



CONSEIL D'ÉTAT  
section de législation

RAAD VAN STATE  
afdeling Wetgeving

avis 69.687/VR  
du 12 octobre 2021

advies 69.687/VR  
van 12 oktober 2021

sur

over

un avant-projet d'ordonnance  
de la Région de  
Bruxelles-Capitale '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'

een voorontwerp van  
ordonnantie van het Brussels  
Hoofdstedelijk Gewest  
'houdende aanpassing van de  
belasting op de  
inverkeerstelling met het oog  
op een verlaging van de  
belasting voor bepaalde  
motorvoertuigen'

Le 21 juin 2021, 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 soixante jours prorogé à septante-cinq jours \*, sur un 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'.

L'avant-projet a été examiné par les chambres réunies le 12 octobre 2021. Les chambres réunies étaient composées de Martine BAGUET, président de chambre, président et Wilfried VAN VAERENBERGH, président de chambre, Jeroen VAN NIEUWENHOVE, Bernard BLERO, Koen MUYLLE et Patrick RONVAUX, conseillers d'État, Christian BEHRENDT et Bruno PEETERS, assesseurs, et Annemie GOOSSENS, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffiers.

Les rapports ont été présentés par Kristine BAMS, premier auditeur chef de section et Marc OSWALD, premier auditeur.

Marc BOURGEOIS, a été appelé en qualité d'expert sur la base de l'article 82 des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 12 octobre 2021.

\*

---

\* Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, qui dispose que le délai de soixante jours est prorogé à septante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85*bis*.

Op 21 juni 2021 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 zestig dagen verlengd tot vijfenzeventig dagen\* een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie 'houdende aanpassing van de belasting op de inverkeerstelling met het oog op een verlaging van de belasting voor bepaalde motorvoertuigen'.

Het voorontwerp is door de verenigde kamers onderzocht op 12 oktober 2021. De verenigde kamers waren samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, voorzitter en Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE, Bernard BLERO, Koen MUYLLE, en Patrick RONVAUX staatsraden, Christian BEHRENDT en Bruno PEETERS, assessoren, en, Annemie GOOSSENS en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffiers.

De verslagen zijn uitgebracht door Kristine BAMS, eerste auditeur-afdelingshoofd en Marc OSWALD, eerste auditeur.

Met toepassing van artikel 82 van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, is de heer Marc Bourgeois opgeroepen als expert.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 12 oktober 2021.

\*

---

\* Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van zestig dagen verlengd wordt tot vijfenzeventig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85*bis*.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, 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 ‡, à 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 les observations suivantes.

### PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

1. L'avant-projet d'ordonnance à l'examen s'inscrit dans le cadre d'une réforme globale de la taxation routière en Région de Bruxelles-capitale.

Il a pour objet de fixer à zéro euro le montant de la taxe de mise en circulation pour les voitures, voitures mixtes et minibus dont le nombre de chevaux est inférieur à 15 et le nombre de kilowatts inférieur à 110, ainsi que pour les motocyclettes.

Deux catégories de véhicules demeurent toutefois soumises à l'obligation d'acquitter une taxe de mise en circulation.

Il s'agit, d'une part, des voitures, voitures mixtes et minibus dont le nombre de chevaux est égal ou supérieur à 15 ou dont le nombre de kilowatts est égal ou supérieur à 110. Selon l'exposé des motifs, le maintien de la taxe de mise en circulation pour ces véhicules est justifié par une volonté d'introduire « 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) » et par la nécessité de dissuader l'acquisition de « véhicules dotés d'une grande puissance » qui « ne sont pas adaptés à une circulation en milieu urbain (SUV, voitures sportives) ».

Demeurent, d'autre part, soumis à l'obligation d'acquitter une taxe de mise en circulation les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes dont le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing.

La neutralisation partielle de la taxe de mise en circulation que l'avant-projet entend opérer constitue un des éléments d'une réforme globale qui consiste à neutraliser, sous réserve d'exceptions, les actuelles taxes de mise en circulation et de circulation, qui frappent la possession d'un véhicule (respectivement, le simple fait de l'acquérir puis celui de le détenir), par une nouvelle taxe qui est fonction de l'utilisation effective du véhicule pendant les périodes dites de congestion.

### COMPÉTENCE

2. La taxe de mise en circulation, dont l'avant-projet d'ordonnance à l'examen vise à adapter le montant pour certaines catégories de véhicules, constitue un impôt régional au sens de

---

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

l'article 3 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 'relative au financement des Communautés et des Régions' (ci-après « loi spéciale de financement »). L'article 4, § 3, première phrase, de la loi spéciale de financement prévoit que les régions sont – exclusivement – compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de la taxe de mise en circulation. À contrario, le législateur fédéral, agissant à la majorité spéciale prévue à l'article 4, alinéa 3, de la Constitution, est demeuré seul compétent pour ce qui a trait à la matière imposable, à la désignation des redevables et à la définition des critères de localisation de la taxe.

L'avant-projet vise à neutraliser partiellement la taxe de mise en circulation en portant le taux d'imposition à zéro euro pour certaines catégories de véhicules. La Région de Bruxelles-Capitale n'étant pas compétente vis-à-vis de la matière imposable de cette taxe, elle ne peut pas décider de la supprimer. Par contre, elle est compétente pour fixer à zéro euro le taux d'imposition de la taxe.

L'avant-projet maintient un taux d'imposition de la taxe de mise en circulation supérieur à zéro euro pour les véhicules, autres que les motocyclettes, dont la puissance imposable est égale ou supérieure à 15 chevaux ou 110 kW. Par ce biais, les objectifs sous-jacents à la taxe sont revus, au titre des objectifs secondaires poursuivis par l'auteur de l'avant-projet dans le cadre de la réforme globale de la taxation routière en Région de Bruxelles-Capitale dénommée « *SmartMove* », à savoir introduire un facteur de correction sociale et dissuader l'acquisition de véhicules dotés d'une grande puissance et considérés par l'auteur de l'avant-projet comme inadaptés pour une circulation en milieu urbain. Le législateur régional est également compétent pour décider d'un tel maintien, sur la base de la compétence exclusive dont il dispose pour fixer le taux d'imposition.

3. L'article 4, § 3, seconde phrase, de la loi spéciale de financement énonce que lorsque le redevable de la taxe de mise en circulation est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, l'exercice par une région de sa compétence pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations de la taxe est subordonné à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois régions. Vu l'absence d'un tel accord de coopération, l'avant-projet d'ordonnance exclut ces véhicules du champ d'application de la nouvelle règle en matière de taux.

Compte tenu de la limitation de compétence résultant de l'article 4, § 3, deuxième phrase, de la loi spéciale de financement, la Région de Bruxelles-Capitale peut justifier une différence de traitement par le fait que les autres régions ne marquent pas leur accord avec une réforme dans le sens indiqué. Il n'en demeure toutefois pas moins que la Région de Bruxelles-Capitale doit mettre tout en œuvre pour parvenir à un accord de coopération évitant autant que possible les situations potentiellement discriminatoires ou, à tout le moins, limitant ces dernières. Eu égard aux articles 10 et 11 de la Constitution, la Région de Bruxelles-Capitale a par conséquent le devoir de prendre des initiatives en la matière, pour autant que tel ne soit pas déjà le cas. Il est recommandé d'apporter des précisions plus concrètes sur ce point dans l'exposé des motifs. Celui-ci ne comporte, en effet, que les explications suivantes :

« [...] 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<sup>er</sup> 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 »<sup>1</sup>.

### FORMALITÉS PRÉALABLES

4. La question se pose de savoir si le régime contenu dans l'avant-projet peut être considéré comme une d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE)<sup>2</sup>. Dans l'affirmative, le régime doit être notifié à la Commission européenne en vertu de l'article 108, paragraphe 3, TFUE.

En cas d'incertitudes quant à la qualification éventuelle d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, il est conseillé de réexaminer le projet en profondeur, et ce de préférence en concertation avec les services compétents de la Commission européenne. Si, à l'issue de l'examen précité, des incertitudes subsistent quant à la qualification éventuelle des mesures comme aides d'État, il est recommandé qu'en tout état de cause le demandeur d'avis notifie l'avant-projet dans le cadre du régime européen des aides d'État, après quoi il appartiendra à la Commission européenne de prendre formellement position à ce sujet.

Il ressort des pièces jointes à la demande d'avis que l'avant-projet a déjà fait l'objet de contacts avec les services compétents de la Commission européenne. Les services compétents de l'UE ont apprécié le régime au regard de la Communication de la Commission 'relative à la notion d'aide d'État' visée à l'article 107, paragraphe 1, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (2016/C 262/01)' et sont parvenus à la conclusion informelle que le régime global semble non sélectif et, par conséquent, ne constitue pas une aide d'État.

Le Conseil d'État prend acte de cette appréciation *prima facie* par les services de la Commission européenne.

Si une notification formelle à la Commission européenne semblait malgré tout requise, et s'il devait en résulter que le texte actuellement soumis au Conseil d'État doit encore être modifié<sup>3</sup>, les dispositions modifiées ou ajoutées devraient également être soumises à la section de

<sup>1</sup> Comparer avec l'avis n° 60.914/3 donné le 27 février 2017 sur un avant-projet devenu le décret de l'Autorité flamande du 16 juin 2017 'houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers', point 4.1, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/60914.pdf>; l'avis n° 67.988/4 donné le 5 octobre 2020 sur un avant-projet devenu l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 décembre 2020 'modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus suite à la nouvelle réglementation fédérale relative à l'immatriculation des véhicules à moteurs et remorques', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/67988.pdf>; l'avis n° 68.153/1-3 donné le 16 octobre 2020 sur un avant-projet devenu le décret-programme du 18 décembre 2020 'bij de begroting 2021', <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/68153.pdf> et l'avis n° 68.860/4 donné le 31 mars 2021 sur des amendements à une proposition de décret « visant à la promotion de l'équipement pour les véhicules électriques et à la réforme de la taxation », <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/68860.pdf>.

<sup>2</sup> Voir en ce sens, C.J., arrêt *République portugaise c. Commission des Communautés européennes*, 6 septembre 2006, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511.

<sup>3</sup> À savoir des modifications autres que celles dont fait état le présent avis ou que celles visant à répondre aux observations formulées dans le présent avis.

législation, conformément à la règle prévue par l'article 3, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, des lois sur le Conseil d'État.

### EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

5. Dans les limites susvisées de l'examen, l'avant-projet n'appelle aucune autre observation.

\*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, 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<sup>‡</sup>, 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 opmerkingen.

### STREKKING VAN HET VOORONTWERP

1. Het voorliggende voorontwerp van ordonnantie past in het kader van een algemene hervorming van de wegenbelasting in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het strekt ertoe het bedrag van de belasting op de inverkeerstelling vast te stellen op nul euro voor de personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen met een pk lager dan 15 en een vermogen van minder dan 110 kilowatt, alsook voor de motorfietsen.

Voor twee categorieën voertuigen dient evenwel alsnog een belasting op de inverkeerstelling betaald te worden.

Het gaat enerzijds om autovoertuigen, auto's voor dubbel gebruik en minibussen met een pk gelijk aan of hoger dan 15 of waarvan het aantal kilowatt gelijk is aan of hoger is dan 110. Redenen voor het behoud van de belasting op de inverkeerstelling voor die voertuigen zijn, luidens de memorie van toelichting, de wil om werk te maken van “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)” en de noodzaak om de aankoop te ontmoedigen van “voertuigen met een hoog vermogen” die “niet aangepast [zijn] aan het verkeer in een stedelijke omgeving (SUV's, sportwagens)”.

De verplichte belasting op de inverkeerstelling blijft anderzijds ook nog steeds gelden voor de autovoertuigen, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen wanneer de betrokken belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten is.

De gedeeltelijke neutralisering van de belasting op de inverkeerstelling die bij het voorontwerp wordt beoogd, is één van de elementen van een algemene hervorming die erin bestaat om, behoudens uitzonderingen, de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting die thans verschuldigd zijn voor het bezit van een voertuig (respectievelijk louter voor het feit het voertuig te kopen en vervolgens louter voor het feit er houder van te zijn), te neutraliseren door de invoering van een nieuwe belasting die afhangt van het daadwerkelijke gebruik van het voertuig tijdens periodes van congestie.

---

<sup>‡</sup> Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.



## BEVOEGDHEID

2. De belasting op de inverkeerstelling, waarvan het bedrag bij het voorliggende voorontwerp van ordonnantie aangepast wordt voor bepaalde categorieën voertuigen, is een gewestelijke belasting in de zin van artikel 3 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 ‘betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten’ (hierna: “bijzondere financieringswet”). In artikel 4, § 3, eerste zin, van de bijzondere financieringswet wordt bepaald dat de gewesten – als enige – bevoegd zijn om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de belasting op de inverkeerstelling te wijzigen. De federale wetgever die handelt met een bijzondere meerderheid als bedoeld in artikel 4, derde lid, van de Grondwet, blijft daarentegen als enige bevoegd voor al wat betrekking heeft op de belastbare materie, de aanwijzing van de belastingplichtigen en het vaststellen van de criteria voor de lokalisatie van de belasting.

Het voorontwerp beoogt de gedeeltelijke neutralisering van de belasting op de inverkeerstelling door het belastingtarief tot nul te herleiden voor bepaalde categorieën van voertuigen. Aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet bevoegd is inzake de belastbare materie van die belasting, kan het niet beslissen om die belasting op te heffen. Het is daarentegen wel bevoegd om het belastingtarief tot nul te herleiden.

Het voorontwerp behoudt inzake de belasting op de inverkeerstelling een belastingtarief dat hoger is dan nul euro voor de voertuigen die geen motorfiets zijn en waarvan het fiscaal vermogen gelijk is aan of hoger is dan 15 pk of 110 kW. Op die manier worden de doelstellingen die aan de belasting ten grondslag liggen herzien in het licht van de secundaire doelstellingen van de steller van het voorontwerp in het kader van de algemene hervorming van de verkeersbelasting in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bekend onder de benaming “*SmartMove*”. Daarbij wordt de invoering van een sociale correctiefactor overwogen en is het de bedoeling om de aankoop te ontmoedigen van voertuigen met een groot vermogen, die volgens de steller van het voorontwerp niet aangepast zijn aan het verkeer in een stedelijke omgeving. De gewestwetgever is eveneens bevoegd om tot het behoud van dat belastingtarief te beslissen op grond van de exclusieve bevoegdheid waarover hij beschikt om dat belastingtarief vast te stellen.

3. In artikel 4, § 3, tweede zin, van de bijzondere financieringswet wordt bepaald dat, wat de belasting op de inverkeerstelling betreft, wanneer de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, de uitoefening door een gewest van zijn bevoegdheid om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de belasting te wijzigen afhankelijk is van een voorafgaandelijk tussen de drie gewesten te sluiten samenwerkingsakkoord. Gelet op de ontstentenis van zulk een samenwerkingsakkoord, worden die voertuigen bij het voorontwerp van ordonnantie uitgesloten van het toepassingsgebied van de nieuwe regel inzake de tarieven.

Gelet op de bevoegdheidsbeperking die volgt uit artikel 4, § 3, tweede zin, van de bijzondere financieringswet, kan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een verschil in behandeling verantwoorden met het gegeven dat de andere gewesten niet akkoord gaan met een hervorming in de aangegeven zin. Dat belet evenwel niet dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er alles moet aan doen om tot een samenwerkingsakkoord te komen waarbij mogelijke discriminatoire situaties zoveel mogelijk worden voorkomen of toch worden beperkt. Gelet op de artikelen 10 en 11 van de

Grondwet heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest derhalve de plicht om ter zake initiatieven te nemen – voor zover dat al niet zou zijn gebeurd. Het verdient aanbeveling om in de memorie van toelichting op dit punt meer concrete verduidelijking te geven. Daarin wordt immers alleen de volgende uitleg gegeven:

“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.”<sup>1</sup>

#### VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

4. De vraag rijst of de regeling vervat in het voorontwerp kan worden beschouwd als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).<sup>2</sup> In dat geval moet de regeling worden aangemeld bij de Europese Commissie op grond van artikel 108, lid 3, VWEU.

Bij twijfel over de mogelijke kwalificatie als staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, is het raadzaam om dit nog eens grondig te onderzoeken, en dit het best in samenspraak met de bevoegde diensten van de Europese Commissie. Mocht na het voormelde onderzoek nog twijfel blijven bestaan over de mogelijke kwalificatie van de maatregelen als staatssteun, dan wordt de adviesaanvrager aangeraden om in elk geval een aanmelding te doen van het voorontwerp in het kader van de Europese staatssteunregeling, waarna het aan de Europese Commissie zal toekomen om hieromtrent formeel standpunt in te nemen.

Uit de stukken gevoegd bij de adviesaanvraag blijkt dat er met betrekking tot het voorontwerp reeds contacten zijn geweest met de bevoegde diensten van de Europese Commissie. De bevoegde EU-diensten hebben de regeling getoetst aan de Mededeling van de Commissie ‘betreffende het begrip ‘staatssteun’ in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (2016/C 262/01)’ en zijn tot het informele besluit gekomen dat de globale regeling niet selectief lijkt en bijgevolg geen staatssteun vormt.

---

<sup>1</sup> Vergelijk met advies 60.914/3, op 27 februari 2017 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van de Vlaamse overheid van 16 juni 2017 ‘houdende wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013, wat betreft de vergroening van de verkeersfiscaliteit voor lichte vracht en oldtimers’, punt 4.1., <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/60914.pdf>; advies 67.988/4, op 5 oktober 2020 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 18 december 2020 ‘tot wijziging van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen ten gevolge van de nieuwe federale regelgeving inzake de inschrijving van de motorvoertuigen en aanhangwagens’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/67988.pdf>; advies 68.153/1-3, op 16 oktober 2020 gegeven over een voorontwerp dat geleid heeft tot het programmadecreet van 18 december 2020 ‘bij de begroting 2021’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/68153.pdf> en advies 68.860/4, op 31 maart 2021 gegeven over amendementen op een voorstel van decreet van het Waals Gewest ‘visant à la promotion de l’équipement pour les véhicules électriques et à la réforme de la taxation’, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/68860.pdf>.

<sup>2</sup> Zie in dat verband bijv. HvJ 6 september 2006, *Portugal/Commissie*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511.

De Raad van State neemt akte van deze *prima facie* beoordeling door de diensten van de Europese Commissie.

Indien alsnog een formele aanmelding bij de Europese Commissie vereist zou blijken, en de thans aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge daarvan nog wijzigingen zou ondergaan,<sup>3</sup> moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, eveneens aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

### ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

5. Binnen de hiervoor aangegeven grenzen van het onderzoek, zijn bij het voorontwerp geen andere opmerkingen te maken.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Martine BAGUET

---

<sup>3</sup> Namelijk andere wijzigingen dan diegene waarvan in dit advies melding wordt gemaakt of dan de wijzigingen die ertoe strekken tegemoet te komen aan hetgeen in dit advies wordt opgemerkt.