

Rolnummer 2514
Arrest nr. 118/2003 van 17 september 2003

A R R E S T

In zake : de prejudiciële vraag betreffende artikel 5, § 2, 2°, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, vóór de wijziging van dat artikel 5 bij de wet van 7 november 2000, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Aarlen.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de rechters L. François en M. Bossuyt, waarnemend voorzitters, en de rechters P. Martens, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe en E. Derycke, bijgestaan door de griffier L. Potoms, onder voorzitterschap van rechter L. François,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. Onderwerp van de prejudiciële vraag en rechtspleging

Bij vonnis van 14 augustus 2002 in zake G. Dublet tegen de Belgische Staat, waarvan de expeditie ter griffie van het Arbitragehof is ingekomen op 2 september 2002, heeft de Rechtbank van eerste aanleg te Aarlen de volgende prejudiciële vraag gesteld :

« Is artikel 5, § 2, 2°, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (zoals van toepassing vóór de wetswijziging van 7 november 2000) strijdig met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, doordat het een verschil in behandeling invoert tussen de belastingplichtige die een voertuig in het verkeer brengt, gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, met een maximaal toegelaten massa van minstens 12 ton, dat slechts af en toe op de openbare weg in België rijdt en dat wordt gebruikt door een natuurlijke of rechtspersoon die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit heeft, mits het vervoer door dat voertuig niet leidt tot concurrentievervalsing, en de belastingplichtige die onder dezelfde voorwaarden een voertuig in het verkeer brengt met een maximaal toegelaten massa van minder dan 12 ton ? »

Memories zijn ingediend door :

- G. Dublet, wonende te 6856 Paliseul, rue de la Cornette 6;
- de Ministerraad;
- de Waalse Regering.

G. Dublet heeft een memorie van antwoord ingediend.

Op de openbare terechtzitting van 18 juni 2003 :

- zijn verschenen :
 - . Mr. L. Schretter, advocaat bij de balie te Nijvel, voor G. Dublet;
 - . Mr. R. Ghods *loco* Mr. M. Eloy, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Waalse Regering;
 - . Mr. D. Leonard, advocaat bij de balie te Nijvel, voor de Ministerraad;
- hebben de rechters-verslaggevers J.-P. Snappe en A. Alen verslag uitgebracht;
- zijn de voornoemde advocaten gehoord;
- is de zaak in beraad genomen.

De voorschriften van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden in acht genomen.

II. De feiten en de rechtspleging in het bodemgeschil

Bij bezwaarschriften van 8 september 1999 en 7 januari 2000 heeft G. Dublet de verkeersbelasting voor de aanslagjaren 1999 en 2000 betwist, die van hem werd gevorderd voor zijn landbouwtrekker « David Brown » en de aanhangwagen ervan. Hij voerde aan dat hij de belastingvrijstelling geniet wegens occasioneel gebruik.

De directeur der directe belastingen van Aarlen heeft de bezwaarschriften verworpen aangezien de betrokken voertuigen niet een maximaal toegelaten massa van minstens 12 ton bereikten en de aangevoerde vrijstelling slechts voor dat type van voertuigen werd toegekend.

G. Dublet heeft een verzoekschrift ingediend bij de Rechtbank van eerste aanleg te Aarlen en deed, wat het aanslagjaar 1999 betreft, gelden dat het gelijkheidsbeginsel was geschonden doordat de vrijstelling van de verkeersbelasting wordt toegekend aan voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen met een maximaal toegelaten massa van minstens 12 ton, met uitsluiting van de voertuigen met een maximaal toegelaten massa van minder dan 12 ton.

De verwijzende rechter heeft de vraag van de verzoeker ingewilligd om het Hof de voormelde prejudiciële vraag voor te leggen.

Ten aanzien van de belasting betreffende het aanslagjaar 2000 werd een ontheffing doorgevoerd na de wijziging van artikel 5, § 1, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen door de wet van 7 november 2000.

III. In rechte

- A -

Standpunt van de verzoeker voor de verwijzende rechter

A.1. Het ingevoerde verschil in behandeling tussen de belastingplichtigen die een voertuig in het verkeer brengen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 12 ton, die van de verkeersbelasting zijn vrijgesteld indien het voertuig slechts af en toe rijdt, en diegenen die, eveneens af en toe, een voertuig in het verkeer brengen met een massa van minder dan 12 ton, en die de belasting dienen te betalen, berust, volgens het oordeel van de verzoeker voor de verwijzende rechter, op geen enkel objectief criterium en is niet redelijk verantwoord. Het uitzonderlijke karakter van het vervoer van goederen en de afwezigheid van concurrentievervalsing die door de wetgever zijn beoogd, zijn duidelijk belangrijker zodra de belastingplichtige een samenstel van voertuigen in het verkeer brengt met een massa van meer dan 12 ton. In de parlementaire voorbereiding van de wet van 7 november 2000, die deze belasting heeft afgeschaft, wordt die discriminatie overigens vermeld om de afschaffing te verantwoorden. De prejudiciële vraag, zo oordeelt de verzoeker, dient bijgevolg bevestigend te worden beantwoord.

Standpunt van de Ministerraad

A.2. De richtlijn 93/89/EEG van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen heeft het wegwerken van concurrentievervalsingen tussen de vervoersondernemingen en de Lid-Staten opgelegd, waarbij evenwel het invoeren van nationale systemen inzake heffing werd beperkt tot bedrijfsvoertuigen met een maximaal totaalgewicht gelijk aan of hoger dan 12 ton.

Volgens de Ministerraad berust het verschil dat door de Belgische wetgever werd ingevoerd tussen de belastingen met betrekking tot de voertuigen met een massa van minder dan 12 ton en de andere op een duidelijk en onpersoonlijk objectief criterium, namelijk het maximaal totaalgewicht van de voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen over de weg. Het doel is wettig, namelijk het invoeren van de Europese richtlijn in het Belgische recht. Al is het juist dat de richtlijn het invoeren van vrijstellingen niet verplicht maakte, zo vervolgt

de Ministerraad, het feit dat er geen werden ingesteld hield het risico in dat *a contrario* concurrentievervalsing zou optreden in zoverre de andere Lid-Staten er in hun eigen systeem van motorrijtuigenbelasting wel konden invoeren. Ook al zou dienen te worden vastgesteld dat de betwiste maatregel strijdig is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, besluit de Ministerraad, dan nog is dat geen gevolg van artikel 5, § 2, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen maar van het ontbreken van een vergelijkbare maatregel in paragraaf 1 met betrekking tot de vrijstellingen voor de voertuigen van minder dan 12 ton.

Het feit dat een wetswijziging is opgetreden op 7 november 2000, die het verschil in behandeling opheft, betekent niet dat het vroegere verschil de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt. Het zou overigens zowel vanuit administratief als vanuit budgettair oogpunt gevaarlijk zijn geweest om de betwiste bepaling terugwerkende kracht te verlenen vóór 1 januari 2000.

De prejudiciële vraag, zo oordeelt de Ministerraad, dient bijgevolg ontkennend te worden beantwoord.

Standpunt van de Waalse Regering

A.3. De Waalse Regering wil de stelling van de verzoeker weerleggen en brengt allereerst in herinnering dat de wet van 25 januari 1999 werd aangenomen om de richtlijn 93/89/EEG in het Belgische recht om te zetten. De Belgische wet heeft de door die richtlijn toegestane facultatieve vrijstelling ten aanzien van voertuigen die slechts af en toe op de openbare weg rijden woordelijk overgenomen en die beperkt tot voertuigen van minstens 12 ton. Het zou betwistbaar zijn daaruit af te leiden dat de Belgische wetgever de artikelen 10 en 11 van de Grondwet heeft geschonden door de vrijstelling niet vanaf het begin uit te breiden tot alle voertuigen. De twee categorieën van voertuigen zijn immers niet vergelijkbaar door hun verschillend fiscaal stelsel.

Antwoord van de verzoeker voor de verwijzende rechter

A.4.1. Ten aanzien van de Europese richtlijnen bestaan er geen twee verschillende categorieën van belastingplichtigen. In zoverre de Belgische fiscale heffing dezelfde is voor alle voertuigen, kwam het de Belgische wetgever toe, wat hij later heeft gedaan, de vrijstelling voor occasioneel vervoer op de openbare weg eveneens toe te kennen aan voertuigen met een massa van minder dan 12 ton.

A.4.2. De discriminatie is, in tegenstelling tot wat de Ministerraad stelt, niet gebonden aan een conflict betreffende de toepassing van de wet in de tijd : de verzoeker vraagt enkel in aanmerking te kunnen komen voor dezelfde vrijstelling als die welke occasionele gebruikers van voertuigen met een massa boven de 12 ton genieten.

- B -

B.1. Artikel 5, § 2, 2°, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, zoals van toepassing op het in het geding zijnde geschil, bepaalt :

« § 2. Wat betreft de voertuigen en de samengestelde voertuigen gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg met een maximaal toegelaten massa van minstens 12 ton, zijn van de belasting vrijgesteld :

[...]

2° de voertuigen die slechts af en toe op de openbare weg in België rijden en die worden gebruikt door natuurlijke of rechtspersonen die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben, mits het vervoer door deze voertuigen niet leidt tot concurrentievervalsing. »

B.2. De prejudiciële vraag strekt ertoe na te gaan of de voormelde bepaling de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt doordat zij een onverantwoord verschil in behandeling zou invoeren tussen, enerzijds, de belastingplichtige die af en toe een voertuig in het verkeer brengt van minder dan 12 ton en die daartoe de verkeersbelasting dient te betalen en, anderzijds, de belastingplichtige die af en toe een voertuig in het verkeer brengt van 12 ton of meer en die is vrijgesteld van het betalen van die belasting.

B.3.1. De in het geding zijnde vrijstelling werd ingevoerd door de wet van 25 januari 1999 die de omzetting beoogde van de richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgeden en gebruiksrechten.

De richtlijn, die slechts van toepassing is op motorvoertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor het goederenvervoer over de weg en waarvan het maximum toegestane totaalgewicht 12 ton of meer bedraagt, legt bepaalde minimumtarieven inzake verkeersbelasting op, doch staat voor sommige voertuigen onder bepaalde voorwaarden toe dat de Lid-Staten verlaagde tarieven of vrijstellingen toepassen.

B.3.2. Een richtlijn is verbindend ten aanzien van het te bereiken resultaat voor elke Lid-Staat waarvoor zij bestemd is, doch aan de nationale instanties wordt de bevoegdheid gelaten vorm en middelen te kiezen.

B.3.3. De wet van 25 januari 1999 heeft in een vrijstelling voorzien voor de voertuigen van 12 ton of meer die slechts af en toe op de openbare weg in België rijden en die worden gebruikt door natuurlijke of rechtspersonen die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben, mits het vervoer door die voertuigen niet leidt tot concurrentievervalsing.

B.3.4. De wijze waarop de wetgever gebruik maakt van een mogelijkheid waarin is voorzien in een richtlijn, dient verantwoord te zijn in het licht van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

B.4.1. Wanneer de wetgever vrijstellingen 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 op zich niet onredelijk; niettemin moet worden onderzocht of hetzelfde geldt voor de wijze waarop het werd aangewend.

B.4.2. Vóór de inwerkingtreding van de wet van 25 januari 1999 werd, krachtens artikel 19, § 1, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, de verkeersbelasting op de voertuigen die uitsluitend dienen voor het goederenvervoer en waarvan, wegens hun aard, hun bestemming of hun speciale aanwending, het gebruik noodzakelijk beperkt was, teruggebracht tot één negende, tot twee negenden of tot één derde van haar bedrag voor het gehele jaar, voor zover die voertuigen ten hoogste respectievelijk 30, 60 of 90 dagen per jaar werden gebruikt.

Die bepaling werd door dezelfde wet van 25 januari 1999 opgeheven. Zij kon derhalve voor het in het geding zijnde jaar 1999 niet worden toegepast.

B.4.3. De wet van 7 november 2000 heeft in artikel 5, § 1, eerste lid, 10°, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen ook voor andere voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen dan degene met een maximaal toegelaten massa van 12 ton of meer een vrijstelling van de verkeersbelasting ingevoerd wanneer zij slechts af en toe op de openbare weg in België rijden en worden gebruikt door natuurlijke of rechtspersonen die het goederenvervoer niet als hoofdactiviteit hebben, mits het vervoer door die voertuigen niet leidt tot concurrentievervalsing.

Die bepaling is in werking getreden op 1 januari 2000. Zij kon derhalve evenmin voor hetzelfde jaar 1999 worden toegepast.

B.4.4. De Ministerraad en de Waalse Regering tonen niet aan, en het Hof ziet niet in, hoe het in het geding zijnde verschil in behandeling voor enkel het jaar 1999 kan worden verantwoord.

B.5. De prejudiciële vraag dient bevestigend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

Artikel 5, § 2, 2°, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, doordat het enkel voor het jaar 1999 niet van toepassing is op een voertuig waarvan de maximaal toegelaten massa minder is dan 12 ton.

Aldus uitgesproken in het Frans en het Nederlands, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, op de openbare terechtzitting van 17 september 2003.

De griffier,

De wnd. voorzitter,

L. Potoms

L. François