

Numéro du rôle : 5405
Arrêt n° 72/2013 du 22 mai 2013

A R R E T

---

*En cause* : le recours en annulation de l'article 9 du décret de la Région flamande du 17 février 2012 portant modification de diverses dispositions du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus concernant la taxe de mise en circulation sur la base d'indicateurs environnementaux, introduit par Alex De Wulf.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents M. Bossuyt et R. Henneuse, et des juges A. Alen, J.-P. Snappe, J. Spreutels, T. Merckx-Van Goey et F. Daoût, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président M. Bossuyt,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

\*

\* \*

## I. *Objet du recours et procédure*

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 23 mai 2012 et parvenue au greffe le 24 mai 2012, Alex De Wulf, demeurant à 9041 Oostakker, Gentstraat 210, a introduit un recours en annulation de l'article 9 du décret de la Région flamande du 17 février 2012 portant modification de diverses dispositions du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus concernant la taxe de mise en circulation sur la base d'indicateurs environnementaux (publié au *Moniteur belge* du 23 février 2012).

La demande de suspension de la même disposition, introduite par la même partie requérante, a été rejetée par l'arrêt n° 107/2012 du 9 août 2012, publié au *Moniteur belge* du 27 septembre 2012.

Le Gouvernement flamand a introduit un mémoire.

A l'audience publique du 16 avril 2013 :

- a comparu Me T. Denayer, qui comparaisait également *loco* Me F. Vandendriessche, avocats au barreau de Bruxelles, pour le Gouvernement flamand;

- les juges-rapporteurs A. Alen et F. Daoût ont fait rapport;

- l'avocat précité a été entendu;

- l'affaire a été mise en délibéré.

Les dispositions de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été appliquées.

## II. *En droit*

- A -

### *Quant à l'intérêt*

A.1. Le Gouvernement flamand soutient que la partie requérante n'a pas d'intérêt à l'annulation de l'article 9 attaqué du décret du 17 février 2012 portant modification de diverses dispositions du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus concernant la taxe de mise en circulation sur la base d'indicateurs environnementaux. Cette disposition ne contient, selon lui, qu'un régime transitoire pour les voitures diesel et non pour les voitures à essence comme celle que la partie requérante a achetée. Il estime que l'annulation de la disposition attaquée n'aura pas le moindre effet favorable pour la partie requérante : d'une part, l'annulation n'accordera pas à celle-ci le droit à un régime plus favorable mais privera seulement les propriétaires de voitures diesel d'un régime plus favorable; d'autre part, si la disposition transitoire devait aussi valoir pour les voitures à essence, le nouveau mode de calcul définitif de la taxe pour ce type de voiture produirait toujours un résultat inférieur à celui du mode de calcul alternatif de la taxe prévu par la disposition attaquée.

*Quant au fond*

A.2. La partie requérante soutient que l'article 9 du décret du 17 février 2012 comporte une discrimination en ce qu'il prévoit, pour une période limitée (du 1er mars au 30 avril 2012), un tableau réservé uniquement aux voitures diesel nouvellement immatriculées, qui a pour conséquence que l'acheteur d'une voiture particulière n'obtient le tarif le plus avantageux. Selon elle, la différence de traitement par rapport aux voitures à essence est flagrante car, à puissance égale, ces dernières se verront appliquer le nouveau tarif le plus élevé et ne pourront plus bénéficier de l'ancien tarif de la taxe de mise en circulation. Elle souligne que les voitures à essence émettent moins de substances nocives que les voitures diesel. Elle se plaint de ce qu'elle a commandé sa voiture et payé un acompte avant l'entrée en vigueur du décret du 17 février 2012. Selon elle, le législateur décrétaal a laissé entendre qu'il y aurait un régime transitoire de deux mois pendant lequel l'ancien et le nouveau régime coexisteraient; il ressortirait toutefois du décret du 17 février 2012 que ce n'est pas toujours le cas.

A.3.1. Après avoir expliqué la genèse de la disposition attaquée, le Gouvernement flamand soutient que la partie requérante part d'une lecture erronée du décret du 17 février 2012 en ce qu'elle suppose que, durant la période transitoire, les voitures diesel sont soumises soit au mode de calcul de la taxe instauré en définitive par le décret du 17 février 2012, soit à l'ancien mode de calcul de la taxe, tel qu'il existait avant l'entrée en vigueur de ce décret. Le Gouvernement flamand souligne qu'il ressort du texte de l'article 9, attaqué, que le régime transitoire permet de calculer la taxe de mise en circulation en appliquant celle des formules suivantes qui est la plus favorable : d'une part, le mode de calcul de la taxe instauré en définitive par le décret du 17 février 2012 et, d'autre part, le mode de calcul de la taxe qui figurait dans le projet de décret qui a abouti au décret du 17 février 2012. Le Gouvernement flamand souligne que la disposition attaquée ne permet en aucun cas, et pour aucune catégorie de véhicules, de calculer la taxe de mise en circulation sur la base de l'ancien texte de loi qui existait avant l'entrée en vigueur du décret du 17 février 2012.

A.3.2. Toujours selon le Gouvernement flamand, la disposition attaquée n'emporte aucune discrimination à l'égard des redevables qui mettent en circulation des véhicules roulant à l'essence, au LPG ou au gaz naturel. Le Gouvernement flamand souligne qu'il ressort de la disposition attaquée que le mode de calcul prévu dans le projet de décret n'est appliqué que s'il est avantageux pour le redevable. Ce principe est, selon le Gouvernement flamand, conforme au but du régime transitoire tel qu'il ressort des travaux préparatoires, qui est d'éviter que les redevables qui ont acheté une voiture en tenant compte des règles de calcul de la taxe de mise en circulation annoncées dans le projet de décret soient finalement taxés plus lourdement que ce à quoi ils pouvaient s'attendre sur la base du projet de décret. Il observe que ce n'était que dans le cas des voitures diesel que le mode de calcul contenu dans le projet de décret était éventuellement plus avantageux que celui adopté en définitive. Il en déduit que le régime transitoire, dans la mesure où il a été instauré à l'intention du consommateur qui a acheté sa voiture en se basant sur ce projet de décret, ne présentait d'utilité qu'en ce qui concerne les véhicules diesel.

A.3.3. Le Gouvernement flamand soutient que le régime transitoire de l'article 9 attaqué est en principe également ouvert aux voitures à essence mais que, dans la pratique, le mode de calcul alternatif de la taxe n'est appliqué que pour les voitures diesel puisque, pour les voitures à essence, le mode de calcul de la taxe sur la base du décret définitif s'avère toujours plus favorable que le mode de calcul alternatif ou aboutit au moins au même résultat.

A.3.4. Le Gouvernement flamand souligne encore que, selon la jurisprudence de la Cour, si le législateur décrétaal estime qu'un changement de politique s'impose, il lui revient de décider de donner ou non à ce dernier un effet immédiat.

- B -

B.1.1. Le décret du 17 février 2012 portant modification de diverses dispositions du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus concernant la taxe de mise en circulation sur la base d'indicateurs environnementaux vise à réformer la taxe de mise en circulation des véhicules (ci-après : la TMC) sur la base de paramètres liés à l'environnement et aux émissions, afin d'inciter le consommateur à acheter des voitures préservant l'environnement et le climat (*Doc. parl.*, Parlement flamand, 2011-2012, n° 1375/1, p. 3).

B.1.2. Les articles 2 et 3 du décret du 17 février 2012 disposent :

« Art. 2. A l'article 97 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, inséré par la loi du 1er juin 1992, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, il est ajouté un paragraphe 2, rédigé comme suit :

‘ § 2. La taxe sur les véhicules décrits à l'article 97*bis* est due sur la base d'indicateurs environnementaux.

Les indicateurs environnementaux du véhicule routier sont exprimés en fonction d'émissions CO<sub>2</sub> et de la classe environnementale Euronorme 0, 1, 2, 3, 4, 5 ou 6. La présence d'un filtre à particules est également portée en compte.

Les Euronormes sont les plafonds maximums pour la concentration de certains polluants dans les gaz d'échappement des véhicules automobiles, tels que définis par des directives et règlements européen successifs.

La puissance du moteur est exprimée en chevaux fiscaux ou en kilowatt ’.

Art. 3. Dans le titre V, chapitre IV, du même Code, il est inséré une section Ire, comprenant les articles 97*bis* à 97*decies* inclus, rédigée comme suit :

‘ Section Ire. - Taxe sur les voitures privées, les voitures mixtes et les minibus visés à l'article 94, point 1°, qui sont censés être mis en circulation en Région flamande

Art. 97*bis*. La taxe sur les voitures privées, les voitures mixtes et les minibus visés à l'article 94, point 1°, qui sont censés être mis en circulation en Région flamande, à l'exception des voitures privées, des voitures mixtes et des minibus visés à l'article 94, point 1°, qui sont censés mis en circulation par des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des associations sans but lucratif ayant des activités de crédit-bail, est calculée selon le mode visé aux articles 97*ter* à 97*decies* inclus.

Art. 97ter. La taxe sur les véhicules est calculée selon la formule suivante :

$$BIV [\text{lire : TMC}] = ((\text{CO}_2 * f + x / 250)^6 * 4500 + c) * LC$$

Art. 97quater. Les variables, visées à l'article 97ter, sont définies de la façon suivante :

1° CO<sub>2</sub> = les émissions CO<sub>2</sub> du véhicule telles que mesurées pendant l'homologation du véhicule selon la réglementation européenne en vigueur;

2° f = 0,88 pour les véhicules actionnés par le GPL;

f = 0,93 pour les véhicules actionnés par le gaz naturel;

f = 0,744 pour les véhicules actionnés tant par le gaz naturel que par l'essence et dans la mesure où ils sont homologués comme des voitures à essence;

f = 1 pour les autres voitures;

3° x = terme de correction CO<sub>2</sub> en fonction de l'évolution technologique; x équivaut à 0 g CO<sub>2</sub>/km et est annuellement augmenté de 4,5 g CO<sub>2</sub>/km à partir de l'année 2013;

4° CA (correction d'âge). La correction d'âge est déterminée sur la base de l'ancienneté du véhicule. L'ancienneté du véhicule est fixée sur la base de la date de la première immatriculation du véhicule en Belgique ou à l'étranger, et qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation. Le pourcentage du tableau ci-dessous est appliqué selon le terme CA dans les formules visées à l'article 97quater;

Ancienneté du véhicule	Valeur CA
Moins de 12 mois entiers	100 %
De 12 à 23 mois entiers	90 %
De 24 à 35 mois entiers	80 %
De 36 à 47 mois entiers	70 %
De 48 à 59 mois entiers	60 %
De 60 à 71 mois entiers	50 %
De 72 à 83 mois entiers	40 %
De 84 à 95 mois entiers	30 %
De 96 à 107 mois entiers	20 %
108 mois entiers ou plus	10 %

5° c = constante (composante air) qui est une fonction de l'Euronorme et du type de combustible du véhicule tels que mentionnés au tableau suivant :

Gasoil	Euronorme	Montants en euros
	euro 0	2.130,32
	euro 1	625,00
	euro 2	453,37
	euro 3	357,23
	euro 3 + filtre à particules	337,66
	euro 4	337,66
	euro 4 + filtre à particules	331,92
	euro 5	331,92
	euro 6	12,25
Essence, GPL et gaz naturel	Euronorme	Montants en euros
	euro 0	847,31
	euro 1	378,93
	euro 2	113,31
	euro 3	71,08
	euro 4	17,06
	euro 5	15,34
	euro 6	15,34

Art. 97quinquies. La taxe n'est jamais inférieure à 40 euros et est plafonnée à 10.000 euros. La taxe sur les véhicules dont la première mise en circulation date d'il y a 25 ans ou plus, est fixée forfaitairement et s'élève à 40 euros.

Art. 97sexies. Les montants repris à l'article 97quater, point 5°, et les montants repris à l'article 97quinquies, sont liés aux fluctuations de l'indice général des prix à la consommation du Royaume. Les montants de la taxe sont annuellement ajustés au 1er juillet sur la base des fluctuations de l'indice général des prix à la consommation fixé entre le mois de mai de l'année précédente et le mois de mai de l'année en cours.

Art. 97septies. Si l'Euronorme du véhicule n'est pas connue, celle-ci est déterminée au moyen de la date de première immatriculation du véhicule. Les dates suivantes sont utilisées pour fixer les normes si ces données ne sont pas connues :

Date de première immatriculation du véhicule en Belgique ou à l'étranger	Euronorme
jusqu'au 31 décembre 1993 inclus	euro 0
du 1er janvier 1994 au 31 décembre 1996 inclus	euro 1
du 1er janvier 1997 au 31 décembre 2000 inclus	euro 2
du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2005 inclus	euro 3
du 1er janvier 2006 au 31 décembre 2010 inclus	euro 4
du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2014 inclus	euro 5
A partir du 1er septembre 2015	euro 6

Art. 97octies. Si les données relatives aux émissions CO<sub>2</sub> du véhicule ne sont pas connues, les valeurs standard mentionnées au tableau ci-dessous sont prises en compte pour les émissions CO<sub>2</sub> :

Combustible	Cylindrée	Euronorme						
		6	5	4	3	2	1	0
		Emissions CO <sub>2</sub> exprimées en g/km						
Essence et GPL	de 0 à 1 399 cc	117	125	140	150	164	173	175
	de 1400 à 2 000 cc	150	159	172	185	200	211	213
	plus de 2 000 cc	228	238	247	259	279	295	297
Gas-oil	de 0 à 1 399 cc	98	103	120	116	125	132	133
	de 1 400 à 2 000 cc	117	125	144	151	163	173	174
	plus de 2 000 cc	159	169	201	199	214	226	228
Gaz naturel	de 0 à 1 399 cc	94	100	112	120	131	139	140
	de 1 400 à 2 000 cc	120	127	138	148	160	169	171
	plus de 2 000 cc	182	190	198	207	223	236	238

Art. 97novies. La présence d'un filtre à particules tel que visé à l'article 97quater, point 5°, est fixée soit sur la base de données PM, soit sur la base de données relatives à la prime pour l'achat et l'installation d'équipements de réduction d'émissions dans les véhicules à moteur diesel. Par PM, il faut entendre l'émission de particules telle que mesurée pendant l'homologation du véhicule selon la Réglementation européenne en vigueur.

Un filtre à particules tel que visé à l'article 97quater, point 5°, est un filtre à particules demi-ouvert ou fermé.

Un filtre à particules fermé est censé être présent dans les véhicules des Euronormes 3 et 4 ayant une émission inférieure ou égale à 10 mg/km PM. Cependant, si les valeurs présentent la combinaison de 0 mg/km PM et 0 g/km CO<sub>2</sub>, le filtre à particules fermé est censé être absent.

Un filtre à particules demi-ouvert est censé être présent dans les véhicules lorsque la demande de prime pour l'achat et l'installation du filtre à particules a été approuvée par l'Autorité flamande.

Art. 97decies. Les véhicules uniquement actionnés par un moteur électrique ou par l'hydrogène et les véhicules hybrides rechargeables ne sont pas taxés. Un véhicule hybride rechargeable est un véhicule actionné par un moteur électrique et un moteur à combustion pour lesquels l'énergie est fournie au moteur électrique par des piles qui peuvent être rechargées complètement par un raccordement à une source d'énergie externe. ' ».

B.1.3. L'article 9, attaqué, du même décret dispose :

« Pour les véhicules routiers tels que visés au titre V, chapitre IV, section Ire, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, qui sont ou devaient être inscrits au répertoire de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière à partir du 1er mars 2012 au 30 avril 2012 inclus, la taxe est fixée au montant le plus bas obtenu d'une part sur la base des articles 97ter à 97decies inclus, et d'autre part sur la base de ces mêmes articles, en modifiant toutefois la formule dans l'article 97ter de la façon suivante :

$$BIV \text{ [lire : TMC]} = ((\text{CO}_2 * f + x / 250)^6 * 4500 + c) * LC$$

Et en remplaçant d'autre part le premier tableau de l'article 97quater, 5°, par :

Gasoil	Euronorme	Montants en euros
	euro 0	8.521,27
	euro 1	2.500,00
	euro 2	1.813,47
	euro 3	731,42
	euro 3 + filtre à particules	190,89
	euro 4	190,89
	euro 4 + filtre à particules	93,72
	euro 5	93,72
	euro 6	49,01

».

B.2. Selon le Gouvernement flamand, le recours en annulation est irrecevable, faute d'intérêt.

B.3. L'article 142, alinéa 3, de la Constitution et l'article 2, 2°, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle imposent à toute personne physique qui introduit un recours en annulation de justifier d'un intérêt. Ne justifient de l'intérêt requis que les personnes dont la situation pourrait être affectée directement et défavorablement par la norme attaquée. L'action populaire n'est pas admissible.

B.4. Le décret du 17 février 2012 modifie la taxe de mise en circulation des véhicules sur la base de paramètres liés à l'environnement et aux émissions, afin d'inciter le consommateur à acheter des voitures préservant l'environnement et le climat. Le décret adopte comme critères pertinents la norme Euro (composante air ou composante de pollution) et l'émission



de CO<sub>2</sub> (composante climat ou composante d'émission) (*Doc. parl.*, Parlement flamand, 2011-2012, n° 1375/1, p. 3). Les travaux préparatoires exposent à cet égard ce qui suit :

« En ce qui concerne la composante air, moins la norme Euro est élevée, plus la pollution est importante et plus la TMC est donc élevée. Etant donné que les normes Euro sont fonction de la technologie (pour une même norme Euro, les émissions maximales pour les voitures diesel et pour les voitures à essence sont différentes), la composante air est différente pour les voitures diesel et pour les voitures à essence. En outre, les différentes composantes de la norme Euro se voient également attribuer une valeur différente en fonction de leur importance dans le cadre des plafonds 'NEC' (National Emission Ceiling – plafonds d'émission nationaux) et des normes à atteindre dans le cadre de la directive concernant la qualité de l'air ambiant (2008/50/CE).

La composante climat est indépendante du type de carburant – à l'exception d'une correction pour le GPL, pour le CNG, pour l'hydrogène et pour les voitures électriques – et est fonction du nombre de grammes de CO<sub>2</sub> émis par kilomètre. Moins la voiture consomme de carburant, moins les émissions de CO<sub>2</sub> sont élevées et moins la TMC sera donc élevée » (*ibid.*).

B.5.1. Dans le projet de décret déposé au Parlement flamand, les articles 97ter et 97quater du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus instaurés par l'article 3 disposaient :

« Art. 97ter. La taxe sur les véhicules est calculée selon la formule suivante :

$$\text{TMC} = ((\text{CO}_2 * f + x / 250)^6 * 4500 + c) * \text{LC}$$

Art. 97quater. Les variables, visées à l'article 97ter, sont définies de la façon suivante :

1° CO<sub>2</sub> = les émissions CO<sub>2</sub> du véhicule telles que mesurées pendant l'homologation du véhicule selon la réglementation européenne en vigueur;

2° f = 0,88 pour les véhicules actionnés par le GPL;

f = 0,93 pour les véhicules actionnés par le gaz naturel;

f = 0,744 pour les véhicules actionnés tant par le gaz naturel que par l'essence et dans la mesure où ils sont homologués comme des voitures à essence;

f = 1 pour les autres voitures;

3° x = terme de correction CO<sub>2</sub> en fonction de l'évolution technologique; x équivaut à 0 g CO<sub>2</sub>/km et est annuellement augmenté de 4,5 g CO<sub>2</sub>/km à partir de l'année 2013;

4° CA (correction d'âge). La correction d'âge est déterminée sur la base de l'ancienneté du véhicule. L'ancienneté du véhicule est fixée sur la base de la date de la première immatriculation du véhicule en Belgique ou à l'étranger, et qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation. Le pourcentage du tableau ci-dessous est appliqué selon le terme CA dans les formules visées à l'article 97<sup>quater</sup>;

Ancienneté du véhicule	Valeur CA
Moins de 12 mois entiers	100 %
De 12 à 23 mois entiers	90 %
De 24 à 35 mois entiers	80 %
De 36 à 47 mois entiers	70 %
De 48 à 59 mois entiers	60 %
De 60 à 71 mois entiers	50 %
De 72 à 83 mois entiers	40 %
De 84 à 95 mois entiers	30 %
De 96 à 107 mois entiers	20 %
108 mois entiers ou plus	10 %

5° c = constante (composante air) qui est une fonction de l'Euronorme et du type de combustible du véhicule tels que mentionnés au tableau suivant :

Gasoil	Euronorme	Montants en euros
	euro 0	8521,27
	euro 1	2500,00
	euro 2	1813,47
	euro 3	731,42
	euro 3 + filtre à particules	190,89
	euro 4	190,89
	euro 4 + filtre à particules	93,72
	euro 5	93,72
	euro 6	49,01
Essence, GPL et gaz naturel	Euronorme	Montants en euros
	euro 0	3389,22
	euro 1	1515,70
	euro 2	453,24
	euro 3	284,31
	euro 4	68,26
	euro 5	61,35
	euro 6	61,35

».

B.5.2. Les travaux préparatoires exposent ce qui suit en ce qui concerne cette formule :

« Art. 97ter. La TMC est constituée de deux termes. Le premier terme est fonction des émissions de CO<sub>2</sub> et le second est fonction de la norme Euro. Les émissions de CO<sub>2</sub> et la norme Euro figurent sur le certificat d'immatriculation du véhicule et sont connues dans la banque de données de la DIV, qui peut être utilisée comme base pour le calcul de la TMC.

Dans la formule, le terme CO<sub>2</sub> est calculé en élevant les émissions de CO<sub>2</sub> à une certaine puissance. Cela assure que la distinction faite entre les voitures à émissions de CO<sub>2</sub> différentes soit suffisamment importante. L'exposant  $m$  est fixé à 6. Le niveau de référence utilisé est de 250 g CO<sub>2</sub>/km ( $CO_{2, ref}$ ) auquel est attaché, en 2012, pour les nouvelles voitures, le montant de référence de 6 000 euros pour la composante CO<sub>2</sub>. La fonction CO<sub>2</sub> est indépendante du type de carburant, à l'exception d'une correction pour le GPL, les voitures au gaz naturel et les voitures fonctionnant tant au gaz naturel qu'à l'essence mais qui sont homologuées comme véhicules à essence (voy. plus loin).

La composante air  $c$  figurant dans la formule de calcul de la TMC est liée à la norme Euro du véhicule. Une distinction est opérée entre les véhicules à essence et ceux au diesel et, pour ces derniers, en fonction de la présence ou non d'un filtre à particules. Les voitures à essence émettent en effet moins de substances nocives que les voitures diesel dans la même norme Euro. Un filtre à particules permet de diminuer la quantité des particules fines émises par les voitures diesel.

Art. 97quater. Les variables utilisées dans l'élévation à la puissance sont définies comme suit.

Les émissions de CO<sub>2</sub> sont celles du véhicule telles qu'elles sont mesurées lors de l'homologation du véhicule, selon la réglementation européenne applicable. Si les émissions de CO<sub>2</sub> ne sont pas connues, on prendra pour base les moyennes figurant dans l'article 97novies.

La réglementation européenne en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> se rapporte à la directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandés équipant les véhicules à moteur et la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.

La variable  $f$  n'est appliquée que pour les véhicules fonctionnant au GPL ou au gaz naturel. Si le véhicule ne fonctionne pas au GPL ou au gaz naturel, le CO<sub>2</sub> est multiplié par 1 de sorte que le CO<sub>2</sub> reste inchangé. L'avantage environnemental des voitures au GPL par rapport aux voitures à essence est principalement dû au fait que les émissions directes de CO<sub>2</sub> sont inférieures. Les voitures au GPL sont toutefois généralement homologuées comme voitures à essence, ce qui entraîne l'indication dans la banque de données de la DIV des émissions de CO<sub>2</sub> de la version à essence. Après la conversion, une voiture au GPL doit passer le contrôle technique. Si la DIV a connaissance qu'une voiture a été convertie au GPL, les émissions de CO<sub>2</sub> de ce véhicule doivent être diminuées de 12 %. Le facteur  $f$  est fixé pour cette raison à 0,88 pour les voitures au GPL. Pour tenir compte de l'avantage 'well-to-wheel'

du gaz naturel (émissions inférieures lors de la production du carburant), le facteur  $f$  est fixé à 0,93 pour les voitures fonctionnant au gaz naturel. Pour les voitures dont le carburant est tant le gaz naturel que l'essence, ce sont les données relatives au CO<sub>2</sub> de la version à essence qui sont connues. Cela signifie que les valeurs des émissions de CO<sub>2</sub> doivent être corrigées (facteur 0,8) et que le facteur pour le gaz naturel (0,93) doit en outre être appliqué. Cela porte le facteur  $f$  pour cette catégorie à 0,744 (0,8\*0,93).

La variable  $x$  est un facteur de correction pour la baisse moyenne annuelle des émissions de CO<sub>2</sub>. A partir de 2012, on prévoit que la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> pour le parc automobile flamand diminuera annuellement de 4,5 grammes par kilomètre. Ledit facteur opère la correction.

Une correction en fonction de l'âge (CA) est introduite par année après la première utilisation (ou première immatriculation) du véhicule. Cette correction correspond à la valeur décroissante des véhicules plus anciens mis en circulation et entend tenir compte de l'état de la technologie au moment où la voiture est arrivée sur le marché. Pour une vente au cours de la première année de la mise en service du véhicule, aucune correction d'âge n'est prévue. Pour une vente au cours de la deuxième année après la mise en service, il faut payer 90 % du résultat de la fonction contenue dans l'article 97*quater* » (*Doc. parl.*, Parlement flamand, 2011-2012, n° 1375/1, pp. 6-7).

B.5.3. Le Parlement flamand a adopté un amendement remplaçant le texte proposé des articles 97*ter* et 97*quater*, 5°. Cet amendement a été justifié comme suit :

« L'adaptation du tableau contenu dans l'article 97*quater* est proposée par suite des exposés et des discussions qui s'en sont suivies lors des séances d'audition en commissions réunies de la Politique générale, des Finances et du Budget et de l'Environnement, de la Nature, de l'Aménagement du territoire et du Patrimoine immobilier. Il est constaté que le projet de décret déposé par le Gouvernement flamand ne tient pas suffisamment compte des émissions réelles de NO<sub>x</sub> des voitures diesel qui, pour les normes Euro 3 à 5, sont sensiblement plus élevées que ce que la norme Euro laisse supposer. Il est dès lors proposé de traiter de la même manière les voitures des normes Euro 3 à 5 et celles de la norme Euro 2, en ce qui concerne l'impact de la composante NO<sub>x</sub>.

Le remplacement dans la formule prévue à l'article 97*ter* de la constante ' 6 000 ' par ' 4 500 ', combiné avec le tableau adapté pour les constantes mentionnées à l'article 97*quater*, 5°, inséré, doit assurer que les recettes de la taxe de mise en circulation soient dans le droit fil des recettes qui ont été estimées lors de l'élaboration du projet de décret par le Gouvernement flamand, tel qu'il a été introduit au Parlement flamand le 22 novembre 2011 » (*Doc. parl.*, Parlement flamand, 2011-2012, n° 1375/4, pp. 3-4).

Lors de la discussion en commission, un membre a observé à cet égard ce qui suit :

« Outre la composante NO<sub>x</sub>, les amendements déposés par les groupes de la majorité adaptent certains autres aspects afin justement de maintenir l'équilibre précité. La valeur NO<sub>x</sub> des voitures des normes Euro 3 à 5 est portée au même niveau que celle des voitures de la

norme Euro 2. Pour garantir la neutralité budgétaire, la constante 6 000 est également modifiée par une adaptation du montant de référence à 4 500 » (*Doc. parl.*, Parlement flamand, 2011-2012, n° 1375/6, p. 11).

Un autre membre a encore ajouté :

« Le Gouvernement flamand s'est basé, pour sa politique, sur les normes d'émissions européennes. Il est toutefois apparu, lors des séances d'audition, qu'il existait un consensus scientifique sur le fait que les émissions réelles de NO<sub>x</sub> des voitures diesel sont quatre fois supérieures aux émissions indiquées par la norme, de sorte que l'écologisation risquait de n'être qu'une opération purement formelle. En effet, ce sont précisément les voitures diesel qui sont avantagées par le fait que le CO<sub>2</sub> compte pour 60 % dans la formule.

L'intervenant expose que l'amendement de la majorité remédie à ce qui précède. Les émissions de NO<sub>x</sub> pour les voitures diesel des normes Euro 2 à 5 sont rattachées au paramètre de la norme Euro 2, car les émissions de NO<sub>x</sub> n'ont plus baissé dans la pratique depuis lors. Cela n'a pas été fait pour la norme Euro 6 parce que les premiers tests ont donné une émission de NO<sub>x</sub> qui est effectivement proche de la norme. S'il ressort que ce n'est finalement pas le cas, le Gouvernement flamand peut encore toujours y remédier et cela vaut également d'ailleurs pour la diminution éventuelle des recettes.

Pour éviter que l'adaptation du terme NO<sub>x</sub> pour les voitures diesel entraîne une augmentation des recettes fiscales, les montants de référence pour le CO<sub>2</sub> et le terme air ont été adaptés dans l'amendement de la majorité. L'intervenant est partisan de la neutralité budgétaire et réitère son argument quant au danger que constitue le retard dans le renouvellement, qu'il assimile à l'écologisation » (*ibid.*, p. 12).

B.5.4. Dans le même temps, un amendement a été adopté, qui a abouti à la disposition attaquée et qui était justifié comme suit :

« Le nouvel article 8/1 (voy. amendement n° 11) est inséré pour instaurer un régime transitoire. Etant donné que la modification du mode de calcul de la taxe de mise en circulation vise une modification de comportement, il n'est pas improbable que bon nombre d'achats de nouvelles voitures auront été effectué entre autres en fonction de la nouvelle réglementation telle qu'annoncée dans le projet de décret. En raison du fait que le redevable pouvait difficilement s'attendre à ce que la réglementation s'en écarte finalement, la taxe de mise en circulation, pour la période indiquée, correspond au montant le plus bas obtenu par l'application, soit du mode de calcul figurant dans le projet de décret déposé au Parlement flamand par le Gouvernement flamand, soit du nouveau mode de calcul.

L'administration fiscale appliquera donc d'office pendant une période de deux mois le tarif le plus bas » (*Doc. parl.*, Parlement flamand, 2011-2012, n° 1375/4, pp. 5-6).

Un membre a déclaré en ce qui concerne le régime transitoire proposé :

« La mesure transitoire a longuement été discutée au sein de la majorité, parce qu'elle crée une complication administrative – limitée – pendant deux mois. En fin de compte, il a néanmoins été opté pour un amendement, dans l'intérêt du consommateur qui n'est pas en mesure de mettre en circulation avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation la voiture qu'il a déjà achetée. [...] Le site Internet de l'autorité flamande indiquait clairement que la réglementation n'était pas encore fixée de manière définitive, mais on sait comment les acheteurs réagissent » (*Doc. parl.*, Parlement flamand, 2011-2012, n° 1375/6, p. 13).

B.6. La disposition attaquée vise à prévoir un régime transitoire à l'intention du consommateur qui a acheté une voiture entre le dépôt du projet de décret et l'entrée en vigueur de ce dernier et a supposé, dans ces circonstances, que la taxe de mise en circulation sur cette voiture serait calculée au moyen de la formule précisée dans ce projet de décret.

B.7. Il ressort de la disposition attaquée que pour les voitures diesel qui ont été ou devaient être inscrites au répertoire de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière entre le 1er mars 2012 et le 30 avril 2012 inclus, la taxe de mise en circulation est fixée au montant le plus bas obtenu sur la base, d'une part, de la formule et des variables fixées dans le texte des articles 97ter et 97quater adopté par le Parlement flamand ou, d'autre part, de la formule et des variables fixées dans le texte de ces mêmes articles contenus dans le projet de décret.

B.8.1. L'adoption de l'amendement mentionné en B.5.3 a eu pour conséquence que la formule fixée pour le calcul de la taxe de mise en circulation des voitures à essence était plus favorable que celle prévue dans le projet de décret, puisque les montants en euros pour la variable c (composante air) sont inférieurs aux montants fixés initialement. Pour les voitures diesel en revanche, la formule prévue par le projet de décret était dans certains cas plus avantageuse que celle fixée dans le texte adopté en définitive.

B.8.2. Dans les travaux préparatoires du décret du 17 février 2012, il a été confirmé que la formule prévue par le décret pour le calcul de la taxe serait plus favorable pour les voitures à essence que pour les voitures diesel :

« La nouvelle TMC aura concrètement pour effet qu'une famille moyenne paiera, par rapport à la formule proposée par le Gouvernement flamand, en moyenne 200 euros de plus pour une nouvelle voiture diesel de classe moyenne. Pour une voiture à essence, cela revient à une baisse moyenne de la TMC d'un montant équivalent » (*Doc. parl.*, Parlement flamand, 2011-2012, n° 1375/6, p. 15).

Le même membre a déclaré :

« Le tarif le plus favorable est toutefois d'application jusqu'au 30 avril 2012 pour ceux qui ont acheté une voiture ces dernières semaines : le régime contenu dans le projet de décret ou celui contenu dans l'amendement de la majorité. Le régime le plus avantageux sera probablement celui du Gouvernement pour une voiture diesel et celui du Parlement pour une voiture à essence » (*ibid.*, p. 16).

B.9. Il ressort de ce qui précède que le régime transitoire contenu dans l'article 9 attaqué ne porte que sur les voitures diesel. En effet, c'était exclusivement pour certaines voitures diesel que l'adoption de cet amendement aboutissait à ce que la taxe de mise en circulation soit plus élevée que ce qui était prévu dans le projet de décret.

B.10.1. Le requérant est propriétaire d'une voiture à essence qui a été immatriculée pour la première fois le 26 mars 2012 et pour laquelle la TMC a été calculée selon les règles déterminées par les articles 2 et 3 précités du décret du 17 février 2012.

B.10.2. Dès lors qu'il bénéficie d'un régime plus favorable en tant que propriétaire d'une voiture à essence, le requérant reste en défaut de démontrer que l'adoption de la disposition attaquée a une incidence défavorable sur sa situation.

Il en est d'autant plus ainsi que, comme le souligne le Gouvernement flamand dans son mémoire, la taxe finalement perçue à charge du requérant a été plafonnée à 10 000 euros, en application de l'article 97<sup>quinquies</sup> du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, inséré par l'article 3 du décret attaqué. Ce plafond était en effet dépassé dans le cas du requérant, quel que soit le mode de calcul appliqué sur la base dudit décret.

B.11. En l'absence d'intérêt du requérant, le recours est irrecevable.

Par ces motifs,

la Cour

rejette le recours.

Ainsi prononcé en langue néerlandaise, en langue française et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, à l'audience publique du 22 mai 2013.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

M. Bossuyt