

Voorontwerp van ordonnantie houdende aanpassing van de verkeersbelasting op de autovoertuigen met het oog op een verlaging van de belasting voor bepaalde motorvoertuigen	Avant-projet d'ordonnance portant adaptation de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles 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. In het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt een artikel 9 ^{ter} ingevoegd, dat luidt als volgt: "Het bedrag van de verschuldigde belasting voor de voertuigen bedoeld in artikel 9, punt A, <i>Abis</i> , B, C en D, wordt verminderd tot 0 euro. Het eerste lid is niet van toepassing indien de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten is."	Art. 2. Dans le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, un article 9 ^{ter} est inséré, rédigé comme suit : « Le montant de la taxe due pour les véhicules visés à l'article 9, points A, <i>Abis</i> , B, C et D, est porté à 0 euro. L'alinéa 1 ^{er} n'est pas applicable lorsque le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing. ».
Art. 3. Artikel 10, § 3 van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de ordonnantie van 24 maart 2016, wordt aangevuld met een tweede lid luidende: "Paragraaf 2 is niet van toepassing op de voertuigen waarvoor de belasting overeenkomstig artikel 9 ^{ter} wordt vastgesteld."	Art. 3. L'article 10, § 3, du même Code, inséré par l'ordonnance du 24 mars 2016, est complété par un alinéa 2 rédigé comme suit : «Le paragraphe 2 ne s'applique pas aux véhicules pour lesquels la taxe est fixée conformément à l'article 9 ^{ter} .».
Art. 4. De bepalingen van deze ordonnantie zijn van toepassing vanaf [datum].	Art. 4. Les dispositions de la présente ordonnance sont d'application à partir du [date].

De verkeersbelastingen op motorvoertuigen, waarvoor artikel 2 van toepassing is, die verbonden zijn aan een aanslagjaar dat op [datum] aan de gang is, zijn slechts verschuldigd naar verhouding van tot de op die datum verstreken maanden.	Les taxes de circulation sur les véhicules automobiles, pour lesquelles l'article 2 est d'application, qui sont rattachées à un exercice d'imposition en cours en date du [date] ne sont dues qu'à concurrence des mois écoulés à cette date.
Brussel,	Bruxelles, le
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

Voorontwerp van ordonnantie houdende aanpassing van de verkeersbelasting op de autovoertuigen met het oog op een verlaging van de belasting voor bepaalde motorvoertuigen	Avant-projet d'ordonnance portant adaptation de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles en vue d'une diminution de la taxation à l'égard de certains véhicules à moteur
MEMORIE VAN TOELICHTING	EXPOSÉ DES MOTIFS
Tegenwoordig bestaat de autofiscaliteit op alle bestuursniveaus hoofdzakelijk uit: - een belasting op de toegevoegde waarde bij de aanschaf van het voertuig; - accijnzen op de brandstof; - een belasting op de inverkeerstelling bij de inschrijving van het voertuig; - een jaarlijkse verkeersbelasting op de autovoertuigen. De Brusselse gewestelijke belastingen, namelijk de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting op de autovoertuigen (VB), worden geheven op het <i>houderschap</i> van een voertuig en zijn verschuldigd door de persoon die vermeld is op het inschrijvingsbewijs van dat voertuig. 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. Zo heeft de Brusselse Regering in haar meerderheidsakkoord 2014 -2019 de wens uitgesproken om: “ [...] de luchtkwaliteit voor de inwoners van ons Gewest te verbeteren. Fijn stof en luchtvervuiling zorgen voor een aantasting van de levenskwaliteit van de Brusselaars. Om hier iets aan te doen zal de Regering met het oog op een vermindering van de verkeerscongestie verder uitvoering geven aan het politiek akkoord van 21 januari 2011 en aan het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014.”.	Aujourd'hui, tous niveaux de pouvoir confondus, la fiscalité automobile consiste essentiellement : - 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. 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. 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. Ainsi, dans son Accord de majorité 2014-2019, le Gouvernement bruxellois avait déclaré souhaiter : «[...] améliorer la qualité de l'air des habitants de notre Région. La qualité de vie des Bruxellois se voit affectée par les particules fines et la pollution de l'air. Le Gouvernement poursuivra, en vue de réduire la congestion routière, l'exécution de l'accord politique du 21 janvier 2011 et l'exécution de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.».

In dit kader werd in 2017 een taskforce opgericht om na te denken over de verschillende manieren waarop de verkeersfiscaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op een effectieve en progressieve wijze kan worden hervormd.

Uit dit rapport bleek met name dat de huidige autofiscaliteit allesbehalve de rationalisering van het gebruik van voertuigen teweeg brengt. Integendeel, op dit ogenblik is het zo dat hoe meer kilometers men rijdt, hoe meer de kost per kilometer aan verkeersbelasting daalt. Op basis van deze vaststelling kon de Regering vaststellen dat de verkeersbelastingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het niet mogelijk maken een modern mobiliteitsbeleid te voeren dat effectief kan beantwoorden aan de noden van de belastingplichtigen van het Gewest voor wat betreft luchtvervuiling, congestie van het wegennet, en het aanbod van meer levensvatbare en minder kostelijke alternatieven voor het vervoer van de Brusselse weggebruikers.

Het is duidelijk dat een dergelijke hervorming een reeks aan progressieve wetswijzigingen vereist. Dit ontwerp van ordonnantie is slechts een onderdeel hiervan.

Het doel van dit ontwerp van ordonnantie dat de Regering aan u voorlegt is dan ook om de fiscale wetgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het gebied van de jaarlijkse verkeersbelasting aan te passen, teneinde de belasting op het dagelijks gebruik van voertuigen op de Belgische openbare weg te neutraliseren. Deze neutralisering maakt deel uit van een globale hervorming van de verkeersbelasting in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en vormt dus slechts één stap in de toekomstige wetswijzigingen in verband met het verkeer van voertuigen in het Brussels Gewest.

Wat de aanvullende verkeersbelasting betreft

Het is belangrijk op te merken dat de aanvullende verkeersbelasting (AVB) als bedoeld in artikel 12 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen niet wordt geneutraliseerd door dit ontwerp van ordonnantie.

Dans ce cadre, une taskforce avait été formée en 2017 afin de réfléchir aux différentes manières de transformer efficacement et progressivement la fiscalité routière en Région de Bruxelles-Capitale.

Il était notamment ressorti de ce rapport que la fiscalité automobile actuelle faisait tout sauf rationaliser l'usage des véhicules. Au contraire, à l'heure actuelle, plus l'utilisateur parcourt de kilomètres, plus le coût au kilomètre de la taxe de circulation diminue. Ce constat avait permis au Gouvernement de conclure que les règles actuelles liées à la taxation de la circulation en Région de Bruxelles-Capitale ne permettent pas de mettre en place une politique moderne de mobilité qui puisse répondre efficacement aux besoins des redevables et de la Région en matière de pollution de l'air, de congestion du réseau routière ou encore d'offres d'alternatives viables et moins coûteuses en terme de transport pour les consommateurs bruxellois.

Il est clair que procéder à une telle réforme nécessitera une série de modifications législatives progressives. Le présent projet d'ordonnance n'en constitue qu'une partie.

Par conséquent, le présent projet d'ordonnance que le Gouvernement vous soumet a pour objet de modifier la législation fiscale de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de taxe annuelle de circulation, afin de neutraliser la taxation liée à l'usage quotidien des véhicules sur la voie publique belge. Cette neutralisation fait partie d'une réforme globale de la taxation routière entreprise par la Région de Bruxelles-Capitale et ne représente ainsi qu'une étape parmi les futures modifications législatives liées à la circulation des véhicules en Région bruxelloise.

Quant à la taxe de circulation complémentaire

Il est important de noter que la taxe de circulation complémentaire (TCC) visée à l'article 12 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus n'est pas neutralisée par le présent projet d'ordonnance.

Ter herinnering: deze ABV werd oorspronkelijk ingevoerd ter compensatie van de afschaffing van de accijnzen op LPG door het Koninkrijk België in 1983. Krachtens het Europees recht, moeten er minimumaccijnzen worden voorzien op minerale oliën (Richtlijn 92/82/EEG van de Raad, van 19 oktober 1992, betreffende de onderlinge aanpassing van de accijnstarieven voor minerale oliën). Desalniettemin, heeft België haar niet-inning van de accijsrechten op LPG krachtens Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (artikel 18.1 en bijlage II) kunnen handhaven, net omdat LPG op een andere manier werd belast, namelijk door de aanvullende verkeersbelasting, die het mogelijk maakt “de communautaire minimumbelastingniveaus na te leven door alle indirecte belastingen samen te tellen” (overweging nr. 10 bij de richtlijn). De AVB afschaffen, zou afbreuk doen aan richtlijn 2003/96, die vrijstellingen aan de minimumtarieven enkel toelaat “mits dit de goede werking van de interne markt niet schaadt en niet tot concurrentievervalsingen leidt” (overweging nr. 24).	Pour mémoire, cette TCC a été initialement instaurée en vue de compenser la suppression des accises sur le LPG par le Royaume de Belgique en 1983. En vertu du droit européen, des taux d'accises minimums doivent être prévus sur les huiles minérales (Directive 92/82/CEE du Conseil, du 19 octobre 1992, concernant le rapprochement des taux d'accises sur les huiles minérales). Néanmoins, la Belgique a pu maintenir la non-perception de droits d'accises sur le LPG en vertu de la Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (article 18.1. et annexe II), justement car le LPG était imposé d'une autre manière, à savoir par la taxe de circulation complémentaire, qui permet que «les niveaux minima communautaires de taxation [soient atteints] par le cumul de l'ensemble des impôts indirects» (considérant n°10 de la directive). Supprimer la TCC porterait atteinte à la directive 2003/96/CE, qui n'autorise une dérogation aux taux minimum que « lorsque cela ne nuit pas au bon fonctionnement du marché intérieur et n'entraîne pas de distorsions de concurrence» (considérant n° 24).
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. 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	La modification envisagée consiste à prévoir, pour certains véhicules, un montant de taxe de circulation nul. 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

een gewestbelasting. Hoewel het dus onmogelijk is om de verkeersbelasting op de autovoertuigen stricto sensu af te schaffen, is het wel perfect mogelijk om te bepalen dat het bedrag van de belasting nul is. <i>Categorieën van betrokken voertuigen</i> De categorieën van wegvoertuigen die onderworpen zijn aan de verkeersbelasting zijn: - de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen - de kampeerwagens - de lichte vrachtauto's - de motorfietsen - de autobussen en autocars - de motorvoertuigen of samengestelde voertuigen bestemd tot het vervoer van goederen - de aanhangwagens en opleggers. Van de categorieën van belaste voertuigen vallen enkel de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen, kampeerwagens, lichte vrachtauto's, motorfietsen, autobussen en autocars onder dit ontwerp van ordonnantie. <i>Uitsluiting van de motorvoertuigen of samengestelde voertuig bestemd voor het vervoer van goederen</i> De voertuigen bedoeld in artikel 9, E van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen genieten niet van de neutralisering. Voor deze categorieën van voertuigen kan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet bepalen dat het belastingtarief minder is dan de minimumtarieven als bedoeld in bijlage 1 van richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (waarvan de bedragen overeenkomen met de thans in artikel 9, E opgenomen bedragen).	régional. Ainsi, s'il est impossible de supprimer, stricto sensu, la taxe de circulation sur les véhicules automobiles il est parfaitement possible de prévoir que le montant de la taxe est nul. <i>Catégories de véhicules visées</i> Les catégories de véhicules routiers soumises à la taxe de circulation sont : - les voitures, les voitures mixtes et les minibus ; - les autocaravanes ; - les camionnettes ; - les motocyclettes ; - les autobus et autocars ; - les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises ; - les remorques et semi-remorques. Parmi les catégories de véhicules taxées, seuls les voitures, voitures mixtes, minibus, autocaravanes, camionnettes, motocyclettes, autobus et autocars sont visés par le présent projet d'ordonnance. <i>Exclusion des véhicules à moteur ou ensembles de véhicules destinés au transport de marchandises</i> Les véhicules visés à l'article 9, E, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus ne bénéficient pas de la neutralisation. En effet, la Région de Bruxelles-Capitale ne peut pas prévoir pour ces catégories de véhicules des taux de taxation inférieurs aux taux minimaux visés à l'Annexe 1 de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (dont les montants correspondent aux montants actuellement repris à l'article 9, E).
---	--

<i>Uitsluiting van de voertuigen waarvoor de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten is</i> Het Gewest is niet als enige bevoegd om het belastingtarief, de belastbare grondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting op de autovoertuigen 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. 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 de autovoertuigen 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. Om die reden is de Regering verplicht om de werkingssfeer van de neutralisering van de verkeersbelasting op de autovoertuigen te beperken tot bepaalde categorieën van belastingplichtigen. Wanneer het voertuig is ingeschreven op naam van een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten, blijft de verkeersbelasting op autovoertuigen bijgevolg verschuldigd zoals bepaald in het huidige artikel 9 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.	<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> La Région n'est pas seule compétente pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles 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. 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 circulation sur les véhicules automobiles 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. Dès lors, le Gouvernement est contraint de limiter la portée de la neutralisation de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles à certaines catégories de contribuables. 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 circulation sur les véhicules automobiles, telle qu'elle est prévue dans l'actuel article 9 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, continuera à être due.
--	---

<i>Artikel 3</i>	<i>Article 3</i>
Dit artikel bepaalt dat de minimumbelasting zoals bepaald in artikel 10, § 2 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen niet van toepassing is indien het bedrag van de belasting werd vastgesteld op 0 ingevolge de wijziging aangebracht door het voorgestelde artikel 2. Het is de bedoeling van de Regering om te voorzien in een nultarief voor de betrokken voertuigen; de voorgestelde aanpassing is dus noodzakelijk omdat, indien niet voorzien, de minimumbelasting van toepassing zou zijn.	Cet article prévoit que la taxe minimale prévue par l'article 10, § 2, du Code des taxes assimilées aux impôt sur les revenus ne s'applique pas lorsque le montant de la taxe est fixé à 0 suite à la modification apportée par l'article 2 en projet. La volonté du Gouvernement est de prévoir un taux de taxe nul pour les véhicules visés ; l'adaptation en projet est donc nécessaire car, à défaut, la taxe minimale s'appliquerait.
<i>Artikel 4</i>	<i>Article 4</i>
Dit artikel bepaalt dat de neutralisering van de VB zoals voorgesteld door dit ontwerp van ordonnantie uitwerking krijgt vanaf [datum]. Dit deel voorziet in een proratisering van de verkeersbelastingen verbonden aan een aanslagjaar dat aan de gang is op het moment dat het ontwerp van ordonnantie in werking treedt. In principe is de verkeersbelasting verschuldigd in opeenvolgende periodes van 12 maanden die een aanslagjaar vormen waarvan het jaartal het jaar van het begin van de periode van 12 maanden is. Zo wordt een voertuig waarvoor het belastbare tijdperk begint op 1 april 2020, gekoppeld aan het aanslagjaar 2020 (wat overeenkomt met 12 maanden die beginnen in april 2020 en eindigen in maart 2021). Aangezien het ontwerp van ordonnantie de VB vanaf [1 juni 2022] neutraliseert, mogen maanden na die datum niet meer worden belast wanneer artikel 2 van het ontwerp van ordonnantie van toepassing is. Zo zal voor een voertuig waarvan het aanslagjaar 2021 loopt van 1 augustus 2021 tot 31 juli 2022, alleen belasting verschuldigd zijn voor de periode van 1 juli 2021 tot 31 mei 2022 (10 maanden); de belasting voor juni en juli 2022 zal worden vrijgesteld.	Cet article prévoit que la neutralisation de la TC proposée par l'ordonnance en projet sera effective à partir du [date]. Cet article prévoit une proratisation des taxes de circulation rattachées à un exercice d'imposition en cours au moment de l'entrée en vigueur de l'ordonnance en projet. En principe, la taxe de circulation est due par périodes successives de 12 mois formant un exercice d'imposition dont le millésime est l'année du début de la période des 12 mois. Ainsi, un véhicule pour lequel la période imposable commence le 1er avril 2020 est rattaché à l'exercice d'imposition 2020 (correspondant à 12 mois commençant en avril 2020 et finissant en mars 2021). Du fait que l'ordonnance en projet neutralise la TC à compter du [1^{er} juin 2022], il convient de ne pas taxer les mois postérieurs à cette date, lorsque l'article 2 de l'ordonnance en projet est applicable. Ainsi, pour un véhicule dont l'exercice d'imposition 2021 court du 1er août 2021 au 31 juillet 2022, la taxe ne sera due qu'à concurrence de la période allant du 1er juillet 2021 au 31 mai 2022 (10 mois) ; la taxe pour juin et juillet 2022 sera dégrevée.

Evenzo zal voor een voertuig waarvan het aanslagjaar 2022 loopt van 1 februari 2022 tot 31 januari 2023 slechts belasting verschuldigd zijn voor de periode van 1 februari 2022 tot 31 mei 2022; de belasting voor de maanden juni 2022 tot januari 2023 zal worden vrijgesteld. In de praktijk zal deze proratisering de vorm aannemen van een terugbetaling of zal er rechtstreeks rekening mee worden gehouden op het moment van inkohiering.	De même, pour un véhicule dont l'exercice d'imposition 2022 court du 1er février 2022 au 31 janvier 2023, la taxe ne sera due qu'à concurrence de la période allant du 1er février 2022 au 31 mai 2022 ; la taxe pour les mois de juin 2022 à janvier 2023 sera dégrevée. En pratique cette proratisation prendra la forme d'une restitution ou sera directement prise en compte au moment de l'enrôlement.

Sven GATZ