

Voorontwerp van ordonnantie houdende aanpassing van de belasting op de inverkeerstelling met het oog op een verlaging van de belasting voor bepaalde motorvoertuigen	Avant-projet d'ordonnance portant adaptation de la taxe de mise en circulation en vue d'une diminution de la taxation de certains véhicules à moteur
MEMORIE VAN TOELICHTING	EXPOSÉ DES MOTIFS
<p>Tot op heden bestaat de autofiscaliteit op alle bestuursniveaus hoofdzakelijk uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een belasting op de toegevoegde waarde bij de aanschaf van het voertuig - accijnzen op de brandstof - een belasting op de inverkeerstelling bij de inverkeerstelling van het voertuig - een jaarlijkse verkeersbelasting op de autovoertuigen. <p>De Brusselse gewestelijke belastingen, namelijk de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting op autovoertuigen (VB), worden geheven op het houderschap van een voertuig en zijn verschuldigd door de persoon die vermeld is op het inschrijvingsbewijs van dat voertuig.</p> <p>De belasting op de inverkeerstelling in het bijzonder, die slechts eenmaal verschuldigd is bij de inschrijving van het voertuig, komt in de praktijk neer op het belasten van het loutere feit van de aanschaf van een voertuig (de inschrijving is immers een verplichte voorwaarde tot de ingebruikname van een voertuig op de openbare weg). Dit is ongeacht het type voertuig (familiewagen, SUV, sportwagen, motorfiets, enz.) en het daadwerkelijke gebruik ervan.</p> <p>De Regering heeft bij meerdere gelegenheden haar wil bevestigd om af te stappen van dit archaïsch systeem, door de invoering van een slimmere belastingheffing in functie van het werkelijke gebruik van het voertuig. Dit is immers de enige manier om het gedrag van de burgers te sturen via fiscale weg, hetgeen op dit moment niet mogelijk is door de BIV waarvan het bedrag onveranderlijk is, ongeacht het daadwerkelijke gebruik van het belaste voertuig en de overlast die het kan veroorzaken voor de samenleving (slijtage van het wegennet, milieu- en</p>	<p>Aujourd'hui, tous niveaux de pouvoir confondus, la fiscalité automobile consiste essentiellement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en taxe sur la valeur ajoutée lors de l'acquisition du véhicule ; - en accises sur le carburant ; - en taxe de mise en circulation à l'occasion de l'immatriculation du véhicule ; - en taxe annuelle de circulation sur les véhicules automobiles. <p>Les impôts régionaux bruxellois, à savoir la taxe de mise en circulation (TMC) et la taxe de circulation sur les véhicules automobiles (TC), frappent la <i>détention</i> d'un véhicule, et sont à charge de la personne reprise au certificat d'immatriculation dudit véhicule.</p> <p>Singulièrement, la taxe de mise en circulation, qui n'est due qu'une fois à l'occasion de l'immatriculation du véhicule, revient, en pratique, à imposer le seul fait d'acquérir un véhicule (l'immatriculation étant en effet un préalable obligatoire à la mise en usage sur la voie publique du véhicule). Et ce, indépendamment du type de véhicule concerné (voiture familiale, SUV, voiture sportive, motocyclette, etc.) ou de son utilisation réelle.</p> <p>Le Gouvernement a déjà pu affirmer en de multiples occasions son intention de sortir de ce système archaïque, en promouvant la mise en place d'une taxation plus intelligente, qui soit fonction de l'utilisation effective du véhicule. Il s'agit en effet de la seule manière de pouvoir influencer, par la voie fiscale, le comportement des citoyens, ce que ne permet actuellement pas la TMC, dont le montant est invariable, peu importe l'utilisation réelle du véhicule taxé et des désagréments que celle-ci est susceptible de causer à la société (dégradations au réseau routier, pollutions environnementale et</p>

geluidsverontreiniging, mogelijk gevaar voor de verkeersveiligheid enz.)	sonore, potentiel danger pour la sécurité routière, etc.).
Het ontwerp van ordonnantie dat de Regering u voorlegt heeft als doel de belasting op de inverkeerstelling op bepaalde wegvoertuigen te neutraliseren.	Le présent projet d'ordonnance que le Gouvernement vous soumet a pour objet de neutraliser la taxe de mise en circulation sur certains véhicules automobiles routiers.
Wat de belasting op de inverkeerstelling betreft, bepaalt de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten dat het Gewest bevoegd is om, inzake de belasting op de inverkeerstelling, de tarieven, de belastinggrondslag en de vrijstellingen vast te stellen.	En matière de taxe de mise en circulation, la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions dispose que la Région est compétente, s'agissant de la taxe de mise en circulation, pour en fixer les taux, la base d'imposition et les exonérations.
Het Gewest beschikt dus over de volle bevoegdheid om de autofiscaliteit voor wat betreft de belasting op de inverkeerstelling te hervormen.	La compétence de la Région est donc pleine et entière pour réformer la fiscalité automobile à l'égard de la taxe de mise en circulation.
COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN	COMMENTAIRE DES ARTICLES
<i>Artikel 1</i>	<i>Article 1^{er}</i>
Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.	Cet article n'appelle aucun commentaire particulier.
<i>Artikel 2</i>	<i>Article 2</i>
De voorgestelde wijziging bepaalt dat voor bepaalde wegvoertuigen het bedrag van de belasting nul is.	La modification envisagée consiste à prévoir, pour certains véhicules routiers, un montant de taxe nul.
Het beroep op de fiscale techniek van het op nul zetten van het bedrag van de belasting dringt zich op aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet bevoegd is om te beslissen tot de eenvoudige opheffing van een gewestbelasting. Hoewel het dus onmogelijk is om de belasting op de inverkeerstelling <i>stricto sensu</i> af te schaffen (federale bevoegdheid die een bijzondere meerderheid vereist), is het wel perfect mogelijk om te bepalen dat het bedrag van de belasting nul is.	Le recours à la technique fiscale de la mise à zéro du montant de la taxe s'impose, dans la mesure où la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas compétente pour décider de la suppression, pure et simple, d'un impôt régional. Ainsi, s'il est impossible de supprimer, <i>stricto sensu</i> , la taxe de mise en circulation (compétence fédérale requérant une majorité spéciale), il est parfaitement possible de prévoir que le montant de la taxe est nul.
<i>Categorieën van betrokken voertuigen</i>	<i>Catégories de véhicules visées</i>
De categorieën van wegvoertuigen die onderworpen zijn aan de belasting op de inverkeerstelling zijn: - de autovoertuigen;	Les catégories de véhicules routiers soumises à la taxe de mise en circulation sont : - les voitures ;

<ul style="list-style-type: none"> - de auto's voor dubbel gebruik - de minibussen; en - de motorfietsen. <p>Alle andere wegvoertuigen, zoals de vrachtwagens, bussen, kampeerwagens en tractoren zijn niet onderworpen aan de belasting.</p> <p>Dit ontwerp van ordonnantie heeft als doel een (gedeeltelijke) neutralisering van de belasting op de inverkeerstelling op deze vier categorieën van voertuigen.</p> <p><i>Uitsluiting van de voertuigen waarvoor de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten is</i></p> <p>Het Gewest is niet als enige bevoegd om het belastingtarief, de belastbare grondslag en de vrijstellingen van de belasting op de inverkeerstelling te wijzigen voor wat betreft de belastingplichtigen die een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk 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 de bepalingen te kunnen wijzigen wanneer ze van toepassing zijn op degenen die professionele leasingactiviteiten uitoefenen.</p> <p>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 belasting op de inverkeerstelling op 1 januari 2020, ontbreekt het nog steeds aan een samenwerkingsakkoord, als gevolg van een gebrek aan consensus over de noodzaak om een einde te maken aan dit verschil in behandeling tussen de leasingmaatschappijen en de andere belastingplichtigen.</p> <p>Om die reden is de Regering verplicht om de werkingssfeer van de neutralisering van de belasting op de inverkeerstelling te beperken</p>	<ul style="list-style-type: none"> - les voitures mixtes ; - les minibus ; et - les motocyclettes. <p>Tous autres véhicules routiers, tels les camions, autobus, autocaravanes et tracteurs, ne sont pas soumis à la taxe.</p> <p>Le présent projet d'ordonnance a donc pour objet une neutralisation (partielle) de la taxe de mise en circulation sur ces quatre catégories de véhicules routiers.</p> <p><i>Exclusion des véhicules dont le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing</i></p> <p>La Région n'est pas seule compétente pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de la taxe de mise en 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 effet, 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.</p> <p>Malgré les efforts déployés par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour parvenir à la conclusion d'un tel accord, notamment lors de la préparation de la reprise du service de la taxe de mise en circulation au 1^{er} janvier 2020, un accord de coopération fait toujours défaut en l'absence de consensus sur la question de la nécessité de faire cesser cette différence de traitement entre les contribuables qui sont des sociétés à activités de leasing et ceux qui ne le sont pas.</p> <p>Dès lors, le Gouvernement est contraint de limiter la portée de la neutralisation de la taxe de mise en circulation à certaines catégories de contribuables.</p>
---	--

<p>tot bepaalde categorieën van belastingplichtigen.</p> <p>Wanneer het voertuig is ingeschreven op naam van een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten, blijft de belasting op de inverkeerstelling bijgevolg verschuldigd zoals bepaald in het huidige artikel 98, § 1, A.</p> <p><i>Beperking van de neutralisering van de belasting op de inverkeerstelling tot voertuigen waarvan het fiscale vermogen 14 PK of 110 kW niet overstijgt,</i></p> <p>Enkel de voertuigen waarvan het fiscale vermogen niet hoger is dan 14 PK (of 110 kW) worden betrokken door de neutralisering van de belasting, met uitzondering van motorfietsen, waarvoor de belasting wordt gebracht tot 0, ongeacht hun belastbaar vermogen.</p> <p>Deze beperking voldoet aan verschillende overwegingen.</p> <p>Het betreft ten eerste een sociale correctiefactor die verband houdt met de verdeling van de fiscale last voor de burgers, via fiscale weg, op de uitvoering van het overheidsbeleid (fiscale rechtvaardigheid en financiële draagkracht). Voertuigen die beschikken over een motor met een groot vermogen zijn inderdaad vaak de voertuigen die bij aankoop duurder blijken te zijn en die als gevolg meer worden aangekocht door meer welgestelde bevolkingsgroepen.</p> <p>Bovendien zijn voertuigen met een hoog vermogen niet aangepast aan het verkeer in een stedelijke omgeving (SUV's, sportwagens). In het licht van de hinder die dergelijke voertuigen veroorzaken (verslechtering van de staat van de wegen, geluidsoverlast) lijkt het handhaven van de belasting op de inverkeerstelling voor deze voertuigen relevant in het licht van het Brusselse wegnnet aangezien dit zal bijdragen tot het ontmoedigen van de aanschaf van dergelijke voertuigen door de Brusselaars ten voordele van meer aangepaste wagens (van het type "stadswagen").</p>	<p>En conséquence, dès lors que le véhicule est immatriculé au nom d'une société, d'une entreprise publique autonome ou d'une association sans but lucratif à activités de leasing, la taxe de mise en circulation, telle qu'elle est prévue dans l'actuel article 98, § 1^{er}, A., continuera à être due.</p> <p><i>Limitation de la neutralisation de la taxe de mise en circulation aux véhicules dont la puissance fiscale ne dépasse pas 14 CV ou 110 kW</i></p> <p>Seuls les véhicules dont la puissance imposable ne dépasse pas 14 CV (ou 110 kW) sont concernés par la neutralisation de la taxe, à l'exception des motocyclettes, pour lesquelles la taxe est portée à 0 indépendamment de leur puissance imposable.</p> <p>Cette restriction répond à plusieurs considérations.</p> <p>Il s'agit d'abord d'un facteur de correction sociale lié à la répartition de la participation des citoyens, par voie d'impôt, à la mise en œuvre des politiques publiques (justice fiscale et capacité contributive). Les véhicules disposant d'un moteur d'une grande puissance sont en effet souvent des véhicules qui, à l'achat, se révèlent être plus chers et qui, par voie de conséquence, sont acquis par des catégories de population plus aisées socialement.</p> <p>En outre, les véhicules dotés d'une grande puissance ne sont pas adaptés à une circulation en milieu urbain (SUV, voitures sportives). Au vu des nuisances que de tels véhicules causent (dégradation de l'état des routes, pollution sonore), le maintien d'une taxe de mise en circulation à leur égard apparaît pertinent eu égard au réseau routier bruxellois, car celle-ci permettra de dissuader l'acquisition de tels véhicules par les Bruxellois au profit de véhicules plus adaptés (de type « citadine »).</p>
---	--

<p>Historisch gezien, ten slotte, werd de belasting op de inverkeerstelling opgenomen in het (federale) fiscale stelsel ter compensatie van de afschaffing van het tarief van 25% van de belasting op de toegevoegde waarde en de aanvullende weeldetaks van 8%, en weerspiegelden de bedragen die aanvankelijk voor de BIV waren bepaald in functie van de PK's, deze intentie (enkel de luxevoertuigen waren daadwerkelijk aan de belasting onderworpen) (zie met name Wetsontwerp houdende invoering van een belasting op de inverkeerstelling, Memorie van toelichting, Doc., Sen., buitengewone zitting 1991-1992, nr. 329-1, p. 1¹; Verslag namens de Commissie voor de financiën, Doc., Sen., buitengewone zitting 1991-1992, nr. 392-2, p. 2²).</p>	<p>Enfin, historiquement, la taxe de mise en circulation a été intégrée à l'appareil fiscal (fédéral) 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%, et les montants initialement prévus pour la TMC en fonction des CV traduisaient cette intention (seuls les véhicules dits de luxe subissaient réellement l'impôt) (voy. notamment Projet de loi instaurant une taxe de mise en circulation, Exposé des motifs, Doc., Sén., session extraordinaire 1991-1992, n° 329-1¹, p. 1 ; Rapport fait au nom de la Commission des Finances, Doc., Sén., session extraordinaire 1991-1992, n° 329-2, p. 2²).</p>
<p>Het partiële karakter van de voorgestelde neutralisering, waarbij enkel de voertuigen met een hoog belastbaar vermogen nog onderworpen worden aan een belasting, is dan ook volledig in overeenstemming met de oorspronkelijke bedoeling van de invoering van de belasting op de inverkeerstelling in 1992.</p>	<p>Le caractère partiel de la neutralisation proposée, au terme de laquelle seuls les véhicules présentant une puissance imposable élevée subiront encore une taxation, s'inscrit donc dans la parfaite lignée de l'intention ayant initialement conduit à l'instauration de la taxe de mise en circulation en 1992.</p>
<p>Het is echter de bedoeling dat alle motorfietsen genieten van de neutralisatie van de belasting op de inverkeerstelling, zelfs wanneer hun belastbaar vermogen 15 pk (of 111 kW) en meer bereikt. Deze uitbreiding van de neutralisatie wordt gerechtvaardigd door het feit dat motorfietsen van nature geschikter zijn voor het rijden in een stedelijke omgeving. Het feit dat een motorfiets een hoog belastbaar vermogen heeft, heeft niet de negatieve gevolgen die worden veroorzaakt door andere voertuigen die aan belasting op de inverkeerstelling zijn onderworpen, wat een nultarief voor alle motorfietsen rechtvaardigt.</p>	<p>Toutefois, il est prévu que toutes les motocyclettes bénéficient de la neutralisation de la taxe de mise en circulation, même lorsque leur puissance imposable atteint 15 CV (ou 111 kW) et plus. Cet élargissement de la neutralisation est justifié par la circonstance que les motocyclettes sont, de par leur nature, plus adaptées à une conduite en milieu urbain. Le fait pour une motocyclette de présenter une puissance fiscale importante n'entraîne pas les conséquences négatives que causent les autres véhicules soumis à la taxe de mise en circulation, ce qui justifie de prévoir un taux de taxation nul pour toutes les motocyclettes.</p>
<p><i>Artikel 3</i></p>	<p><i>Article 3</i></p>
<p>Dit artikel stelt dat de Regering de datum van inwerkingtreding bepaalt.</p>	<p>Cet article prévoit que le Gouvernement détermine la date d'entrée en vigueur.</p>

¹ <https://www.senate.be/lexdocs/S0530/S05301414.pdf>.

² <https://www.senate.be/lexdocs/S0530/S05301430.pdf>.

In de praktijk betekent dit dat voor de voertuigen (andere dan leasingvoertuigen) die vanaf deze datum worden ingeschreven en behoren tot de betrokken categorieën geen BIV verschuldigd zal zijn.	En pratique, cela signifie que, pour tous les véhicules immatriculés à partir de cette date (autres que les véhicules de leasing) et correspondant aux catégories visées, aucune TMC ne sera due.

Sven GATZ

Voorontwerp van ordonnantie houdende aanpassing van de belasting op de inverkeerstelling met het oog op een verlaging van de belasting voor bepaalde motorvoertuigen	Avant-projet d'ordonnance portant adaptation de la taxe de mise en circulation en vue d'une diminution de la taxation à l'égard de certains véhicules à moteur
De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
Op voorstel van de Minister van Financiën,	Sur la proposition du Ministre des Finances,
Na beraadslaging,	Après délibération,
BESLUIT :	ARRÊTE :
De minister van Financiën is ermee belast bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt :	Le Ministre des Finances est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont la teneur suit :
Artikel 1. Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.	Article 1^{er}. La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.
Art. 2. Artikel 98, § 1, punt a van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juli 2000, wordt aangevuld met twee leden, luidende:	Art. 2. L'article 98, § 1 ^{er} , point a, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 20 juillet 2000, est complété par deux alinéas rédigés comme suit :
<p>"In afwijking van het eerste lid wordt de belasting op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen, met uitzondering van personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen waarvoor de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten is, vastgesteld naar de volgende grondslagen en aanslagvoeten:</p>	<p>« Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, la taxe pour les voitures, voitures mixtes et minibus, à l'exception des voitures, voitures mixtes et minibus dont le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, est fixée selon les bases et les taux suivants :</p>

Aantal P.K.	Aantal kW	Bedrag van de belasting (in euro)	Nombre de CV	Nombre de kW	Montant de la taxe (en euros)
van 0 tot 8	van 0 tot 70	0	de 0 à 8	de 0 à 70	0
van 9 tot 10	van 71 tot 85	0	de 9 à 10	de 71 à 85	0
11	van 86 tot 100	0	11	de 86 à 100	0
van 12 tot 14	van 101 tot 110	0	de 12 à 14	de 101 à 110	0
15	van 111 tot 120	1.239	15	de 111 à 120	1.239
van 16 tot 17	van 121 tot 155	2.478	de 16 à 17	de 121 à 155	2.478
Boven 17	Boven 155	4.957	Supérieur à 17	Supérieur à 155	4.957

<p>In afwijking van het eerste lid bedraagt de belasting 0 euro voor de motorfietsen, met uitzondering van motorfietsen waarvoor de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten is.”.</p>	<p>Par dérogation à l’alinéa 1^{er}, la taxe est de 0 euro pour les motocyclettes, à l’exception des motocyclettes dont le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing. ».</p>
<p>Art. 3. Deze ordonnantie treedt in werking op een door de Regering te bepalen datum doch uiterlijk op [DATUM].</p>	<p>Art. 3. La présente ordonnance entre en vigueur à une date à arrêter par le Gouvernement, mais au plus tard le [DATE].</p>
Brussel,	Bruxelles,
De Minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
Rudi VERVOORT	Rudi VERVOORT
De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en de Promotie van Meertaligheid,	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	Sven GATZ