

Geschäftsverzeichnisnr. 7307
Entscheid Nr. 160/2021 vom 18. November 2021

ENTSCHEIDSAUSZUG

In Sachen: Vorabentscheidungsfrage in Bezug auf das Dekret der Wallonischen Region vom 16. Juli 2015 « zur Einführung einer Kilometerabgabe zu Lasten der Schwerlastfahrzeuge für die Benutzung der Straßen », gestellt vom Gericht erster Instanz Lüttich, Abteilung Lüttich.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten P. Nihoul und L. Lavrysen, und den Richtern J.-P. Moerman, T. Giet, J. Moerman, M. Pâques und D. Pieters, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Präsidenten P. Nihoul,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

*

* *

I. *Gegenstand der Vorabentscheidungsfrage und Verfahren*

In seinem Urteil vom 5. November 2019, dessen Ausfertigung am 25. November 2019 in der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat das Gericht erster Instanz Lüttich, Abteilung Lüttich, folgende Vorabentscheidungsfrage gestellt:

« Verstößt das Dekret vom 16. Juli 2015 zur Einführung einer Kilometerabgabe zu Lasten der Schwerlastfahrzeuge für die Benutzung der Straßen gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, gegebenenfalls in Verbindung mit Artikel 172 der Verfassung, insofern nur Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen - ob sie ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind bzw. benutzt werden oder nicht -, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht (hzG) 3,5 t übersteigt, der Kilometerabgabe unterliegen, unter Ausschluss von

i. Kraftfahrzeugen und Fahrzeugkombinationen - ob sie ausschließlich für den Personenkraftverkehr bestimmt sind bzw. benutzt werden oder nicht -, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht (hzG) 3,5 t übersteigt;

ii. Kraftfahrzeugen und Fahrzeugkombinationen - ob sie ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind bzw. benutzt werden oder nicht -, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht (hzG) 3,5 t nicht übersteigt;

iii. Kraftfahrzeugen und Fahrzeugkombinationen - ob sie ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind bzw. benutzt werden oder nicht -, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht (hzG) 3,5 t nicht übersteigt, auch wenn diese Fahrzeuge für den Gütertransport einen Anhänger benutzen, wodurch ihr gesamtes hzG 3,5 t übersteigt;

iv. Personenkraftwagen;

v. verschiedenen anderen Fahrzeugen, wie zum Beispiel Landmaschinen, auch wenn sie für den Güterkraftverkehr benutzt werden? ».

(...)

III. *Rechtliche Würdigung*

(...)

In Bezug auf das fragliche Dekret und dessen Kontext

B.1.1. Die Vorabentscheidungsfrage bezieht sich auf das Dekret der Wallonischen Region vom 16. Juli 2015 « zur Einführung einer Kilometerabgabe zu Lasten der Schwerlastfahrzeuge für die Benutzung der Straßen » (nachstehend: Dekret vom 16. Juli 2015). Die Kilometerabgabe

ist eine Abgabe, die von den Haltern bestimmter Kraftfahrzeuge zu zahlen ist und nach der zurückgelegten Strecke berechnet wird.

Aus der Vorabentscheidungsfrage und der Begründung des Vorlageurteils geht hervor, dass der Gerichtshof gebeten wird, die Vereinbarkeit der Artikel 2 Nr. 16 und 9 § 1 dieses Dekrets, die den Anwendungsbereich der Kilometerabgabe bezüglich der erwähnten Fahrzeuge bestimmen, mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung, gegebenenfalls in Verbindung mit Artikel 172 der Verfassung, zu prüfen.

B.1.2. Artikel 2 des Dekrets vom 16. Juli 2015 bestimmt:

« Zwecks der Anwendung des vorliegenden Dekrets und seiner Ausführungserlasse gelten folgende Definitionen:

[...]

16° Fahrzeug: ein Motorfahrzeug oder eine Gruppe von Gelenkfahrzeugen, das bzw. die entweder teilweise oder ausschließlich für die Beförderung von Gütern auf der Straße vorgesehen ist oder benutzt wird und dessen bzw. deren höchstzulässiges Gesamtgewicht (hzG) mehr als 3,5 Tonnen beträgt;

[...] ».

Artikel 9 § 1 des Dekrets vom 16. Juli 2015 bestimmt:

« Auf Antrag des Abgabepflichtigen werden folgende Fahrzeuge von der Kilometerabgabe befreit:

1° das ausschließlich für und durch die Verteidigung, den Zivilschutz, die Feuerwehr- und Polizeidienste benutzte Fahrzeug, das als solches zu erkennen ist;

2° das speziell und ausschließlich zu medizinischen Zwecken ausgerüstete Fahrzeug, das als solches zu erkennen sind;

3° das Landwirtschafts-, Gartenbau- und Forstwirtschaftsfahrzeug, das in Belgien nur beschränkt auf den öffentlichen Straßen benutzt wird und das ausschließlich für die Landwirtschaft, den Gartenbau, die Aquakultur und die Forstwirtschaft benutzt wird ».

B.1.3. Das Dekret vom 16. Juli 2015 setzt die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 « über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge » (nachstehend:

Richtlinie 1999/62/EG), abgeändert durch die Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 und durch die Richtlinie 2011/76/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011, um. Durch diese Richtlinie werden die Bedingungen harmonisiert, unter denen die nationalen Behörden Steuern, Maut- und Benutzungsgebühren auf den Güterkraftverkehr erheben können.

Es setzt ebenfalls teilweise die Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 « über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft » um. In dieser Richtlinie ist der Aufbau eines europäischen elektronischen Mautdienstes zur Ergänzung der nationalen elektronischen Mautdienste der Mitgliedstaaten vorgesehen.

B.1.4. Der Annahme des Dekrets vom 16. Juli 2015 war ein Zusammenarbeitsabkommen vorangegangen, das von den drei Regionen abgeschlossen wurde: das Zusammenarbeitsabkommen vom 31. Januar 2014 zwischen der Flämischen Region, der Wallonischen Region und der Region Brüssel-Hauptstadt « über die Einführung des Systems zur Erhebung der Kilometerabgabe auf dem Gebiet der drei Regionen und zur Bildung einer interregionalen Partnerschaft öffentlichen Rechts Viapass in der Form einer gemeinsamen Einrichtung im Sinne von Artikel 92*bis* § 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen ».

Gemäß Artikel 2 dieses Abkommens soll damit die Zusammenarbeit zwischen der Flämischen Region, der Wallonischen Region und der Region Brüssel-Hauptstadt in der Ausübung ihrer jeweiligen Zuständigkeiten in Sachen Verwaltung der Straßen und ihrer Nebenanlagen und in Sachen Festlegung der rechtlichen Regelung der Verkehrsstraßen zu Lande im Sinne von Artikel 6 § 1 X Absatz 1 Nrn. 1 und 2*bis* des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen geregelt werden.

In diesem Zusammenarbeitsabkommen, das durch das Zusammenarbeitsabkommen vom 24. April 2015 abgeändert wurde, haben die Regionen Absprachen getroffen über die Weise der Einführung der Kilometerabgabe und zur Bildung einer interregionalen Partnerschaft öffentlichen Rechts, ViaPass genannt, die für die tagtägliche Verwaltung des Systems der Kilometerabgabe zuständig ist.

Unter Beachtung der Besonderheiten einer jeden Region und der von einer jeden dieser Regionen zu verfolgenden Ziele bezweckt das Zusammenarbeitsabkommen, diese Angelegenheiten gemeinsam zu regeln oder die erforderlichen Regeln festzulegen, um die Kilometerabgabe in den drei Regionen auf wirksame und rentable Weise einzuführen, zu organisieren und zu kontrollieren (Artikel 2 Absatz 2).

B.2.1. In der Begründung des Dekrets vom 16. Juli 2015 heißt es:

« L'introduction du prélèvement kilométrique s'inscrit dans une dynamique générale existant dans les pays qui nous entourent et qui vise à sensibiliser le secteur du transport de marchandises du (*sic*) coût réel résultant de l'usage intensif de l'utilisation de la voirie » (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2014-2015, Nr. 236/1, S. 2).

Im Kommentar zu den Artikeln ist präzisiert, dass mit « Güterbeförderung » « jede Beförderung von Gütern oder Sachen, die grundsätzlich ein Beladen und Entladen des Inhalts des Fahrzeugs mit sich bringt » gemeint ist (ebenda, S. 5).

B.2.2. In Bezug auf die Ziele der Einführung der Kilometerabgabe heißt es in der Begründung des Dekrets vom 16. Juli 2015:

« - faire supporter de manière équitable le coût des investissements et de l'entretien des routes par les usagers de la route;

- améliorer la mobilité sur le territoire, en incitant les sociétés de transport à opérer un transport plus efficient des marchandises;

- contribuer à l'amélioration des performances du système de transport en tenant compte des spécificités des véhicules soumis au prélèvement kilométrique » (ebenda, S. 2).

Im Ausschuss des Wallonischen Parlaments präzisierte der Minister des Haushalts, des Öffentlichen Dienstes und der Administrativen Vereinfachung diesbezüglich:

« D'abord, le prélèvement kilométrique assure une équité de traitement entre les poids lourds quel que soit leur lieu d'immatriculation.

[...]

Ensuite, il responsabilise l'utilisateur via le principe d'utilisateur-payeur. En effet, ceux qui roulent beaucoup paient plus que ceux qui roulent moins. Le prélèvement kilométrique incite

donc à l'amélioration de l'efficacité du transport routier via, par exemple, la limitation du transport à vide » (*Parl. Dok.*, Wallonisches Parlament, 2014-2015, Nr. 236/4, S. 3).

B.3.1. Artikel 2 der Richtlinie 1999/62/EG definiert « Fahrzeug » als « Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt ».

B.3.2. In Erwägungsgrund 9 der Richtlinie 2011/76/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2011 « zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge », mit der diese Definition eines « Fahrzeugs » in die Richtlinie 1999/62/EG eingefügt wurde, ist vorgesehen:

« Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, nationale Vorschriften für die Erhebung von Gebühren bei anderen Straßenbenutzern, die nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, anzuwenden ».

B.4. In Artikel 1 Nr. 18 des vorerwähnten Zusammenarbeitsabkommens vom 31. Januar 2014 in der durch das Zusammenarbeitsabkommen vom 24. April 2015 abgeänderten Fassung ist ein « Fahrzeug » wie folgt definiert:

« ein Motorfahrzeug oder eine Gruppe von Gelenkfahrzeugen, das bzw. die entweder teilweise oder ausschließlich für die Beförderung von Gütern auf der Straße vorgesehen ist oder benutzt wird und dessen bzw. deren höchstzulässige Masse mehr als 3,5 Tonnen beträgt ».

In Bezug auf die Vorabentscheidungsfrage

B.5.1. Der Gerichtshof wird gebeten, die Vereinbarkeit der Artikel 2 Nr. 16 und 9 § 1 des Dekrets vom 16. Juli 2015 mit dem Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung zu prüfen, insofern diese Bestimmungen zu einem Behandlungsunterschied zwischen einerseits den Haltern von Kraftfahrzeugen oder Gruppen von Gelenkfahrzeugen, die entweder teilweise oder ausschließlich für die Beförderung von Gütern auf der Straße vorgesehen sind oder benutzt werden und deren höchstzulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt, die der Kilometerabgabe unterliegen, und andererseits den Haltern von anderen Fahrzeugen, die nicht der Kilometerabgabe unterliegen, führen.

B.5.2. Der Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung schließt nicht aus, dass ein Behandlungsunterschied zwischen Kategorien von Personen eingeführt wird, soweit dieser Unterschied auf einem objektiven Kriterium beruht und in angemessener Weise gerechtfertigt ist.

Das Vorliegen einer solchen Rechtfertigung ist im Hinblick auf Zweck und Folgen der beanstandeten Maßnahme sowie auf die Art der einschlägigen Grundsätze zu beurteilen; es wird gegen den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung verstoßen, wenn feststeht, dass die eingesetzten Mittel in keinem angemessenen Verhältnis zum verfolgten Zweck stehen.

B.5.3. Der Umstand, dass mit den fraglichen Bestimmungen europäische Richtlinien in innerstaatliches Recht umgesetzt werden, kann die vom vorlegenden Richter angeführten Behandlungsunterschiede nicht rechtfertigen, da es diese Richtlinie den nationalen Gesetzgebern nicht verbieten, die Kilometerabgabe auf andere Verkehrsteilnehmer als diejenigen, die sie betreffen, auszudehnen.

B.6. Der Dekretgeber verfügt über einen breiten Ermessensspielraum, um seine Politik im wirtschaftlich-sozialen Bereich festzulegen. Aus den in B.2 zitierten Auszügen aus den Vorarbeiten geht hervor, dass der Dekretgeber mit der fraglichen Kilometerabgabe das Prinzip « Nutzer zahlt » gezielt anwenden wollte und dabei zugleich die Branche der Güterbeförderung dazu bewegen wollte, ihre Fahrten mit dem Ziel zu rationalisieren, die Verschmutzung und Verkehrsstaus zu bekämpfen. Außerdem hat der Dekretgeber die Anwendung derselben Abgabe oder einer ähnlichen Abgabe auf anderen Fahrzeugtypen in Abhängigkeit von der Nutzung der wallonischen Straßeninfrastruktur nicht ausgeschlossen.

B.7.1. Mit dem ersten in der Vorabentscheidungsfrage aufgeworfenen Vergleich zwischen den Haltern von Fahrzeugen, die der Kilometerabgabe unterliegen, und den Haltern von Fahrzeugen, die der Kilometerabgabe nicht unterliegen, wird der Gerichtshof gebeten, für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge und für die Personenbeförderung bestimmte Fahrzeuge zu vergleichen.

B.7.2. Der Behandlungsunterschied beruht auf einem objektiven Kriterium. Dieses Kriterium ist ebenfalls sachdienlich im Hinblick auf die Ziele der fraglichen Kilometerabgabe,

wie sie in B.2.2 aufgeführt sind. Es ist nämlich zwar zutreffend, dass die Branche der Personenbeförderung ebenfalls die Straßeninfrastruktur nutzt und dass sie damit zur Verschmutzung und zu Verkehrsstaus beiträgt, der Dekretgeber konnte aber den Umstand berücksichtigen, dass die Verschmutzung und die Verkehrsstaus, die von der Branche des Straßengüterverkehrs verursacht werden, deutlich größer sind als diejenigen, die von der Branche des öffentlichen Personenverkehrs verursacht werden. Sodann konnte es der Dekretgeber anstreben, das Angebot des öffentlichen Personenverkehrs, das zur Verkehrsentlastung beiträgt, gegenüber der Nutzung von einzelnen Fahrzeugen zu bevorzugen. Schließlich konnte der Dekretgeber vernünftigerweise den Standpunkt vertreten, dass die Branche der Güterbeförderung dazu gebracht werden sollte, die Fahrten der für die Güterbeförderung bestimmten Fahrzeuge zu rationalisieren, während dies nicht unbedingt bei für die Personenbeförderung bestimmten Fahrzeugen getan werden sollte.

B.8.1. Mit dem zweiten in der Vorabentscheidungsfrage aufgeworfenen Vergleich zwischen den Haltern von Fahrzeugen, die der Kilometerabgabe unterliegen, und den Haltern von Fahrzeugen, die der Kilometerabgabe nicht unterliegen, wird der Gerichtshof gebeten, für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt, und für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht geringer ist als 3,5 t, zu vergleichen. Mit dem vierten in der Vorabentscheidungsfrage aufgeworfenen Vergleich zwischen den Haltern von Fahrzeugen, die der Kilometerabgabe unterliegen, und den Haltern von Fahrzeugen, die der Kilometerabgabe nicht unterliegen, wird der Gerichtshof gebeten, für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt, und Personenkraftwagen zu vergleichen.

B.8.2. Diese Behandlungsunterschiede beruhen auf dem Kriterium des höchstzulässigen Gesamtgewichts, das ein objektives Kriterium ist. Es ist nicht unvernünftig anzunehmen, dass der Verschleiß der Straßeninfrastruktur größer ist, wenn die Fahrzeuge, die sie benutzen, schwerer sind. Da Fahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht geringer ist als 3,5 t, und Personenkraftwagen weniger wiegen als für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt, beruht der Behandlungsunterschied zwischen Letzteren einerseits und Fahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht geringer ist als 3,5 t, und Personenkraftwagen andererseits auf einem sachdienlichen Kriterium im Hinblick

auf das vom Dekretgeber verfolgte Ziel, die durch die intensive Nutzung der wallonischen Straßeninfrastruktur verursachten Kosten von den Verkehrsteilnehmern tragen zu lassen.

B.9.1. Mit dem dritten in der Vorabentscheidungsfrage aufgeworfenen Vergleich zwischen den Haltern von Fahrzeugen, die der Kilometerabgabe unterliegen, und den Haltern von Fahrzeugen, die der Kilometerabgabe nicht unterliegen, wird der Gerichtshof gebeten, einerseits für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht größer ist als 3,5 t, und andererseits Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht geringer ist als 3,5 t, auch wenn Letztere aufgrund des von ihnen für die Güterbeförderung benutzten Anhängers ein höchstzulässiges Gesamtgewicht, das 3,5 t übersteigt, haben, zu vergleichen.

B.9.2. Der Behandlungsunterschied beruht auf dem Kriterium des höchstzulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeugs, das, wie in B.8.2 erwähnt, ein objektives und sachdienliches Kriterium ist. Die gelegentliche Nutzung eines Anhängers ändert nicht die Zweckbestimmung eines Fahrzeugs, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht geringer ist als 3,5 t und das grundsätzlich nicht für die Güterbeförderung bestimmt ist. Daraus folgt, dass die Nutzung eines Anhängers, durch den das höchstzulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs 3,5 t übersteigt, der Sachdienlichkeit des Kriteriums keinen Abbruch tut.

Im Übrigen kann dem Dekretgeber nicht vorgeworfen werden, dass er die Möglichkeit nicht berücksichtigt hat, dass Fahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht geringer ist als 3,5 t, gelegentlich mit einem Anhänger ausgestattet werden können und deswegen ein höchstzulässiges Gesamtgewicht haben, das größer ist als 3,5 t. Wenn ein solches Element berücksichtigt werden müsste, hätte nämlich der Halter ein und desselben Fahrzeugs zuweilen die Kilometerabgabe zu zahlen und zuweilen nicht. Eine solche Situation würde zu Problemen bei der Erhebung der Abgabe sowie zu Verwaltungskosten führen, die der Dekretgeber als ungerechtfertigt ansehen konnte.

B.10.1. Mit dem fünften in der Vorabentscheidungsfrage aufgeworfenen Vergleich zwischen den Haltern von Fahrzeugen, die der Kilometerabgabe unterliegen, und den Haltern von Fahrzeugen, die der Kilometerabgabe nicht unterliegen, wird der Gerichtshof gebeten, für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 3,5 t

übersteigt, und Fahrzeuge zu vergleichen, die von der Abgabe befreit sind, wie zum Beispiel Landmaschinen, auch wenn sie für die Güterbeförderung benutzt werden.

B.10.2. Nach Artikel 9 § 1 Nr. 3 des Dekrets vom 16. Juli 2015 sind Landwirtschafts-, Gartenbau- und Forstwirtschaftsfahrzeuge, die « ausschließlich für Landwirtschaft, Gartenbau, Aquakultur oder Forstwirtschaft verwendet [werden] », von der Kilometerabgabe befreit. Daraus ergibt sich, dass Fahrzeuge dieser Art, die ebenfalls für die Güterbeförderung benutzt werden, grundsätzlich der Kilometerabgabe unterliegen und dass sie daher nicht anders behandelt werden als für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge mit demselben höchstzulässigen Gesamtgewicht.

B.10.3. Im Übrigen beruht der Behandlungsunterschied auf dem Kriterium der Zweckbestimmung des Fahrzeugs, das ein objektives und im Hinblick auf das vom Dekretgeber verfolgte Ziel sachdienliches Kriterium ist. Die befreiten Fahrzeuge sind nämlich entweder für Aufgaben allgemeinen Interesses bestimmte Fahrzeuge (Fahrzeuge der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehrdienste, der Polizeidienste, für medizinische Zwecke ausgestattete Fahrzeuge) oder Fahrzeuge, die nicht dazu bestimmt sind, intensiv auf öffentlichen Straßen zu verkehren und die diese nur in begrenztem Maße benutzen, um den Ort ihrer Nutzung zu erreichen (Landwirtschafts-, Gartenbau- oder Forstwirtschaftsfahrzeuge).

B.11. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass unter Berücksichtigung des breiten Ermessensspielraums des Dekretgebers in diesem Bereich alle vom vorliegenden Richter aufgeworfenen Behandlungsunterschiede zwischen den Haltern von Fahrzeugen, die der Kilometerabgabe unterliegen, und den Haltern von Fahrzeugen, die ihr nicht unterliegen, auf objektiven und sachdienlichen Kriterien beruhen.

B.12. Schließlich hat die Kilometerabgabe für die Halter von Fahrzeugen, die ihr unterliegen, keine unverhältnismäßigen Folgen, weil die Höhe der Abgabe im Verhältnis zu dem Wert oder den Kosten des für den Abgabepflichtigen erbrachten Dienstes stehen muss. Der als Kilometerabgabe gezahlte Betrag stellt außerdem eine von der Gesellschaftsteuer abzugsfähige Aufwendung dar (Artikel 198 § 1 Nr. 5 des Einkommensteuergesetzbuches 1992). Im Übrigen ist für Fahrzeuge, die der Kilometerabgabe unterliegen, in Anwendung von Artikel 40 des Programmdekrets der Wallonischen Region vom 21. Dezember 2016 « zur Festlegung verschiedener Maßnahmen im Zusammenhang mit dem

Haushalt » eine Verkehrssteuer auf Kraftfahrzeuge zu zahlen, die entweder gleich null ist oder auf den Mindestsatz festgesetzt ist, was die Belastung, die insgesamt von den Haltern der der fraglichen Abgabe unterliegenden Fahrzeuge getragen wird, verringert.

B.13. Die Vorabentscheidungsfrage ist verneinend zu beantworten.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erkennt für Recht:

Die Artikel 2 Nr. 16 und 9 § 1 des Dekrets der Wallonischen Region vom 16. Juli 2015 « zur Einführung einer Kilometerabgabe zu Lasten der Schwerlastfahrzeuge für die Benutzung der Straßen » verstoßen nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung.

Erlassen in französischer und niederländischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 18. November 2021.

Der Kanzler,

Der Präsident,

(gez.) P.-Y. Dutilleux

(gez.) P. Nihoul