

Rolnummer 2053
Arrest nr. 39/2002 van 20 februari 2002

A R R E S T

In zake : de prejudiciële vragen betreffende artikel 98, § 1, a, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brugge.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters A. Arts en M. Melchior, de rechters P. Martens, E. De Groot, L. Lavrysen en J.-P. Snappe, en, overeenkomstig artikel 60*bis* van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, emeritus voorzitter H. Boel, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van emeritus voorzitter H. Boel,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. Onderwerp van de prejudiciële vragen

Bij vonnis van 9 oktober 2000 in zake de b.v.b.a. Jo Cant & Clive Van Aerde tegen de Belgische Staat, waarvan de expeditie ter griffie van het Arbitragehof is ingekomen op 12 oktober 2000, heeft de Rechtbank van eerste aanleg te Brugge de volgende prejudiciële vragen gesteld :

« 1. Schendt artikel 98, § 1, *a*, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen de artikelen 10, 11 en 172 van de Grondwet in zoverre het een belasting bepaalt van 200.000 BEF voor personenauto's met een aantal P.K. boven 17 en/of een aantal kW boven 155, terwijl het voor personenauto's met een aantal P.K. van 16 en 17 en/of een aantal kW van 121 tot 155 een belasting bepaalt van slechts 100.000 BEF en voor personenauto's met een aantal P.K. van 15 en/of een aantal kW van 111 tot 120 een belasting bepaalt van slechts 50.000 BEF ?

2. Schendt artikel 98, § 1, *a*, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen de artikelen 10, 11 en 172 van de Grondwet in zoverre het een belasting bepaalt van respectievelijk 2.500 BEF, 5.000 BEF, 20.000 BEF, 35.000 BEF, 50.000 BEF, 100.000 BEF en 200.000 BEF voor personenauto's met een aantal P.K. en/of een aantal kW van respectievelijk 0 tot 8 P.K. en/of 0 tot 70 kW, 9 en 10 P.K. en/of 71 tot 85 kW, 11 P.K. en/of 86 tot 100 kW, 12 tot 14 P.K. en/of 101 tot 110 kW, 15 P.K. en/of 111 tot 120 kW, 16 en 17 P.K. en/of 121 tot 155 kW en boven 17 P.K. en/of boven 155 kW ?

3. Schendt artikel 98, § 1, *a*, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen de artikelen 10, 11 en 172 van de Grondwet in zoverre het de belasting op de inverkeerstelling zowel baseert op het aantal fiscale paardenkracht (P.K.) en kilowatt (kW) van de personenauto's, waarbij in geval het vermogen van eenzelfde motor uitgedrukt in fiscale paardenkracht en in kilowatt aanleiding geeft tot de heffing van een verschillend belastingbedrag, de belasting voor het hoogste bedrag verschuldigd is, terwijl de eenheid van het echte vermogen enkel wordt uitgedrukt in kilowatt en niet in fiscale paardenkracht ?

4. Schendt artikel 98, § 1, *a*, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen de artikelen 10, 11 en 172 van de Grondwet in zoverre het een voertuig zoals *in casu* met een vermogen van 155 kW, waarop normaal een belasting op de inverkeerstelling verschuldigd is van 100.000 BEF, belast aan 200.000 BEF louter en alleen omdat het 1 P.K. meer heeft dan 17 P.K., terwijl die ene P.K. meer geen enkel verband houdt met het reële vermogen van dit voertuig ? »

II. De feiten en de rechtspleging in het bodemgeschil

De b.v.b.a. Jo Cant & Clive Van Aerde heeft op 19 maart 1997 een bezwaarschrift ingediend tegen de belastingaanslag van 200.000 frank op de inverkeerstelling van een benzinewagen met 18 fiscale paardenkracht en 155 kilowatt. Nadat het bezwaarschrift door de gewestelijke directeur te Brugge werd afgewezen, heeft de b.v.b.a. beroep ingesteld bij de Rechtbank van eerste aanleg te Brugge. Zij voert onder meer aan dat artikel 98,

§ 1, a, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, ingevoegd door artikel 1 van de wet van 1 juni 1992 en gewijzigd door artikel 2 van de wet van 25 mei 1993, het gelijkheidsbeginsel schendt. Alvorens verder te oordelen, stelt de Rechtbank van eerste aanleg de hiervoor aangehaalde prejudiciële vragen.

III. *De rechtspleging voor het Hof*

Bij beschikking van 12 oktober 2000 heeft de voorzitter in functie de rechters van de zetel aangewezen overeenkomstig de artikelen 58 en 59 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof.

De rechters-verslaggevers hebben geoordeeld dat er geen aanleiding was om artikel 71 of 72 van de organieke wet toe te passen.

Van de verwijzingsbeslissing is kennisgegeven overeenkomstig artikel 77 van de organieke wet bij op 27 november 2000 ter post aangetekende brieven.

Het bij artikel 74 van de organieke wet voorgeschreven bericht is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 5 december 2000.

Memories zijn ingediend door :

- de burgerlijke vennootschap die de vorm heeft aangenomen van een b.v.b.a. Jo Cant & Clive Van Aerde (thans b.v.b.a. Clive Van Aerde & Partners), met zetel te 8200 Brugge-Sint-Michiels, Rijselstraat 274, bij op 12 januari 2001 ter post aangetekende brief;

- de Ministerraad, Wetstraat 16, 1000 Brussel, bij op 12 januari 2001 ter post aangetekende brief.

Van die memories is kennisgegeven overeenkomstig artikel 89 van de organieke wet bij op 27 februari 2001 ter post aangetekende brieven.

Bij beschikkingen van 6 februari 2001 en 22 mei 2001 heeft het Hof de zetel aangevuld respectievelijk met de rechters L. Lavrysen en J.-P. Snappe.

De b.v.b.a. Clive Van Aerde & Partners heeft een memorie van antwoord ingediend bij op 29 maart 2001 ter post aangetekende brief.

Bij beschikkingen van 29 maart 2001 en 26 september 2001 heeft het Hof de termijn waarbinnen het arrest moet worden gewezen, verlengd tot respectievelijk 12 oktober 2001 en 12 april 2002.

Bij beschikking van 13 juni 2001 heeft het Hof de zaak in gereedheid verklaard en de dag van de terechtzitting bepaald op 13 juli 2001.

Van die beschikking is kennisgegeven aan de partijen en hun advocaten bij op 14 juni 2001 ter post aangetekende brieven.

Op de openbare terechtzitting van 13 juli 2001 :

- zijn verschenen :

- . Mr. F. Van Remoortel, advocaat bij de balie te Brussel, *loco* Mr. J. Van Loon, advocaat bij de balie te Brugge, voor de b.v.b.a. Clive Van Aerde & Partners;

- . Mr. D. De Keyser *loco* Mr. E. Van Acker, advocaten bij de balie te Gent, voor de Ministerraad;

- hebben de rechters-verslaggevers L. Lavrysen en J.-P. Snappe verslag uitgebracht;
- zijn de voornoemde advocaten gehoord;

- is de zaak in beraad genomen.

De rechtspleging is gevoerd overeenkomstig de artikelen 62 en volgende van de organieke wet, die betrekking hebben op het gebruik van de talen voor het Hof.

IV. *In rechte*

- A -

Standpunt van de b.v.b.a. Jo Cant & Clive Van Aerde

A.1.1. De b.v.b.a. Jo Cant & Clive Van Aerde herinnert allereerst aan de bestaansreden van de belasting op de inverkeerstelling. In het Europees perspectief van de afschaffing van de fiscale grenzen vanaf 1 januari 1993 bracht de Regering wijzigingen aan in de B.T.W.-tarieven. Om het daardoor ontstane verlies aan belastingontvangsten inzake B.T.W. op de autoverkoop gedeeltelijk te compenseren, werd een met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belasting op de inverkeerstelling van sommige voertuigen ingevoerd. Die bestaansreden zou evenwel zijn vervallen, nu het algehele effect van de herziening van de B.T.W.-tarieven op de begroting positief is gebleken.

A.1.2. Vervolgens voert zij aan dat de in het geding zijnde bepaling in onaanvaardbare en onevenredig steile trappen voorziet. Zo zou een verschil in belasting van 100.000 frank tussen een voertuig met 17 paardenkracht en een voertuig met 18 paardenkracht buiten alle proporties zijn, te meer daar het vermogen van het laatstgenoemde voertuig niet noodzakelijk groter is dan dat van het eerstgenoemde.

A.1.3. Doordat de belasting zowel op grond van de fiscale paardenkracht als op grond van het aantal kilowatt wordt berekend, zouden bovendien bepaalde categorieën van voertuigen worden gediscrimineerd. Voertuigen kunnen immers in de hoogste belastingschijf vallen, hoewel zij slechts een werkelijk vermogen van 155 kilowatt hebben. Indien de wet de bedoeling zou hebben voertuigen met een groter vermogen zwaarder te belasten - *quod non* - dan zou het vermogen in kilowatt moeten primeren omdat dit het werkelijke vermogen uitdrukt. De fiscale paardenkracht wordt op grond van de cilinderinhoud berekend. Uit de parlementaire voorbereiding zou blijken dat de dubbele grondslag zijn oorzaak vindt in het feit dat de belasting enkel op grond van het aantal kilowatt, technisch niet uitvoerbaar is.

A.1.4. Indien het Hof van oordeel zou zijn dat geen verschillende behandeling van gelijke categorieën wordt ingesteld, betoogt de betrokken b.v.b.a. ten slotte dat het in het geding zijnde onderscheid op geen enkel objectief criterium berust en derhalve niet redelijk is verantwoord en dat er evenmin sprake kan zijn van een evenredig verband tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

Standpunt van de Ministerraad

A.2. De Ministerraad werpt in hoofdorde op dat de prejudiciële vraag niet aangeeft welke categorieën rechtsonderhorigen met elkaar moeten worden vergeleken teneinde een toetsing van de in het geding zijnde bepalingen aan de artikelen 10 en 11 van de Grondwet mogelijk te maken. De grieven die de tegenpartij aanvoert, zonder dat zij aantoont dat zij tot een categorie van personen behoort die door de in het geding zijnde bepalingen op discriminerende wijze wordt behandeld ten aanzien van andere categorieën van personen waarmee zij kan worden vergeleken, kunnen niet in aanmerking worden genomen aangezien daaruit als zodanig geen schending blijkt van de genoemde grondwetsartikelen.

A.3.1. In ondergeschikte orde meent de Ministerraad dat het gelijkheidsbeginsel niet is geschonden. Ter staving van die stelling wordt de rechtspraak van het Hof inzake belastingen in herinnering gebracht.

A.3.2. De belastingschaal van de belasting op de inverkeerstelling werd bepaald op grond van het vermogen van de motoren uitgedrukt in fiscale paardenkracht en kilowatt en dit op zodanige wijze dat voor de voertuigen die aan de belasting zijn onderworpen het bedrag ervan in de meeste gevallen lager was dan de

belastingbesparing ten gevolge van de afschaffing van het B.T.W.-tarief van 25 pct. en de aanvullende weeldetaks. Tachtig percent van het wagenpark zou onderworpen zijn aan een belasting van 2.500 of 5.000 frank. De belasting op de inverkeerstelling wordt volgens de Ministerraad slechts één maal geheven, voor de volledige economische gebruiksduur van het voertuig.

Bovendien zou het de bedoeling zijn geweest om de aankoop van zware en snelle wagens te ontraden. Het vermogen van de ingeschreven wagens was immers onverantwoord snel gestegen, wat onder meer aanleiding gaf tot onveilig verkeer en meer vervuiling. Met een aangepaste heffing op de hogere motorvermogens kon die tendens worden afgeremd en werd de consument aangespoord tot een ecologisch koop- en rijgedrag. Tevens bestond de vrees dat de vermindering van de B.T.W. de autoverkoop in het algemeen sterk zou doen toenemen.

A.3.3. De Ministerraad zet uiteen dat de instelling van een belasting in verhouding tot de prijs in plaats van in schijven in strijd zou zijn geweest met de Europese regelgeving, die de Lid-Staten de mogelijkheid laat belastingen die niet het karakter van omzetbelasting bezitten, te handhaven of in te voeren mits zij in het verkeer tussen de Lid-Staten geen aanleiding geven tot formaliteiten in verband met het overschrijden van een grens. De belasting op de inverkeerstelling is geen omzetbelasting aangezien zij voortvloeit uit het in het verkeer brengen van een voertuig en niet uit de aan- of verkoop ervan. Voor de belastbare grondslag heeft de wetgever zich derhalve gebaseerd op het motorvermogen, dat niet noodzakelijk in verband staat met de aankoop prijs van het voertuig.

A.3.4. Het gebruik van de dubbele grondslag voorkomt volgens de Ministerraad dat wagens met een kleine cilinderinhoud en een groot vermogen (GTI's en andere) te laag worden belast. De oorspronkelijke berekening ging uit van de indeling van het voertuigenpark volgens de cilinderinhoud. Die verdeling is vervolgens gecorrigeerd rekening houdend met een summier raming van het aantal wagens die, gelet op hun in kilowatt uitgedrukt vermogen, naar een hogere categorie moesten overgaan. De Ministerraad wijst erop dat het gebruik van het enkele criterium van de fiscale paardenkracht in de verkeersbelasting op personenauto's de constructie van voertuigen met een kleine cilinderinhoud en een zeer hoog vermogen tot gevolg heeft gehad. De compressie ervan moet zeer hoog worden opgevoerd, waardoor het vervuilingseffect groter wordt. Het aantal omwentelingen per minuut moet bij die voertuigen zeer hoog worden opgedreven om een hoog vermogen te krijgen. Dit komt de levensduur van het voertuig niet ten goede.

A.3.5. De Ministerraad is van oordeel dat de in het geding zijnde bepaling op objectieve, duidelijke, algemene en onpersoonlijke onderscheidingscriteria is gebaseerd. De progressiviteit van de belasting zou in het algemeen een objectief onderscheidingscriterium zijn dat in redelijk verband staat met de financiële doelstelling van de belasting.

Het motorvermogen als onderscheidingscriterium houdt verband met de kracht en de snelheid van het voertuig alsook, doch niet noodzakelijkerwijze, met de financiële draagkracht van de belastingplichtige. Het is zowel met de aard als het doel van de heffing in overeenstemming dat grote vervuilers zwaarder worden belast dan kleinere vervuilers. Het tot stand gebrachte onderscheid voldoet derhalve aan het vereiste van pertinentie.

A.3.6. Wat de evenredigheidsstoets betreft, merkt de Ministerraad op dat zij in werkelijkheid een concrete uitwerking vormt van het algemene beginsel van billijkheid waarvoor de Belgische belastingrechtspraak weinig ruimte laat. De belasting is immers van openbare orde en de toepassing ervan mag niet om billijkheidsredenen worden geweigerd. Bovendien is de evenredigheid een verdelingsprincipe, terwijl het eigene van de belastingen precies in de verdeling van de lasten bestaat. Indien het evenredigheidsprincipe de toetssteen bij uitstek wordt van de belastingplichtigen voor de Grondwet, wordt elk ander verdelingsmechanisme, dat uitdrukkelijk in de belastingwetgeving is ingebouwd, onmogelijk.

Het zou ten slotte inherent zijn aan een belastingwet die in een tariefstructuur voorziet dat er zoveel categorieën zullen ontstaan als er tarieven zijn waarin is voorzien. Indien wordt aangenomen dat een dergelijke wetsbepaling het gelijkheidsbeginsel schendt, dan zou elke belastingwet die in een tariefstructuur voorziet onmogelijk worden.

B.1. De belasting op de inverkeerstelling werd door de wet van 1 juni 1992 ingevoegd in het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen. Naar luid van artikel 97 van dat Wetboek is de belasting op de inverkeerstelling van wegvoertuigen verschuldigd op het vermogen van de motor uitgedrukt hetzij in fiscale paardenkracht (P.K.), hetzij in kilowatt (kW).

Artikel 98, § 1, a, van hetzelfde Wetboek, zoals vervangen door de wet van 25 mei 1993, bepaalt :

« § 1. De belasting wordt naar de volgende grondslagen en aanslagvoeten vastgesteld :

a. Personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en motorfietsen.

<i>Aantal P.K.</i>	<i>Aantal kW</i>	<i>Bedrag van de belasting in franken</i>
Van 0 tot 8	Van 0 tot 70	2.500
9 en 10	Van 71 tot 85	5.000
11	Van 86 tot 100	20.000
Van 12 tot 14	Van 101 tot 110	35.000
15	Van 111 tot 120	50.000
16 en 17	Van 121 tot 155	100.000
Boven 17	Boven 155	200.000

Indien het vermogen van eenzelfde motor uitgedrukt in fiscale paardenkracht en in kilowatt aanleiding geeft tot de heffing van een verschillend belastingbedrag, is de belasting voor het hoogste bedrag verschuldigd.

[...] »

B.2.1. De Ministerraad werpt op dat de prejudiciële vraag niet aangeeft welke categorieën rechtsonderhorigen met elkaar moeten worden vergeleken teneinde een toetsing van de in het geding zijnde bepalingen aan de artikelen 10 en 11 van de Grondwet mogelijk te maken.

B.2.2. De eerste en de tweede prejudiciële vraag houden verband met de *aanslagvoet* van de belasting op de inverterstelling voor personenauto's. Zij strekken in essentie ertoe van het Hof te vernemen of de differentiatie van de aanslagvoet in strijd is met de artikelen 10 en 11 in samenhang gelezen met artikel 172 van de Grondwet. Daarvoor moet worden onderzocht of het verschil in behandeling van de belastingplichtigen, naar gelang van het vermogen van de personenauto die zij in het verkeer brengen, de grondwettelijke regels van gelijkheid en niet-discriminatie schendt.

B.2.3. De derde en vierde prejudiciële vraag hebben betrekking op de *grondslag* van de belasting op de inverterstelling. Zij nopen het Hof ertoe te onderzoeken of het alternatief karakter van de grondslag dezelfde grondwettelijke regels schendt, doordat belastingplichtigen voor een personenauto met een zelfde aantal kW, maar een verschillend aantal P.K., verschillend worden behandeld. Het aantal kW zou immers het werkelijke vermogen van het voertuig uitdrukken.

B.2.4. Nu uit de prejudiciële vragen op voldoende wijze kan worden afgeleid welke categorieën moeten worden vergeleken, wordt de exceptie van de Ministerraad verworpen.

B.3. De grondwettelijke regels van de gelijkheid en de niet-discriminatie sluiten niet uit dat een verschil in behandeling tussen categorieën van personen wordt ingesteld, voor zover dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is.

Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betwiste maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen; het gelijkheidsbeginsel is geschonden wanneer vaststaat dat er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

B.4. De artikelen 10 en 11 van de Grondwet hebben een algemene draagwijdte. Zij verbieden elke discriminatie, ongeacht de oorsprong ervan. Zij zijn eveneens toepasselijk in fiscale aangelegenheden, wat overigens wordt bevestigd door artikel 172 van de Grondwet, dat een bijzondere toepassing inhoudt van het in artikel 10 vervatte gelijkheidsbeginsel.

B.5. Het komt de wetgever toe de grondslag en de tarieven inzake de belasting op de inverkeerstelling vast te stellen. Hij beschikt ter zake over een ruime beoordelingsmarge. Wanneer hij grondslagen en tarieven vaststelt zoals die waarin de in het geding zijnde bepaling voorziet, moet hij gebruik kunnen maken van categorieën die, noodzakelijkerwijs, de verscheidenheid van toestanden slechts met een zekere graad van benadering opvangen. Het beroep op dat procédé is niet onredelijk op zich; niettemin moet worden onderzocht of hetzelfde geldt voor de wijze waarop het werd aangewend.

B.6. De belasting op de inverkeerstelling werd naar luid van de parlementaire voorbereiding in 1992 ingevoerd om het verlies inzake belastingontvangsten ten gevolge van de verlaging van het B.T.W.-tarief en de afschaffing van de weeldetaks, in het kader van de Europese harmonisering, gedeeltelijk te compenseren (*Parl. St.*, Senaat, B.Z. 1991-1992, nr. 329-2, p. 2).

De vaststelling dat de belasting in de eerste plaats om budgettaire redenen is ingevoerd, sluit niet uit dat aan de modulering en de instandhouding ervan nog andere doelstellingen ten grondslag liggen.

Uit de parlementaire voorbereiding blijkt reeds dat van de modulering van de belasting is gebruik gemaakt om « een sociale bijsturing aan te brengen aan de Europese vereisten inzake B.T.W.-tarief » doordat zij niet, en sedert de wetswijziging van 25 mei 1993 niet in de eerste plaats, de wagens met een klein of gemiddeld vermogen beoogt (*ibid.*). De verlaging van het B.T.W.-tarief en de afschaffing van de weeldetaks kwamen immers meer ten goede aan de kopers van wagens met een groot vermogen.

De Ministerraad merkt daarenboven op dat de belasting op de inverkeerstelling ook beoogt bij te dragen aan een verbetering van de verkeersveiligheid en een vermindering van de milieuvervuiling door de aankoop van wagens, in de eerste plaats van zware en snelle wagens, te ontraden.

Het gebruik van de dubbele grondslag dient te voorkomen dat wagens met een kleine cilinderinhoud maar een groot vermogen te laag zouden worden belast (*Parl. St.*, Kamer, B.Z. 1991-1992, nr. 466/6, p. 37).

B.7.1. Het verschil in behandeling berust op een objectief criterium en het is pertinent ten aanzien van de voormelde doelstellingen.

B.7.2. In het licht van dezelfde doelstellingen is het eveneens naar redelijkheid verantwoord een dubbele grondslag te hanteren voor die belasting. Zowel de grootte van de cilinderinhoud, en dus het aantal fiscale paardenkracht, als het werkelijke vermogen, en dus het aantal kilowatt, zijn immers pertinente criteria om die doelstellingen te bereiken. Overigens waren zowel de grootte van de cilinderinhoud als het aantal kilowatt bepalend voor de onderwerping aan de vroegere weeldetaks.

B.8. De in het geding zijnde belasting kan niet als onevenredig ten aanzien van de voormelde doelstellingen worden beschouwd.

De wetgever vermocht ervan uit te gaan dat de belasting op de inverkeerstelling voor de belastingplichtige in principe niet meer mag bedragen dan de belastingbesparing door de verlaging van het B.T.W.-tarief en de afschaffing van de weeldetaks (*Parl. St.*, Senaat, B.Z. 1991-1992, nr. 329-2, p. 2).

B.9. Uit wat voorafgaat volgt dat de wetgever, door het bepalen van de grondslag en de aanslagvoet van de belasting op de inverkeerstelling, een maatregel heeft genomen die niet zonder verantwoording is.

B.10. De prejudiciële vragen dienen ontkennend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

Artikel 98, § 1, a, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen schendt niet de artikelen 10 en 11 van de Grondwet in samenhang gelezen met artikel 172 ervan.

Aldus uitgesproken in het Nederlands en het Frans, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, op de openbare terechtzitting van 20 februari 2002.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

H. Boel