

Geschäftsverzeichnisnr. 5405
Entscheid Nr. 72/2013 vom 22. Mai 2013

ENTSCHEID

In Sachen: Klage auf Nichtigerklärung von Artikel 9 des Dekrets der Flämischen Region vom 17. Februar 2012 zur Abänderung verschiedener Bestimmungen des Gesetzbuches der der Einkommensteuer gleichgesetzten Steuern, was die Zulassungssteuer aufgrund von Umweltindikatoren betrifft, erhoben von Alex De Wulf.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten M. Bossuyt und R. Henneuse, und den Richtern A. Alen, J.-P. Snappe, J. Spreutels, T. Merckx-Van Goey und F. Daoût, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Präsidenten M. Bossuyt,

verkündet nach Beratung folgenden Entscheid:

*

* *

I. *Gegenstand der Klage und Verfahren*

Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 23. Mai 2012 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 24. Mai 2012 in der Kanzlei eingegangen ist, erhob Alex De Wulf, wohnhaft in 9041 Oostakker, Gentstraat 210, Klage auf Nichtigerklärung von Artikel 9 des Dekrets der Flämischen Region vom 17. Februar 2012 zur Abänderung verschiedener Bestimmungen des Gesetzbuches der der Einkommensteuer gleichgesetzten Steuern, was die Zulassungssteuer aufgrund von Umweltindikatoren betrifft (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 23. Februar 2012).

Die von derselben klagenden Partei erhobene Klage auf einstweilige Aufhebung derselben Dekretsbestimmung wurde durch Entscheid Nr. 107/2012 vom 9. August 2012, veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 27. September 2012, zurückgewiesen.

Der Flämischen Regierung hat ein Schriftsatz eingereicht.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 16. April 2013

- erschien RA T. Denayer, ebenfalls *loco* RA F. Vandendriessche, in Brüssel zugelassen, für die Flämische Regierung,

- haben die referierenden Richter A. Alen und F. Daoût Bericht erstattet,

- wurde der vorgenannte Rechtsanwalt angehört,

- wurde die Rechtssache zur Beratung gestellt.

Die Vorschriften des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, die sich auf das Verfahren und den Sprachengebrauch beziehen, wurden zur Anwendung gebracht.

II. *Rechtliche Würdigung*

(...)

B.1.1. Das Dekret vom 17. Februar 2012 zur Abänderung verschiedener Bestimmungen des Gesetzbuches der der Einkommensteuer gleichgesetzten Steuern, was die Zulassungssteuer aufgrund von Umweltindikatoren betrifft, bezweckt, die Zulassungssteuer für Fahrzeuge (nachstehend: ZS) auf der Grundlage von umwelt- und ausstoßbezogenen Parametern zu reformieren, um die Verbraucher zu veranlassen, umwelt- und klimafreundliche Fahrzeuge zu kaufen (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2011-2012, Nr. 1375/1, S. 3).

B.1.2. Die Artikel 2 und 3 des Dekrets vom 17. Februar 2012 bestimmen:

« Art. 2. Artikel 97 des Gesetzbuches der der Einkommensteuer gleichgesetzten Steuern, der durch das Gesetz vom 1. Juni 1992 eingefügt wurde und dessen bisheriger Text nunmehr Paragraph 1 bildet, wird ein Paragraph 2 mit folgendem Wortlaut hinzugefügt:

‘ § 2. Die Steuer auf die Fahrzeuge im Sinne von Artikel 97*bis* ist auf der Grundlage von Umweltindikatoren geschuldet.

Die Umweltindikatoren des Straßenfahrzeugs werden anhand des CO₂-Ausstoßes und der Umweltklasse Euronorm 0, 1, 2, 3, 4, 5 oder 6 eingestuft. Das Vorhandensein eines Rußpartikelfilters wird ebenfalls berücksichtigt.

Euronormen sind die Obergrenzen für die Konzentration gewisser Schadstoffe in den Abgasen der Kraftfahrzeuge gemäß aufeinander folgender europäischer Richtlinien und Verordnungen.

Die Leistung des Motors wird entweder in Steuerpferdestärken oder in Kilowatt ausgedrückt. ’

Art. 3. In Titel V Kapitel IV desselben Gesetzbuches wird ein Abschnitt I, der aus den Artikeln 97*bis* bis 97*decies* besteht, mit folgendem Wortlaut eingefügt:

‘ Abschnitt I. — Steuer auf Personenwagen, Kombiwagen und Kleinbusse im Sinne von Artikel 94 Nr. 1, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie in der Flämischen Region im Verkehr zugelassen sind

Art. 97*bis*. Die Steuer auf Personenwagen, Kombiwagen und Kleinbusse im Sinne von Artikel 94 Nr. 1, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie in der Flämischen Region im Verkehr zugelassen sind, mit Ausnahme von Personenwagen, Kombiwagen und Kleinbussen im Sinne von Artikel 94 Nr. 1, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie durch Gesellschaften, autonome öffentliche Unternehmen und Vereinigungen ohne Gewinnerzielungsabsicht mit Leasingtätigkeiten im Verkehr zugelassen sind, wird auf die in den Artikeln 97*ter* bis 97*decies* beschriebene Weise berechnet.

Art. 97*ter*. Die Steuer auf die Fahrzeuge wird nach folgender Formel berechnet:

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

Art. 97*quater*. Die in Artikel 97*ter* angegebenen Variablen werden wie folgt definiert:

1. CO₂ = der CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs, so wie er während der Homologation des Fahrzeugs gemäß der geltenden europäischen Regelung gemessen wird;

2. f = 0,88 für Fahrzeuge, die mit LPG betrieben werden;

$f = 0,93$ für Fahrzeuge, die mit Erdgas betrieben werden;

$f = 0,744$ für Fahrzeuge, die sowohl mit Erdgas als auch mit Benzin betrieben werden, und insofern sie als Benzinfahrzeug homologiert sind;

$f = 1$ für andere Fahrzeuge;

3. $x = \text{CO}_2$ -Korrekturfaktor entsprechend der technologischen Entwicklung; x beträgt $0 \text{ g CO}_2/\text{km}$ und wird jährlich um $4,5 \text{ g CO}_2/\text{km}$ ab dem Jahr 2013 erhöht;

4. LC (Alterskorrektur). Die Alterskorrektur wird auf der Grundlage des Alters des Fahrzeugs bestimmt. Das Alter des Fahrzeugs wird auf der Grundlage des Datums der Erstzulassung des Fahrzeugs im Inland oder im Ausland festgelegt, das in der Zulassungsbescheinigung angegeben ist. Der Prozentsatz in der nachstehenden Tabelle wird gemäß dem LC-Wert in den in Artikel 97^{quater} erwähnten Formeln angewandt;

Alter des Fahrzeugs	LC-Wert
Weniger als 12 volle Monate	100 %
Von 12 vollen Monaten bis 23 volle Monate	90 %
Von 24 vollen Monaten bis 35 volle Monate	80 %
Von 36 vollen Monaten bis 47 volle Monate	70 %
Von 48 vollen Monaten bis 59 volle Monate	60 %
Von 60 vollen Monaten bis 71 volle Monate	50 %
Von 72 vollen Monaten bis 83 volle Monate	40 %
Von 84 vollen Monaten bis 95 volle Monate	30 %
Von 96 vollen Monaten bis 107 volle Monate	20 %
Ab 108 vollen Monaten	10 %

5. $c =$ konstanter Wert (Luftkomponente), der abhängig ist von der Euronorm und der Kraftstoffart des Fahrzeugs gemäß der folgenden Tabelle:

Diesel	Euronorm	Beträge in Euro
	Euro 0	2 130,32
	Euro 1	625,00
	Euro 2	453,37
	Euro 3	357,23
	Euro 3 + Rußpartikelfilter	337,66
	Euro 4	337,66
	Euro 4 + Rußpartikelfilter	331,92
	Euro 5	331,92
	Euro 6	12,25

Benzin, LPG und Erdgas	Euronorm	Beträge 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. Die Steuer beträgt nie weniger als 40 Euro und nie mehr als 10 000 Euro. Die Steuer auf Fahrzeuge, die zum ersten Mal 25 Jahre oder früher zugelassen wurden, wird pauschal festgelegt und beträgt 40 Euro.

Art. 97sexies. Die in Artikel 97quater Nr. 5 angeführten Beträge und die in Artikel 97quinquies angeführten Beträge sind an die Schwankungen des Indexes der Verbraucherpreise des Landes gekoppelt. Die Steuerbeträge werden am 1. Juli eines jedes Jahres auf der Grundlage der Schwankungen des allgemeinen Indexes der Verbraucherpreise, der zwischen dem Monat Mai des Vorjahres und dem Monat Mai des laufenden Jahres festgelegt wird, angepasst.

Art. 97septies. Wenn die Euronorm des Fahrzeugs nicht bekannt ist, wird sie anhand des Datums der Erstzulassung des Fahrzeugs bestimmt. Es werden folgende Daten angewandt, um die Normen zu bestimmen, wenn diese Angaben nicht bekannt sind:

Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs im Inland oder im Ausland	Euronorm
Bis zum 31. Dezember 1993	Euro 0
Vom 1. Januar 1994 bis zum 31. Dezember 1996	Euro 1
Vom 1. Januar 1997 bis zum 31. Dezember 2000	Euro 2
Vom 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2005	Euro 3
Vom 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2010	Euro 4
Vom 1. Januar 2011 bis zum 31. Dezember 2014	Euro 5
Ab dem 1. September 2015	Euro 6

Art. 97octies. Wenn die Angaben bezüglich des CO₂-Ausstoßes des Fahrzeugs nicht bekannt sind, werden die in der nachstehenden Tabelle angeführten Standardwerte für den CO₂-Ausstoß angewandt:

Kraftstoff	Hubraum	Euronorm						
		6	5	4	3	2	1	0
		CO ₂ -Emissionen, ausgedrückt in g/km						
Benzin und LPG	0 bis 1 399 ccm	117	125	140	150	164	173	175
	1 400 bis 2 000 ccm	150	159	172	185	200	211	213
	über 2 000 ccm	228	238	247	259	279	295	297

Diesel	0 bis 1 399 ccm	98	103	120	116	125	132	133
	1 400 bis 2 000 ccm	117	125	144	151	163	173	174
	über 2 000 ccm	159	169	201	199	214	226	228
Erdgas	0 bis 1 399 ccm	94	100	112	120	131	139	140
	1 400 bis 2 000 ccm	120	127	138	148	160	169	171
	über 2 000 ccm	182	190	198	207	223	236	238

Art. 97novies. Das Vorhandensein eines Rußpartikelfilters im Sinne von Artikel 97quater Nr. 5 wird festgestellt auf der Grundlage der PM-Daten oder auf der Grundlage der Daten bezüglich der Prämie für den Kauf und die Installation von Vorrichtungen zur Emissionssenkung in Fahrzeugen mit Dieselmotor. Unter PM ist der Ausstoß von Partikeln zu verstehen, so wie er bei der Homologation des Fahrzeugs gemäß der geltenden europäischen Regelung gemessen wurde.

Ein Rußpartikelfilter im Sinne von Artikel 97quater Nr. 5 ist entweder ein halboffener oder ein geschlossener Rußpartikelfilter.

Es wird davon ausgegangen, dass ein geschlossener Rußpartikelfilter in Fahrzeugen mit den Normen Euro 3 und 4 und einem Ausstoß von höchstens 10 mg/km PM vorhanden ist. Wenn in den Werten jedoch die Kombination von 0 mg/km PM und 0 g/km CO₂ vorkommt, wird davon ausgegangen, dass kein geschlossener Rußpartikelfilter vorhanden ist.

Es wird davon ausgegangen, dass ein halboffener Rußpartikelfilter in Fahrzeugen vorhanden ist, wenn der Antrag auf eine Prämie für den Kauf und die Installation des Rußpartikelfilters durch die Flämische Behörde genehmigt wurde.

Art. 97decies. Auf Fahrzeuge, die ausschließlich durch einen Elektromotor oder Wasserstoff angetrieben werden, und auf Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge wird keine Steuer erhoben. Ein Plug-in-Hybrid-Fahrzeug ist ein Fahrzeug, das durch einen Elektromotor und einen Verbrennungsmotor angetrieben wird, bei dem die Energie dem Elektromotor durch Batterien zugeführt wird, die vollständig geladen werden können durch einen Anschluss an eine externe Energiequelle außerhalb des Fahrzeugs. ' ».

B.1.3. Der angefochtene Artikel 9 desselben Dekrets bestimmt:

« Für Straßenfahrzeuge im Sinne von Titel V Kapitel IV Abschnitt I des Gesetzbuches der der Einkommensteuer gleichgesetzten Steuern, die ab dem 1. März 2012 bis zum 30. April 2012 im Verzeichnis der Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit eingetragen sind oder hätten eingetragen sein müssen, wird die Steuer auf den niedrigsten Betrag festgesetzt, der einerseits aufgrund der Artikel 97ter bis 97decies ermittelt wird und andererseits aufgrund derselben Artikel, wobei jedoch in Artikel 97ter die Formel wie folgt geändert wird:

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

und wobei andererseits die erste Tabelle in Artikel 97^{quater} Nr. 5 wie folgt ersetzt wird:

Diesel	Euronorm	Beträge in Euro
	Euro 0	8 521,27
	Euro 1	2 500,00
	Euro 2	1 813,47
	Euro 3	731,42
	Euro 3 + Rußfilter	190,89
	Euro 4	190,89
	Euro 4 + Rußfilter	93,72
	Euro 5	93,72
	Euro 6	49,01

».

B.2. Nach Darlegung der Flämischen Regierung sei die Nichtigkeitsklage wegen des Fehlens eines Interesses unzulässig.

B.3. Artikel 142 Absatz 3 der Verfassung und Artikel 2 Nr. 2 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof erfordern, dass jede natürliche Person, die eine Nichtigkeitsklage erhebt, ein Interesse nachweist. Das erforderliche Interesse liegt nur bei jenen Personen vor, deren Situation durch die angefochtene Rechtsnorm unmittelbar und ungünstig beeinflusst werden könnte.

B.4. Durch das Dekret vom 17. Februar 2012 wird die Zulassungssteuer für Fahrzeuge auf der Grundlage von umwelt- und ausstoßbezogenen Parametern reformiert, um die Verbraucher zu veranlassen, umwelt- und klimafreundliche Fahrzeuge zu kaufen. Im Dekret werden als relevante Kriterien die Euronorm (Luft- oder Schadstoffkomponente) und der CO₂-Ausstoß (Klima- oder Ausstoßkomponente) angenommen (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2011-2012, Nr. 1375/1, S. 3). In den Vorarbeiten wurde diesbezüglich Folgendes dargelegt:

«Für die Luftkomponente gilt: Je niedriger die Euronorm ist, desto höher ist die Umweltverschmutzung und desto höher ist folglich auch die ZS. Da die Euronormen von der Technologie abhängen (die maximalen Emissionen für Dieselfahrzeuge und Benzinfahrzeuge sind innerhalb einer selben Euronorm unterschiedlich), ist die Luftkomponente für Dieselfahrzeuge und Benzinfahrzeuge verschieden. Außerdem wird den verschiedenen Komponenten der Euronorm 1 entsprechend ihrer Bedeutung im Rahmen der NEC-Obergrenzen (National Emission Ceiling – nationale Emissionsobergrenze) und dem Erreichen der Normen im Rahmen der Richtlinie bezüglich der Luftqualität (2008/50/EG) ein unterschiedliches Gewicht beigemessen.

Die Klimakomponente hängt von der Kraftstoffart ab – mit Ausnahme einer Korrektur für LPG, CNG, Wasserstoff und Elektrofahrzeuge – sowie von der Anzahl ausgestoßener Gramm CO₂ pro Kilometer. Je weniger Kraftstoff das Fahrzeug verbraucht, desto niedriger ist der CO₂-Ausstoß und desto niedriger ist somit auch die ZS » (ebenda).

B.5.1. In dem im Flämischen Parlament eingerichteten Dekretentwurf bestimmten die durch Artikel 3 eingefügten Artikel *97ter* und *97quater* des Gesetzbuches der der Einkommensteuer gleichgesetzten Steuern:

« Art. *97ter*. Die Steuer auf die Fahrzeuge wird nach folgender Formel berechnet:

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

Art. *97quater*. Die in Artikel *97ter* angegebenen Variablen werden wie folgt definiert:

1. CO₂ = der CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs, so wie er während der Homologation des Fahrzeugs gemäß der geltenden europäischen Regelung gemessen wird;

2. f = 0,88 für Fahrzeuge, die mit LPG betrieben werden;

f = 0,93 für Fahrzeuge, die mit Erdgas betrieben werden;

f = 0,744 für Fahrzeuge, die sowohl mit Erdgas als auch mit Benzin betrieben werden, und insofern sie als Benzinfahrzeug homologiert sind;

f = 1 für andere Fahrzeuge;

3. x = CO₂-Korrekturfaktor entsprechend der technologischen Entwicklung; x beträgt 0 g CO₂/km und wird jährlich um 4,5 g CO₂/km ab dem Jahr 2013 erhöht;

4. LC (Alterskorrektur). Die Alterskorrektur wird auf der Grundlage des Alters des Fahrzeugs bestimmt. Das Alter des Fahrzeugs wird auf der Grundlage des Datums der Ersterzulassung des Fahrzeugs im Inland oder im Ausland festgelegt, das in der Zulassungsbescheinigung angegeben ist. Der Prozentsatz in der nachstehenden Tabelle wird gemäß dem LC-Wert in den in Artikel *97quater* erwähnten Formeln angewandt;

Alter des Fahrzeugs	LC-Wert
Weniger als 12 volle Monate	100 %
Von 12 vollen Monaten bis 23 volle Monate	90 %
Von 24 vollen Monaten bis 35 volle Monate	80 %
Von 36 vollen Monaten bis 47 volle Monate	70 %
Von 48 vollen Monaten bis 59 volle Monate	60 %
Von 60 vollen Monaten bis 71 volle Monate	50 %
Von 72 vollen Monaten bis 83 volle Monate	40 %
Von 84 vollen Monaten bis 95 volle Monate	30 %
Von 96 vollen Monaten bis 107 volle Monate	20 %
Ab 108 vollen Monaten	10 %

5. c = konstanter Wert (Luftkomponente), der abhängig ist von der Euronorm und der Kraftstoffart des Fahrzeugs gemäß der folgenden Tabelle:

Diesel	Euronorm	Beträge in Euro
	Euro 0	8 521,27
	Euro 1	2 500,00
	Euro 2	1 813,47
	Euro 3	731,42
	Euro 3 + Rußpartikelfilter	190,89
	Euro 4	190,89
	Euro 4 + Rußpartikelfilter	93,72
	Euro 5	93,72
	Euro 6	49,01
Benzin, LPG und Erdgas	Euronorm	Beträge in Euro
	Euro 0	3 389,22
	Euro 1	1 515,70
	Euro 2	453,24
	Euro 3	284,31
	Euro 4	68,26
	Euro 5	61,35
	Euro 6	61,35

».

B.5.2. In den Vorarbeiten wurde im Zusammenhang mit dieser Formel Folgendes dargelegt:

« Art. 97ter. Die ZS besteht aus zwei Teilen. Der erste Teil hängt vom CO₂-Ausstoß ab und der zweite Teil von der Euronorm. Der CO₂-Ausstoß und die Euronorm sind in der Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs und in der Datenbank der Direktion für Fahrzeugzulassungen angegeben, die als Grundlage für die Berechnung der ZS verwendet werden kann.

Der Bestandteil CO_2 in der Formel wird als Potenzfunktion des CO_2 -Ausstoßes berechnet. Dies bewirkt, dass der Unterschied zwischen Fahrzeugen mit einem unterschiedlichen CO_2 -Ausstoß groß genug wird. Der Exponent m wird der Zahl 6 gleichgestellt. Als Referenzniveau werden $250 \text{ g CO}_2/\text{km}$ ($\text{CO}_{2,\text{ref}}$) angewandt, wofür im Jahr 2012 für Neufahrzeuge 6 000 EUR als Referenzbetrag für die CO_2 -Komponente festgelegt wird. Die CO_2 -Funktion hängt ab von der Kraftstoffart, mit Ausnahme einer Korrektur für LPG, Erdgasfahrzeuge und Fahrzeuge, die sowohl mit Erdgas als auch mit Benzin betrieben werden, aber als Benzinfahrzeug homologiert sind (siehe nachstehend).

Die Luftkomponente c in der Formel für die ZS wird an die Euronorm des Fahrzeugs gebunden. Es wird zwischen Benzin- und Dieselfahrzeugen unterschieden, und bei den Letztgenannten auch danach, ob ein Rußpartikelfilter vorhanden ist oder nicht. Benzinfahrzeuge stoßen nämlich innerhalb derselben Euronorm weniger Schadstoffe aus als Dieselfahrzeuge. Ein Rußpartikelfilter bewirkt, dass der Ausstoß an Feinstaub durch Dieselfahrzeuge verringert wird.

Art. 97^{quater}. Die in der Potenzfunktion angewandten Variablen werden wie folgt definiert.

Der CO_2 -Ausstoß ist der CO_2 -Ausstoß des Fahrzeugs, der bei der Homologation des Fahrzeugs entsprechend der geltenden europäischen Regelung gemessen wurde. Wenn der CO_2 -Ausstoß nicht bekannt ist, wird von den in Artikel 97^{novies} angeführten Mittelwerten ausgegangen.

Bei der europäischen Regelung für den CO_2 -Ausstoß handelt es sich um die Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 ‘ zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung ’ und die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 ‘ zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge ’.

Die Variable f wird nur auf Fahrzeuge angewandt, die mit LPG oder Erdgas betrieben werden. Wenn es sich nicht um ein mit LPG oder Erdgas betriebenes Fahrzeug handelt, wird der CO_2 -Wert mit 1 multipliziert, so dass der CO_2 -Wert unverändert bleibt. Der Umweltvorteil von LPG-Fahrzeugen gegenüber Benzinfahrzeugen ist vor allem auf die niedrigeren direkten CO_2 -Emissionen zurückzuführen. LPG-Fahrzeuge werden jedoch meistens als Benzinfahrzeuge homologiert, so dass der CO_2 -Ausstoß der Benzinausführung in der Datenbank der Direktion für Fahrzeugzulassungen eingetragen wird. Nach dem Umbau muss ein LPG-Fahrzeug geprüft werden. Wenn bei der Direktion für Fahrzeugzulassungen bekannt ist, dass ein Fahrzeug auf LPG umgebaut wurde, muss die CO_2 -Emission dieses Fahrzeugs um 12 % verringert werden. Daher wird der Faktor f für LPG-Fahrzeuge auf 0,88 festgesetzt. Um den ‘ Well-To-Wheel ’-Vorteil von Erdgas (niedrigere Emissionen bei der Kraftstoffproduktion) zu berücksichtigen, wird für Fahrzeuge, die mit Erdgas betrieben werden, der Faktor f auf 0,93 festgesetzt. Für Fahrzeuge, die sowohl mit Erdgas als auch mit Benzin betrieben werden, sind die CO_2 -Daten der Benzinversion bekannt. Dies bedeutet, dass die CO_2 -Werte korrigiert werden müssen (Faktor 0,8) und anschließend der Faktor für Erdgas (0,93) angewandt werden muss. Dies bringt den Faktor f für diese Kategorie auf $0,744$ ($0,8 \cdot 0,93$).

Die Variable x ist ein Korrekturfaktor für die jährliche durchschnittliche Senkung des CO₂-Ausstoßes. Ab 2012 wird erwartet, dass der durchschnittliche CO₂-Ausstoß des flämischen Fahrzeugbestands jährlich um 4,5 Gramm je Kilometer sinkt. Dies wird durch diesen Faktor korrigiert.

Es wird eine Alterskorrektur (LC) pro Jahr nach der ersten Inbetriebnahme (oder der Erstzulassung) des Fahrzeugs eingeführt. Diese Korrektur entspricht dem sinkenden Wert der im Verkehr zugelassenen älteren Fahrzeuge und soll dem Stand der Technologie zu dem Zeitpunkt der Markteinführung des Fahrzeugs Rechnung tragen. Für einen Verkauf im ersten Jahr der Inbetriebnahme des Fahrzeugs ist keine Alterskorrektur vorgesehen. Für einen Verkauf im zweiten Jahr nach der Inbetriebnahme müssen 90 % des Ergebnisses der in Artikel 97*quater* angeführten Funktion gezahlt werden » (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2011-2012, Nr. 1375/1, SS. 6-7).

B.5.3. Im Flämischen Parlament wurde ein Abänderungsantrag angenommen, durch den der vorgeschlagene Text von Artikel 97*ter* und von Artikel 97*quater* Nr. 5 ersetzt wurde. Dieser Abänderungsantrag wurde wie folgt gerechtfertigt:

« Die Anpassung an die Tabelle in Artikel 97*quater* wird vorgeschlagen im Zusammenhang mit den Referaten und den anschließenden Diskussionen während der Anhörungen in den Vereinigten Ausschüssen für Allgemeine Politik, Finanzen und Haushalt sowie für Umwelt, Natur, Raumordnung und Unbewegliches Erbe. Es wird festgestellt, dass in dem durch die Flämische Regierung eingereichten Dekretentwurf die tatsächlichen NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen, die für die Normen Euro 3 bis Euro 5 deutlich höher sind als auf der Grundlage der Euronorm anzunehmen wäre, unzureichend berücksichtigt wurden. Daher wird nun vorgeschlagen, den Einfluss der NO_x-Komponente für Fahrzeuge der Normen Euro 3 bis Euro 5 derjenigen von Fahrzeugen der Norm Euro 2 gleichzustellen.

Der Ersatz der Konstanten ' 6 000 ' in der Formel von Artikel 97*ter* durch ' 4 500 ' soll dafür sorgen, dass in Verbindung mit der angepassten Tabelle für die im eingefügten Artikel 97*quater* Nr. 5 angeführten Konstanten der Ertrag der Zulassungssteuer dem Ertrag entspricht, der anlässlich der Erstellung des Dekretentwurfs durch die Flämische Regierung, so wie er am 22. November 2011 im Flämischen Parlament eingereicht worden war, veranschlagt wurde » (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2011-2012, Nr. 1375/4, SS. 3-4).

Während der Erörterungen im Ausschuss bemerkte ein Mitglied diesbezüglich:

« Neben der NO_x-Komponente werden durch die Abänderungsanträge der Mehrheitsfraktionen einige andere Aspekte angepasst, um das vorerwähnte Gleichgewicht zu erreichen. Der NO_x-Wert von Fahrzeugen der Normen Euro 3 bis Euro 5 wird demjenigen der Fahrzeuge der Norm Euro 2 gleichgestellt. Um die Neutralität im Haushalt zu gewährleisten, wird auch die Konstante 6 000 abgeändert, indem der Referenzbetrag auf 4 500 angepasst wird » (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2011-2012, Nr. 1375/6, S. 11).

Ein anderes Mitglied fügte hinzu:

« Die Flämische Regierung hat sich für ihre Politik auf die europäischen Ausstoßnormen gestützt. Während der Anhörungen hat sich jedoch herausgestellt, dass ein wissenschaftlicher Konsens darüber besteht, dass der tatsächliche NO_x-Ausstoß von Dieselfahrzeugen vier Mal höher ist als der Normausstoß, so dass die grünere Politik eine nur auf dem Papier existierende Operation zu werden drohte. Gerade Dieselfahrzeuge werden nämlich bevorteilt, indem der CO₂-Wert in der Formel nur zu 60 Prozent zählt.

Der Redner erläutert, dass der Abänderungsantrag der Mehrheit hierfür Abhilfe schafft. Der NO_x-Ausstoß von Dieselfahrzeugen der Norm Euro 2 bis Euro 5 wird auf den Parameter der Norm Euro 2 festgelegt, denn seither ist der NO_x-Ausstoß in der Praxis nicht mehr gesunken. Dies ist nicht für die Norm Euro 6 geschehen, weil die ersten diesbezüglichen Tests einen NO_x-Ausstoß ergeben haben, der tatsächlich der Norm nahe kommt. Sollte dies letzten Endes dennoch nicht der Fall sein, so kann die Flämische Regierung immer noch Korrekturen vornehmen, und dies gilt im Übrigen auch für gegebenenfalls sinkende Einnahmen.

Um zu vermeiden, dass die Anpassung der NO_x-Komponente für Dieselfahrzeuge zu einer Erhöhung der Steuereinnahmen führen würde, wurden die Referenzbeträge für CO₂ und die Luftkomponente im Abänderungsantrag der Mehrheit angepasst. Der Redner befürwortet eine Haushaltsneutralität und wiederholt sein Argument der Gefahr einer Verzögerung der Erneuerung, die er einer grüneren Politik gleichstellt » (ebenda, S. 12).

B.5.4. Gleichzeitig wurde ein Abänderungsantrag angenommen, der zu der angefochtenen Bestimmung geführt hat und der wie folgt begründet wurde:

« Der neue Artikel 8/1 (siehe Abänderungsantrag Nr. 11) wird eingeführt, um eine Übergangsregelung zu schaffen. Da die Änderung in der Berechnungsweise der Zulassungssteuer eine Verhaltensänderung bezweckt, ist es nicht unwahrscheinlich, dass eine Reihe von neuen Fahrzeugen unter anderem unter Berücksichtigung der neuen Regelung gekauft wurden, so wie sie im Dekretentwurf angekündigt worden ist. Da die Steuerpflichtigen nur schwerlich vorhersehen konnten, dass die Regelung schließlich davon abweichen würde, wird im angegebenen Zeitraum die Zulassungssteuer als der niedrigste Betrag berechnet, den man einerseits durch die Berechnung auf der Grundlage der Berechnungsweise erzielt, die in dem durch die Flämische Regierung im Flämisches Parlament eingereichten Dekretentwurf enthalten ist, und andererseits durch die neue Berechnungsweise.

Während eines Zeitraums von zwei Monaten wendet die Steuerverwaltung von Amts wegen den niedrigsten Tarif an » (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2011-2012, Nr. 1375/4, SS. 5-6).

Bezüglich der vorgeschlagenen Übergangsregelung erklärte ein Mitglied:

« Über die Übergangsmaßnahme wurde innerhalb der Mehrheit lange beraten, weil sie während zwei Monaten für eine - begrenzte - administrative Komplikation sorgt. Schließlich

entschied man sich doch für einen Abänderungsantrag zugunsten der Verbraucher, die nicht die Möglichkeit haben, ein bereits gekauftes Auto vor dem Inkrafttreten der neuen Regelung in den Verkehr zu bringen. [...] Auf der Website der Flämischen Behörde war deutlich zu lesen, dass die Regelung noch nicht endgültig feststand, doch man weiß, wie die Käufer reagieren » (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2011-2012, Nr. 1375/6, S. 13).

B.6. Die angefochtene Bestimmung soll eine Übergangsregelung für die Verbraucher vorsehen, die ein Fahrzeug nach dem Einreichen des Dekretentwurfs und vor dem Inkrafttreten des Dekrets gekauft hatten und die dabei davon ausgegangen waren, dass die Zulassungssteuer für dieses Fahrzeug anhand der in diesem Dekretentwurf festgelegten Formel berechnet würde.

B.7. Aus der angefochtenen Bestimmung geht hervor, dass für Dieselfahrzeuge, die zwischen dem 1. März 2012 und dem 30. April 2012 im Verzeichnis der Generaldirektion Mobilität und Verkehrssicherheit eingetragen sind oder hätten eingetragen sein müssen, die Zulassungssteuer auf den niedrigsten Betrag festgesetzt wird, der sich einerseits aus der Formel und den Variablen ergibt, die in dem durch das Flämische Parlament angenommenen Text der Artikel 97ter und 97quater festgelegt sind, und andererseits aus der Formel und den Variablen, die in dem Text derselben Artikel des Dekretentwurfs festgelegt waren.

B.8.1. Die Annahme des in B.5.3 erwähnten Abänderungsantrags hatte zur Folge, dass die für die Berechnung der Zulassungssteuer für Benzinfahrzeuge festgelegte Formel günstiger war als die im Dekretentwurf festgelegte Formel, da die Euro-Beträge für die Variable c (Luftkomponente) niedriger sind als die ursprünglich festgelegten Beträge. Für Dieselfahrzeuge hingegen war die im Dekretentwurf vorgesehene Formel in manchen Fällen vorteilhafter als die im schließlich angenommenen Text festgelegte Formel.

B.8.2. In den Vorarbeiten zu dem Dekret vom 17. Februar 2012 wurde bestätigt, dass die durch das Dekret festgelegte Formel für die Berechnung der Steuer für Benzinfahrzeuge vorteilhafter sein würde als für Dieselfahrzeuge:

« Die neue ZS wird konkret dazu führen, dass eine Durchschnittsfamilie für ein neues Dieselfahrzeug der Mittelklasse durchschnittlich 200 Euro mehr bezahlt im Vergleich zur Formel der Flämischen Regierung. Für Benzinfahrzeuge ergibt sich eine durchschnittliche Senkung der ZS um einen gleichwertigen Betrag » (*Parl. Dok.*, Flämisches Parlament, 2011-2012, Nr. 1375/6, S. 15).

Dasselbe Mitglied erklärte:

« Bis zum 30. April 2012 gilt jedoch für diejenigen, die in den vergangenen Wochen ein Auto gekauft haben, der günstigere Tarif: die Regelung des Dekretentwurfs oder diejenige des Abänderungsantrags der Mehrheit. Für ein Dieselfahrzeug wird die Regelung der Regierung vielleicht vorteilhafter sein und für ein Benzinfahrzeug die Berechnung des Parlamentes » (ebenda, S. 16).

B.9. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Übergangsregelung in dem angefochtenen Artikel 9 sich nur auf die Dieselfahrzeuge bezieht. Nur in Bezug auf gewisse Dieselfahrzeuge hatte die Annahme dieses Abänderungsantrags nämlich zur Folge, dass die Zulassungssteuer höher ausfiel als im Dekretentwurf vorgesehen war.

B.10.1. Der Kläger ist Eigentümer eines Benzinfahrzeugs, das am 26. März 2012 zum ersten Mal zugelassen wurde und für das die ZS gemäß den durch die vorerwähnten Artikel 2 und 3 des Dekrets vom 17. Februar 2012 festgelegten Regeln berechnet wird.

B.10.2. Da er als Eigentümer eines Benzinfahrzeugs eine günstigere Regelung genießt, weist der Kläger nicht nach, dass die Annahme der angefochtenen Bestimmung seine Situation nachteilig beeinflusst.

Dies gilt umso mehr, wie die Flämische Regierung in ihrem Schriftsatz hervorhebt, als die Steuer, die schließlich von dem Kläger erhoben wird, mit einem Höchstbetrag von 10 000 Euro festgelegt wurde in Anwendung von Artikel 97*quinquies* des Gesetzbuches der der Einkommensteuer gleichgesetzten Steuern, der durch Artikel 3 des angefochtenen Dekrets eingefügt wurde. Dieser Höchstbetrag wurde jedoch im Falle des Klägers überschritten, ungeachtet der Berechnungsweise, die aufgrund des vorerwähnten Dekrets angewandt wurde.

B.11. Da der Kläger kein Interesse besitzt, ist die Klage unzulässig.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

weist die Klage zurück.

Verkündet in niederländischer, französischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, in der öffentlichen Sitzung vom 22. Mai 2013.

Der Kanzler,

Der Präsident,

P.-Y. Dutilleux

M. Bossuyt