à la consommation de mai 2025 et mai 2019, et ainsi de suite.

Cette indexation, si elle conduit certes à une augmentation de la pression fiscale pour le contribuable, n'a cependant pas d'effet disproportionné. La taxe concernée n'est en effet due qu'à une seule occasion: lors de l'immatriculation du véhicule.

En outre, il convient de rappeler que la taxe de mise en circulation a été intégrée à l'appareil fiscal (fédéral) en 1992 en vue de compenser la suppression du taux de 25 % de la taxe sur la valeur ajoutée et de la taxe additionnelle de luxe de 8 %, qui étaient donc proportionnelles et, partant, fonction de la valeur du véhicule. L'inflation ayant conduit à une augmentation de la valeur des véhicules, il n'est dès lors pas illogique que le montant de taxe de mise en circulation suive également cette inflation.

Il faut enfin noter qu'il ne s'agit pas ici d'une mesure isolée de la part de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, la Région flamande a mis en place une indexation de la taxe de mise en circulation (décret du 17 février 2012).

Selon les estimations, cette indexation permettra une augmentation des recettes d'au moins 3,5 millions d'euros pour l'exercice d'imposition 2024, c'est-à-dire pour les taxes de mises en circulation enrôlées pour les immatriculations réalisées entre le 1^{er} juillet 2024 et le 31 décembre 2024.

Rekening houdend met de inflatievooruitzichten opgesteld door het Federaal Planbureau (cijfers van 3 oktober 2023) toont de onderstaande tabel welke bedragen verschuldigd zouden zijn voor de belasting op inverkeerstelling vanaf 1 juli 2024:

- indexcijfer der consumptieprijzen voorzien voor mei 2024: 132,88 (basis 2013);
- indexcijfer der consumptieprijzen van mei 2019: 108,93 (basis 2013);
- indexeringscoëfficiënt van toepassing op de belasting op inverkeerstelling van 1 juli 2024: $132,88 / 108,93 = 1,2199$.

Ainsi, compte tenu des prévisions d'inflation réalisées par le Bureau fédéral du Plan (chiffres du 3 octobre 2023), le tableau ci-dessous présente quels seraient les montants de la taxe de mise en circulation due à partir 1^{er} juillet 2024:

- indice des prix à la consommation prévu pour mai 2024: 132,88 (base 2013);
- indice des prix à la consommation du mois de mai 2019: 108,93 (base 2013);
- coefficient d'indexation applicable à la taxe de mise en circulation au 1^{er} juillet 2024: $132,88 / 108,93 = 1,2199$.

Categorieën van belastbare voertuigen / Catégories de véhicules imposables		Bedrag van de belasting in euro op 1 juli 2024 / Montant de la taxe en euros au 1 ^{er} juillet 2024	
		Zonder indexering / Sans indexation	Met indexering / Avec indexation
a. Personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen / Voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes			
Aantal PK / Nombre de CV	Aantal kW / Nombre de kW		
van/de 0 tot/à 8	van/de 0 tot/à 70	61,5	75,02
9 tot/à 10	van/de 71 tot/à 85	123	150,05
11	van/de 86 tot/à 100	495	603,85
van/de 12 tot/à 14	van/de 101 tot/à 110	867	1.057,65
15	van/de 111 tot/à 120	1.239,00	1.511,46
16 en/et 17	van/de 121 tot/à 155	2.478,00	3.022,91
Boven/Supérieur à 17	Boven/Supérieur à 155	4.957,00	6.047,04
b. Luchtvaartuigen/ Aéronefs			
Ultralichte motorluchtvaartuigen / Aéronefs ultra-légers motorisés		619	755,12
Paramotoren en op afstand bestuurd luchtvaartuigen / Paramoteurs et aéronefs télépilotes		61,5	75,02
Alle andere luchtvaartuigen / Tous les autres aéronefs		2.478	3.022,91
c. Boten/ Bateaux			
Boten / bateaux		2.478	3.022,91

De hierboven vermelde bedragen zijn de bedragen die van toepassing zijn vóór de proportionele verminderingen van 10% voor ieder jaar waarin het voertuig reeds ingeschreven is (art. 98, § 2 WIGB). Het bedrag van de minimumbelasting na toepassing van deze verminderingen en van de belasting die verschuldigd voor voertuigen die al 15 jaar ingeschreven zijn (10 jaar voor luchtvaartuigen en boten) bedraagt 75,02 euro na indexering.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen bijzonder commentaar.

Artikel 2

Artikel 2 wijzigt artikel 4, § 2, van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (WIGB) met het oog het toevoegen van een inschrijvingsvoorwaarde aan de fiscale definitie van de lichte vrachtauto van het type pick-up. Voor deze voertuigen is vereist dat

Les montants repris ci-dessus sont ceux applicables avant les éventuelles réductions proportionnelles de 10 % pour chaque année au cours duquel le véhicule a déjà été immatriculé (art. 98, § 2, CTAIR). Le montant de la taxe minimale après application de ces réductions ainsi que celui de la taxe due pour les véhicules qui ont déjà été immatriculés pendant 15 ans (10 ans pour les aéronefs et les bateaux) atteindrait quant à lui 75,02 euros après indexation.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 2

L'article 2 modifie l'article 4, § 2, du Code des taxes assimilées aux impôts (CTAIR), en vue d'ajouter à la définition fiscale de camionnette de type pick-up une condition d'immatriculation. Pour ces véhicules, il est exigé qu'ils soient immatriculés au nom d'une personne morale

deze ingeschreven zijn op naam van een rechtspersoon of van een natuurlijke persoon die geregistreerd staat als een onderneming.

Wanneer aan deze voorwaarde niet voldaan is, zorgt de derde paragraaf van artikel 4 er, zonder dat deze bepaling moet worden gewijzigd, voor dat de betrokken pick-up als personenwagen wordt gekwalificeerd voor de toepassing van het belastingsysteem.

Hieruit volgt dat voor de pick-ups die zijn ingeschreven op naam van een persoon die niet aan de nieuwe voorwaarden voldoet:

- dat het voertuig zal onderworpen zijn aan de verkeersbelasting op de autovoertuigen volgens het tarief dat geldt voor de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen;
- dat het voertuig zal onderworpen zijn aan de belasting op de inverkeerstelling.

Geviseerde voertuigen

Alleen de lichte vrachtauto's van het type pick-up vallen onder deze nieuwe voorwaarde. De lichte vrachtauto's van het type bestelwagens zijn nog steeds in de eerste plaats ontworpen om goederen te vervoeren. Hiervan getuigen ook de specifieke voorwaarden vervat in het artikel 4, § 2, c) en d), van het WIGB.

De pick-ups daarentegen vertonen, omdat hun laadbak volkomen afgescheiden is van het passagierscompartiment van het voertuig, alle karakteristieken van personenwagens. Dit onderscheidt hen duidelijk van de bestelwagens. Het eventueel laden van voorwerpen in de open laadbak is op deze manier slechts een bijkomende mogelijkheid die het voertuig biedt naast het transport van (maximaal 7) personen. Dat dit voertuig al dan niet goederen vervoert doet niets af aan het comfort van de passagiers. Wanneer pick-ups niet voor professionele doeleinden worden gebruikt, verschillen ze niet van SUV's (sport utility vehicles).

Bovendien zouden pick-ups, volgens een recent onderzoek van het VIAS-instituut, een verhoogd gevaar vormen voor de inzittenden van andere voertuigen en ook en vooral voor zwakke weggebruikers. Gezien de Brusselse context dient het gebruik van pick-ups voor niet-professionele doeleinden dus niet langer te genieten van de toepassing van een gunstig fiscaal regime.

Gezien deze elementen is er dus geen reden om, wanneer pick-ups niet in het kader van een beroepsactiviteit worden gebruikt, deze op fiscaal vlak anders te beschouwen dan SUV's, die worden belast volgens het regime dat van toepassing is op auto's, in functie van het vermogen van hun motor.

ou d'une personne physique enregistrée comme entreprise.

Dès lors que cette condition n'est pas respectée, le paragraphe 3 de l'article 4 entraîne, sans qu'il doive être modifié, qualification du pick-up concerné comme voiture pour l'application du régime de taxation.

Il s'ensuivra dès lors, pour les pick-ups immatriculés au nom d'une personne qui ne respecte pas les nouvelles conditions:

- que le véhicule sera imposé à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles selon le tarif applicable aux voitures, voitures mixtes et minibus;
- que le véhicule sera imposé à la taxe de mise en circulation.

Véhicules visés

Seules les camionnettes de type pick-up sont concernées par la nouvelle condition. En effet, les camionnettes de type fourgonnette restent, par leur conception, pensées avant tout pour le transport de marchandises. En attestent les conditions spécifiques reprises à l'article 4, § 2, c) et d), du CTAIR.

Les pick-ups, en revanche, parce que leur espace de chargement est complètement séparé de l'habitacle du véhicule, présentent toutes les caractéristiques de confort des voitures particulières, qui les distinguent clairement des camionnettes de type fourgonnette. L'éventuel chargement d'objets sur le plateau ouvert est ainsi une faculté purement accessoire qu'offre le véhicule, qui s'ajoute au transport de personnes (maximum 7). Qu'il transporte ou non des marchandises ne diminue en rien le confort des passagers. Les pick-ups, lorsqu'ils ne sont pas utilisés à des fins professionnelles, ne sont alors pas différents des SUV (sport utility vehicles).

En outre, selon une étude récente de l'institut VIAS, les pick-ups représenteraient un danger accru pour les occupants d'autres véhicules, mais aussi et surtout pour les usagers faibles de la route. Au vu du contexte bruxellois, l'utilisation de pick-up à des fins non professionnelles ne doit plus profiter de l'application d'un régime fiscal favorable.

Au vu de ces éléments, il n'y a dès lors pas lieu, lorsque les pick-ups ne sont pas utilisés dans le cadre d'une activité professionnelle, à les considérer, au niveau de la fiscalité, différemment des SUV, qui sont imposés selon le régime applicable aux voitures, en fonction de la puissance de leur moteur.

Er wordt niet overgegaan tot een aanpassing van de technische elementen van de fiscale definitie van lichte vrachtauto omdat, in bepaalde professionele segmenten, het open karakter van de laadbak van de pick-ups noodzakelijk is voor het transport van zaken (bijvoorbeeld het transport van constructiematerialen, van groen afval en dergelijke). Daarom moeten voertuigen van het type pick-up blijvend kunnen worden belast overeenkomstig het regime van de lichte vrachtauto's in die gevallen waarin ze nuttig zijn voor professionele doeleinden.

Gebruikt criterium van onderscheid – voorwaarde van inschrijving

Om te bepalen of het voertuig van het type pick-up exclusief wordt gebruikt voor privé-, plezier- of ontspanningsdoeleinden, en het dus bijgevolg uit te sluiten van het voordelige fiscale regime, wordt rekening gehouden met de hoedanigheid van de belastingplichtige, dit is de persoon op wiens naam het voertuig staat ingeschreven.

Deze moet een rechtspersoon zijn of een natuurlijke persoon die in de Kruispuntbank Ondernemingen is geregistreerd als onderneming.

Voor wat betreft de verschillende behandeling van natuurlijke personen onderling, dient te worden opgemerkt dat de inschrijving in de Kruispuntbank Ondernemingen een objectief criterium is. Dit criterium laat toe om hen op te delen in twee onderscheiden categorieën van belastingplichtigen: de personen die een (hoofd- of een bij-) activiteit als zelfstandigen uitoefenen en de personen die dit niet doen. De inschrijving als onderneming is een verplichting die voorafgaat aan de uitoefening van een zelfstandige beroepsactiviteit.

De voertuigen ingeschreven op naam van een rechtspersoon worden noodzakelijkerwijze steeds gebruikt door deze rechtspersoon voor het behalen van zijn maatschappelijk doel.

De kwaliteit van rechtspersoon of van zelfstandige ondernemer is op deze manier een objectief criterium dat de fiscale wetgever mag gebruiken voor de opdeling van belastingplichtigen in verschillende categorieën voor de toepassing van het voornoemde fiscaal beleid. Het gaat er met name om dat het grotendeels gunstig fiscaal regime slechts zal worden toegekend als voertuigen in aanmerking kan komen voor een professioneel gebruik (zie met name: Grondwettelijk Hof 29 juni 2023, nr. 103/2023, B.6.1 en B. 7; Grondwettelijk Hof 19 oktober 2023, nr. 138/2023, B.4.1 tot B.4.3; Grondwettelijk Hof 23 november 2023, nr. 160/2023, B.3 en B.4; Grondwettelijk Hof 30 november 2023, nr. 165/2023, B.19).

Gelet op de nagestreefde doelen, is het dus pertinent en evenredig om, in het licht van de artikelen 10 en 11 van

Il n'est toutefois pas procédé à une modification des éléments techniques de la définition fiscale de camionnette car, dans certains segments professionnels, le caractère ouvert du plateau de chargement des pick-ups présente un caractère nécessaire au transport de choses (par exemple le transport de matériaux de construction, de déchets verts, etc.). C'est pourquoi les véhicules de type pick-up doivent continuer à pouvoir être imposés selon le régime fiscal des camionnettes dans le cas où ils sont utilisés à des fins professionnelles.

Critère de distinction utilisé – condition d'immatriculation

Pour déterminer si le véhicule de type pick-up est utilisé exclusivement à des fins privées, d'agrément ou de loisir, et donc l'exclure du bénéfice du régime fiscal favorable applicable aux camionnettes, il est tenu compte de la qualité du contribuable, à savoir le titulaire de l'immatriculation du véhicule.

Celui-ci doit être soit une personne morale, soit une personne physique enregistrée comme entreprise auprès de la Banque-Carrefour des Entreprises.

Concernant la distinction des personnes physiques entre elles, le critère de l'inscription comme entreprise auprès de la Banque-Carrefour des Entreprises est un critère objectif. Ce critère permet de distinguer deux catégories de contribuables qui sont dans des situations différentes: les personnes qui exercent une activité professionnelle en qualité d'indépendant (à titre principal ou complémentaire) et celles qui ne le font pas. L'inscription comme entreprise est d'ailleurs un préalable obligatoire à l'exercice d'une activité professionnelle indépendante.

Les véhicules immatriculés au nom d'une personne morale sont, quant à eux, nécessairement utilisés par la société pour l'accomplissement de son objet social.

La qualité de personne morale ou d'entreprise personne physique est ainsi un critère objectif qui permet au législateur fiscal d'appréhender les contribuables en différentes catégories, revêtant par nature un certain niveau d'approximation, pour l'application de la politique fiscale susmentionnée. Il s'agit notamment de n'accorder un régime fiscal largement favorable qu'aux seules hypothèses où le véhicule de type pick-up est susceptible de faire l'objet d'une utilisation professionnelle (voy. notamment Cour constitutionnelle, arrêt n° 103/2023 du 29 juin 2023, n° B.6.1 et B. 7, arrêt n° 138/2023 du 19 octobre 2023, n° B.4.1 à B.4.3; arrêt n° 160/2023 du 23 novembre 2023, n° B.3 et B.4 et arrêt n° 165/2023 du 30 novembre 2023, n° B.19).

Vu les objectifs poursuivis, il est ainsi pertinent et justifié, au regard des articles 10 et 11 de la Constitution, de

de Grondwet, twee categorieën van belastingplichtigen die zich in andere omstandigheden bevinden anders te behandelen.

Uitsluiting van de belastingplichtigen die bedrijven, autonome overheidsbedrijven of verenigingen zonder winst oogmerk met leasingactiviteiten

Het personele toepassingsgebied van de bepaling is hoe dan ook beperkt tot de belastingplichtigen die geen vennootschappen, autonome overheidsbedrijven of verenigingen zonder winst oogmerk met leasingactiviteiten zijn.

Een gewest is niet bevoegd om eenzijdig het belastingtarief, de belastbare grondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting te wijzigen voor wat betreft de belastingplichtigen die een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winst oogmerk met leasingactiviteiten zijn. Krachtens de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten moet immers een samenwerkingsakkoord tussen de drie Gewesten worden gesloten om deze bepalingen te kunnen wijzigen wanneer ze van toepassing zijn op degenen die professionele leasingactiviteiten uitoefenen.

Ondanks de inspanningen van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om tot een dergelijk akkoord te komen, in het bijzonder tijdens de voorbereiding van de overname van de dienst van de verkeersbelasting op 1 januari 2020 en tijdens het interfederaal overleg over het SmartMove-project, ontbreekt dergelijk samenwerkingsakkoord nog steeds.

Er dient op te worden gewezen dat deze categorieën van belastingplichtigen, per definitie rechtspersonen zijn.

Artikel 3

Dit artikel voegt in het WIGB een nieuw artikel 98*bis* in, met het oog op de indexerings van de belasting op de inverteerstelling.

Dit geldt voor alle categorieën van voertuigen:

- de wegvoertuigen (personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen);
- de luchtvaartuigen;
- de boten.

De indexerings is van toepassing op de bedragen vermeld in artikel 98 van het WIGB, met uitzondering van het bedrag van de vermindering bedoeld in artikel 98, § 1*bis*, eerste lid: deze vermindering was immers alleen van toepassing voor de aanslagjaren 2002 en 2003.

traiter différemment deux catégories de contribuables qui se trouvent dans des situations différentes.

Exclusion des contribuables qui sont des sociétés, entreprises publiques autonomes ou associations sans but lucratif à activités de leasing

Le champ d'application personnel de la modification est toutefois limité aux contribuables qui ne sont pas des sociétés, entreprises publiques autonomes ou associations sans but lucratif à activités de leasing.

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

Malgré les efforts déployés par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour parvenir à la conclusion d'un tel accord au cours de cette législature, notamment lors de la préparation de la reprise du service des taxes circulation au 1^{er} janvier 2020 et des discussions interrégionales sur le projet SmartMove, un tel accord de coopération fait toujours défaut.

Il convient toutefois de noter que, par définition, ces catégories de contribuables sont des personnes morales.

Article 3

Cet article insère un nouvel article 98*bis* dans le CTAIR, en vue de soumettre la taxe de mise en circulation à l'indexation.

Toutes les catégories de véhicules imposables sont concernées:

- les véhicules routiers (voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes);
- les aéronefs;
- les bateaux.

L'indexation est appliquée sur les montants qui sont inscrits à l'article 98 du CTAIR, à l'exception du montant de la réduction visée à l'article 98, § 1^{er}*bis*, alinéa 1^{er}: cette réduction n'était en effet applicable que pour les exercices d'imposition 2002 et 2003.

Omwille van dezelfde redenen dan deze opgenomen in de commentaar bij artikel 2, is het personele toepassingsgebied van de bepaling echter beperkt: de belasting op inkeerstelling die verschuldigd is door belastingplichtigen die bedrijven, autonome overheidsbedrijven of verenigingen zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten zijn, wordt niet onderworpen aan de indexerings.

Artikel 4

Dit artikel bevat de overgangsregeling met betrekking tot de toepassing van de nieuwe inschrijvingsvoorwaarde voor de pick-ups.

De nieuwe voorwaarde verbonden met de kwaliteit van de houder van de inschrijving van het voertuig zal van toepassing zijn op voertuigen die worden ingeschreven vanaf 1 januari 2025. De toepassing gebeurt dus op een geleidelijke manier en zal dus geen impact hebben op de belasting van de pick-ups die momenteel reeds in circulatie zijn.

Article 5

Dit artikel stelt de datum van de inwerkingtreding van artikel 3 vast op 1 juli 2024. De indexerings zal dus van toepassing zijn op de belastingen op inkeerstelling waarvan het belastbare feit (de inschrijving of de verplichting tot inschrijving van het betrokken voertuig overeenkomstig artikel 94 van het WIGB) vanaf 1 juli 2024 plaatsvindt.

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en de Promotie van Meertaligheid,

Sven GATZ

Pour les mêmes raisons que celles indiquées dans le commentaire de l'article 2, le champ d'application personnel de la disposition est toutefois limité: la taxe de mise en circulation due par des contribuables qui sont des sociétés, entreprises publiques autonomes ou associations sans but lucratif à activités de leasing n'est pas soumise à l'indexation.

Article 4

Cet article contient le régime transitoire concernant l'application de la nouvelle condition d'immatriculation applicable aux pick-ups.

La nouvelle condition liée à la qualité du titulaire de l'immatriculation du pick-up ne sera applicable qu'aux véhicules qui sont immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2025. L'application se veut donc progressive, et ne modifiera pas la taxation des pick-ups qui sont actuellement en circulation.

Article 5

Cet article fixe la date de l'entrée en vigueur de l'article 3 au 1^{er} juillet 2024. Ainsi, l'indexation sera appliquée aux taxes de mise en circulation dont le fait générateur (l'immatriculation ou l'obligation d'immatriculation du véhicule concerné conformément à l'article 94 du CTAIR) survient à partir du 1^{er} juillet 2024.

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et de la Promotion du Multilinguisme,

Sven GATZ

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

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen met betrekking tot het fiscaal regime dat van toepassing is op voertuigen van het type “pick-up” en tot indexering van de belasting op de inverkeerstelling

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister van Financiën,

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

Artikel 1

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

Artikel 2

In artikel 4, § 2 van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, ingevoegd bij de ordonnantie van 16 februari 2006, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° de bepaling onder a) wordt aangevuld met de woorden “, die, tenzij de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, is ingeschreven of moet ingeschreven zijn ofwel op naam van een natuurlijke persoon als bedoeld in artikel I.1, eerste lid, 1°, (a) van het Wetboek van economisch recht en ingeschreven in de Kruispuntbank van Ondernemingen conform artikel III.17 van het voormelde Wetboek, ofwel op naam van een rechtspersoon”;
- 2° de bepaling onder b) wordt aangevuld met de woorden “, die, tenzij de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, is ingeschreven of moet ingeschreven zijn ofwel op naam van een natuurlijke persoon als bedoeld in artikel I.1, eerste lid, 1°, (a) van het Wetboek van economisch recht en ingeschreven in de Kruispuntbank van Ondernemingen conform artikel III.17 van het voormelde Wetboek, ofwel op naam van een rechtspersoon”.

Artikel 3

In Titel V, Hoofdstuk IV, van hetzelfde Wetboek wordt een artikel 98bis ingevoegd, luidende:

“Art. 98bis. Tenzij de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, zijn de bedragen van de belasting, vermeld

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

AVANT-PROJET D’ORDONNANCE

modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne le régime fiscal applicable aux véhicules de type «pick-up» et portant indexation de la taxe de mise en circulation

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Finances,

Après délibération,

ARRÊTE :

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

Article 1^{er}

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

Article 2

Dans l’article 4, § 2, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, inséré par l’ordonnance du 16 février 2006, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° le a) est complété par les mots «, qui, sauf lorsque le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, est immatriculé ou doit être immatriculé soit au nom d’une personne physique visée à l’article I.1., 1°, (a), du Code de droit économique et enregistrée conformément à l’article III.17. dudit code, soit au nom d’une personne morale»;
- 2° le b) est complété par les mots «, qui, sauf lorsque le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, est immatriculé ou doit être immatriculé soit au nom d’une personne physique visée à l’article I.1., 1°, (a), du Code de droit économique et enregistrée conformément à l’article III.17. dudit code, soit au nom d’une personne morale».

Article 3

Dans la Titre V, Chapitre IV, du même Code, il est inséré un article 98bis, rédigé comme suit:

«Art. 98bis. Sauf lorsque le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, les montants de la taxe visés à l’article 98, § 1^{er}, § 1^{er}bis, alinéa 3,

in artikel 98, § 1, § 1bis, derde lid, en § 2, tweede, derde en vijfde lid, gekoppeld aan de schommelingen van het algemene indexcijfer der consumptieprijzen van het Rijk. De aanpassing van de belastingbedragen wordt uitgevoerd op 1 juli van elk jaar op grond van de schommelingen van het algemeen indexcijfer der consumptieprijzen vastgesteld tussen de maand mei van het jaar 2019 en de maand mei van het lopende jaar.”.

Artikel 4

Artikel 2 is van toepassing op voertuigen die vanaf 1 januari 2025 worden ingeschreven of ingeschreven moeten zijn.

Artikel 5

Artikel 3 treedt in werking op 1 juli 2024.

Brussel,

De Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Rudi VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en de Promotie van Meertaligheid,

Sven GATZ

et § 2, alinéas 2, 3 et 5, sont liés aux fluctuations de l'indice général des prix à la consommation du Royaume. L'adaptation des montants de la taxe est réalisée le 1^{er} juillet de chaque année en fonction des modifications intervenues dans l'indice général des prix à la consommation entre le mois de mai de l'année 2019 et celui de l'année en cours.».

Article 4

L'article 2 s'applique aux véhicules qui sont immatriculés ou qui doivent être immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2025.

Article 5

L'article 3 entre en vigueur le 1^{er} juillet 2024.

Bruxelles, le

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Rudi VERVOORT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et de la Promotion du Multilinguisme,

Sven GATZ

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Op 27 december 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie “tot wijziging van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen met betrekking tot het fiscaal regime dat van toepassing is op voertuigen van het type “pick-up” en tot indexerings van de belasting op de inverkeerstelling”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 12 februari 2024. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Dimitri YERNAULT, staatsraden, Marianne DONY, assessor, en Charles Henri VAN HOVE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Ambre VASSART, auditeur.

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

Het advies (nr. 75.264/4), waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 12 februari 2024.

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

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

Volgens de memorie van toelichting strekt het voorontwerp er onder meer toe “te voorkomen dat belastingplichtigen, die pick-ups gebruiken voor niet professionele doelen, genieten van een fiscale gunstregeling, opdat deze personen zouden worden aangespoord om meer aangepaste voertuigen aan te kopen”.

Daartoe wordt bij artikel 2 van het voorontwerp artikel 4, § 2, a) en b), van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen aldus gewijzigd dat onder de fiscale definitie van lichte vrachtauto's die in die bepaling vervat is alleen die lichte vrachtauto's vallen die ingeschreven zijn ofwel op naam van een natuurlijke persoon als bedoeld in artikel I.1, 1°, eerste lid, (a), van het Wetboek van economisch recht en ingeschreven zijn in de Kruispuntbank van Ondernemingen conform artikel III.17 van dat Wetboek, ofwel op naam van een rechtspersoon. De beperking die in de voorliggende bepaling in het vooruitzicht gesteld wordt, is niet van toepassing wanneer “de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is”.

Gelet op het feit dat een wijziging van het toepassingsgebied van artikel 4 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen leidt tot een wijziging van het toepassingsgebied van artikel 94

(1) Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le 27 décembre 2023, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du Multilinguisme et de l'Image de Bruxelles à communiquer un avis dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance «modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne le régime fiscal applicable aux véhicules de type «pick up» et portant indexation de la taxe de mise en circulation».

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 12 février 2024. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Luc CAMBIER et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Marianne DONY, assesseur, et Charles Henri VAN HOVE, greffier.

Le rapport a été présenté par Ambre VASSART, auditeur.

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

L'avis (n° 75.264/4), dont le texte suit, a été donné le 12 février 2024.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o des lois «sur le Conseil d'État», coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet⁽¹⁾ 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 l'observation suivante.

Selon l'exposé des motifs, l'avant-projet vise notamment à «empêcher les contribuables qui n'utilisent pas les pick-ups à des fins professionnelles de bénéficier du régime fiscal favorable, afin d'inciter ceux-ci à opter pour l'acquisition de véhicules plus adaptés».

À cette fin, l'article 2 de l'avant-projet modifie l'article 4, § 2, a) et b), du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus afin de limiter la définition fiscale des camionnettes réglée par cette disposition aux seules camionnettes qui sont immatriculées soit au nom d'une personne physique visée à l'article I.1, 1°, alinéa 1^{er}, (a), du Code de droit économique et enregistrée dans la Banque-Carrefour des Entreprises conformément à l'article III.17 de ce code, soit au nom d'une personne morale. La limitation envisagée par la disposition à l'examen n'est pas d'application «lorsque le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing».

Compte tenu de ce qu'une modification du champ d'application de l'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur le revenu engendre une modification du champ d'application de l'article 94 du même code

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

van hetzelfde Wetboek, welk artikel betrekking heeft op de belasting op de inverkeerstelling, dient herinnerd te worden aan de opmerking die de afdeling Wetgeving in haar advies 69.930/4 gemaakt heeft:⁽²⁾

«La taxe de mise en circulation trouve son siège dans le titre V du Code. L'article 94, alinéa 1^{er}, 1^o, de ce Code dispose comme suit:

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

1^o 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 tels qu'ils sont compris dans le sens de l'article 4, § 3, 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».

Comme l'a observé la section de législation dans son avis 38.697/VR/V, ^[3] la taxe de mise en circulation ne frappe pas l'ensemble des véhicules à moteur mais seulement certains d'entre eux envisagés individuellement.

Par conséquent, le nouveau régime envisagé applicable aux camionnettes touche à la matière imposable de la taxe de mise en circulation, entendue comme étant la situation ou le fait que frappe l'impôt, soit, en l'espèce, le fait de mettre sur la voie publique ou d'employer les véhicules visés par ce même article 94.⁽⁴⁾

Or, ainsi qu'il se déduit de l'article 4, § 3, de la loi spéciale de financement, la Région wallonne n'est pas compétente pour adapter un régime qui touche à la détermination de la matière imposable de la taxe de mise en circulation.»

Artikel 2 van het voorontwerp geeft aanleiding tot een soortgelijke opmerking.

De Griffier,

Charles Henri VAN HOVE

De Voorzitter,

Bernard BLERO

relatif à la taxe de mise en circulation, il convient de rappeler l'observation formulée par la section de législation dans son avis 69.930/4⁽²⁾:

«La taxe de mise en circulation trouve son siège dans le titre V du Code. L'article 94, alinéa 1^{er}, 1^o, de ce Code dispose comme suit:

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

1^o 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 tels qu'ils sont compris dans le sens de l'article 4, § 3, 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».

Comme l'a observé la section de législation dans son avis 38.697/VR/V ^[3], la taxe de mise en circulation ne frappe pas l'ensemble des véhicules à moteur mais seulement certains d'entre eux envisagés individuellement.

Par conséquent, le nouveau régime envisagé applicable aux camionnettes touche à la matière imposable de la taxe de mise en circulation, entendue comme étant la situation ou le fait que frappe l'impôt, soit, en l'espèce, le fait de mettre sur la voie publique ou d'employer les véhicules visés par ce même article 94⁽⁴⁾.

Or, ainsi qu'il se déduit de l'article 4, § 3, de la loi spéciale de financement, la Région wallonne n'est pas compétente pour adapter un régime qui touche à la détermination de la matière imposable de la taxe de mise en circulation.»

L'article 2 de l'avant-projet appelle une observation analogue.

Le Greffier,

Charles Henri VAN HOVE

Le Président,

Bernard BLERO

(2) Advies 69.930/4 van 23 september 2021 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Waals Gewest van 22 december 2021 “houdende verscheidene bepalingen voor een rechtvaardiger belasting”, *Parl. St. W.Parl.* 2021-22, nr. 707/1, 41-47.

(3) Advies 38.697/VR/V van 26 juli 2005 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Waals Gewest van 15 december 2005 “houdende goedkeuring van het Samenwerkingsakkoord tussen het Waalse Gewest, het Vlaamse 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 de concurrentie tussen de Gewesten op het vlak van de inschrijving van de voertuigen”, *Parl. St. W.Parl.* 2005-06, nr. 273/1, 10-14.

(4) Voetnoot 7 van het geciteerde advies: Sur la notion de matière imposable, voir la note de bas de page n° 4.

(2) Avis 69.930/4 donné le 23 septembre 2021 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 22 décembre 2021 «portant diverses dispositions pour un impôt plus juste», *Doc. parl., Parl. w.,* 2021-2022, n° 707/1, pp. 41-47.

(3) Avis 38.697/VR/V donné le 26 juillet 2005 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 15 décembre 2005 «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 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», *Doc. parl., Parl. w.,* 2005-2006, n° 273/1, pp. 10-14.

(4) Note de bas de page n° 7 de l'avis cité: Sur la notion de matière imposable, voir la note de bas de page n° 4.

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen met betrekking tot het fiscaal regime dat van toepassing is op voertuigen van het type “pick-up” en tot indexering van de belasting op de inverkeerstelling

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister van Financiën,

Na beraadslaging,

BESLUIT:

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

Artikel 1

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

Artikel 2

In artikel 4, § 2, van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, ingevoegd bij de ordonnantie van 16 februari 2006, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- 1° de bepaling onder a) wordt aangevuld met de woorden “, die, tenzij de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, is ingeschreven of moet ingeschreven zijn ofwel op naam van een natuurlijke persoon als bedoeld in artikel I.1, eerste lid, 1°, (a), van het Wetboek van economisch recht en ingeschreven in de Kruispuntbank van Ondernemingen conform artikel III.17, van het voormelde Wetboek, ofwel op naam van een rechtspersoon”;
- 2° de bepaling onder b) wordt aangevuld met de woorden “, die, tenzij de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, is ingeschreven of moet ingeschreven zijn ofwel op naam van een natuurlijke persoon als bedoeld in artikel I.1, eerste lid, 1°, (a), van het Wetboek van economisch recht en ingeschreven in de Kruispuntbank van Ondernemingen conform artikel III.17, van het voormelde Wetboek, ofwel op naam van een rechtspersoon”.

PROJET D’ORDONNANCE

modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en ce qui concerne le régime fiscal applicable aux véhicules de type «pick-up» et portant indexation de la taxe de mise en circulation

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Finances,

Après délibération,

ARRÊTE:

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

Article 1^{er}

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

Article 2

Dans l’article 4, § 2, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, inséré par l’ordonnance du 16 février 2006, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° le a) est complété par les mots «, qui, sauf lorsque le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, est immatriculé ou doit être immatriculé soit au nom d’une personne physique visée à l’article I.1., 1°, (a), du Code de droit économique et enregistrée conformément à l’article III.17, dudit code, soit au nom d’une personne morale»;
- 2° le b) est complété par les mots «, qui, sauf lorsque le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, est immatriculé ou doit être immatriculé soit au nom d’une personne physique visée à l’article I.1., 1°, (a), du Code de droit économique et enregistrée conformément à l’article III.17, dudit code, soit au nom d’une personne morale».

Artikel 3

In Titel V, Hoofdstuk IV, van hetzelfde Wetboek wordt een artikel 98*bis* ingevoegd, luidende:

“Art. 98*bis*. Tenzij de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, zijn de bedragen van de belasting, vermeld in artikel 98, § 1, § 1*bis*, derde lid, en § 2, tweede, derde en vijfde lid, gekoppeld aan de schommelingen van het algemene indexcijfer der consumptieprijzen van het Rijk. De aanpassing van de belastingbedragen wordt uitgevoerd op 1 juli van elk jaar op grond van de schommelingen van het algemeen indexcijfer der consumptieprijzen vastgesteld tussen de maand mei van het jaar 2019 en de maand mei van het lopende jaar.”

Artikel 4

Artikel 2 is van toepassing op voertuigen die vanaf 1 januari 2025 worden ingeschreven of ingeschreven moeten zijn.

Artikel 5

Artikel 3 treedt in werking op 1 juli 2024.

Brussel, 14 maart 2024.

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Rudi VERVOORT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en de Promotie van Meertaligheid,

Sven GATZ

Article 3

Dans le Titre V, Chapitre IV, du même Code, il est inséré un article 98*bis*, rédigé comme suit:

«Art. 98*bis*. Sauf lorsque le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, les montants de la taxe visés à l'article 98, § 1^{er}, § 1^{er}*bis*, alinéa 3, et § 2, alinéas 2, 3 et 5, sont liés aux fluctuations de l'indice général des prix à la consommation du Royaume. L'adaptation des montants de la taxe est réalisée le 1^{er} juillet de chaque année en fonction des modifications intervenues dans l'indice général des prix à la consommation entre le mois de mai de l'année 2019 et celui de l'année en cours.»

Article 4

L'article 2 s'applique aux véhicules qui sont immatriculés ou qui doivent être immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2025.

Article 5

L'article 3 entre en vigueur le 1^{er} juillet 2024.

Bruxelles, le 14 mars 2024.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Rudi VERVOORT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et de la Promotion du Multilinguisme,

Sven GATZ