

|   |
|---|
| Numéro du rôle : 2514                     |
| Arrêt n° 118/2003<br>du 17 septembre 2003 |

A R R E T

---

*En cause* : la question préjudicielle relative à l'article 5, § 2, 2°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, avant la modification dudit article 5 par la loi du 7 novembre 2000, posée par le Tribunal de première instance d'Arlon.

La Cour d'arbitrage,

composée des juges L. François et M. Bossuyt, faisant fonction de présidents, et des juges P. Martens, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe et E. Derycke, assistée du greffier L. Potoms, présidée par le juge L. François,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

\*

\*   \*   \*

### I. *Objet de la question préjudicielle et procédure*

Par jugement du 14 août 2002 en cause de G. Dublet contre l'Etat belge, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour d'arbitrage le 2 septembre 2002, le Tribunal de première instance d'Arlon a posé la question préjudicielle suivante :

« L'article 5, § 2, 2°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus (tel qu'il était applicable avant la modification législative du 7 novembre 2000) est-il contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il opère une différence de traitement entre le contribuable mettant en circulation un véhicule affecté au transport sur route de marchandises, d'une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes et qui ne circule qu'occasionnellement sur la voie publique en Belgique et qui est utilisé par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence, et le contribuable mettant en circulation dans les mêmes conditions un véhicule dont la masse maximale autorisée est inférieure à 12 tonnes ? »

Des mémoires ont été introduits par :

- G. Dublet, demeurant à 6856 Paliseul, rue de la Cornette 6;
- le Conseil des ministres;
- le Gouvernement wallon.

G. Dublet a introduit un mémoire en réponse.

A l'audience publique du 18 juin 2003 :

- ont comparu :
  - . Me L. Schretter, avocat au barreau de Nivelles, pour G. Dublet;
  - . Me R. Ghods *loco* Me M. Eloy, avocats au barreau de Bruxelles, pour le Gouvernement wallon;
  - . Me D. Leonard, avocat au barreau de Nivelles, pour le Conseil des ministres;
- les juges-rapporteurs J.-P. Snappe et A. Alen ont fait rapport;
- les avocats précités ont été entendus;
- l'affaire a été mise en délibéré.

Les prescriptions de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été respectées.

## II. *Les faits et la procédure antérieure*

Par réclamations des 8 septembre 1999 et 7 janvier 2000, G. Dublet a contesté les taxes de circulation relatives aux exercices d'imposition 1999 et 2000 qui lui étaient réclamées pour son tracteur agricole « David Brown » et sa remorque. Il invoquait le bénéfice de l'exemption de la taxe pour usage occasionnel.

Le directeur des contributions directes d'Arlon a rejeté les réclamations étant donné que les véhicules concernés n'atteignaient pas une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes et que l'exemption invoquée n'était accordée qu'à ce type de véhicules.

G. Dublet a introduit une requête devant le Tribunal de première instance d'Arlon et a fait valoir, quant à l'exercice d'imposition 1999, que le principe d'égalité était violé en ce que l'exemption de la taxe de circulation est accordée aux véhicules affectés au transport de marchandises dont la masse maximale autorisée atteint au moins 12 tonnes, à l'exclusion des véhicules dont la masse maximale autorisée est inférieure à 12 tonnes.

La juridiction *a quo* a accédé à la demande du requérant visant à soumettre à la Cour la question préjudicielle susmentionnée.

Quant à la taxe relative à l'exercice d'imposition 2000, elle a fait l'objet d'un dégrèvement à la suite de la modification de l'article 5, § 1er, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus par la loi du 7 novembre 2000.

## III. *En droit*

- A -

### *Position du requérant devant le juge a quo*

A.1. La différence de traitement établie entre les contribuables mettant en circulation un véhicule dont la masse maximale autorisée est supérieure à 12 tonnes, qui sont exemptés de la taxe de circulation lorsque le véhicule ne circule qu'occasionnellement, et ceux qui mettent en circulation, également occasionnellement, un véhicule dont la masse est inférieure à 12 tonnes, et qui doivent payer la taxe, ne repose, estime le requérant devant le juge *a quo*, sur aucun critère objectif et n'est pas raisonnablement justifiée. Le caractère exceptionnel du transport de marchandises et l'absence de distorsion de concurrence recherchés par le législateur sont nettement plus importants dès lors que le contribuable affecte un ensemble routier d'une masse supérieure à 12 tonnes. Les travaux préparatoires de la loi du 7 novembre 2000 qui a supprimé cette taxe font d'ailleurs état de cette discrimination pour justifier sa suppression. La question préjudicielle, estime le requérant, appelle donc une réponse affirmative.

### *Position du Conseil des ministres*

A.2. La directive 93/89/CEE du 25 octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route a imposé l'élimination des distorsions de concurrence entre les entreprises de transport des Etats membres en limitant toutefois l'aménagement des systèmes nationaux de prélèvement aux véhicules utilitaires dont le poids total en charge est égal ou supérieur à 12 tonnes.

Selon le Conseil des ministres, la différence instaurée par le législateur belge entre les taxes relatives aux véhicules dont la masse est inférieure à 12 tonnes et les autres repose sur un critère objectif clair et impersonnel, à savoir le poids total en charge des véhicules affectés au transport par route de marchandises. L'objectif est

légitime, à savoir celui d'introduire la directive européenne en droit belge. S'il est vrai que la directive ne rendait pas obligatoire l'établissement d'exemptions, le fait de ne pas en instaurer, poursuit le Conseil des ministres, faisait courir le risque de distorsions de concurrence *a contrario* dans la mesure où les autres Etats membres étaient susceptibles d'en introduire dans leur propre système de prélèvement sur les véhicules. Quand bien même, conclut le Conseil des ministres, il faudrait considérer que la mesure contestée est contraire aux articles 10 et 11 de la Constitution, ceci n'est pas une conséquence de l'article 5, § 2, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en cause mais de l'absence d'une mesure comparable dans le paragraphe 1er relatif aux exemptions pour les véhicules de moins de 12 tonnes.

Le fait qu'une modification législative soit intervenue le 7 novembre 2000, qui supprime la différence de traitement, ne signifie pas que la différence antérieure viole les articles 10 et 11 de la Constitution. Il eût été par ailleurs périlleux, tant d'un point de vue administratif que d'un point de vue budgétaire, de faire rétroagir avant le 1er janvier 2000 la disposition contestée.

La question préjudicielle, estime le Conseil des ministres, appelle donc une réponse négative.

#### *Position du Gouvernement wallon*

A.3. Le Gouvernement wallon entend réfuter la thèse du requérant en rappelant tout d'abord que c'est pour transposer en droit belge la directive 93/89/CEE que la loi du 25 janvier 1999 a été adoptée. La loi belge a reproduit mot pour mot, en la limitant aux véhicules d'au moins 12 tonnes, l'exonération facultative autorisée par cette directive en faveur des véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique. Il serait contestable d'en déduire que le législateur belge a violé les articles 10 et 11 de la Constitution en n'étendant pas d'emblée l'exonération à tous les véhicules. En effet, les deux catégories de véhicules ne sont pas comparables en raison de la différence de leur régime fiscal.

#### *Réponse du requérant devant le juge a quo*

A.4.1. Il n'existe pas, au regard des directives européennes, deux catégories différentes de contribuables. Dans la mesure où le prélèvement fiscal belge est le même pour tous les véhicules, il incombait au législateur belge, ce qu'il a fait ultérieurement, d'accorder l'exemption pour circulation occasionnelle sur la voie publique aussi aux véhicules d'une masse inférieure à 12 tonnes.

A.4.2. La discrimination n'est pas, contrairement à ce que soutient le Conseil des ministres, liée à un conflit d'application de la loi dans le temps : le requérant demande seulement le bénéfice de la même exonération que celle dont bénéficient les utilisateurs occasionnels de véhicules d'une masse supérieure à 12 tonnes.

- B -

B.1. L'article 5, § 2, 2°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, tel qu'il est applicable au litige en cours, dispose :

« § 2. En ce qui concerne les véhicules et les ensembles de véhicules, affectés au transport sur route de marchandises, d'une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes, sont exemptés de la taxe :

[...]

2° les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique en Belgique et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence. »

B.2. La question préjudicielle porte sur le point de savoir si la disposition précitée viole les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'elle établirait une différence de traitement injustifiée entre, d'une part, le contribuable qui met occasionnellement en circulation un véhicule de moins de 12 tonnes et doit, pour ce faire, s'acquitter de la taxe de circulation et, d'autre part, le contribuable qui met occasionnellement en circulation un véhicule de 12 tonnes ou plus et qui est exempté du paiement de cette taxe.

B.3.1. L'exemption en cause a été instaurée par la loi du 25 janvier 1999 qui visait à transposer la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures.

La directive, qui ne s'applique qu'aux véhicules servant exclusivement au transport de marchandises par route et dont le poids total maximum autorisé est égal ou supérieur à 12 tonnes, impose certains tarifs minimums en matière de taxe de circulation mais permet, pour certains véhicules et à certaines conditions, que les Etats membres appliquent des tarifs réduits ou une exemption.

B.3.2. Une directive lie tout Etat membre destinataire quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens.

B.3.3. La loi du 25 janvier 1999 a prévu une exemption pour les véhicules de 12 tonnes ou plus qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique en Belgique et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence.

B.3.4. La manière dont le législateur use d'une faculté prévue par une directive doit être justifiée au regard des articles 10 et 11 de la Constitution.

B.4.1. Lorsque le législateur établit des exemptions telles que celles prévues par la disposition en cause, il doit pouvoir faire usage de catégories qui, nécessairement, n'appréhendent la diversité des situations qu'avec un certain degré d'approximation. Le recours à ce procédé n'est pas déraisonnable en soi; il convient néanmoins d'examiner s'il en va de même pour la manière dont le procédé a été utilisé.

B.4.2. Avant l'entrée en vigueur de la loi du 25 janvier 1999, la taxe de circulation sur les véhicules servant exclusivement au transport de marchandises et qui, en raison de leur nature, leur destination ou leur affectation spéciale, ont un usage nécessairement limité, était, en vertu de l'article 19, § 1er, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, réduite à un neuvième, aux deux neuvièmes ou au tiers de son montant relatif à l'année entière, suivant que le nombre de jours de leur utilisation n'excédait pas respectivement 30, 60 ou 90 par an.

Cette disposition a été abrogée par la même loi du 25 janvier 1999. Elle ne pouvait donc s'appliquer pour l'année 1999 en cause.

B.4.3. La loi du 7 novembre 2000 a également instauré à l'article 5, § 1er, alinéa 1er, 10°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus une exemption de la taxe de circulation pour les autres véhicules utilisés pour le transport des marchandises par route que ceux ayant un poids maximum autorisé de 12 tonnes ou plus lorsqu'ils ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique en Belgique et sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence.

Cette disposition est entrée en vigueur le 1er janvier 2000. Elle ne pouvait donc davantage s'appliquer pour la même année 1999.

B.4.4. Le Conseil des ministres et le Gouvernement wallon ne démontrent pas, et la Cour n'aperçoit pas, en quoi la différence de traitement en cause pourrait se justifier pour la seule année 1999.

B.5. La question préjudicielle appelle une réponse affirmative.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

L'article 5, § 2, 2°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus viole les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il ne s'applique pas, pour la seule année 1999, à un véhicule dont la masse maximale autorisée est inférieure à 12 tonnes.

Ainsi prononcé en langue française et en langue néerlandaise, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, à l'audience publique du 17 septembre 2003.

Le greffier,

Le président f.f.,

L. Potoms

L. François