



GEWONE ZITTING 2023-2024

25 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**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Financiën en de Algemene Zaken

door mevr. Marie LECOCQ (FR)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden: mevr. Nadia El Yousfi, de heren Marc-Jean Ghyssele, Rachid Madrane, mevr. Latifa Aït Baala, mevr. Clémentine Barzin, de heer David Leisterh, mevr. Marie Lecocq, de heer John Pitseys, mevr. Laurence Willemse, de heren Petya Obolensky, Luc Vancauwenberge, Emmanuel De Bock, Juan Benjumea Moreno, mevr. Cieltje Van Achter, de heer Guy Vanhengel.

Andere leden: de heren Pepijn Kennis Christophe Magdalijns, mevr. Els Rochette.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-855/1 – 2021/2022: Ontwerp van ordonnantie.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

25 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**

RAPPORT

fait au nom de la commission
des Finances et des Affaires générales

par Mme Marie LECOCQ (FR)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectif: Mme Nadia El Yousfi, MM. Marc-Jean Ghyssele, Rachid Madrane, Mmes Latifa Aït Baala, Clémentine Barzin, M. David Leisterh, Mme Marie Lecocq, M. John Pitseys, Mme Laurence Willemse, MM. Petya Obolensky, Luc Vancauwenberge, Emmanuel De Bock, Juan Benjumea Moreno, Mme Cieltje Van Achter, M. Guy Vanhengel.

Autres membres: Mme Bianca Debaets, MM. Christophe De Beukelaer, Pepijn Kennis.

Voir:

Document du Parlement:

A-855/1 – 2021/2022: projet d'ordonnance.

I. Inleidende uiteenzetting van Minister Sven Gatz

De minister heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden:

“Het ontwerp van ordonnantie dat vandaag voorligt strekt er in de eerste plaats toe om de belasting op de inverkeerstelling te indexeren, in uitvoering van een princiepsbeslissing die werd genomen tijdens het voorbije begrotingsconclaaf.

Daarnaast wenst de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het fiscale regime “lichte vracht” af te schaffen voor pick-ups aangekocht door particulieren. Het gunsttarief zal vanaf volgend jaar enkel nog van toepassing zijn op pick-ups die voor professionele doeleinden worden ingeschreven, naar het voorbeeld van de andere gewesten.

U zal gelezen hebben dat de Raad van State de gewesten niet bevoegd acht om pick-ups te belasten in de belasting op de inverkeerstelling (de BIV) daar zij als lichte vrachtauto's vandaag buiten het toepassingsgebied van de BIV vallen. Zo'n uitbreiding van het toepassingsgebied zou de belaste materie van de belasting raken, wat tot de exclusieve bevoegdheid van de federale bijzondere wetgever behoort.

In navolging van de andere gewesten, wordt dit advies van de Raad van State niet gevolgd. Het fiscaal gunstregime voor pick-ups wordt dus wel degelijk opgeheven op het vlak van de jaarlijkse verkeerbelasting als op het vlak van de belasting op de inverkeerstelling.

Door de manier waarop de betrokken wetgeving voor lichte vrachtauto's is opgesteld lijkt het ons dat de bijzondere wetgever in 2005 wel degelijk bewust een generieke aanpassing heeft ingevoerd met de duidelijke en logische bedoeling om alle voertuigen die als personenauto worden beschouwd voor de verkeerbelasting automatisch ook aan de belasting op inverkeerstelling te onderwerpen.

Wat de indexering van de BIV betreft, deze zal algemeen van toepassing zijn vanaf 1 juli 2024, buiten leasingvoertuigen bij gebrek aan samenwerkingsakkoord. De allereerste indexering zal gebaseerd zijn op de schommelingen van de consumptieprijzen van mei 2019 en mei 2024, dus alsof de BIV geïndexeerd ware geweest vanaf het begin van deze legislatuur.

Deze indexering lijkt ons niet onbillijk of disproportioneel. De BIV is door dezelfde belastingplichtige slechts bij één gelegenheid verschuldigd, namelijk bij de inschrijving van zijn voertuig. We rekenen dit jaar op een extra-opbrengst van 3,5 miljoen euro, zoals reeds voorzien in de Middelenbegroting van dit jaar.

Ik vraag u heden dan ook dit fiscaal ontwerp van ordonnantie te willen goedkeuren.”.

I. Exposé introductif du Ministre Sven Gatz

Le ministre a tenu devant les commissaires l'exposé suivant:

«Le projet d'ordonnance qui vous est soumis aujourd'hui vise en premier lieu à soumettre à indexation la taxe de mise en circulation, en exécution d'une décision de principe prise lors du dernier conclave budgétaire.

Le Gouvernement bruxellois souhaite également supprimer la taxation «utilitaire» pour les véhicules du type pick-up achetés par des particuliers. Dès l'année prochaine, cette tarification favorable ne s'appliquera plus qu'aux pick-up immatriculés à des fins professionnelles, comme dans les autres régions.

Vous aurez lu que le Conseil d'État ne considère pas les régions comme compétentes pour assujettir les pick-up à la taxe de mise en circulation (la TMC) car comme véhicules utilitaires légers, ils n'entrent pas dans le champ d'application de la TMC. Une telle modification du champ d'application toucherait à la matière imposable de la taxe, qui reste de la compétence exclusive du législateur fédéral spécial.

À l'instar des autres régions, l'avis du Conseil d'État n'est pas suivi. La suppression du régime fiscal favorable aux véhicules du type pick-up concerne donc aussi bien la taxe annuelle de circulation que la taxe de mise en circulation.

En raison de la manière dont la législation sur les camionnettes est rédigée, il nous semble que le législateur spécial a introduit en 2005 volontairement une adaptation générique par laquelle il a exprimé la volonté claire et logique que l'ensemble des véhicules qui sont considérés comme des voitures pour la taxe de circulation soit également et automatiquement soumis au régime de la taxe de mise en circulation.

En ce qui concerne l'indexation de la TMC, celle-ci sera d'application de manière générale, hors véhicules de leasing, et ce à partir du 1er juillet 2024. La toute première indexation sera réalisée sur la base des fluctuations intervenues entre l'indice des prix à la consommation du mois de mai 2019 et celui du mois de mai 2024, comme si la TMC avait été indexée depuis le début de cette législature.

Cette indexation ne nous paraît pas injuste ou disproportionnée. Rappelons que la TMC n'est due qu'une seule fois par le même redevable, lors de l'immatriculation de son véhicule. Nous comptons sur des recettes supplémentaires de 3,5 millions d'euros cette année, comme d'ores et déjà prévu dans le budget des Voies et Moyens de cette année.

Je vous demande donc de bien vouloir approuver ce projet d'ordonnance fiscale.».

II. Algemene bespreking

De heer David Leisterh zegt dat de MR het onderdeel van het ontwerp inzake *pick-ups* kan steunen. Wat de indexering van een extra belasting betreft, vindt de MR dat de begroting niet aan de inkomstenkant moet worden opgeschoond, maar aan de uitgavenkant. De MR-fractie zal dus niet voor deze tekst stemmen.

De heer Marc-Jean Ghysse is van mening dat deze wijziging de geest van de tekst respecteert, namelijk om het gebruik van grote *pick-ups* in de stad niet aan te moedigen, behalve om professionele redenen. Ten eerste nemen ze veel plaats in en zijn ze erg vervuילend. De wijziging van de belasting maakt ook meer sociale rechtvaardigheid mogelijk, want het zijn niet de mensen met een laag inkomen die deze grote *pick-ups* gebruiken, maar zij ondervinden er wel de gevolgen van voor het leven in de stad. De PS-fractie steunt deze wijziging, die sociale en fiscale rechtvaardigheid brengt en milieuvriendelijker is.

Mevrouw Marie Lecocq is van mening dat deze tekst het meerderheidsakkoord inzake autofiscaliteit voor een stuk toepast. Er wordt een herziening van de belastingregeling voor *pick-ups* voorgesteld, die nodig is gezien de grote toename van het aantal *pick-ups* (18% van de ingeschreven voertuigen). Een voertuig van dit formaat en met deze motorkracht is niet geschikt voor recreatief gebruik in een stedelijke omgeving. Deze voertuigen blokkeren de straten en nemen parkeerplaatsen van andere gebruikers in beslag, om nog maar te zwijgen over hun impact op de veiligheid. Deze voertuigen vervuilen ook meer, terwijl de regering vervoerswijzen aanmoedigt die het milieu en de gezondheid van de Brusselaars meer respecteren. De toename in het gebruik van *pick-ups* voor niet-professionele doeleinden is deels te wijten aan lacunes in de wetgeving voor autofiscaliteit. Fabrikanten hebben hiervan gebruikgemaakt om *pick-up*-modellen aan te bieden die, hoewel ze voldoen aan de definitie van een “lichte vrachtauto”, alle kenmerken van een personenwagen hebben. De gunstige belastingregeling was gericht op zelfstandigen, niet op particulieren. Het is logisch om dit belastingvoordeel te beperken om terug te keren naar de oorspronkelijke geest van de wet.

Voorts wordt de keuze om de verkeersbelasting te indexeren gedeeld met Vlaanderen, dat deze belasting sinds 2012 automatisch indexeert. Ecolo zal deze tekst steunen.

De spreekster vraagt de minister naar het overleg met zijn Vlaamse en Waalse collega's over de definitie van *pick-ups*.

De heer Juan Benjumea Moreno benadrukt dat de huidige belastingregeling vragen oproept en dat het wenselijk zou zijn om de lacunes in de wetgeving en de ongelijkheden met de andere gewesten te corrigeren. Een uitzondering voor een specifiek gebruik van bepaalde wagens werd gebruikt om het systeem van verkeersbelasting onderuit te halen. Hoe kleiner het voertuig, hoe minder impact het heeft op het milieu en hoe goedkoper het is. Via uitzonderingen kregen grotere voertuigen ook een belastingvoordeel. We moeten werk maken van een groenere en logischere verkeersbelasting. Dit

II. Discussion générale

M. David Leisterh déclare que le MR peut soutenir la partie du projet concernant les *pick-ups*. Par contre, pour l'indexation d'une taxe supplémentaire, le MR ne pense pas que c'est dans les recettes qu'il faut assainir le budget mais dans les dépenses. Le groupe MR ne votera donc pas ce texte.

M. Marc-Jean Ghysse estime que cette modification permet de respecter l'esprit du texte, à savoir ne pas favoriser l'utilisation de gros *pick-ups* en ville, sauf pour des raisons professionnelles. D'abord, ils sont encombrants et très polluants. La modification de la taxe permet aussi d'avoir une plus grande justice sociale dans la mesure où ce ne sont pas les gens à faibles revenus qui utilisent ces gros *pick-ups*, mais ils en subissent les conséquences au niveau de la vie en ville. Le groupe PS soutient cette modification qui apporte de la justice sociale et fiscale et se montre plus respectueuse de l'environnement.

Mme Marie Lecocq considère que ce texte applique en partie l'accord de majorité sur la fiscalité automobile. Il propose une révision du régime fiscal des *pick-ups*, nécessaire vu l'augmentation significative des *pick-ups* (18 % des véhicules immatriculés). Un véhicule de cette taille et avec cette force motrice n'est pas adapté à un usage récréatif en milieu urbain. Ces véhicules encombrant les rues et privent les autres usagers d'espaces de stationnement, sans parler de leur impact sur la sécurité. Ces véhicules sont aussi plus polluants, alors que le Gouvernement favorise des modes de transport plus respectueux de l'environnement et de la santé des Bruxellois. La recrudescence de l'utilisation des *pick-ups* à des fins non-professionnelles est en partie due à des lacunes dans la législation fiscale automobile. Des constructeurs en ont profité pour proposer des modèles de *pick-ups* qui, bien qu'ils répondent à la définition de «camionnette fiscale», possèdent toutes les caractéristiques d'une voiture particulière. Le régime fiscal favorable était destiné aux indépendants et non aux particuliers. Il est logique de limiter cet avantage fiscal pour revenir à l'esprit initial de la loi.

Ensuite, sur l'enjeu de l'indexation de la taxe de circulation, ce choix est partagé par la Flandre qui indexe automatiquement cette taxe depuis 2012. Ecolo soutiendra ce texte.

L'oratrice interroge le ministre sur la concertation avec ses homologues flamand et wallon pour la définition de *pick-up* ?

M. Juan Benjumea Moreno souligne que le régime fiscal actuel pose question et qu'il est souhaitable de corriger les lacunes législatives et les disparités avec les autres Régions. Une exception réservée à un usage spécifique de certains véhicules a été utilisée pour renverser le système de taxation des véhicules. Plus le véhicule est petit, plus l'impact est réduit pour l'environnement et moins il est cher. Avec les exceptions, des véhicules plus grands recevaient aussi un avantage fiscal. Il faut travailler sur une fiscalité pour les véhicules qui soit plus verte et plus logique. Cela a

werd vorige week nog gedaan voor de kilometerheffing (zie stuk nr. A-842/1 en 2). Over enkele jaren zullen de twijfelaars zeggen dat het eerder had moeten gebeuren. Dit is een goede stap voorwaarts die moet worden gezet. De spreker kijkt uit naar de volgende stappen en hoopt dat het volgende meerderheidsakkoord een grondige hervorming van de verkeersbelasting zal bevatten.

De heer Emmanuel De Bock heeft geen opmerkingen over de belastingwijziging. In de tekst staat dat leasingvoertuigen worden uitgesloten. In dit verband merkt de volksvertegenwoordiger op dat er geen samenwerkings-overeenkomst is met Vlaanderen, hoewel het grootste deel van de leasingmarkt zich dankzij de bonus in Vlaanderen bevindt. De uitstoot doet zich echter voor waar mensen hun voertuig gebruiken. Er is dus iets nodig dat overeenstemt met Vlaanderen.

Wat de belasting op inverkeerstelling betreft, kan DéFI het inhaaleffect volgen omdat er geen indexering heeft plaatsgevonden, wat logisch is omdat dit een belasting is die bij de aankoop wordt betaald. Niettemin verschuift het model naar een belasting op basis van gebruik in plaats van bezit, waarbij in gedachten moet worden gehouden dat bij een ideaal model de belasting op basis van gebruik beredeneerd moet worden in verhouding tot het gemiddelde gebruik van de auto. Bovendien wordt de verhoging van deze belasting door indexering systematisch toegepast op de inkomsten van het gewest en zelden op de uitgaven. Het zou logisch zijn om alle maximumbedragen te indexeren (premies, belastingen, successierechten). Een algemene visie op de indexering van drempelwaarden zou interessant zijn. Het zou dus logisch zijn om een gelijke afstand tussen inkomsten en uitgaven aan te houden.

De minister antwoordt dat er overleg is geweest met de andere twee gewesten. Na het overleg hebben de andere gewesten op hun eigen tempo voortgang geboekt, wat heeft geleid tot drie afzonderlijke beslissingen in twee jaar tijd.

Wat de leasing betreft, heeft de minister geen nieuws. Overleg impliceert besprekingen met zowel Vlaanderen als Wallonië.

De regering heeft ook andere inspanningen geleverd om de belasting op inverkeerstelling te indexeren. Er is meer bespaard dan hervormd en geïndexeerd. In deze begroting hebben we 60% bezuinigd op onze eigen instellingen, 20% op indexeringen en 20% op hervormingen

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen enkel commentaar uit.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

encore été fait pour la taxation kilométrique la semaine dernière (cf. doc. n° A-842/1 et 2). Dans quelques années, ceux qui ont des doutes diront qu'il aurait fallu le faire plus tôt. C'est un bon pas en avant qu'il convient de faire. L'orateur se réjouit des prochaines étapes et espère que le prochain accord de majorité comportera une profonde réforme de la fiscalité des véhicules.

M. Emmanuel De Bock n'a pas d'observations quant à la modification de la taxation. Le texte mentionne «hors véhicule de leasing». À cet égard, le député relève l'absence d'accord de coopération avec la Flandre, alors que l'essentiel du marché du leasing se situe en Flandre grâce au bonus. Or, la pollution est générée là où les gens utilisent leur véhicule. Il faut donc quelque chose de cohérent avec la Flandre.

Sur la taxe de mise en circulation, DéFI peut suivre sur l'effet de rattrapage puisqu'il y a eu une absence d'indexation, ce qui est logique puisque c'est une taxe qui se fait à l'achat. Néanmoins, le modèle passe à une taxation à l'usage et non plus à la possession, sachant que dans un modèle idéal, il faudra que la taxation à l'usage soit raisonnée par rapport à l'usage moyen de la voiture. Par ailleurs, l'augmentation de cette taxation par le biais de l'indexation se fait systématiquement sur les recettes de la Région et rarement sur les dépenses. Il serait logique d'indexer tous les plafonds (primes, taxes, droits de succession). Une vision globale de l'indexation des seuils serait intéressante. Ainsi, il serait logique de maintenir une équidistance entre les recettes et les dépenses.

Le ministre répond qu'il y a eu concertation avec les deux autres régions. Après la concertation, les autres régions ont avancé à leur propre rythme, ce qui a conduit à trois décisions distinctes en deux ans.

Pour la leasing, le ministre n'a pas de nouvelles sur ce front. La concertation suppose de discuter avec la Flandre mais aussi avec la Wallonie.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'indexation de la taxe de mise en circulation, le Gouvernement a fait d'autres efforts. On a réalisé davantage d'économies que de réformes et d'indexations. Dans ce budget, on a fait pour 60 % des économies sur nos propres institutions, 20 % d'indexations et 20 % de réformes.

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite aucun commentaire.

Vote

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Artikelen 2 tot 5

Deze artikelen lokken geen enkel commentaar uit.

Stemmingen

Artikelen 2 tot 5 worden aangenomen met 10 stemmen bij 5 onthoudingen.

**IV. Stemming over het ontwerp van
ordonnantie**

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

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

De Rapporteur

Marie LECOCQ

De Voorzitter

Rachid MADRANE

Articles 2 à 5

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

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

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

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

- *Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du rapport.*

La Rapporteuse

Marie LECOCQ

Le Président

Rachid MADRANE