

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2014

19 augustus 2014

WETSVOORSTEL

**tot verduidelijking van de interpretatie
die van het begrip “persoonlijk gebruik”
wordt gegeven in het kader van de aan
personen met een handicap toegekende
belastingvoordelen inzake auto’s**

(ingediend door de heer Emir Kir c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2014

19 août 2014

PROPOSITION DE LOI

**visant à clarifier l’interprétation faite
de la notion “d’utilisation personnelle”
dans le cadre des avantages fiscaux octroyés
aux personnes en situation de handicap
en matière de véhicules automobiles**

(déposée par M. Emir Kir et consorts)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe iemand die een gezin vormt met een persoon met een handicap, toe te staan diens voertuig te gebruiken zonder dat dit voor de persoon met een handicap het verlies van het aan het voertuig verbonden belastingvoordeel tot gevolg heeft.

RÉSUMÉ

La proposition vise à permettre à la personne, formant un ménage avec une personne handicapée, d'utiliser le véhicule de la personne handicapée, sans que cela entraîne la perte de l'avantage fiscal de la personne handicapée lié au véhicule.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt de tekst over van de voorstellen DOC 52 1595/001 en DOC 53 0223/001.

1. Probleemstelling

De militaire en civiele oorlogsinvaliden die een invaliditeitsuitkering van ten minste 50 % genieten, de personen die volledig blind zijn, die volledig verlamd zijn aan de bovenste ledematen of van wie de bovenste ledematen geamputeerd zijn, en de personen met een blijvende invaliditeit van ten minste 50 % die rechtstreeks toe te schrijven is aan de onderste ledematen, hebben bij de aankoop en vervolgens bij het gebruik van een voertuig recht op een gunstregeling inzake btw.

Bij de aankoop heeft de persoon wiens handicap beantwoordt aan de hiervoor vermelde kenmerken, recht op de toepassing van het verlaagde btw-tarief van 6 % en op de terugbetaling ervan. Daartoe moet die persoon zijn voertuig gedurende ten minste 3 jaar als “persoon-lijk vervoermiddel” gebruiken. Wij komen hierna terug op dat begrip.

De betrokken autogebruiker heeft ook recht op een verlaagd btw-tarief bij onderhouds- en herstellingswerkzaamheden en bij de aankoop van auto-onderdelen en toebehoren voor zijn voertuig. Voor die zaken is evenwel geen terugbetaling van de btw mogelijk. Maar ook daar moet de persoon met een handicap die deze voordelen wil genieten, het bewuste voertuig gebruiken als “persoonlijk vervoermiddel”.

De begrippen “vervoermiddel” en “persoonlijke vervoermiddel” doen evenwel vragen rijzen. Als een gezin, dat bestaat uit een persoon met een handicap en een valide echtelijke partner, maar één voertuig bezit, kan dit dan recht geven op de hiervoor genoemde belastingvoordelen als het voertuig deels, en zelfs in bijkomende orde, door de valide partner wordt gebruikt?

2. Standpunt van de FOD Financiën

De FOD Financiën beantwoordt die vraag als volgt: “onder persoonlijk vervoermiddel wordt verstaan dat u zich als invalide of gehandicapte in de auto bevindt telkens wanneer deze op de openbare weg wordt gebruikt”.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend le texte des propositions de loi DOC 52 1595/001 et DOC 53 0223/001.

1. Problématique

Les invalides de guerre, militaires et civils qui bénéficient d'une pension d'invalidité de 50 % au moins, les personnes frappées de cécité complète, de paralysie entière des membres supérieurs ou ayant subi l'amputation de ces membres, et les personnes atteintes d'une invalidité permanente découlant directement des membres inférieurs et occasionnant un taux de 50 % au moins peuvent bénéficier d'un régime de faveur en matière de TVA à l'achat, puis à l'utilisation, d'un véhicule.

À l'achat, la personne dont le handicap répond aux caractéristiques susmentionnées a droit à l'application du taux réduit de TVA de 6 % et à la restitution de celle-ci. Pour cela, pendant au moins 3 ans, la personne doit utiliser son véhicule comme moyen de transport personnel. Nous reviendrons ultérieurement sur cette notion.

L'automobiliste en question a également droit à un taux réduit de TVA pour les travaux d'entretien et de réparation et pour l'achat de pièces et d'accessoires pour son véhicule. Pour ces transactions, aucune restitution de la TVA n'est toutefois possible. Là encore, pour bénéficier de ces avantages, la personne en situation de handicap doit utiliser la voiture en question comme moyen de locomotion “personnelle”.

Or, les termes de “moyen de transport” et de “moyen de locomotion personnelle” suscitent interrogation. Lorsqu'un ménage, formé d'une personne en situation de handicap et d'un conjoint valide, ne possède qu'un seul véhicule, ce dernier peut-il donner droit aux avantages fiscaux susmentionnés s'il est utilisé également, en partie, voire en complément, par le conjoint valide?

2. Position du SPF Finances

La réponse du Service Public Fédéral Finances est la suivante: pour que le véhicule soit considéré comme un moyen de transport personnel, il faut que la personne en situation de handicap se trouve dans l'automobile chaque fois que celle-ci est utilisée sur la voie publique.

In bepaalde gevallen¹ is het echter toegelaten dat het voertuig wordt gebruikt zonder dat de rechthabende zelf aan boord is; bij die trajecten moet er wel een onmiddellijk verband bestaan met zijn persoonlijke vervoersbehoeften. Zo mag de partner het voertuig gebruiken om naar de apotheek te rijden en daar geneesmiddelen te halen voor de persoon met een handicap. De belastingadministratie staat ook toe dat het voertuig van een gezin met een minderjarige met een handicap (of een onder het statuut van verlengde minderjarigheid geplaatste persoon) wordt gebruikt zonder dat deze persoon zich in het voertuig bevindt, op voorwaarde dat het voertuig wordt bestuurd door de wettelijke vertegenwoordiger en dat het gaat om het enige voertuig van het gezin.

3. Problemen als gevolg van het standpunt van de FOD Financiën

Ondanks de preciseringen in de vorige paragraaf is het volkomen duidelijk dat het begrip “persoonlijk vervoermiddel” strikt wordt geïnterpreteerd, en dat dit problemen doet rijzen.

3.1. Uit een organisatorisch standpunt maakt de huidige bepaling het leven van personen met een handicap, hun echtelijke partner of hun gezin er hoegenaamd niet makkelijker op

Hoewel het recht voor de personen met een handicap om hun leven te leiden zoals zij dat zelf willen voor allen erkend is, moet toch worden vastgesteld dat de hier beschouwde wetgeving bijzonder ver gaat. Zo vereist formulier nr. 716 van de FOD Financiën, bestemd voor de “Aanvraag tot toepassing van de gunstregeling voorzien ten voordele van bepaalde categorieën van invaliden en gehandicapten voor de aankoop, de intracommunautaire verwerving of de invoer in België van een automobiel (nieuw of tweedehands) welke door hen uitsluitend als persoonlijk vervoermiddel wordt gebruikt” dat de aanvrager zich ertoe verbindt het voertuig alleen als zijn persoonlijk vervoermiddel te gebruiken.

Conclusie is dus dat een persoon met een handicap dan wel eigenaar van zijn voertuig kan zijn, maar er uiteindelijk niet vrij over beschikt, en dat in tegenstelling tot valide eigenaars wie het volstrekt vrij staat hun goed uit te lenen.

Terwijl voorts de regering enerzijds al jaren een beleid inzake administratieve rationalisering (Kafkatest) voert, dat er precies op gericht is het leven van de burgers te vereenvoudigen, blijven anderzijds complexe, het

¹ FOD Financiën, Belastingvoordelen voor de auto van gehandicapten, 2008, blz. 17-18.

Il est toutefois permis, dans certains cas¹, que le véhicule soit utilisé sans que l'ayant droit ne se trouve à bord mais, pour ces trajets, il doit exister un rapport direct avec ses besoins. Par exemple, le conjoint utilise le véhicule pour aller à la pharmacie chercher des médicaments destinés à la personne en situation de handicap. L'administration admet également que le véhicule d'une famille comprenant un mineur en situation de handicap (ou la personne placée sous le statut de minorité prolongée) soit conduit sans que cette personne se trouve dans le véhicule, à condition que ce dernier le soit par le représentant légal et qu'il s'agisse du seul véhicule de la famille.

3. Problèmes posés par la position du SPF Finances

Malgré les précisions du paragraphe précédent, il est parfaitement clair que la notion de “moyen de transport personnel” est strictement interprétée, et cela pose problème.

3.1. D'un point de vue organisationnel, la disposition actuelle ne facilite en rien la vie des personnes en situation de handicap, de leurs conjoints, de leurs familles

Alors que le droit de la personne en situation de handicap de mener sa vie comme elle l'entend est reconnu pour tous, force est de constater que la législation qui nous préoccupe est fortement intrusive. Ainsi, le formulaire n° 716 du SPF Finances destiné aux “demandes d'application du régime de faveur prévu au profit de certaines catégories de personnes invalides ou handicapées pour l'achat, l'acquisition intracommunautaire ou l'importation en Belgique, d'un véhicule automobile (neuf ou d'occasion) qui leur servira exclusivement de locomotion personnelle” requiert que le demandeur s'engage à n'utiliser le véhicule que pour les besoins de sa locomotion personnelle (...).

On peut donc conclure que la personne en situation de handicap, bien que propriétaire de son véhicule, n'en dispose finalement pas librement, et ce contrairement aux propriétaires valides qui sont complètement libres de prêter leur bien.

De plus, alors que, d'un côté, le gouvernement mène depuis plusieurs années un programme de rationalisation administrative (via le test Kafka), destiné justement à simplifier la vie des citoyens, des règles complexes,

¹ SPF Finances, Avantages fiscaux pour la voiture de personnes handicapées, 2008.

privéleven binnendringende regels bestaan, die het leven van personen met een handicap net complexer maken. Wie kan vandaag immers echt beweren dat de bewuste wetgeving dat leven erop vergemakkelijkt? Het voordeel waarvan hier sprake is, maakt het duidelijk niet mogelijk de mobiliteit van de omgeving van personen met een handicap te vergemakkelijken, integendeel.

3.2. In verband met de koopkracht van de personen met een handicap

In het licht van de huidige afbrokkeling van de koopkracht van de Belgische gezinnen, meer bepaald als die bestaan uit minstens een persoon met een handicap, worden deze personen nog intenser dan valide gezinnen, geconfronteerd met die voortaan dagelijkse besommeringen als gevolg van de stijgingen van de voedsel-, energie- en huisvestingsprijzen.

De opwaardering van de diverse uitkeringen, de indexering ervan en de afschaffing van de "prijs van de liefde"² doen daaraan niets af.

Onder een aantal posten die de begroting van de gezinnen zwaar belasten, staat ver vooraan die met betrekking tot de auto. Ter informatie: in België wordt gemiddeld 12 % van het gezinsbudget besteed aan de auto, dat wil zeggen meer dan aan gezondheid, vrije tijd, school of sport! Onlangs nog is uit een peiling³ naar de gevolgen van de daling van de koopkracht van de Belgen aldus gebleken dat in vergelijking met september 2007 het voornemen om een nieuwe auto te kopen gedaald is met 3 %, en met 7 % wat de tweedehandsauto's betreft.

Uit de resultaten van een door *Test-Aankoop*⁴ verrichte enquête blijkt dat 62 % van de ondervraagde personen met een handicap graag een auto zou bezitten, maar dat de betrokkenen erop wijzen dat die aankoop voor hen onbetaalbaar is en dat 53 % bovendien toegeeft dat een wagen financieel voor hen volstrekt onhaalbaar is!

Hoewel een auto voor sommigen weliswaar een luxe-voorwerp dan wel een instrument tot vermaak of een hebbeding is, is hij voor de meeste Belgische gezinnen een onontbeerlijk maar duur hulpmiddel. Dat geldt a

intrusives, qui compliquent la vie des personnes en situation de handicap, demeurent. Effectivement, qui peut aujourd'hui prétendre que la législation dont il est question facilite la vie des personnes en situation de handicap et de leurs familles? Clairement, l'avantage dont il est ici question ne permet pas de faciliter la mobilité de l'entourage de la personne handicapée, bien au contraire.

3.2. Concernant le pouvoir d'achat des personnes en situation de handicap

Au regard de l'effritement actuel du pouvoir d'achat des ménages belges et, plus encore, lorsque ces derniers sont composés d'au moins une personne en situation de handicap, ces personnes vivent, avec une plus grande acuité encore que les ménages valides, ces préoccupations désormais quotidiennes relatives à la hausse des prix des produits alimentaires, de l'énergie et des logements.

Cela, malgré la revalorisation des diverses allocations, leur indexation et la suppression du prix de l'amour².

Et, parmi certains postes qui grèvent lourdement le budget des ménages, figure en bonne position celui relatif à la voiture. À titre informatif, en moyenne en Belgique, 12 % du budget des ménages est consacré à la voiture, soit plus que pour la santé, les loisirs, l'école ou le sport! Dernièrement, un sondage³ mesurant les implications de la baisse du pouvoir d'achat des belges a ainsi montré que, par rapport à septembre 2007, l'intention d'acheter une voiture neuve a baissé de 3 %, et de 7 % pour ce qui concerne les voitures d'occasion.

Selon les résultats d'une enquête menée par *Test-Achats*⁴, 62 % des personnes en situation de handicap interrogées souhaiteraient posséder une voiture mais invoquent le coût prohibitif que représente cet achat et 53 % admettent que, financièrement, la voiture n'est pas du tout à leur portée!

Certes, objet de luxe, de plaisir ou de futilité pour certains, il n'en demeure pas moins que, pour la majorité des ménages belges, la voiture est un outil indispensable mais coûteux. Et ce, plus encore pour les

² Het gaat om de vermindering van de uitkering van een persoon met een handicap als die een gezin vormt met een valide persoon.

³ Vers l'Avenir, «Le Satisfomètre. Juste assez d'argent pour se payer une petite auto», 8 oktober 2008.

⁴ JOOKEN, K., SERMEUS, G., SZEDLESKI, F., Enquête bij mensen met een handicap: Hinder komt niet alleen van een handicap, Test-Aankoop, nr. 505, januari 2007, blz. 16-20.

² Il s'agit de la diminution de l'allocation d'un handicapé qui forme un ménage avec une personne valide.

³ Vers l'Avenir, Le Satisfomètre. Juste assez d'argent pour se payer une petite auto, 8 octobre 2008.

⁴ JOOKEN, K., SERMEUS, G., SZEDLESKI, F., Quand le handicap n'est pas le seul obstacle..., Test-achats, n° 505, janvier 2007, p. 16-20.

fortiori voor personen met een handicap, die een auto beschouwen als het best op hun behoeften afgestemde vervoermiddel⁵.

Niettemin bezit 54,3 % van de Belgische gezinnen slechts één auto, en bezit slechts 20,1 % er twee. Per 1 augustus 2008 telde het Belgische wagenpark 5 130 578 privévoertuigen, of één privévoertuig per 2,08 inwoners. Heel wat gezinnen kunnen zich financieel gesproken dus niet de aankoop en het onderhoud van twee voertuigen veroorloven.

In een antwoord op parlementaire vragen⁶ gaf de staatssecretaris voor Personen met een handicap, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, trouwens aan dat het toegekende voordeel echter niet zou mogen leiden tot nieuwe problemen inzake het bekostigen van de mobiliteit in een gezin waarvan een van de leden een handicap heeft.

3.3. Vervuiling door auto's en het stijgende risico op verzadiging van onze hoofdwegen

Voorts kunnen vraagtekens worden geplaatst bij de vigerende, absurde wetgeving die voor sommige gezinnen een gedeeld gebruik van het voertuig beperkt, terwijl algemeen wordt erkend dat al te veel auto's momenteel zo goed als leeg rondrijden. De overheden op de verschillende bevoegdheidsniveaus spannen zich reeds verscheidene jaren in om carpooling aan te moedigen. Waarom zou een welbepaalde bevolkingscategorie, met name die van de personen met een handicap, niet kunnen overschakelen op een dergelijk van burgerzin getuigend, milieubewust gedrag, zonder dat dit erop neerkomt dat zij een belastingvoordeel verliezen?

Een dergelijke regel is volgens de indieners dan ook eenvoudigweg absurd uit milieuoogpunt bekeken en gezien de almaar grotere economische moeilijkheden van de Belgische gezinnen (meer bepaald de gezinnen waarvan een van de leden een handicap heeft). Gelet op het streven de administratieve verplichtingen voor de burger te beperken, is het al even vreemd dat de fiscale voordelen die voor de voertuigen van personen met een handicap worden toegekend, wordt beperkt naargelang het gebruik dat ervan wordt gemaakt in een gezin dat nochtans niet over een andere wagen beschikt.

⁵ Ibid.

personnes en situation de handicap qui considèrent la voiture comme le moyen de transport le mieux adapté à leurs besoins⁵.

Mais, 54,3 % des ménages belges ne possèdent qu'une voiture et seulement 20,1 % en possèdent deux. Le parc automobile belge, au 1^{er} août 2008, comptait 5 130 578 voitures particulières, soit 2,08 habitants par voiture particulière. Ainsi, nombreux sont les ménages qui ne peuvent, financièrement parlant, pas se permettre l'achat et l'entretien de deux véhicules.

La secrétaire d'État aux Personnes handicapées, dans une réponse à des questions parlementaires⁶ indiquait d'ailleurs que *"l'avantage octroyé ne devrait pas non plus créer de nouveaux problèmes de financement de la mobilité au sein d'une famille dont un des membres souffre d'un handicap, vu le coût que représente l'achat d'un véhicule neuf."*

3.3. La pollution automobile et le risque croissant de saturation de nos axes routiers

On peut également s'interroger sur l'aberration de la législation actuelle qui restreint, pour certains ménages, l'utilisation partagée du véhicule, alors même qu'il est communément admis que les véhicules sont aujourd'hui excessivement utilisés "à vide". Les autorités des différents niveaux de pouvoir travaillent ainsi, depuis plusieurs années, à encourager le covoiturage. Pourquoi ce comportement éco-citoyen ne pourrait-il pas être adopté par une certaine catégorie de la population, à savoir les personnes en situation de handicap, sans que cela revienne à perdre un avantage fiscal?

Aussi, pour les auteurs, une telle règle est tout simplement aberrante, d'un point de vue environnemental et eu égard aux difficultés économiques croissantes des ménages belges (et plus particulièrement des ménages composés d'une personne en situation de handicap). Cela est également surprenant, du point de vue de la simplification des contraintes administratives des citoyens, de restreindre les avantages fiscaux octroyés sur les véhicules des personnes en situation de handicap selon l'utilisation qui en est faite, au sein d'un ménage qui, pourtant, ne dispose pas d'un autre véhicule.

⁵ Ibid.

3.4. Om billijkheidsredenen

Uit een sociaal oogpunt is het ondenkbaar de gezinnen waarvan een van de leden een handicap heeft te benadelen door:

- hetzij een inperking van de gemachtigde bestuurders;
- hetzij een weigering om de btw te verlagen.

4. Conclusie

Zonder dat de indieners van dit wetsvoorstel daarom de toekenningsvoorwaarden voor een btw-“voordeeltarief” wijzigen, stellen zij voor de interpretatie van het begrip “als persoonlijk vervoermiddel” preciezer te omschrijven.

Door die precisering in de wet op te nemen, zal een eenvormige lezing en interpretatie van de wetgeving terzake kunnen worden gewaarborgd; zo zal het voordeel van dat recht worden gewaarborgd aan alle gezinnen waarvan een van de leden een handicap heeft en die slechts over één voertuig beschikken.

3.4. Du point de l'équité

Sur le plan social, il n'est pas imaginable de pénaliser des ménages dont un des membres est en situation de handicap par:

- soit une restriction des conducteurs autorisés;
- soit un refus de réduction de la TVA.

4. Conclusion

Il est donc proposé par les auteurs du présent texte, sans toutefois modifier les conditions d'octroi d'une TVA “privilégiée”, de préciser l'interprétation faite de la notion “d'utilisation personnelle”.

L'inscription dans la loi de cette précision permettra de garantir une lecture et une interprétation uniforme de la législation en la matière et assurera ainsi, à tous les ménages dont un des membres est en situation de handicap et ne disposant que d'un seul véhicule, le bénéfice de ce droit.

Emir KIR (PS)
Alain MATHOT (PS)
Ahmed LAAOUEJ (PS)

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 77 van de wet van 3 juli 1969 tot invoering van het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 23 december 1994 en 27 december 2004, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. in § 2, eerste lid, worden in de inleidende volzin, tussen de woorden “door een der nagenoemde personen” en de woorden “om door hem als persoonlijk vervoermiddel te worden gebruikt” de woorden “alsook door de gezinsleden van die persoon indien de betrokkene niet over een ander voertuig beschikt” ingevoegd;

2. in § 2, tweede lid, worden tussen de woorden “als persoonlijk vervoermiddel” en de woorden “gedurende een periode van drie jaar” de woorden “alsook het voertuig van de gezinsleden van die persoon indien de betrokkene niet over een ander voertuig beschikt, zulks” ingevoegd.

Art. 3

In rubriek XXII van het koninklijk besluit nr. 20 van 20 juli 1970 tot vaststelling van de tarieven van de belasting over de toegevoegde waarde en tot indeling van de goederen en de diensten bij die tarieven, vervangen bij het koninklijk besluit van 29 december 1992, in de eerste afdeling, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. in § 1 worden in de inleidende volzin, de woorden “door een der nagenoemde personen om door hen als persoonlijk vervoermiddel te worden gebruikt” vervangen door de woorden “door een der nagenoemde personen alsook door de gezinsleden van die persoon indien de betrokkene niet over een ander voertuig beschikt om door hem als persoonlijk vervoermiddel te worden gebruikt”;

2. in § 2 worden tussen de woorden “als persoonlijk vervoermiddel” en de woorden “gedurende een periode van drie jaar” de woorden “alsook het voertuig van de gezinsleden van die persoon indien de betrokkene niet over een ander voertuig beschikt, zulks” ingevoegd;

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

À l'article 77 de la loi du 3 juillet 1969 créant le Code de la taxe sur la valeur ajoutée, modifié par les arrêtés royaux du 23 décembre 1994 et du 27 décembre 2004, sont apportées les modifications suivantes:

1. au § 2, alinéa 1^{er}, phrase liminaire, après les mots “par une des personnes désignées ci-après”, sont insérés les mots “et par les membres qui composent le ménage de ces personnes si ce dernier ne dispose pas d'un autre véhicule”;

2. au § 2, alinéa 2, après les mots “comme moyen de locomotion personnelle”, sont insérés les mots “et celle des membres qui composent son ménage si ce dernier ne dispose pas d'un autre véhicule”.

Art. 3

À la rubrique XXII de l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970 fixant les taux de la TVA et déterminant la répartition des biens et des services selon ces taux, remplacée par l'arrêté royal du 29 décembre 1992, à la section première, sont apportées les modifications suivantes:

1. au § 1^{er}, phrase liminaire, après les mots “par une des personnes désignées ci-après”, sont insérés les mots “et par les membres qui composent le ménage de ces personnes si ce dernier ne dispose pas d'un autre véhicule”;

2. au § 2, après les mots “comme moyen de locomotion personnelle”, sont insérés les mots “et celle des membres qui composent son ménage si ce dernier ne dispose pas d'un autre véhicule”;

3. in § 4, 2°, worden tussen de woorden “als persoonlijk vervoermiddel” en de woorden “gedurende een periode van drie jaar” de woorden “alook het voertuig van de gezinsleden van die persoon indien de betrokkene niet over een ander voertuig beschikt, zulks” ingevoegd;

4. in § 5, eerste lid, worden tussen de woorden “het persoonlijk vervoer van de invalide of gehandicapte” en de woorden “, of door de invalide of gehandicapte wordt afgestaan” de woorden “dan wel van diens gezinsleden indien de betrokkene niet over een ander voertuig beschikt”.

Art. 4

De Koning zorgt ervoor dat deze bepalingen in overeenstemming zijn met de bestaande wetgevingen terzake.

Art. 5

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

30 juni 2014

3. au § 4, 2°, après les mots “comme moyen de locomotion personnelle”, sont insérés les mots “et celle des membres qui composent son ménage si ce dernier ne dispose pas d’un autre véhicule”;

4. au § 5, alinéa 1^{er}, après les mots “locomotion personnelle de l’invalide ou du handicapé, ou” sont insérés les mots “celle des membres de son ménage si ce dernier ne dispose pas d’un autre véhicule”.

Art. 4

Le Roi assure la concordance des présentes dispositions avec les législations existantes en la matière.

Art. 5

La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

30 juin 2014

Emir KIR (PS)
Alain MATHOT (PS)
Ahmed LAAOUEJ (PS)