

Rolnummer 5405
Arrest nr. 72/2013 van 22 mei 2013

A R R E S T

---

*In zake* : het beroep tot vernietiging van artikel 9 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 17 februari 2012 houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukeurmerken, ingesteld door Alex De Wulf.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters M. Bossuyt en R. Henneuse, en de rechters A. Alen, J.-P. Snappe, J. Spreutels, T. Merckx-Van Goey en F. Daoût, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter M. Bossuyt,

wijst na beraad het volgende arrest :

\*

\*   \*   \*

## I. *Onderwerp van het beroep en rechtspleging*

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 23 mei 2012 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 24 mei 2012, heeft Alex De Wulf, wonende te 9041 Oostakker, Gentstraat 210, beroep tot vernietiging ingesteld van artikel 9 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 17 februari 2012 houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukeurmerken (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 23 februari 2012).

De vordering tot schorsing van dezelfde bepaling, ingesteld door dezelfde verzoekende partij, is verworpen bij het arrest nr. 107/2012 van 9 augustus 2012, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 27 september 2012.

De Vlaamse Regering heeft een memorie ingediend.

Op de openbare terechtzitting van 16 april 2013 :

- is verschenen : Mr. T. Denayer, tevens *loco* Mr. F. Vandendriessche, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Vlaamse Regering;
- hebben de rechters-verslaggevers A. Alen en F. Daoût verslag uitgebracht;
- is de voornoemde advocaat gehoord;
- is de zaak in beraad genomen.

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

## II. *In rechte*

- A -

### *Ten aanzien van het belang*

A.1. De Vlaamse Regering voert aan dat de verzoekende partij geen belang heeft bij de vernietiging van het bestreden artikel 9 van het decreet van 17 februari 2012 houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukeurmerken. Die bepaling bevat, volgens haar, enkel een overgangsregeling voor dieselwagens, en niet voor benzinewagens zoals de verzoekende partij er één heeft aangekocht. Zij is van oordeel dat de vernietiging van de bestreden bepaling voor de verzoekende partij geen enkel gunstig gevolg zal hebben : enerzijds zal de vernietiging die partij niet het recht geven op een gunstigere regeling, maar enkel de eigenaars van dieselwagens een gunstigere regeling ontnemen; anderzijds zou, indien de overgangsbepaling ook voor benzinewagens zou gelden, de definitieve nieuwe belastingberekening voor dat type van wagen steeds een lager resultaat geven dan de alternatieve belastingberekening waarin de bestreden bepaling voorziet.

*Ten gronde*

A.2. De verzoekende partij voert aan dat artikel 9 van het decreet van 17 februari 2012 een discriminatie inhoudt in zoverre het voor een beperkte periode (van 1 maart tot 30 april 2012) enkel voor nieuw ingeschreven dieselwagens een tabel invoert die ertoe leidt dat de koper van een personenwagen het goedkoopste tarief krijgt. Volgens haar is het verschil in behandeling met benzinewagens flagrant want met eenzelfde vermogen zullen zij in het nieuwe hoogste tarief terechtkomen en niet langer het oude tarief van de belasting op de inverkeerstelling kunnen genieten. Zij wijst erop dat benzinewagens minder schadelijke stoffen uitstoten dan dieselwagens. Zij beklagt zich erover dat zij haar personenwagen heeft besteld en een voorschot heeft betaald vóór de inwerkingtreding van het decreet van 17 februari 2012. Volgens haar heeft de decreetgever laten doorschemeren dat er een overgangsregeling van twee maanden zou zijn tijdens welke de oude en de nieuwe regeling naast elkaar zouden blijven bestaan; uit het decreet van 17 februari 2012 zou evenwel blijken dat dat niet altijd het geval is.

A.3.1. Na de totstandkoming van de bestreden bepaling te hebben uitgelegd, voert de Vlaamse Regering aan dat de verzoekende partij uitgaat van een verkeerde lezing van het decreet van 17 februari 2012 in zoverre zij aanneemt dat dieselwagens tijdens de overgangperiode worden onderworpen hetzij aan de definitieve belastingberekening die wordt ingevoerd door het decreet van 17 februari 2012, hetzij aan de oude belastingberekening zoals die bestond vóór de inwerkingtreding van dat decreet. De Vlaamse Regering wijst erop dat uit de tekst van het bestreden artikel 9 blijkt dat de overgangsregeling toelaat de belasting op de inverkeerstelling te berekenen op basis van de voordeligste van volgende formules : enerzijds, de definitieve belastingberekening die wordt ingevoerd door het decreet van 17 februari 2012 en, anderzijds, de belastingberekening zoals die was opgenomen in het ontwerp van decreet dat tot het decreet van 17 februari 2012 heeft geleid. De Vlaamse Regering beklemtoont dat de bestreden bepaling nooit, en voor geen enkele categorie van voertuigen, toelaat de belasting op de inverkeerstelling te berekenen op basis van de oude wettekst, zoals die bestond vóór de inwerkingtreding van het decreet van 17 februari 2012.

A.3.2. Nog volgens de Vlaamse Regering houdt de bestreden bepaling geen discriminatie in jegens de belastingplichtigen die voertuigen die rijden op benzine, lpg of aardgas in het verkeer stellen. Zij wijst erop dat uit de bestreden bepaling blijkt dat de berekeningswijze vervat in het ontwerp van decreet slechts wordt toegepast voor zover die berekening in het voordeel is van de belastingplichtige. Volgens haar is dat in overeenstemming met het doel van de overgangsregeling, zoals dat blijkt uit de parlementaire voorbereiding, namelijk te voorkomen dat belastingplichtigen die een wagen hebben aangekocht met inachtneming van de in het ontwerp van decreet aangekondigde berekeningsregels van de belasting op de inverkeerstelling, uiteindelijk zwaarder zouden worden belast dan ze op basis van het ontwerp van decreet konden verwachten. Zij wijst erop dat de berekeningswijze vervat in het ontwerp van decreet enkel in het geval van dieselvoertuigen mogelijk voordeliger was dan de definitief aangenomen berekeningswijze. Zij leidt hieruit af dat de overgangsregeling, in zoverre ze werd ingevoerd met het oog op de consument die zijn auto aankocht op grond van dat ontwerp van decreet, enkel nut had met betrekking tot dieselvoertuigen.

A.3.3. De Vlaamse Regering voert aan dat de overgangsregeling van het bestreden artikel 9 in beginsel ook openstaat voor benzinewagens, maar dat in de praktijk de alternatieve belastingberekening enkel wordt toegepast voor dieselwagens, vermits voor benzinewagens de belastingberekening op basis van het definitieve decreet steeds voordeliger, of hoogstens gelijk uitvalt dan de alternatieve berekening.

A.3.4. De Vlaamse Regering wijst er nog op dat volgens de rechtspraak van het Hof het aan de decreetgever toekomt om, indien hij een beleidswijziging noodzakelijk acht, te oordelen of die beleidswijziging al dan niet met onmiddellijke ingang moet worden doorgevoerd.

- B -

B.1.1. Het decreet van 17 februari 2012 houdende de wijziging van diverse bepalingen van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen betreffende de belasting op de inverkeerstelling op grond van milieukeurmerken beoogt de belasting op de inverkeerstelling van voertuigen (hierna : BIV) te hervormen op basis van milieu- en uitstootgerelateerde parameters teneinde de consument ertoe aan te zetten milieu- en klimaatvriendelijke wagens aan te kopen (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2011-2012, nr. 1375/1, p. 3).

B.1.2. De artikelen 2 en 3 van het decreet van 17 februari 2012 bepalen :

« Art. 2. Aan artikel 97 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, ingevoegd bij de wet van 1 juni 1992, waarvan de bestaande tekst paragraaf 1 zal vormen, wordt een paragraaf 2 toegevoegd, die luidt als volgt :

‘ § 2. De belasting op de voertuigen omschreven in artikel 97*bis* is verschuldigd op grond van milieukeurmerken.

De milieukeurmerken van het wegvoertuig worden uitgedrukt in functie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de milieuklasse euronorm 0, 1, 2, 3, 4, 5 of 6. De aanwezigheid van een roetfilter wordt eveneens in rekening gebracht.

Euronormen zijn de maximumdrempels voor de concentratie van bepaalde vervuilende stoffen in de uitlaatgassen van de autovoertuigen, zoals bepaald in opeenvolgende Europese richtlijnen en verordeningen.

Het vermogen van de motor wordt uitgedrukt in hetzij fiscale paardenkracht, hetzij in kilowatt. ’

Art. 3. In titel V, hoofdstuk IV, van hetzelfde wetboek wordt een afdeling I, die bestaat uit de artikelen 97*bis* tot en met 97*decies*, ingevoegd, die luidt als volgt :

‘ Afdeling I. — Belasting op de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en de minibussen vermeld in artikel 94, punt 1<sup>o</sup>, die worden geacht in het verkeer te zijn gesteld in het Vlaamse Gewest

Art. 97*bis*. De belasting op personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en de minibussen vermeld in artikel 94, punt 1<sup>o</sup>, die worden geacht in het verkeer te zijn gesteld in het Vlaamse Gewest, met uitzondering van personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en de minibussen vermeld in artikel 94, punt 1<sup>o</sup>, die worden geacht in het verkeer te zijn gesteld door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel, met leasingactiviteiten, wordt berekend op de wijze vermeld in de artikelen 97*ter* tot en met 97*decies*.

Art. 97ter. De belasting op de voertuigen wordt berekend volgens de volgende formule :

$$BIV = \left( \left( \frac{CO_2 * f + x}{250} \right)^6 * 4500 + c \right) * LC$$

Art. 97quater. De variabelen, vermeld in artikel 97ter, worden als volgt gedefinieerd :

1° CO<sub>2</sub> = de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig zoals gemeten tijdens de homologatie van het voertuig volgens de geldende Europese regelgeving;

2° f = 0,88 voor voertuigen aangedreven door lpg;

f = 0,93 voor voertuigen aangedreven door aardgas;

f = 0,744 voor voertuigen aangedreven door zowel aardgas als benzine en voor zover ze als benzinewagen gehomologeerd zijn;

f = 1 voor andere voertuigen;

3° x = CO<sub>2</sub>-correctieterm in functie van de technologische evolutie; x is gelijk aan 0 g CO<sub>2</sub>/km en wordt jaarlijks verhoogd met 4,5 g CO<sub>2</sub>/km vanaf het jaar 2013;

4° LC (leeftijdscorrectie). De leeftijdscorrectie wordt bepaald op basis van de ouderdom van het voertuig. De ouderdom van het voertuig wordt vastgesteld op grond van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig, in het binnenland of in het buitenland, en die is vermeld op het inschrijvingsbewijs. Het percentage in de onderstaande tabel wordt toegepast volgens de term LC in de formules vermeld in artikel 97quater;

Ouderdom van het voertuig	Waarde LC
Minder dan 12 volle maanden	100 %
Vanaf 12 volle maanden tot en met 23 volle maanden	90 %
Vanaf 24 volle maanden tot en met 35 volle maanden	80 %
Vanaf 36 volle maanden tot en met 47 volle maanden	70 %
Vanaf 48 volle maanden tot en met 59 volle maanden	60 %
Vanaf 60 volle maanden tot en met 71 volle maanden	50 %
Vanaf 72 volle maanden tot en met 83 volle maanden	40 %
Vanaf 84 volle maanden tot en met 95 volle maanden	30 %
Vanaf 96 volle maanden tot en met 107 volle maanden	20 %
Vanaf 108 volle maanden	10 %

5° c = constante (luchtcomponent) die functie is van de euronorm en brandstofsoort van de wagen zoals vermeld in de volgende tabel :

Diesel	Euronorm	Bedragen in euro
	euro 0	2.130,32
	euro 1	625,00
	euro 2	453,37
	euro 3	357,23
	euro 3 + roetfilter	337,66
	euro 4	337,66
	euro 4 + roetfilter	331,92
	euro 5	331,92
	euro 6	12,25
Benzine, lpg en aardgas	Euronorm	Bedragen in euro
	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. De belasting bedraagt nooit minder dan 40 euro en nooit meer dan 10.000 euro. De belasting op voertuigen die een eerste maal in verkeer zijn gesteld 25 jaar geleden of eerder, wordt forfaitair bepaald en bedraagt 40 euro.

Art. 97sexies. De bedragen opgenomen in artikel 97quater, punt 5°, en de bedragen opgenomen in artikel 97quinquies zijn gekoppeld aan de schommelingen van het algemeen indexcijfer van de consumptieprijs van het rijk. De belastingbedragen worden aangepast op 1 juli van elk jaar op grond van de schommelingen van het algemeen indexcijfer van de consumptieprijs dat vastgesteld is tussen de maand mei van het vorig jaar en de maand mei van het lopende jaar.

Art. 97septies. Als de euronorm van het voertuig niet gekend is wordt die bepaald aan de hand van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig. De volgende data worden gebruikt om de normen te bepalen als die gegevens niet gekend zijn :

Datum van eerste inschrijving van het voertuig in het binnenland of in het buitenland	Euronorm
tot en met 31 december 1993	euro 0
Vanaf 1 januari 1994 t/m 31 december 1996	euro 1
Vanaf 1 januari 1997 t/m 31 december 2000	euro 2
Vanaf 1 januari 2001 t/m 31 december 2005	euro 3
Vanaf 1 januari 2006 t/m 31 december 2010	euro 4
Vanaf 1 januari 2011 t/m 31 december 2014	euro 5
Vanaf 1 september 2015	euro 6

Art. 97*octies*. Als de gegevens inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig niet gekend zijn worden de standaardwaarden genomen voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot, vermeld in de onderstaande tabel :

Brandstof	Cilinderinhoud	Euronorm						
		6	5	4	3	2	1	0
		CO <sub>2</sub> -emissies uitgedrukt in g/km						
Benzine en lpg	0 tot en met 1 399 cc	117	125	140	150	164	173	175
	1 400 tot en met 2 000 cc	150	159	172	185	200	211	213
	hoger dan 2 000 cc	228	238	247	259	279	295	297
Diesel	0 tot en met 1 399 cc	98	103	120	116	125	132	133
	1 400 tot en met 2 000 cc	117	125	144	151	163	173	174
	hoger dan 2 000 cc	159	169	201	199	214	226	228
Aardgas	0 tot en met 1 399 cc	94	100	112	120	131	139	140
	1 400 tot en met 2 000 cc	120	127	138	148	160	169	171
	hoger dan 2 000 cc	182	190	198	207	223	236	238

Art. 97*novies*. De aanwezigheid van een roetfilter zoals vermeld in artikel 97*quater*, punt 5°, wordt vastgesteld op basis van ofwel de PM-gegevens, ofwel op grond van de gegevens met betrekking tot de premie voor de aankoop en installatie van emissieverminderende voorzieningen in voertuigen met een dieselmotor. Onder PM wordt begrepen de uitstoot van deeltjes zoals gemeten tijdens de homologatie van het voertuig volgens de geldende Europese Regelgeving.

Een roetfilter zoals vermeld in artikel 97*quater*, punt 5°, is ofwel een halfopen ofwel een gesloten roetfilter.

Een gesloten roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij voertuigen van euronorm 3 en 4 met een uitstoot kleiner of gelijk aan 10 mg/km PM. Als in de waarden evenwel de combinatie van 0 mg/km PM en 0 g/km CO<sub>2</sub> voorkomt, dan wordt er geacht geen gesloten roetfilter aanwezig te zijn.

Een halfopen roetfilter wordt geacht aanwezig te zijn bij voertuigen indien de premieaanvraag voor de aankoop en installatie van de roetfilter door de Vlaamse overheid werd goedgekeurd.

Art. 97*decies*. Op voertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een elektrische motor of waterstof en op plug-in hybride voertuigen wordt geen belasting geheven. Een plug-in hybride voertuig is een voertuig aangedreven door een elektrische motor en een verbrandingsmotor waarvoor de energie geleverd wordt aan de elektrische motor door batterijen die volledig kunnen opgeladen worden via een aansluiting aan een externe energiebron buiten het voertuig. ' ».

B.1.3. Het bestreden artikel 9 van hetzelfde decreet bepaalt :

« Art. 9. Voor wegvoertuigen als bedoeld in titel V, hoofdstuk IV, afdeling I, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, die ingeschreven zijn of moesten zijn in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid vanaf 1 maart 2012 tot en met 30 april 2012, wordt de belasting vastgesteld op het laagste bedrag dat bekomen wordt enerzijds op basis van de artikelen 97ter tot en met 97decies, anderzijds op basis van dezelfde artikelen, waarbij evenwel in artikel 97ter de formule als volgt wordt gewijzigd :

$$BIV = \left( \left( \frac{CO_2 * f + x}{250} \right)^6 * 6000 + c \right) * LC$$

En waarbij anderzijds de eerste tabel in artikel 97quater, 5°, vervangen wordt door :

Diesel	Euronorm	Bedragen in euro
	euro 0	8.521,2
	euro 1	2.500,0
	euro 2	1.813,4
	euro 3	731,42
	euro 3 + roetfilter	190,89
	euro 4	190,89
	euro 4 + roetfilter	93,72
	euro 5	93,72
	euro 6	49,01

».

B.2. Volgens de Vlaamse Regering is het beroep tot vernietiging onontvankelijk bij gebrek aan belang.

B.3. Artikel 142, derde lid, van de Grondwet en artikel 2, 2°, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof vereisen dat elke natuurlijke persoon die een beroep tot vernietiging instelt, doet blijken van een belang. Van het vereiste belang doen slechts blijken de personen wier situatie door de bestreden norm rechtstreeks en ongunstig zou kunnen worden geraakt.

B.4. Het decreet van 17 februari 2012 hervormt de belasting op de inverkeerstelling van voertuigen op basis van milieu- en uitstootgerelateerde parameters teneinde de consument ertoe aan te zetten milieu- en klimaatvriendelijke wagens aan te kopen. Het decreet neemt als relevante criteria de euronorm (lucht- of vervuilingcomponent) en de CO<sub>2</sub>-uitstoot



(klimaat- of uitstootcomponent) (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2011-2012, nr. 1375/1, p. 3). In de parlementaire voorbereiding is hieromtrent het volgende uiteengezet :

« Voor de luchtcomponent geldt : hoe lager de Euronorm, hoe groter de milieuvervuiling, hoe hoger bijgevolg de BIV. Gezien de Euronormen technologieafhankelijk zijn (de maximale emissies voor dieselwagens en benzine-wagens zijn binnen eenzelfde Euronorm verschillend), is de luchtcomponent verschillend voor dieselwagens en benzine-wagens. Daarnaast wordt er ook een verschillend gewicht toegekend aan de verschillende componenten van de Euronorm in functie van hun belang in het kader van de NEC-plafonds (National Emission Ceiling – nationaal emissieplafond) en het halen van de normen in het kader van de richtlijn met betrekking tot de luchtkwaliteit (2008/50/EG).

De klimaatcomponent is onafhankelijk van het brandstoftype - met uitzondering van een correctie voor LPG, CNG, waterstof en elektrische wagens – en is een functie van het aantal uitgestoten gram CO<sub>2</sub> per kilometer. Hoe minder brandstof de wagen verbruikt, hoe lager de CO<sub>2</sub>-uitstoot is en hoe lager dus de BIV zal zijn » (*ibid.*).

B.5.1. In het bij het Vlaams Parlement ingediende ontwerp van decreet bepaalden de bij artikel 3 ingevoegde artikelen *97ter* en *97quater* van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen :

« Art. *97ter*. De belasting op de voertuigen wordt berekend volgens de volgende formule :

$$BIV = \left( \left( \frac{CO_2 * f + x}{250} \right)^6 * 6000 + c \right) * LC$$

Art. *97quater*. De variabelen, vermeld in artikel *97ter*, worden als volgt gedefinieerd :

1° CO<sub>2</sub> = de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig zoals gemeten tijdens de homologatie van het voertuig volgens de geldende Europese regelgeving;

2° f = 0,88 voor voertuigen aangedreven door LPG;

f = 0,93 voor voertuigen aangedreven door aardgas;

f = 0,744 voor voertuigen aangedreven door zowel aardgas als benzine en voor zover ze als benzine-wagen gehomologeerd zijn;

f = 1 voor andere voertuigen;

3° x = CO<sub>2</sub>-correctieterm in functie van de technologische evolutie; x is gelijk aan 0 g CO<sub>2</sub>/km en wordt jaarlijks verhoogd met 4,5 g CO<sub>2</sub>/km vanaf het jaar 2013;

4° LC (leeftijdscorrectie). De leeftijdscorrectie wordt bepaald op basis van de ouderdom van het voertuig. De ouderdom van het voertuig wordt vastgesteld op grond van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig, in het binnenland of in het buitenland, en die is vermeld op het inschrijvingsbewijs. Het percentage in de onderstaande tabel wordt toegepast volgens de term LC in de formules vermeld in artikel 97<sup>quater</sup>;

Ouderdom van het voertuig	Waarde LC
Minder dan 12 volle maanden	100 %
Vanaf 12 volle maanden tot en met 23 volle maanden	90 %
Vanaf 24 volle maanden tot en met 35 volle maanden	80 %
Vanaf 36 volle maanden tot en met 47 volle maanden	70 %
Vanaf 48 volle maanden tot en met 59 volle maanden	60 %
Vanaf 60 volle maanden tot en met 71 volle maanden	50 %
Vanaf 72 volle maanden tot en met 83 volle maanden	40 %
Vanaf 84 volle maanden tot en met 95 volle maanden	30 %
Vanaf 96 volle maanden tot en met 107 volle maanden	20 %
Vanaf 108 volle maanden	10 %

5° c = constante (luchtcomponent) die functie is van de euronorm en brandstofsoort van de wagen zoals vermeld in de volgende tabel :

Diesel	Euronorm	Bedragen in euro
	euro 0	8521,27
	euro 1	2500,00
	euro 2	1813,47
	euro 3	731,42
	euro 3 + roetfilter	190,89
	euro 4	190,89
	euro 4 + roetfilter	93,72
	euro 5	93,72
	euro 6	49,01
Benzine, LPG en aardgas	Euronorm	Bedragen in euro
	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. In de parlementaire voorbereiding werd in verband met die formule het volgende uiteengezet :

« Art. 97ter. De BIV bestaat uit twee termen. De eerste term is functie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de tweede term is functie van de euronorm. De CO<sub>2</sub>-uitstoot en de euronorm staan vermeld op het inschrijvingsbewijs van het voertuig en zijn gekend in de databank van de DIV, die als basis voor de berekening van de BIV kan gebruikt worden.

De CO<sub>2</sub>-term in de formule wordt berekend als machtsfunctie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit zorgt er voor dat het onderscheid tussen wagens met een verschillende CO<sub>2</sub>-uitstoot voldoende groot wordt. De exponent  $m$  wordt gelijkgesteld aan 6. Als referentieniveau wordt 250 g CO<sub>2</sub>/km (CO<sub>2,ref</sub>) gehanteerd waarvoor in 2012 voor nieuwe wagens 6000 EUR als referentiebedrag voor de CO<sub>2</sub>-component wordt vastgeklit. De CO<sub>2</sub>-functie is onafhankelijk van het brandstoftype, met uitzondering van een correctie voor LPG, aardgaswagens en wagens die worden aangedreven door zowel aardgas als benzine, maar gehomologeerd zijn als benzinevoertuig (zie verder).

De luchtcomponent  $c$  in de formule voor de BIV wordt gerelateerd aan de euronorm van het voertuig. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen benzine- en dieselveertuigen, en bij deze laatste de al dan niet aanwezigheid van een roetfilter. Benzinewagens stoten immers minder schadelijke stoffen uit dan dieselwagens binnen dezelfde Euronorm. Een roetfilter zorgt er voor dat de uitstoot van fijn stof door dieselwagens wordt verminderd.

Art. 97quater. De variabelen gehanteerd in de machtsfunctie worden als volgt gedefinieerd.

De CO<sub>2</sub>-uitstoot is de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig zoals gemeten tijdens de homologatie van het voertuig volgens de geldende Europese regelgeving. Indien de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet gekend is, dan wordt uitgegaan van de gemiddelden opgenomen in artikel 97novies.

De Europese regelgeving voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot betreft richtlijn 70/220/EEG van de Raad van 20 maart 1970 'inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen' en richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 'tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd'.

De variabele  $f$  wordt alleen toegepast op voertuigen aangedreven door LPG of aardgas. Indien het voertuig geen voertuig is aangedreven door LPG of aardgas dan wordt de CO<sub>2</sub> vermenigvuldigd met 1 zodat de CO<sub>2</sub> ongewijzigd blijft. Het milieuvoordeel van LPG-wagens ten opzichte van benzinewagens is vooral toe te schrijven aan de directe CO<sub>2</sub>-emissies die lager liggen. LPG wagens worden echter meestal als benzinewagen gehomologeerd waardoor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de benzineversie in de DIV-databank is opgenomen. Na ombouw moet een LPG-wagen worden gekeurd. Indien bij DIV gekend is dat een wagen werd omgebouwd naar LPG, moet de CO<sub>2</sub>-emissie van dat voertuig verminderd worden met 12%. De factor  $f$  wordt daarom op 0,88 gezet voor LPG-wagens. Om het 'well-to-wheel'-voordeel van aardgas (lagere emissies bij brandstofproductie) in rekening te brengen, wordt voor wagens aangedreven door aardgas de factor  $f$  op 0,93 gezet. Voor wagens waarvan de brandstof zowel

aardgas als benzine is, zijn de CO<sub>2</sub>-gegevens van de benzine versie gekend. Dit betekent dat de CO<sub>2</sub>-waarden gecorrigeerd moeten worden (factor 0,8) en daarnaast de factor voor aardgas (0,93) dient toegepast te worden. Dit brengt de factor *f* voor deze categorie op 0,744 (0,8\*0,93).

De variabele *x* is een correctiefactor voor de jaarlijkse gemiddelde daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Vanaf 2012 wordt verwacht dat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van het Vlaamse wagenpark met 4,5 gram per kilometer per jaar afneemt. Dit wordt gecorrigeerd door deze factor.

Er wordt een leeftijdscorrectie (LC) ingevoerd per jaar na de eerste ingebruikname (of eerste inschrijving) van het voertuig. Deze correctie komt tegemoet aan de dalende waarde van de in het verkeer gestelde oudere voertuigen, en wil rekening houden met de stand van de technologie op het moment dat de wagen op de markt kwam. Voor een verkoop tijdens het eerste jaar van ingebruikname van het voertuig is er geen leeftijdscorrectie voorzien. Voor een verkoop in het tweede jaar na de ingebruikname moet 90 % van het resultaat van de functie in artikel 97<sup>quater</sup> worden betaald » (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2011-2012, nr. 1375/1, pp. 6-7).

B.5.3. In het Vlaams Parlement werd een amendement aangenomen dat de voorgestelde tekst van artikel 97<sup>ter</sup> en van artikel 97<sup>quater</sup>, 5°, verving. Dat amendement werd als volgt verantwoord :

« De aanpassing aan de tabel in artikel 97<sup>quater</sup> wordt voorgesteld naar aanleiding van de presentaties en de daarop aansluitende discussies tijdens de hoorzittingen in de Verenigde Commissies voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting en voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed. Vastgesteld wordt dat in het ontwerp van decreet zoals dat werd ingediend door de Vlaamse Regering, te weinig rekening werd gehouden met de reële NO<sub>x</sub>-emissies van dieselwagens die voor euro 3 tot en met euro 5 merkkelijk hoger liggen dan op basis van de euronorm zou mogen verondersteld worden. Daarom wordt nu voorgesteld om de impact van de NO<sub>x</sub>-component voor euro 3 tot en met euro 5-wagens gelijk te stellen aan deze van euro 2-wagens.

De vervanging in artikel 97<sup>ter</sup> van de constante ' 6000 ' in de formule door ' 4500 ' moet ervoor zorgen, in combinatie met de aangepaste tabel voor de constanten zoals vermeld in het ingevoegde artikel 97<sup>quater</sup>, 5°, dat de opbrengsten van de belasting op de inverkeerstelling in lijn liggen met de opbrengsten zoals deze geraamd waren naar aanleiding van de opmaak van het ontwerp van decreet door de Vlaamse Regering, zoals dat ingediend werd in het Vlaams Parlement op 22 november 2011 » (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2011-2012, nr. 1375/4, pp. 3-4).

Tijdens de bespreking in de commissie merkte een lid hieromtrent het volgende op :

« Naast de NO<sub>x</sub>-component passen de amendementen van de meerderheidsfracties enkele andere aspecten aan, precies om voornoemd evenwicht te behouden. De NO<sub>x</sub>-waarde van euro 3 tot euro 5-wagens wordt gelijkgesteld aan die van euro 2-wagens. Om de budgettaire

neutraliteit te garanderen, wordt ook de constante 6000 gewijzigd, door een aanpassing van het referentiebedrag naar 4500 » (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2011-2012, nr. 1375/6, p. 11).

Een ander lid voegde daar nog aan toe :

« De Vlaamse Regering baseerde zich voor haar sturing op de Europese uitstootnormen. Tijdens de hoorzittingen bleek evenwel dat er wetenschappelijke consensus bestaat over het feit dat de werkelijke NO<sub>x</sub>-uitstoot van dieselwagens vier keer hoger is dan de normuitstoot, waardoor de vergroening een louter papieren operatie dreigde te worden. Het zijn immers juist dieselwagens die worden bevoordeeld doordat CO<sub>2</sub> voor 60 percent meetelt in de formule.

De spreker legt uit dat het amendement van de meerderheid dat verhelpt. De NO<sub>x</sub>-uitstoot van dieselwagens van euro 2 tot euro 5 wordt vastgeklekt op de parameter van euro 2, want sindsdien is de NO<sub>x</sub>-uitstoot in de praktijk niet meer gedaald. Dat gebeurde niet voor euro 6, omdat de eerste tests daarmee een NO<sub>x</sub>-uitstoot opleverden die wel de norm benadert. Als dat uiteindelijk toch niet het geval blijkt te zijn, kan de Vlaamse Regering nog altijd remediëren, en dat geldt trouwens ook voor de eventuele inkomstenvermindering.

Om te vermijden dat de aanpassing van de NO<sub>x</sub>-term voor dieselwagens tot een verhoging van de belastinginkomsten zou leiden, werden de referentiebedragen voor CO<sub>2</sub> en de luchtterm aangepast in het amendement van de meerderheid. De spreker is voorstander van budgetneutraliteit en herhaalt zijn argument van het gevaar op uitstel van vernieuwing, die hij gelijkstelt met vergroening » (*ibid.*, p. 12).

B.5.4. Tegelijkertijd werd een amendement aangenomen dat tot de bestreden bepaling heeft geleid en dat als volgt werd verantwoord :

« Het nieuwe artikel 8/1 (zie amendement nr. 11) wordt ingevoerd om een overgangsregeling in te voeren. Gezien de wijziging aan de berekeningswijze van de belasting op de inverkeerstelling een gedragswijziging beoogt, is het niet onwaarschijnlijk dat nogal wat aankopen van nieuwe wagens gebeurd zijn mede in functie van de nieuwe regeling zoals aangekondigd in het ontwerp van decreet. Omdat de belastingplichtige moeilijk kon inschatten dat de uiteindelijke regelgeving hiervan zou afwijken, wordt in de aangegeven periode de belasting op de inverkeerstelling berekend als het laagste bedrag enerzijds bekomen door de berekening op basis van de berekeningswijze zoals opgenomen in het ontwerp van decreet zoals neergelegd door de Vlaamse Regering in het Vlaams Parlement en anderzijds de nieuwe berekeningswijze.

Gedurende een periode van twee maanden zal door de belastingadministratie ambtshalve het laagste tarief worden toegepast » (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2011-2012, nr. 1375/4, pp. 5-6).

Met betrekking tot de voorgestelde overgangsregeling verklaarde een lid :

« Over de overgangsmaatregel is lang overlegd binnen de meerderheid, omdat hij gedurende twee maanden voor een - beperkte - administratieve complicatie zorgt. Uiteindelijk werd er toch voor een amendement gekozen, ter wille van de consument die niet in de gelegenheid is zijn reeds aangekochte auto in verkeer te brengen voor de inwerkingtreding van de nieuwe regeling. [...] Op de website van de Vlaamse overheid [was] duidelijk te lezen [...] dat de regeling nog niet definitief vastlag, maar men weet hoe de kopers reageren » (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2011-2012, nr. 1375/6, p. 13).

B.6. De bestreden bepaling beoogt te voorzien in een overgangsregeling voor de consument die een wagen had aangekocht na de indiening van het ontwerp van decreet en vóór de inwerkingtreding van het decreet en die daarbij ervan was uitgegaan dat de belasting op de inverkeerstelling op die wagen zou worden berekend aan de hand van de formule bepaald in dat ontwerp van decreet.

B.7. Uit de bestreden bepaling blijkt dat voor dieselwagens die vanaf 1 maart 2012 tot en met 30 april 2012 zijn of moesten zijn ingeschreven in het repertorium van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid, de belasting op de inverkeerstelling wordt vastgesteld op het laagste bedrag dat wordt verkregen op basis van, enerzijds, de formule en de variabelen bepaald in de door het Vlaams Parlement aangenomen tekst van de artikelen 97ter en 97quater en, anderzijds, de formule en de variabelen bepaald in de tekst van diezelfde artikelen in het ontwerp van decreet.

B.8.1. De aanneming van het in B.5.3 vermelde amendement heeft ertoe geleid dat de formule bepaald voor de berekening van de belasting voor de inverkeerstelling voor benzinewagens gunstiger was dan de formule die in het ontwerp van decreet was bepaald, vermits de bedragen in euro voor de variabele c (luchtcomponent) lager zijn dan de oorspronkelijk bepaalde bedragen. Voor dieselwagens, daarentegen, was de in het ontwerp van decreet bepaalde formule in sommige gevallen voordeliger dan de formule bepaald in de uiteindelijk aangenomen tekst.

B.8.2. In de parlementaire voorbereiding van het decreet van 17 februari 2012 werd bevestigd dat de door het decreet bepaalde formule voor de berekening van de belasting voordeliger zou zijn voor benzinewagens dan voor dieselwagens :

« De nieuwe BIV zal er concreet toe leiden dat een modaal gezin voor een nieuwe middenklasse dieselwagen gemiddeld 200 euro meer betaalt ten opzichte van de formule van de Vlaamse Regering. Voor benzineauto's komt het neer op een gemiddelde daling van de BIV met een gelijkaardig bedrag » (*Parl. St.*, Vlaams Parlement, 2011-2012, nr. 1375/6, p. 15).

Hetzelfde lid verklaarde :

« Tot 30 april 2012 geldt echter het meest gunstige tarief voor diegenen die de voorbije weken een auto kochten : de regeling van het ontwerp van het decreet of die van het amendement van de meerderheid. Voor een dieselauto zal de regeling van de regering allicht voordeliger zijn, voor een benzineauto de berekening van het parlement » (*ibid.*, p. 16).

B.9. Uit het voorgaande blijkt dat de overgangsregeling in het bestreden artikel 9 enkel betrekking heeft op dieselwagens. Het was immers uitsluitend met betrekking tot sommige dieselwagens dat de aanneming van dat amendement tot gevolg had dat de belasting op de inverkeerstelling hoger uitviel dan hetgeen was bepaald in het ontwerp van decreet.

B.10.1. De verzoeker is eigenaar van een benzineauto die voor het eerst werd ingeschreven op 26 maart 2012 en waarvoor de BIV wordt berekend volgens de door de voormelde artikelen 2 en 3 van het decreet van 17 februari 2012 bepaalde regels.

B.10.2. Aangezien hij een gunstigere regeling geniet als eigenaar van een benzineauto, blijft de verzoeker in gebreke aan te tonen dat de aanneming van de bestreden bepaling zijn situatie ongunstig beïnvloedt.

Dat geldt des te meer omdat, zoals de Vlaamse Regering in haar memorie onderstreept, de belasting die uiteindelijk van de verzoeker wordt geïnd, is vastgesteld met een maximum van 10 000 euro, met toepassing van artikel 97<sup>quinquies</sup> van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, ingevoegd bij artikel 3 van het bestreden decreet. Dat maximumbedrag was immers, wat de verzoeker betreft, overschreden, ongeacht de berekeningswijze die op grond van het voornoemde decreet werd toegepast.

B.11. Aangezien de verzoeker geen belang heeft, is het beroep onontvankelijk.

Om die redenen,

het Hof

verwerpt het beroep.

Aldus uitgesproken in het Nederlands, het Frans en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op de openbare terechtzitting van 22 mei 2013.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

M. Bossuyt