

Rolnummer 4426
Arrest nr. 26/2009 van 18 februari 2009

A R R E S T

In zake : de prejudiciële vragen betreffende artikel 9, B en E, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, zoals dat artikel werd gewijzigd bij de wet van 8 april 2002 « tot wijziging van de artikelen 5, 9, 11, 21 en 42 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen in uitvoering van de richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen », gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters M. Bossuyt en M. Melchior, en de rechters P. Martens, R. Henneuse, E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, J. Spreutels en T. Merckx-Van Goey, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter M. Bossuyt,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. *Onderwerp van de prejudiciële vragen en rechtspleging*

Bij vonnis van 30 januari 2008 in zake de nv « Athlon Car Lease Belgium » tegen de Belgische Staat, waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 6 februari 2008, heeft de Rechtbank van eerste aanleg te Brussel de volgende prejudiciële vragen gesteld :

1. « Schendt de federale wetgever met de wijziging van de artikelen 9(B) en (E) W.I.G.B. door de wet van 8 april 2002 tot wijziging van de artikelen 5, 9, 11, 21 en 42 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen in uitvoering van de richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, de artikelen 10, 11 en 170 van de Grondwet en/of de bevoegdheidsverdelende regels cf. artikel 26, § 1, 1^o, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof zoals vervat in het artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, zoals gewijzigd door de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de Gewesten ? »;

2. « Schenden de artikelen 9(B) en 9(E) W.I.G.B. zoals gewijzigd door de wet van 8 april 2002 tot wijziging van de artikelen 5, 9, 11, 21 en 42 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen in uitvoering van de richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, de artikelen 10, 11 en 170 van de Grondwet doordat voornoemde wetsartikelen retroactief op 1 januari 2001 in werking zijn getreden en hierdoor eiseres hebben verschaft in haar gewettigd vertrouwen dat de federale wetgever geen retroactieve wetswijziging zou invoeren rekening houdend met het ontbreken van een objectief, dwingende en noodzakelijke reden ? ».

Memories zijn ingediend door :

- de nv « Athlon Car Lease Belgium », met maatschappelijke zetel te 1932 Zaventem, Lozenberg 5;

- de Vlaamse Regering;
- de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;
- de Waalse Regering;
- de Ministerraad.

Memories van antwoord zijn ingediend door :

- de nv « Athlon Car Lease Belgium »;
- de Vlaamse Regering;
- de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;

- de Ministerraad.

Op de openbare terechtzitting van 9 december 2008 :

- zijn verschenen :

. Mr. P. Renier, advocaat bij de balie te Kortrijk, tevens *loco* Mr. F. Vanbiervliet, advocaat bij de balie te Brussel, voor de nv « Athlon Car Lease Belgium »;

. Mr. B. Martel *loco* Mr. P. Van Orshoven, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Vlaamse Regering;

. Mr. S. Jochems, tevens *loco* Mr. F. Vandendriessche, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering;

. Mr. C. Cologne *loco* Mr. P. Declercq, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Ministerraad;

- hebben de rechters-verslaggevers E. Derycke en R. Henneuse verslag uitgebracht;

- zijn de voornoemde advocaten gehoord;

- is de zaak in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

II. *De feiten en de rechtspleging in het bodemgeschil*

Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat tussen de nv « Athlon Car Lease Belgium », die onder meer lichte vrachtwagens verhuurt, en de Belgische Staat een betwisting is gerezen over 169 voor het aanslagjaar 2001 gevestigde aanvullende aanslagen in de verkeersbelasting.

De voormelde vennootschap werpt voor de verwijzende rechter op dat het regelen van de heffingsgrondslag, het tarief en de vrijstellingen van de verkeersbelasting sedert 1 januari 2002 tot de bevoegdheid van de gewesten behoort, zodat de in het geding zijnde federale wetsbepalingen door onbevoegdheid zijn aangetast. Op verzoek van die vennootschap stelt de verwijzende rechter de eerste, voormelde, prejudiciële vraag.

Voorts werpt die vennootschap op dat de in het geding zijnde wet van 8 april 2002 met terugwerkende kracht in werking is getreden, zonder dat daarvoor een objectieve verantwoording bestaat, zodat de artikelen 10, 11 en 170 van de Grondwet zijn geschonden. Daarop stelt de verwijzende rechter de tweede, voormelde, prejudiciële vraag.

III. *In rechte*

- A -

Ten aanzien van de eerste prejudiciële vraag

A.1. De nv « Athlon Car Lease Belgium » betoogt dat, door de wet van 8 april 2002 aan te nemen, de federale wetgever retroactief het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (hierna: WIGB) heeft gewijzigd. Op de datum van de afkondiging van die wet was de federale wetgever krachtens de Bijzondere Financieringswet van 16 januari 1989 niet meer bevoegd: met ingang van 1 januari 2002 zijn de gewesten exclusief bevoegd geworden om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting te regelen (artikel 4, § 3, van de Bijzondere Financieringswet van 16 januari 1989, zoals gewijzigd bij de bijzondere wet van 13 juli 2001).

De onbevoegdheid van de federale wetgever kan niet worden verholpen door het feit dat bij artikel 71 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 20 december 2002 « houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2003 », het Vlaams Parlement, met ingang van 1 januari 2002, de wet van 8 april 2002 heeft bekrachtigd. Die « bekrachtiging » werd immers gegeven op basis van het vroegere artikel 4, § 4, van de Bijzondere Financieringswet, dat sinds 1 januari 2002 niet meer van toepassing is. De « instemming » van de gewestregeringen waarin die bepaling voorziet, heeft evenwel enkel betrekking op de verkeersbelasting « met ingang van 1 januari 2002 », terwijl de wet van 8 april 2002 retroactief op 1 januari 2001 in werking is getreden. Bijgevolg is er voor de periode van 1 januari 2001 tot 31 december 2001 nooit een instemming van het Vlaamse Gewest geweest, terwijl zulks nochtans door het vroegere artikel 4, § 4, van de Bijzondere Financieringswet was vereist. De conclusie is dan ook dat de federale overheid zich niet op de beweerde instemming van het Vlaamse Gewest kan beroepen om de uitwerking van de wet van 8 april 2002 voor de periode van 1 januari 2001 tot 31 december 2001 te verantwoorden, zodat de bevoegdheidsoverschrijding door de federale wetgever bij ontstentenis van « instemming » van het Vlaamse Gewest vaststaat.

De nv « Athlon Car Lease Belgium » merkt nog op dat een gewest niet met een aantasting van zijn eigen bevoegdheden kan instemmen. Bovendien zijn de bevoegdheidsverdelende regels van openbare orde. Bijgevolg kon het Vlaamse Gewest niet rechtsgeldig instemmen met de bekrachtiging van de wet van 8 april 2002. De federale wetgever heeft de bevoegdheden van de gewesten uitgehold door na het uitdoven van zijn wetgevende bevoegdheid alsnog een wet met retroactieve werking aan te nemen.

A.2.1. De Ministerraad is van oordeel dat de prejudiciële vraag niet ontvankelijk is, in zoverre het Hof wordt verzocht de in het geding zijnde bepalingen te toetsen aan de artikelen 10, 11 en 170 van de Grondwet. In de prejudiciële vraag wordt niet aangegeven welke categorieën van personen zouden moeten worden vergeleken bij het onderzoek naar de bestaanbaarheid met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet. Evenmin wordt aangegeven hoe het fiscale wettigheidsbeginsel, neergelegd in artikel 170 van de Grondwet, zou kunnen zijn geschonden.

A.2.2. Ten gronde wijst de Ministerraad erop dat sinds 1 januari 2002 de federale overheid niet langer bevoegd is om, onder meer, de aanslagvoet van de verkeersbelasting op de autovoertuigen te bepalen. Niettemin heeft de federale wetgever de wet van 8 april 2002 aangenomen, die uitwerking heeft met ingang van 1 januari 2001, dus ook voor de periode vanaf het bevoegd worden van de gewestwetgevers.

In dat verband betoogt de Ministerraad dat op advies van de Raad van State het samenwerkingsakkoord van 25 november 2002, gesloten tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de invoering van de euro inzake verkeersbelasting, met een artikel 3 werd aangevuld dat bepaalt: « De gewesten zijn overeengekomen de wijzigingen, aangebracht door de wet van 8 april 2002 [...] te bekrachtigen ». Dat samenwerkingsakkoord werd goedgekeurd door het Vlaamse Gewest (decreet van 27 juni 2003), het Waalse Gewest (decreet van 22 oktober 2003) en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (ordonnantie van 3 juli 2003). De Ministerraad is dan ook van oordeel dat er van een schending van de bevoegdheidsverdelende regels geen sprake kan zijn.

A.3.1. De Vlaamse Regering is van mening dat de eerste prejudiciële vraag niet ontvankelijk is, in zoverre zij betrekking heeft op de bestaanbaarheid van de in het geding zijnde bepalingen met de artikelen 10, 11 en 170 van de Grondwet. Noch uit de formulering van de vraag, noch uit de motivering van de verwijzingsbeslissing

blijkt waarin die mogelijke schending zou bestaan. Overigens valt daaruit evenmin af te leiden in welke mate het fiscale wettigheidsbeginsel, neergelegd in artikel 170 van de Grondwet, zou zijn geschonden.

A.3.2. Ten gronde betoogt de Vlaamse Regering dat vanaf 1 januari 2002 de gewesten bevoegd zijn om de verkeersbelasting op autovoertuigen te regelen. Artikel 3, 10^o, en artikel 4, § 3, van de Bijzondere Financieringswet van 16 januari 1989, zoals vervangen bij de bijzondere wet van 13 juli 2001, zijn krachtens artikel 58 van de bijzondere wet van 13 juli 2001 op 1 januari 2002 in werking getreden, wat meteen impliceert dat de aangelegenheid tot 31 december 2001 tot de federale bevoegdheid behoorde. Daaruit volgt dat de in het geding zijnde wijzigingen van de verkeersbelasting voor de periode vanaf 1 januari 2002 door de Vlaamse decreetgever moesten zijn aangenomen. Dat vloeit te dezen voort uit hun bekrachtiging bij artikel 71 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 20 december 2002 « houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2003 » en dit met ingang van 1 januari 2002. In zoverre de eerste prejudiciële vraag betrekking heeft op de periode vanaf 1 januari 2002, moet zij volgens de Vlaamse Regering dan ook ontkennend worden beantwoord.

A.3.3. In haar memorie van antwoord merkt de Vlaamse Regering op dat in hoofde van de nv « Athlon Car Lease Belgium » verwarring bestaat over de draagwijdte van, enerzijds, de instemming met de in het geding zijnde bepalingen door de Vlaamse Regering en, anderzijds, de bekrachtiging door de decreetgever.

Vóór de wijziging van de Bijzondere Financieringswet van 16 januari 1989 door de bijzondere wet van 13 juli 2001 volgde uit de vroegere artikelen 3 en 4, § 4, van de eerstvermelde bijzondere wet, dat de federale wetgever bevoegd was voor het « regelen » van de betreffende belasting, zij het dat een wijziging slechts kon worden doorgevoerd mits daarover het voorafgaande akkoord (« instemming ») van de gewestregeringen werd verkregen. Een beslissing daaromtrent moest bijgevolg bij consensus worden genomen. De Vlaamse Regering heeft haar instemming met de in het geding zijnde bepalingen gegeven. Die instemming - op het niveau van de regering - was nog steeds vereist, aangezien de federale wetgever op het ogenblik dat het wetsontwerp werd voorgelegd nog steeds bevoegd was om de verkeersbelasting te wijzigen, zij het onder voorbehoud van instemming van, onder meer, de Vlaamse Regering. Een instemming van de decreetgever was geenszins vereist, in tegenstelling tot hetgeen de nv « Athlon Car Lease Belgium » lijkt te suggereren.

Pas vanaf de inwerkingtreding op 1 januari 2002 van de wijziging van de bijzondere wet van 16 januari 1989 bij de bijzondere wet van 13 juli 2001 is de decreetgever exclusief bevoegd geworden om de verkeersbelasting te regelen krachtens de gewijzigde artikelen 3 en 4, § 3. Tot zolang is de federale wetgever bevoegd gebleven. Ter uitvoering van dat artikel 4, § 3, is het samenwerkingsakkoord gesloten tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest « betreffende de invoering van de euro inzake de verkeersbelasting ». Volgens artikel 3 van dat samenwerkingsakkoord zijn de gewesten overeengekomen de wijzigingen, aangebracht bij de wet van 8 april 2002, te bekrachtigen. Ter uitvoering van dat samenwerkingsakkoord werden de in het geding zijnde bepalingen bekrachtigd, wat het Vlaamse Gewest betreft, bij artikel 71 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 20 december 2002 « houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2003 ». Aldus heeft de decreetgever zich die wetsbepalingen eigen gemaakt, zodat die bepalingen moeten worden geacht decretale bepalingen te zijn, dit weliswaar, gelet op de temporele werking van de bekrachtigingsbepaling, vanaf 1 januari 2002, wat logisch is, aangezien de federale wetgever tot en met 31 december 2001 de enig bevoegde wetgever was.

De Vlaamse Regering besluit dat van een schending van de bevoegdheidsverdelende regels geen sprake is : vóór 1 januari 2002 hebben de in het geding zijnde bepalingen de toen vereiste instemming van de gewestregeringen verkregen; voor de periode vanaf 1 januari 2002 is de wijziging van de regeling inzake de verkeersbelasting, ter uitvoering van het voormelde samenwerkingsakkoord, door de decreetgevers bekrachtigd, die vanaf dat ogenblik immers exclusief bevoegd waren.

A.4. De Waalse Regering merkt op dat sinds 1 januari 2002 de gewesten bevoegd zijn om de essentiële bestanddelen van de verkeersbelasting te regelen, met uitzondering van het bepalen van de belastbare materie (artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989, zoals gewijzigd bij de bijzondere wet van 13 juli 2001).

Tot 31 december 2001 was de federale overheid als enige bevoegd om het tarief van de verkeersbelasting te wijzigen, in zoverre de gewestregeringen daarmee vooraf hadden ingestemd (vroegere artikel 4, § 4, van de bijzondere wet van 16 januari 1989).

De wet van 8 april 2002 dateert weliswaar van na de inwerkingtreding van de bijzondere wet van 13 juli 2001, maar heeft uitwerking op datum van 1 januari 2001, met andere woorden voor het aanslagjaar 2001. Om redenen die verband houden met Europeesrechtelijke verplichtingen diende de wetgever op te treden inzake het tarief van de verkeersbelasting voor het aanslagjaar 2001. Voor die periode was enkel de federale wetgever bevoegd. Het betwisten van diens bevoegdheid zou erop neerkomen dat geen enkel beleidsniveau bevoegd zou zijn om het tarief van de belasting met betrekking tot het aanslagjaar 2001 te wijzigen, aangezien de gewestwetgevers vóór 1 januari 2002 niet bevoegd waren.

Volgens de Waalse Regering berust de stelling van de eisende partij voor de verwijzende rechter op een verwarring tussen de inwerkingtreding van een wetskrachtige norm en de uitwerking in de tijd ervan. Hoewel de wet van 8 april 2002 tien dagen na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad* in werking is getreden, ging haar bindende kracht terug tot 1 januari 2001, tijdstip waarop enkel de federale wetgever bevoegd was om het tarief van de verkeersbelasting te wijzigen.

Overigens zouden de gewesten, respectievelijk in oktober en november 2001, niet met de door de federale wetgever voorgestelde wijzigingen hebben ingestemd, indien de bevoegdheid van de federale wetgever niet zou hebben vastgestaan.

A.5.1. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering is van oordeel dat de eerste prejudiciële vraag niet ontvankelijk is, in zoverre het Hof wordt verzocht de in het geding zijnde bepalingen te toetsen aan de artikelen 10, 11 en 170 van de Grondwet. Noch uit de formulering van de vraag, noch uit de motivering van de verwijzingsbeslissing blijkt welke categorieën van personen met elkaar moeten worden vergeleken bij het onderzoek van de beweerdde schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet. Bovendien is het fiscale wettigheidsbeginsel, neergelegd in artikel 170 van de Grondwet, te dezen manifest niet geschonden en wordt niet aangegeven hoe die grondwetsbepaling dan wel zou zijn geschonden.

A.5.2. Ten gronde betoogt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat wat de verkeersbelasting op de autovoertuigen en de belasting op de inverkeerstelling betreft, de gewesten sinds 1 januari 2002 bevoegd zijn om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen te wijzigen.

De gewesten hebben van die bevoegdheid gebruik gemaakt door de wet van 8 april 2002 te bekrachtigen vanaf 1 januari 2002. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest deed zulks bij ordonnantie van 3 juli 2003.

Gelet op de omstandigheden die bij de behandeling van de tweede prejudiciële vraag worden toegelicht, diende er ook een regeling te worden getroffen voor de periode dat de gewesten nog niet bevoegd waren, namelijk van 1 januari 2001 tot 31 december 2001. In die periode was de federale wetgever bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting te regelen. Om die reden heeft de federale wetgever op 8 april 2002 retroactief ingegrepen en heeft hij de in het geding zijnde bepalingen gewijzigd.

Dat ook de gewesten de federale wetgever bevoegd achten om die wijzigingen retroactief door te voeren voor de periode die aan de bevoegdheidstoewijzing aan de gewesten voorafging, wordt bevestigd door het gegeven dat de decreten en de ordonnantie die de wet van 8 april 2002 bekrachtigen, slechts uitwerking hebben vanaf 1 januari 2002.

Met verwijzing naar het arrest nr. 3/89 merkt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op dat een bepaling die de inwerkingtreding van een decreet regelt en er terugwerkende kracht aan geeft, in beginsel geen bevoegdheidsoverschrijding *ratione temporis* vanwege de decreetgever inhoudt, althans wanneer « die datum [van inwerkingtreding] samenvalt met die van de inwerkingtreding van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ». *A contrario* kan uit dat arrest worden afgeleid dat vóór de datum van inwerkingtreding van de bevoegdheidstoewijzing, de destijds bevoegde overheid bevoegd blijft.

A.5.3. In haar memorie van antwoord stelt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat de nv « Athlon Car Lease Belgium » geen duidelijk onderscheid maakt tussen, enerzijds, de voorafgaande instemming vereist onder de gelding van het vroegere artikel 4, § 4, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 en, anderzijds, de latere bekrachtiging van de wet van 8 april 2002 door de gewesten in de uitoefening van hun eigen bevoegdheden.

Zoals blijkt uit de parlementaire voorbereiding, hebben de gewesten in oktober en november 2001 - vóór de inwerkingtreding van de wijziging van het voormelde artikel 4, § 4, - voor de periode vóór 1 januari 2002, hun

instemming met het ontwerp van wet verleend. Bij ordonnantie van 3 juli 2003 en bij decreten van 20 december 2002 en 22 oktober 2003 hebben respectievelijk het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest zich de wijzigingen van de wet van 8 april 2002 eigen gemaakt. Anders dan wat de nv « Athlon Car Lease Belgium » beweert, past die bekrachtiging in het kader van de uitoefening van de eigen bevoegdheden voor de periode vanaf 1 januari 2002.

Ten aanzien van de tweede prejudiciële vraag

A.6. De nv « Athlon Car Lease Belgium » betoogt dat de in het geding zijnde bepalingen de artikelen 10, 11 en 170 van de Grondwet, in samenhang gelezen met het rechtszekerheids- en het vertrouwensbeginsel, schenden, doordat zij met terugwerkende kracht uitwerking hebben. Aldus wordt de belastingplichtige verschalkt in zijn gewettigd vertrouwen in de wetgever om geen retroactieve belasting in te voeren.

Met verwijzing naar de arresten nrs. 111/2004, 77/2006 en 41/2008 merkt die partij op dat de terugwerkende kracht van wetsbepalingen enkel kan worden verantwoord op grond van bijzondere omstandigheden, inzonderheid wanneer zij onontbeerlijk is voor de verwezenlijking van een doelstelling van algemeen belang.

De wet van 8 april 2002 voert door het bepalen van het tijdstip waarop zij uitwerking heeft een onderscheid in tussen rechtsverhoudingen naargelang die al dan niet onder de toepassing van de wet vallen. Zulk een verschil in behandeling berust niet op een objectieve en redelijke verantwoording. Het argument dat de gelijkheid tussen belastingplichtigen zou worden verwezenlijkt door het afstemmen van het fiscaalrechtelijke begrip van « lichte vrachtwagen » op het verkeerstechnische begrip van « lichte vrachtwagen », kan niet worden aanvaard. De wetgever had immers zulk een doelstelling kunnen bereiken op een wijze die minder nadelig voor de belastingplichtige was. De wetgever heeft echter voor extra budgettaire inkomsten gekozen. In die zin is de in het geding zijnde maatregel niet evenredig met het nagestreefde doel.

Uit de parlementaire voorbereiding blijkt dat de retroactieve invoering van de wet verband hield, niet met het gelijkschakelen van het fiscaalrechtelijke en het verkeerstechnische begrip van « lichte vrachtwagen », maar met het systeem van de niet-geautomatiseerde inningen. Overigens heeft het geding voor de verwijzende rechter enkel betrekking op de geautomatiseerde inningen. De ingevoerde retroactiviteit berust bijgevolg niet op een dwingende en noodzakelijke reden en kan niet op grond van bijzondere omstandigheden worden verantwoord. De wetgever had zonder enig probleem voor een niet-retroactieve regeling kunnen opteren.

A.7.1. De Ministerraad is van oordeel dat de tweede prejudiciële vraag, om dezelfde redenen als de eerste vraag, gedeeltelijk niet ontvankelijk is.

A.7.2. Ten gronde betoogt de Ministerraad dat de terugwerkende kracht van de in het geding zijnde bepalingen op een objectieve verantwoording berust, zoals blijkt uit de parlementaire voorbereiding : vermits de belastbare periode voor de voertuigen die onder het stelsel van de niet-geautomatiseerde inning vallen, het burgerlijk jaar volgt, is het wenselijk de inwerkingtreding te laten samenvallen met de aanvang van een nieuw belastbaar tijdperk. Zulks voorkomt tevens een massale herziening (verlenen van ontheffingen en vestigen van supplementen) van de verkeersbelasting voor de voertuigen die onder het stelsel van de niet-geautomatiseerde inning vallen.

A.8.1. De Vlaamse Regering is van mening dat de tweede prejudiciële vraag niet ontvankelijk is, in zoverre zij betrekking heeft op artikel 170 van de Grondwet. Noch uit de formulering van de prejudiciële vraag, noch uit de motieven van de verwijzingsbeslissing blijkt op welke wijze het fiscale wettigheidsbeginsel, neergelegd in artikel 170 van de Grondwet, zou kunnen zijn geschonden.

A.8.2. Ten gronde is de Vlaamse Regering van mening dat in de parlementaire voorbereiding de verantwoording voor de bekritiseerde retroactiviteit wordt gegeven : de wetgever wenste een aantal wijzigingen in werking te laten treden bij de aanvang van een nieuw belastbaar tijdperk, dat in de verkeersbelasting principieel met een kalenderjaar samenvalt. De keuze van de wetgever om de inwerkingtreding van een bepaling waarbij de belastbare grondslag van een belasting wordt gewijzigd, te laten samenvallen met de aanvang van een belastbaar tijdperk en op die wijze talloze aanvullende aanslagen of ontheffingen te vermijden, is redelijk verantwoord. Zulk een keuze is meteen verantwoord in het licht van de rechtszekerheid, de goede werking van de openbare dienst en de continuïteit ervan.

A.9. De Waalse Regering betoogt dat de terugwerkende kracht van de wet van 8 april 2002 volkomen is verantwoord. Uit de parlementaire voorbereiding blijkt immers dat de Europese Commissie België op 30 november 2000 in gebreke had gesteld, omdat niet aan de bij de richtlijn 1999/62/EG van 17 juni 1999 bedoelde verplichtingen was voldaan. Die richtlijn strekte ertoe, onder meer, de verkeersbelasting op de autovoertuigen te harmoniseren. Bij de wet van 8 april 2002 zijn de schalen van de verkeersbelasting aan de Europese regelgeving aangepast. Vermits de eerste fase van de inbreukprocedure door de Europese Commissie tegen België in werking was gesteld, kan volgens de Waalse Regering niet worden betwist dat de federale wetgever een doelstelling van algemeen belang heeft nagestreefd door de in het geding zijnde maatregel aan te nemen.

A.10.1. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering verwijst naar de parlementaire voorbereiding waaruit blijkt dat de wetgever van oordeel was dat de ongelijke belasting voor lichte vrachtwagens met een maximaal toegelaten massa tot 3 499 kg in vergelijking met de belasting voor lichte vrachtwagens met een maximaal toegelaten massa van 3 500 kg, niet alleen incoherent was, maar ook niet kon worden verantwoord in het licht van, enerzijds, de definitie van « lichte vrachtwagen » in de verkeersreglementering en, anderzijds, het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie. Bovendien is de retroactiviteit van de in het geding zijnde maatregel op financiële gronden gestoeld en bijgevolg noodzakelijk om de goede werking en de continuïteit van de openbare dienst te vrijwaren.

A.10.2. Hoewel de bijzondere wet van 6 januari 1989 niet uitdrukkelijk in de mogelijkheid voorziet om in een prejudicieel arrest de gevolgen van een ongrondwettig verklaarde norm te handhaven, betoogt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering - in ondergeschikte orde - dat de gewesten, in voorkomend geval, minstens over een overgangperiode zouden moeten kunnen beschikken om alsnog, op grond van hun eigen bevoegdheid, de in het geding zijnde maatregel, indien mogelijk met terugwerkende kracht, aan te passen of te bekrachtigen.

A.11.1. De nv « Athlon Car Lease Belgium » repliceert dat de Ministerraad, de Vlaamse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bij de verantwoording van de retroactiviteit van de in het geding zijnde maatregel, ervan lijken uit te gaan dat de betreffende verkeersbelasting betrekking heeft op de categorie van de « lichte vrachtwagens » die aan de niet-geautomatiseerde heffing zijn onderworpen. Dat is geenszins het geval.

Die partij wijst erop dat een onderscheid bestaat tussen de niet-geautomatiseerde en de geautomatiseerde heffingen.

De wet van 25 januari 1999 voerde het principe van de « geautomatiseerde inning » in, waarbij het onweerlegbare vermoeden van belastbaarheid geldt door het loutere feit van de inschrijving van het voertuig bij de Directie voor de Inschrijving van de Voertuigen (hierna : DIV) (artikel 21 van het WIGB). Bovendien is de verkeersbelasting verschuldigd per opeenvolgende tijdperken van twaalf opeenvolgende maanden, waarvan het eerste ingaat op de eerste dag van de maand waarin het voertuig in het repertorium van de DIV werd of moest worden ingeschreven (artikel 22 van het WIGB). Het belastbaar tijdperk van twaalf maanden valt dus niet samen met het kalenderjaar.

Voor de voertuigen die onder het stelsel van de niet-geautomatiseerde inning vallen, geldt een andere regeling (artikel 36*bis* van het WIGB). Die categorie betreft niet de « lichte vrachtwagens », die het voorwerp uitmaken van het geschil voor de verwijzende rechter. Voor de voertuigen die onder het stelsel van de niet-geautomatiseerde inning vallen, loopt het belastbaar tijdperk per kalenderjaar.

Bijgevolg kan de door de voormelde institutionele overheden aangevoerde verantwoording niet in aanmerking worden genomen : die verantwoording geldt niet bij de geautomatiseerde heffingen, aangezien het beginpunt van een aanslagjaar in beginsel niet van het kalenderjaar afhangt, maar wel van het tijdstip van de inschrijving van het voertuig bij de DIV.

A.11.2. De nv « Athlon Car Lease Belgium » verwerpt de stelling van de Waalse Regering volgens welke de bekritiseerde retroactiviteit op grond van Europeesrechtelijke verplichtingen zou kunnen worden verantwoord. De voormelde richtlijn 1999/62/EG heeft evenwel uitsluitend betrekking op voertuigen die zijn bestemd « voor het goederenvervoer over de weg en waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht ten minste 12 ton bedraagt » (artikel 2). Die richtlijn heeft bijgevolg niets uit te staan met de (retroactieve) aanpassing van het begrip « lichte vrachtwagen », doch heeft enkel betrekking op « zware vrachtoertuigen ».

A.11.3. Het argument van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering volgens welke de wetgever de gelijkheid tussen de belastingplichtigen nastreeft door het fiscaalrechtelijke en het verkeerstechnische begrip van een « lichte vrachtwagen » op mekaar af te stemmen, kan volgens de nv « Athlon Car Lease Belgium » niet worden aanvaard. De wetgever had een dergelijke doelstelling op een voor de belastingplichtige minder nadelige wijze kunnen verwezenlijken.

A.11.4. De nv « Athlon Car Lease Belgium » besluit dat geen verantwoording bestaat voor de in het geding zijnde retroactieve wetwijziging met betrekking tot de geautomatiseerde voertuigen, te dezen de categorie van de « lichte vrachtwagens ». De aangevoerde verantwoording houdt enkel verband met het stelsel van de niet-geautomatiseerde inningen, waarmee het geding voor de verwijzende rechter geen uitstaans heeft.

- B -

B.1.1. De prejudiciële vragen hebben betrekking op artikel 9, B en E, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (hierna : WIGB), zoals respectievelijk gewijzigd en vervangen bij de artikelen 5 en 6 van de wet van 8 april 2002 « tot wijziging van de artikelen 5, 9, 11, 21 en 42 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen in uitvoering van de richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen » (hierna : de wet van 8 april 2002).

De in het geding zijnde artikelen 5 en 6 van de wet van 8 april 2002 bepalen :

« Art. 5. In artikel 9, B, van hetzelfde Wetboek, worden de woorden ‘ met een maximaal toegelaten massa van minder dan 3 500 kilogram ’ vervangen door de woorden ‘ waarvan de maximaal toegelaten massa 3 500 kilogram niet overschrijdt ’.

Art. 6. Artikel 9, E, van hetzelfde Wetboek, wordt vervangen als volgt :

‘ E. Motorvoertuigen of samengestelde voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen.

Wanneer de maximaal toegelaten massa 3 500 kilogram overschrijdt, wordt de belasting, afhankelijk van het aantal assen van het voertuig en de aard van de ophanging, vastgesteld volgens de onderstaande schalen : [...] ’ ».

Artikel 12 van de wet van 8 april 2002 bepaalt :

« De artikelen 2 tot 11 hebben uitwerking met ingang van 1 januari 2001 ».

B.1.2. De in het geding zijnde bepalingen hebben betrekking op de wijziging van de verkeersbelasting die voor « lichte vrachtwagens » verschuldigd is.

Vóór de inwerkingtreding van die bepalingen werd de verkeersbelasting op « lichte vrachtwagens », waaronder de motorvoertuigen bestemd voor het vervoer van goederen met een maximaal toegelaten massa (hierna : MTM) van minder dan 3 500 kg, vastgesteld op 19,32 euro per 500 kg MTM (artikel 9, B, van het WIGB).

Wanneer de MTM van het voertuig of van de sleep minstens 3 500 kg bedroeg, werd de belasting volgens de bij artikel 9, E, van het WIGB bepaalde schaal vastgesteld, waarbij voor voertuigen met een MTM van 3 500 tot 3 999 kg het bedrag van de belasting werd vastgesteld op een bedrag dat lager was dan het resultaat van de bewerking waarin artikel 9, B, van het WIGB voorzag.

Bijgevolg werd een lichte vrachtwagen met een MTM van 3 499 kg (of minder) zwaarder belast dan een lichte vrachtwagen met een MTM van 3 500 kg.

Ten gevolge van de wijziging door de wet van 8 april 2002 geldt de regeling van artikel 9, B, van het WIGB ook voor motorvoertuigen bestemd voor het vervoer van goederen « waarvan de maximaal toegelaten massa 3 500 kg niet overschrijdt ». Bijgevolg vallen voortaan ook lichte vrachtwagens met een MTM van 3 500 kg onder het toepassingsgebied van artikel 9, B, van het WIGB.

Ten aanzien van de eerste prejudiciële vraag

Wat de ontvankelijkheid betreft

B.2. Volgens de Ministerraad, de Vlaamse Regering en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zou de eerste prejudiciële vraag niet ontvankelijk zijn, in zoverre het Hof wordt verzocht de in het geding zijnde bepalingen te toetsen aan de artikelen 10, 11 en 170 van de Grondwet, vermits noch uit de formulering van de prejudiciële vraag, noch uit de motivering van de verwijzingsbeslissing zou blijken welke categorieën van personen zouden moeten

worden vergeleken bij het onderzoek naar de bestaanbaarheid van die bepalingen met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

Evenmin zou worden aangegeven op welke wijze het fiscale wettigheidsbeginsel, neergelegd in artikel 170 van de Grondwet, zou kunnen zijn geschonden.

B.3.1. De aan het Hof toevertrouwde toetsing van wetskrachtige normen aan de artikelen 10 en 11 van de Grondwet vereist dat een welbepaalde categorie van personen ten aanzien van wie een mogelijke discriminatie wordt aangevoerd, het voorwerp uitmaakt van een pertinente vergelijking met een andere categorie. Wanneer noch uit de prejudiciële vraag, noch uit de motivering van de verwijzingsbeslissing kan worden opgemaakt welke categorieën van personen met elkaar dienen te worden vergeleken, en wanneer daaruit evenmin kan worden afgeleid op welke wijze de in het geding zijnde bepaling een schending zou inhouden van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, bevat de prejudiciële vraag niet de noodzakelijke elementen op grond waarvan het Hof uitspraak moet kunnen doen.

Het staat niet aan het Hof een verschil in behandeling te onderzoeken met betrekking tot hetwelk het zelf de met elkaar te vergelijken categorieën zou moeten preciseren, en bovendien zou het toelaten van zulk een prejudiciële vraag ertoe leiden dat het tegensprekelijk karakter van de rechtspleging voor het Hof in het gedrang wordt gebracht, nu de partijen die in voorkomend geval in de zaak voor het Hof wensen tussen te komen, niet in de gelegenheid worden gesteld zulks op een doeltreffende wijze te doen. Dat geldt inzonderheid voor de partijen die zouden opkomen voor de verdediging van de in het geding zijnde bepaling en alsdan geen dienstig verweer zouden kunnen voeren.

B.3.2. Noch de formulering van de eerste prejudiciële vraag, noch de motivering van de verwijzingsbeslissing geven aan op welke wijze het fiscale wettigheidsbeginsel, neergelegd in artikel 170 van de Grondwet, zou kunnen zijn geschonden.

B.3.3. De excepties zijn gegrond.

B.3.4. Bijgevolg onderzoekt het Hof de eerste prejudiciële vraag enkel in zoverre zij betrekking heeft op een mogelijke schending van de bevoegdheidverdelende regels.

Ten gronde

B.4. De verwijzende rechter vraagt of de in het geding zijnde bepalingen een schending inhouden van artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten (hierna: de Bijzondere Financieringswet), zoals vervangen bij artikel 6 van de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten.

De federale wetgever zou onbevoegd zijn om de in het geding zijnde bepalingen aan te nemen, nu de verkeersbelasting sinds 1 januari 2002 een gewestelijke belasting is.

B.5. Vóór de wijziging van de Bijzondere Financieringswet bij de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten, bepaalde artikel 3, eerste lid, 7°, van de Bijzondere Financieringswet :

« Volgende belastingen zijn gewestelijke belastingen :

[...]

7° de verkeersbelasting op de autovoertuigen ».

Artikel 4, § 4, van de Bijzondere Financieringswet, vóór de wijziging bij de voormelde bijzondere wet van 13 juli 2001, bepaalde :

« De federale wetgever blijft bevoegd voor het vaststellen van de heffingsgrondslag van de in artikel 3, eerste lid, 4° tot 8°, bedoelde belastingen, alsook van de aanslagvoet en de vrijstellingen van de in artikel 3, eerste lid, 7° en 8°, bedoelde belastingen. Een wijziging in een van deze elementen kan evenwel slechts doorgevoerd worden met instemming van de Gewestregeringen ».

Uit die bepalingen volgt dat de federale wetgever, vóór de inwerkingtreding op 1 januari 2002 van de voormelde bijzondere wet van 13 juli 2001, bevoegd was om de

heffingsgrondslag, de aanslagvoet en de vrijstellingen van de verkeersbelasting te regelen, maar dat een wijziging van die elementen slechts met de « instemming » van de gewestregeringen kon worden doorgevoerd.

Uit de parlementaire voorbereiding van de wet van 8 april 2002 blijkt dat de gewesten met het betreffende wetsontwerp « hebben ingestemd overeenkomstig het voormalige artikel 4, § 4, van de [Bijzondere Financieringswet] » (*Parl. St.*, Kamer, 2001-2002, DOC 50-1635/003, p. 4) en dat « respectievelijk in oktober en november 2001, [de gewesten] formeel akkoord gingen met het voorgelegde wetsontwerp » (*ibid.*, p. 6).

B.6.1. Na de wijziging van de Bijzondere Financieringswet bij de voormelde bijzondere wet van 13 juli 2001, die de bevoegdheden van de gewesten inzake de gewestelijke belastingen uitbreidt, zijn de gewesten vanaf 1 januari 2002 bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting te bepalen.

Artikel 3, eerste lid, 10°, van de Bijzondere Financieringswet bepaalt thans :

« Volgende belastingen zijn gewestelijke belastingen :

[...]

10° de verkeersbelasting op de autovoertuigen ».

Artikel 3, tweede lid, van de Bijzondere Financieringswet bepaalt thans :

« Deze belastingen zijn onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 4, 5, 8 en 11 ».

Artikel 4, § 3, van de Bijzondere Financieringswet bepaalt thans :

« De gewesten zijn bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de in artikel 3, eerste lid, 10° en 11°, bedoelde belastingen te wijzigen. Ingeval de belastingplichtige van deze belastingen een vennootschap, zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, is de uitoefening van deze bevoegdheden afhankelijk van een voorafgaandelijk tussen de drie gewesten te sluiten samenwerkingsakkoord zoals bedoeld in artikel 92bis, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ».

B.6.2. De artikelen 3, 4 en 5 van de Bijzondere Financieringswet kennen aan de gewesten een algemene bevoegdheid toe inzake de in die artikelen bedoelde belastingen. Voor zover zij er niet anders over hebben beschikt, moeten de Grondwetgever en de bijzondere wetgever worden geacht aan de gewesten de volledige bevoegdheid toe te kennen tot het uitvaardigen van de regels met betrekking tot het vaststellen van de heffingsgrondslag, de aanslagvoet en de vrijstellingen inzake de verkeersbelasting.

B.6.3. Ter uitvoering van het voormelde artikel 4, § 3, van de Bijzondere Financieringswet is een samenwerkingsakkoord gesloten tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest « betreffende de invoering van de euro inzake de verkeersbelasting » (*Belgisch Staatsblad*, 7 november 2003).

Artikel 3 van dat samenwerkingsakkoord bepaalt :

« De Gewesten zijn overeengekomen de wijzigingen, aangebracht door de wet van 8 april 2002 tot wijziging van de artikelen 5, 9, 11, 21 en 42 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen in uitvoering van de Richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen, aan het Wetboek op de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, te bekrachtigen ».

Dat artikel heeft uitwerking op 1 januari 2002 (artikel 4 van het samenwerkingsakkoord).

Het voormelde samenwerkingsakkoord werd goedgekeurd bij decreet van het Vlaamse Gewest van 27 juni 2003 (*Belgisch Staatsblad*, 1 augustus 2003), bij decreet van het Waalse Gewest van 22 oktober 2003 (*Belgisch Staatsblad*, 7 november 2003) en bij ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 3 juli 2003 (*Belgisch Staatsblad*, 29 juli 2003).

B.6.4. Bovendien werden de in het geding zijnde bepalingen met ingang van 1 januari 2002 bekrachtigd,

- wat het Vlaamse Gewest betreft, bij artikel 71 van het decreet van 20 december 2002 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2003 (*Belgisch Staatsblad*, 31 december 2002);

- wat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreft, bij artikel 3 van de ordonnantie van 3 juli 2003 « tot bekrachtiging van de artikelen 5 en 13, derde lid, van het koninklijk besluit van 11 december 2001 houdende uitvoering van de wet van 26 juni 2000 betreffende de invoering van de euro in de wetgeving die betrekking heeft op aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de grondwet en die ressorteert onder het Ministerie van Financiën, en tot bekrachtiging van de wijzigingen aan het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen ingevolge de wet van 8 april 2002 tot wijziging van de artikelen 5, 9, 11, 21 en 42 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen in uitvoering van de richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen » (*Belgisch Staatsblad*, 29 juli 2003).

- wat het Waalse Gewest betreft, bij artikel 3 van het decreet van 22 oktober 2003 « tot bevestiging van de artikelen 5 en 13, derde lid, van het koninklijk besluit van 11 december 2001 houdende uitvoering van de wet van 26 juni 2000 betreffende de invoering van de euro in de wetgeving die betrekking heeft op aangelegenheden zoals bedoeld in artikel 78 van de Grondwet en die ressorteert onder het Ministerie van Financiën en van de wijzigingen in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen ten gevolge van de wet van 8 april 2002 tot wijziging van de artikelen 5, 9, 11, 21 en 42 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen in uitvoering van de richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen » (*Belgisch Staatsblad*, 7 november 2003).

Door die bekrachtigingen hebben de drie gewestwetgevers zich de in het geding zijnde federale wetsbepalingen toegeëigend, zodat die bepalingen vanaf 1 januari 2002 dienen te worden geacht bepalingen van die wetgevers te zijn.

B.7. Vóór 1 januari 2002 hadden de in het geding zijnde bepalingen de instemming van de gewestregeringen verkregen, overeenkomstig het toen geldende artikel 4, § 4, van de Bijzondere Financieringswet.

Met ingang van 1 januari 2002 zijn de in het geding zijnde bepalingen, ter uitvoering van het voormelde samenwerkingsakkoord, door de drie gewesten bij decreet of ordonnantie bekrachtigd. Vanaf die datum zijn immers uitsluitend de gewesten bevoegd om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting te bepalen.

B.8. Uit wat voorafgaat volgt dat de federale wetgever door de in het geding zijnde bepalingen, met uitwerking vanaf 1 januari 2001, aan te nemen, artikel 4, § 3, van de Bijzondere Financieringswet niet heeft geschonden.

B.9. De eerste prejudiciële vraag dient ontkennend te worden beantwoord.

Ten aanzien van de tweede prejudiciële vraag

Wat de ontvankelijkheid betreft

B.10. Volgens de Ministerraad en de Vlaamse Regering zou de tweede prejudiciële vraag niet ontvankelijk zijn, in zoverre zij ertoe strekt het Hof te ondervragen over de bestaanbaarheid van de in het geding zijnde bepalingen met artikel 170 van de Grondwet.

B.11.1. Noch de formulering van de tweede prejudiciële vraag, noch de motivering van de verwijzingsbeslissing geven aan op welke wijze het fiscale wettigheidsbeginsel, neergelegd in artikel 170 van de Grondwet, zou kunnen zijn geschonden.

B.11.2. De excepties zijn gegrond.

B.11.3. Bijgevolg onderzoekt het Hof de tweede prejudiciële vraag enkel in zoverre zij betrekking heeft op een mogelijke schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

Ten gronde

B.12. De verwijzende rechter vraagt of de in het geding zijnde bepalingen bestaanbaar zijn met het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie, doordat die bepalingen met terugwerkende kracht, op 1 januari 2001, in werking zijn getreden, zodat de betrokken belastingplichtigen zouden zijn geschokt in hun rechtmatige vertrouwen omdat de wetgever - zonder dwingende noodzaak - een retroactief werkende wetswijziging zou invoeren.

B.13. De niet-retroactiviteit van wetten is een waarborg ter voorkoming van rechtsonzekerheid. Die waarborg vereist dat de inhoud van het recht voorzienbaar en toegankelijk is, zodat de rechtzoekende in redelijke mate de gevolgen van een bepaalde handeling kan voorzien op het tijdstip dat die handeling wordt verricht.

De terugwerkende kracht kan enkel worden verantwoord wanneer zij onontbeerlijk is voor de verwezenlijking van een doelstelling van algemeen belang. Indien bovendien blijkt dat de terugwerkende kracht tot gevolg heeft dat de afloop van een of meer gerechtelijke procedures in een welbepaalde zin wordt beïnvloed of dat rechtscolleges worden verhinderd zich uit te spreken over een rechtsvraag, vergt de aard van het in het geding zijnde beginsel dat uitzonderlijke omstandigheden of dwingende motieven van algemeen belang een verantwoording bieden voor het optreden van de wetgever, dat ten nadele van een categorie van burgers inbreuk maakt op de jurisdictionele waarborgen die aan allen worden geboden.

B.14. Uit geen enkel element blijkt dat de terugwerkende kracht die is verleend aan de in het geding zijnde bepalingen een invloed heeft op de afloop van een of meer gerechtelijke procedures. Het Hof dient dan ook slechts te onderzoeken of de terugwerkende kracht van die bepalingen onontbeerlijk is voor de verwezenlijking van een doelstelling van algemeen belang.

B.15.1. Tijdens de parlementaire voorbereiding werd de door de wetgever nagestreefde doelstelling als volgt verwoord :

« Op het vlak van de reglementering van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur betreffende de technische eisen waaraan de voertuigen moeten voldoen wordt een motorvoertuig bestemd voor het vervoer van goederen en met een MTM van hoogstens 3.500 kg beschouwd als een ‘ lichte vrachtauto ’.

De bestaande fiscale wetsbepaling inzake de verkeersbelasting belastte enkel de ‘ lichte vrachtauto’s ’ met een MTM tot 3.499 kg als dusdanig terwijl deze met een MTM vanaf 3.500 kg als ‘ vrachtauto ’ (aan een lager tarief) werden belast.

Dit artikel [5] stemt de fiscale bepaling volledig af op de verkeerstechnische » (*Parl. St.*, Kamer, 2001-2002, DOC 50-1635/001, p. 6).

B.15.2. De wetgever vermocht van oordeel te zijn dat de verschillende fiscale behandeling van, enerzijds, lichte vrachtwagens met een MTM tot 3 499 kg en, anderzijds, lichte vrachtwagens van 3 500 kg, niet kan worden verantwoord in het licht van de definitie van « lichte vrachtwagen » in de verkeersreglementering, zodat het fiscaalrechtelijke en het verkeerstechnische begrip van « lichte vrachtwagen » op mekaar dienden te worden afgestemd.

B.16.1. De terugwerkende kracht van de in het geding zijnde bepalingen werd tijdens de parlementaire voorbereiding als volgt verantwoord :

« Dit artikel [12] legt de inwerkingtreding vast.

Vermits de belastbare periode voor de voertuigen die vallen onder het systeem van de niet-geautomatiseerde inning (het gros van de door dit ontwerp geïmplementeerde voertuigen) het burgerlijk jaar volgt (van 1 januari tot 31 december) lijkt het aangewezen de inwerkingtreding van dit ontwerp ook te laten samenvallen met de aanvang van een nieuw belastbaar tijdperk.

Dit voorkomt trouwens ook een massale herziening (verlenen van ontheffingen en vestigen van supplementen) van de verkeersbelasting voor de niet-geautomatiseerde voertuigen » (*Parl. St.*, Kamer, 2001-2002, DOC 50-1635/001, p. 7).

B.16.2. De keuze van de wetgever om retroactief de inwerkingtreding van een bepaling waarbij de belastbare grondslag van een belasting wordt gewijzigd, te laten samenvallen met de aanvang van een belastbaar tijdperk en zulks mede met het oog op het vermijden van talloze aanvullende aanslagen en ontheffingen, strekt ertoe een doelstelling van algemeen belang te verwezenlijken, namelijk de goede werking van de openbare dienst.

B.17. De tweede prejudiciële vraag dient ontkennend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

De artikelen 5, 6 en 12 van de wet van 8 april 2002 « tot wijziging van de artikelen 5, 9, 11, 21 en 42 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen in uitvoering van de richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen » schenden noch artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten, noch de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

Aldus uitgesproken in het Nederlands en het Frans, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989, op de openbare terechtzitting van 18 februari 2009.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

M. Bossuyt