

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

COUR CONSTITUTIONNELLE

[2020/200521]

Extrait de l'arrêt n° 11/2020 du 23 janvier 2020

Numéro du rôle : 7043

En cause : le recours en annulation de la loi du 30 mars 2018 « concernant l'instauration d'une allocation de mobilité », introduit par l'ASBL « Inter-Environnement Bruxelles » et autres.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents F. Daoût et A. Alen, des juges L. Lavrysen, J.-P. Moerman, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul, T. Giet, R. Leysen et M. Pâques, et, conformément à l'article 60bis de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, du juge émérite E. Derycke, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président F. Daoût, après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

I. *Objet du recours et procédure*

Par requête adressée à la Cour par lettre recommandée à la poste le 7 novembre 2018 et parvenue au greffe le 20 novembre 2018, un recours en annulation de la loi du 30 mars 2018 « concernant l'instauration d'une allocation de mobilité » (publiée au *Moniteur belge* du 7 mai 2018) a été introduit par l'ASBL « Inter-Environnement Bruxelles », l'ASBL « Climaxi », l'ASBL « Climate Express », la « Fédération Générale du Travail de Belgique », Robert Vertenuel, la « Confédération des Syndicats Chrétiens de Belgique » et Marc Leemans, assistés et représentés par Me V. Letellier, avocat au barreau de Bruxelles.

(...)

II. *En droit*

(...)

Quant à la loi attaquée et à son contexte

B.1. Les parties requérantes demandent l'annulation de la loi du 30 mars 2018 « concernant l'instauration d'une allocation de mobilité » (ci-après : la loi du 30 mars 2018).

B.2.1. La loi attaquée instaure une allocation de mobilité, définie comme « le montant que le travailleur reçoit de son employeur contre la restitution de sa voiture de société et sur lequel les règles fiscales, sociales et du droit du travail sont applicables telles que déterminées par la présente loi » (article 3, 2°, de la loi du 30 mars 2018).

B.2.2. Aux termes de l'article 4, § 1^{er}, de la loi attaquée, « l'instauration d'une allocation de mobilité relève de la compétence de décision exclusive de l'employeur », lequel est toutefois tenu, lorsqu'il accorde cette allocation, de respecter les conditions prévues par la loi (articles 4 à 7), ainsi que les conséquences juridiques qui lui sont attachées, telles qu'elles sont définies aux articles 8 et 9 de la loi du 30 mars 2018 :

« Art. 8. § 1^{er}. L'octroi de l'allocation de mobilité a pour conséquence la disparition totale pour le travailleur de l'avantage de la voiture de société restituée, et de tous les autres avantages y afférents.

L'avantage de la voiture de société et tous les autres avantages y afférents cessent pour le travailleur à partir du premier jour du mois au cours duquel l'allocation de mobilité est octroyée.

§ 2. Lorsque le travailleur dispose de plusieurs voitures de société auprès du même employeur, il suffit de restituer une seule voiture de société contre une allocation de mobilité. La restitution d'autres voitures de société ne peut donner droit à aucune allocation de mobilité supplémentaire.

§ 3. Pour l'application du paragraphe 2, il faut que le travailleur dispose de toutes ses voitures de société durant les périodes minimales prévues à l'article 5, § 2, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o. Si une seule des voitures de société ne satisfait pas aux périodes minimales requises, le travailleur doit restituer toutes ses voitures contre une allocation de mobilité.

Art. 9. § 1^{er}. Le travailleur qui reçoit l'avantage d'une allocation de mobilité ne peut plus bénéficier des exonérations visées à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9^o, a) et b) et 14^o, du Code des impôts sur les revenus 1992.

§ 2. La disposition du paragraphe 1^{er} est mentionnée dans l'accord visé à l'article 7.

§ 3. La disposition du paragraphe 1^{er} n'est pas applicable au travailleur qui précédemment bénéficiait de l'avantage d'une voiture de société et recevait simultanément, durant au moins trois mois précédant la demande d'allocation de mobilité, une indemnité ou un avantage pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail qui donne droit à une desdites exonérations.

§ 4. Les obligations existantes pour l'employeur d'accorder une indemnité de déplacement cesseront d'exister à partir du premier jour du mois au cours duquel une allocation de mobilité a été octroyée au travailleur et récupèrent leur force obligatoire depuis le premier jour du mois au cours duquel l'octroi d'une allocation de mobilité se termine ».

L'allocation de mobilité demeure octroyée aussi longtemps que le travailleur n'a pas à disposition une voiture de société (article 10, § 1^{er}, alinéa 1^{er}) ou jusqu'à ce qu'il exerce une fonction pour laquelle aucune voiture de société n'est prévue (article 10, § 3, 1^o).

L'article 11 de la loi du 30 mars 2018 dispose :

« § 1^{er}. L'allocation de mobilité consiste en une somme d'argent qui correspond à la valeur, sur base annuelle, de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société restituée.

La valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société est fixée à 20 p.c. de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société; la valeur de catalogue étant déterminée conformément à l'article 36, § 2, alinéa 2, du Code des impôts sur les revenus 1992. Lorsque les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle du véhicule restitué étaient, totalement ou partiellement, pris en charge par l'employeur, la valeur de l'avantage de l'utilisation est fixée à 24 p.c. de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société.

Lorsque le travailleur payait pour sa voiture de société restituée une intervention personnelle visée à l'article 36, § 2, alinéa 10, du même Code, l'intervention personnelle, payée pendant le dernier mois avant la restitution de la voiture de société et proratisée sur base annuelle, est portée en diminution de la valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société déterminée à l'alinéa 2.

Lorsque le travailleur a disposé de différentes voitures de société successivement au cours des 12 derniers mois précédant le remplacement de sa voiture de société par l'allocation de mobilité, on prend en considération pour la valorisation de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société, celle dont il a le plus longtemps disposé durant cette période.

Lorsque le travailleur visé à l'article 8, § 2, restitue plusieurs voitures de société simultanément, il choisit celle sur base de laquelle l'allocation de mobilité sera calculée.

Lorsque le travailleur visé à l'article 8, § 3, est tenu de restituer plus d'une voiture de société, on prend en considération la voiture de société dont il dispose pendant les périodes minimales prévues à l'article 5, § 2, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o, afin de déterminer la valeur de l'avantage d'utilisation.

§ 2. Dans la situation visée à l'article 5, § 3, alinéa 1^{er}, 1^o, l'allocation de mobilité auprès du nouvel employeur est égale à celle auprès du précédent employeur à la date de la cessation de fonction.

Dans la situation visée à l'article 5, § 3, alinéa 1^{er}, 2^o, l'allocation de mobilité est égale à la valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société restituée à la cessation de fonction, déterminée conformément au paragraphe 1^{er}.

§ 3. Sans préjudice de l'application de l'article 12, cette valorisation est une donnée fixe, qui n'est pas influencée par quelque modification que ce soit au cours de la carrière du travailleur.

§ 4. La valeur catalogue prise en compte est mentionnée dans l'accord visé à l'article 7 ».

B.2.3. L'allocation de mobilité ne donne lieu à aucun droit en matière de sécurité sociale ou de vacances annuelles (article 13, § 1^{er} et 3) et est exclue de la notion de rémunération dont il est tenu compte pour calculer les cotisations de sécurité sociale (articles 19 et 21).

L'allocation de mobilité ne donne lieu qu'au paiement d'une cotisation de solidarité dont le montant est égal au montant de celle qui était due pour le véhicule auquel le travailleur a renoncé (article 22).

B.2.4. Aux termes de son article 36, la loi du 30 mars 2018 est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

B.2.5. La loi du 17 mars 2019 « modifiant certaines dispositions relatives à l'allocation de mobilité » (ci-après : la loi du 17 mars 2019), publiée au *Moniteur belge* du 29 mars 2019, modifie la loi attaquée.

Les modifications concernent les articles 3, 4, 5, 9, 10, 11 et 14 de la loi du 30 mars 2018, les articles 33^{ter} et 38 du Code des impôts sur les revenus 1992 et l'article 38 de la loi du 29 juin 1981 « établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés ».

La loi, précitée, du 17 mars 2019 ne fait pas l'objet d'un recours en annulation introduit dans le délai fixé à l'article 3, § 1^{er}, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle.

La loi attaquée a dès lors été applicable, dans sa rédaction originaire, du 1^{er} janvier 2018 au 1^{er} mars 2019, et elle est applicable, dans sa rédaction modifiée par la loi du 17 mars 2019, depuis le 1^{er} mars 2019 ou depuis le 1^{er} janvier 2020.

B.3. Il ressort des travaux préparatoires de la loi attaquée qu'en instaurant une allocation de mobilité, le législateur avait l'intention de remédier au problème de la mobilité, notamment en proposant une alternative à la mise à disposition par l'employeur d'un véhicule que le travailleur peut utiliser pour ses déplacements privés, l'allocation de mobilité étant caractérisée par un statut social et fiscal concurrentiel de celui de la voiture de société. L'exposé des motifs précise :

« Pour faire quelque chose à court terme par rapport au rôle important de la voiture de société en Belgique, une alternative doit être proposée, qui peut entrer en concurrence avec la voiture de société sur le plan du coût des rémunérations. Seule une telle alternative peut veiller à ce que des travailleurs échangent volontairement leur voiture de société au profit d'autres moyens de transport, plus durables.

L'allocation de mobilité telle qu'élaborée dans le présent projet réunit les caractéristiques requises pour une telle alternative.

Pour répondre aux attentes, l'allocation de mobilité doit posséder trois caractéristiques essentielles.

Premièrement, elle doit pouvoir être mise en place de façon totalement volontaire, et tant l'employeur que le travailleur doivent pouvoir choisir librement s'ils y participent ou non.

Deuxièmement, l'allocation de mobilité doit recevoir un statut social et fiscal concurrentiel avec celui de la voiture de société.

Troisièmement, l'allocation doit être neutre pour toutes les parties : l'employeur, le travailleur et l'autorité publique. Aucun d'entre eux ne peut trouver un désavantage ou un avantage substantiel suite au choix d'une allocation de mobilité.

Parce que l'allocation de mobilité a trait au droit du travail, au droit de la sécurité sociale et au droit fiscal, le projet présenté est conçu comme une loi autonome instaurant l'allocation de mobilité et le remplacement de la voiture de société par cette allocation de mobilité. Via cette loi autonome sont aussi faites les adaptations nécessaires aux lois sociales, de sécurité sociale et au Code des impôts sur les revenus 1992 (CIR 92) » (*Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, DOC 54-2838/001, pp. 4-5).

Quant à la recevabilité

B.4.1. Le Conseil des ministres conteste l'intérêt à agir de toutes les parties requérantes.

B.4.2. La Constitution et la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle imposent à toute personne physique ou morale qui introduit un recours en annulation de justifier d'un intérêt. Ne justifie de l'intérêt requis que les personnes dont la situation pourrait être affectée directement et défavorablement par la norme attaquée.

Lorsqu'une association sans but lucratif qui n'invoque pas son intérêt personnel agit devant la Cour, il est requis que son but statutaire soit d'une nature particulière et, dès lors, distinct de l'intérêt général; qu'elle défende un intérêt collectif; que la norme attaquée soit susceptible d'affecter son but; qu'il n'apparaisse pas, enfin, que ce but n'est pas ou n'est plus réellement poursuivi.

B.4.3. Les ASBL « Inter-Environnement Bruxelles », « Climaxi » et « Climate Express » fondent essentiellement leur intérêt sur leur sensibilisation à la lutte contre les pollutions et les nuisances, ainsi que sur l'amélioration de l'environnement, notamment dans le cadre du changement climatique, conformément à leurs buts statutaires.

B.4.4. La loi attaquée a pour but d'inciter à l'abandon des véhicules de société en faveur d'autres modes de transport plus durables et d'améliorer ainsi la mobilité. À cette fin, elle instaure une allocation de mobilité qui doit garantir les mêmes avantages sociaux et fiscaux que le fait de disposer d'un véhicule de société.

B.4.5. La loi attaquée est dès lors susceptible d'affecter tant les buts statutaires des trois premières parties requérantes que les intérêts collectifs qu'elles défendent, en ce qu'elle ne garantirait pas suffisamment la réalisation des objectifs en matière de développement durable et de protection environnementale et sociale. Ces parties requérantes disposent donc de l'intérêt requis.

B.4.6. Dès lors que l'intérêt des parties requérantes visées plus haut est établi, il n'est pas nécessaire d'examiner l'intérêt à agir des autres parties requérantes.

B.5.1. Le Conseil des ministres soutient encore que la requête a été introduite tardivement, la loi attaquée ne faisant que permettre de convertir une forme de rémunération du travailleur en une autre forme.

B.5.2. Selon son intitulé, la loi attaquée « instaure » une allocation de mobilité destinée à compenser l'abandon d'un véhicule de société. Comme il est dit en B.3, cette allocation fait l'objet d'une loi « autonome » qui « a trait au droit du travail, au droit de la sécurité sociale et au droit fiscal », de sorte que le législateur a réglé une matière qui n'avait pas encore fait l'objet d'une loi auparavant.

L'exception d'irrecevabilité *ratione temporis* est rejetée.

Quant au fond

B.6. Le moyen unique est pris de la violation des articles 10, 11 et 172, lus en combinaison avec les articles 7bis et 23 de la Constitution, eux-mêmes lus en combinaison avec l'article 2 de la Convention-cadre des Nations Unies du 9 mai 1992 sur les changements climatiques et avec les articles 3 et 4 de l'Accord de Paris du 12 décembre 2015 sur le climat.

Les parties requérantes reprochent en substance à la loi attaquée de poursuivre un objectif de développement durable sur le plan environnemental tout en faisant des choix qui violeraient le principe d'égalité et de non-discrimination en matière fiscale et en matière de contribution à la sécurité sociale.

Les parties requérantes font valoir que le critère qui fonde la différence de traitement entre les personnes qui bénéficient de l'allocation de mobilité et les personnes qui bénéficient uniquement d'une rémunération ordinaire ne serait ni objectif ni pertinent.

Le caractère *prima facie* objectif du critère relatif à l'abandon d'un véhicule disparaîtrait dans le cas où le travailleur change d'employeur, puisqu'il peut demander que l'allocation de mobilité dont il bénéficiait auprès de son employeur précédent soit poursuivie ou que l'avantage que lui conférait son ancien employeur par l'attribution du véhicule de société soit converti en une allocation de mobilité. En réalité, la différence de traitement reposerait dès lors sur le choix de l'intéressé d'intégrer dans la négociation du salaire auprès du nouvel employeur l'octroi d'une partie de la rémunération sous un régime fiscal et social privilégié (première branche).

L'allocation de mobilité ne serait pas non plus une mesure pertinente pour atteindre l'objectif poursuivi par le législateur, à savoir la diminution de la pression automobile dans un but de protection de l'environnement, en ce que l'octroi ou le maintien de l'allocation de mobilité - dont le montant, qui est basé sur la valeur catalogue du dernier véhicule de société, n'est pas en rapport avec les besoins de mobilité de l'intéressé - n'est pas subordonné à la garantie que le bénéficiaire n'utilise plus de véhicule individuel pour ses déplacements domicile-travail. Tel serait le cas, en particulier, en ce qui concerne la possibilité qu'a le travailleur d'obtenir une allocation de mobilité en ne restituant qu'un seul véhicule lorsqu'il dispose de plusieurs véhicules de société et les choix qui s'offrent à lui lorsqu'il change d'employeur (deuxième branche).

Enfin, l'allocation de mobilité aurait pour effet de créer un privilège fiscal pour la catégorie concernée d'employés qui touchent généralement des revenus plus élevés et un privilège social pour les employeurs concernés. En traitant différemment des revenus selon que ceux-ci compensent ou non la perte d'un avantage en nature, ce privilège constituerait une discrimination active. En traitant de la même manière sur le plan social et fiscal la part de revenus résultant de l'allocation de mobilité et l'avantage en nature que représente l'octroi d'une voiture de société, le privilège dénoncé serait à l'origine d'une discrimination passive. Les dispositions invoquées dans le moyen imposeraient pourtant au législateur de créer une solidarité au travers de cotisations sociales et de contributions fiscales afin, d'une part, de permettre la réalisation d'une sécurité sociale et, d'autre part, de mener une politique publique, alors que les dispositions attaquées soustrairaient une partie de la rémunération de certains travailleurs et des revenus de certains dirigeants d'entreprise à cette solidarité. Elles porteraient ainsi également atteinte à l'obligation de *standstill* contenue dans l'article 23 de la Constitution en ce qu'elles auraient pour effet, si ce n'est pour objet, de diminuer le financement de la sécurité sociale et des autres droits économiques et sociaux (troisième branche).

B.7.1. Les articles 10 et 11 de la Constitution garantissent le principe d'égalité et de non-discrimination. L'article 172 de la Constitution est une application particulière de ce principe en matière fiscale.

Le principe d'égalité en matière fiscale n'interdit pas au législateur d'octroyer un avantage fiscal à certaines catégories de contribuables sans en octroyer à d'autres, pour autant que la différence de traitement ainsi créée puisse se justifier raisonnablement.

B.7.2. Le principe d'égalité et de non-discrimination n'exclut pas qu'une différence de traitement soit établie entre des catégories de personnes, pour autant qu'elle repose sur un critère objectif et qu'elle soit raisonnablement justifiée. Ce principe s'oppose, par ailleurs, à ce que soient traitées de manière identique, sans qu'apparaisse une justification raisonnable, des catégories de personnes se trouvant dans des situations qui, au regard de la mesure critiquée, sont essentiellement différentes.

L'existence d'une telle justification doit s'apprécier en tenant compte du but et des effets de la mesure critiquée ainsi que de la nature des principes en cause; le principe d'égalité et de non-discrimination est violé lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

B.8. La loi attaquée instaure et fixe les modalités selon lesquelles un employeur peut octroyer l'allocation de mobilité à un travailleur qui restitue sa voiture de société. Cette allocation bénéficie du même régime d'exonération fiscale et sociale que celui de la voiture de société. Il appartient au législateur de fixer les exonérations portant sur les revenus imposables. Il dispose, en la matière, d'une marge d'appréciation étendue. Dans cette matière, la Cour ne peut censurer les choix politiques du législateur et les motifs qui les fondent que s'ils reposent sur une erreur manifeste ou ne sont pas raisonnablement justifiés.

Les choix sociaux qui doivent être réalisés lors de la collecte et de l'affectation des ressources relèvent par conséquent du pouvoir d'appréciation du législateur. Celui-ci ne peut cependant méconnaître, à cette occasion, la portée des articles 10 et 11 de la Constitution, en traitant différemment, sans qu'existe une justification raisonnable, des catégories de personnes qui se trouvent dans des situations identiques au regard de la mesure attaquée.

B.9. Comme il est dit en B.3, l'objectif visé par le législateur à travers la loi attaquée est de réduire le nombre de voitures de société en circulation pour des trajets privés (du domicile au lieu de travail, notamment) par une mesure de conversion financière (l'allocation de mobilité) qui doit être neutre sur le plan fiscal et social pour toutes les parties (l'employeur, le travailleur et l'État).

Le législateur entendait ainsi contribuer à réduire la pression automobile résultant notamment du privilège fiscal et social accordé par une loi antérieure aux employeurs et aux travailleurs ayant adhéré au régime de la voiture de société.

L'analyse d'impact intégrée laisse présager un impact positif en matière d'énergie, de mobilité, de changement climatique, d'air intérieur et extérieur et de nuisances, parce que le « projet [contribue] à la réduction du nombre de voitures de société en circulation » et parce que les « travailleurs devraient privilégier d'autres modes de transport pour leurs déplacements » (*Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, DOC 54-2838/001, p. 65).

B.10. Les parties requérantes étaient tout d'abord leurs griefs en renvoyant à l'avis de la section de législation du Conseil d'État sur l'avant-projet de loi. Dans cet avis, la section de législation du Conseil d'État a observé :

« 4.2. Dès lors qu'il ne s'agit pas d'un régime dégressif, mais au contraire d'un dispositif susceptible d'applications répétées, et que l'affectation de l'allocation de mobilité n'est pas liée à des conditions restrictives, il est fort douteux qu'il s'agisse d'un moyen adéquat pour atteindre l'objectif poursuivi en matière de mobilité durable.

Dans un certain nombre de cas, la durabilité s'en trouvera améliorée, mais il n'est pas garanti que l'allocation de mobilité soit effectivement affectée dans tous les cas à des moyens de transport plus durables.

Tout d'abord, les dispositions en projet autorisent en effet le travailleur à échanger sa voiture de société contre une allocation de mobilité et à se procurer ainsi un véhicule privé pour ses déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

En outre, il est possible par la suite, par exemple après une promotion, de disposer de nouveau, en lieu et place de l'allocation de mobilité, d'une voiture de société (le cas échéant plus grande et moins durable) qui, après un certain temps, pourra une nouvelle fois être échangée contre une allocation de mobilité (éventuellement plus élevée).

Enfin, il n'est pas inconcevable que la personne qui, grâce aux transports publics, arrive (déjà actuellement) plus rapidement à son travail qu'avec la voiture, soit effectivement tentée de préférer une allocation de mobilité à une voiture de société. Par contre, celui qui n'arrive pas plus rapidement à son travail avec les transports publics qu'avec la voiture, choisira sans doute plutôt de conserver la voiture de société. Si tel s'avérait effectivement être le cas, la mesure en projet ne rencontrerait pas parfaitement l'objectif visé.

Examen

4.3. La question se pose dès lors de savoir si le dispositif en projet relatif à la conversion de l'avantage d'une voiture de société en l'avantage d'une allocation de mobilité peut, en ce qui concerne les aspects relevant du droit fiscal et du droit social, être réputé en accord avec les principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination, consacrés par les articles 10 et 11 de la Constitution, ainsi qu'avec l'article 172 de la Constitution, en ce qui concerne plus spécifiquement le principe d'égalité en matière fiscale. La question se pose en particulier de savoir si le mécanisme de conversion en projet ne crée pas une inégalité de traitement inconciliable avec les principes précités.

Selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, une différence de traitement ne peut se concilier avec les principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination que si cette différence repose sur un critère objectif et si elle est raisonnablement justifiée. L'existence d'une telle justification doit s'apprécier en tenant compte du but et des effets de la mesure concernée ainsi que de la nature des principes en cause; le principe d'égalité et de non-discrimination est violé lorsqu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

4.3.1. Le Conseil d'État, section de législation, entend rappeler à cet égard l'avis qu'il a donné plus tôt cette année sur diverses propositions de loi et divers amendements visant à remplacer les titres-repas ou les éco-chèques par une ' indemnité nette ', qui bénéficierait du même traitement favorable du point de vue du droit fiscal et social que les titres-repas ou les éco-chèques. En effet, l'exposé des motifs du projet à l'examen fait expressément référence à cet avis, dans le cadre de la justification qui doit être donnée de la conformité du dispositif en projet avec le principe constitutionnel d'égalité :

[...]

Dans cet avis, le Conseil d'État a essentiellement conclu que l' ' indemnité nette ' qui remplacerait les titres-repas ou les éco-chèques ne diffère pas substantiellement de l'octroi de la rémunération ordinaire et que la différence de traitement du point de vue de la fiscalité et des cotisations de sécurité sociale ne semble plus justifiée, dès lors que cette indemnité, contrairement aux titres-repas et aux éco-chèques, peut être utilisée librement et sans conditions substantielles.

4.3.2. Si, contrairement au régime de la conversion des titres-repas et des éco-chèques, le dispositif en projet ne prévoit pas d'exonération totale du point de vue de la fiscalité et des cotisations de sécurité sociale, il prévoit néanmoins - ainsi qu'il est confirmé plusieurs fois dans l'exposé des motifs - un régime sensiblement plus favorable que celui de la rémunération ordinaire. À cet égard, l'exposé des motifs précise notamment ce qui suit :

' Dans le projet de loi actuel, nous avons aussi à faire à une conversion d'un avantage non monétaire avec un statut social et fiscal avantageux en un montant en argent qui devrait garder le même statut avantageux.

Au vu des faits, il s'agit ici donc d'une situation comparable mais contrairement à la conversion des chèques, il est bien ici sérieusement question d'une justification objective et raisonnable pour ce traitement différent sur le plan social et fiscal du montant en argent '.

L'exposé des motifs commente cette ' justification objective et raisonnable ' comme suit :

' La conversion de la voiture de société en une allocation de mobilité a pour unique but d'inciter les travailleurs (et les employeurs) à diminuer l'utilisation de la voiture dans la circulation. Ce but répond à un problème de société actuel très aigu. Il s'agit non seulement de la congestion du trafic et du préjudice économique qui l'accompagne, mais également des problèmes de santé que l'utilisation excessive et toujours croissante des voitures engendre, entre autres par les particules fines qu'elles émettent. La diminution du parc automobile en circulation est la seule solution à ce problème. Oter des voitures de la circulation via l'allocation de mobilité répond entièrement à cet objectif.

Le seul encouragement qui peut être donné aux travailleurs pour qu'ils cessent volontairement d'utiliser leur voiture, est un incitant financier. Accorder le même statut social et fiscal favorable au montant de l'allocation de mobilité assure que le travailleur ne reste pas attaché à sa voiture de société purement et simplement en raison de ce statut avantageux. L'allocation de mobilité lui donne en effet le même avantage social et fiscal de telle sorte qu'il peut spontanément opter pour des modes de transport alternatifs (...).

En d'autres termes, les travailleurs avec une allocation de mobilité ne peuvent *de facto* pas utiliser cette allocation autrement que pour financer eux-mêmes leurs déplacements. Le régime fiscal et social favorable de l'allocation de mobilité les incite encore plus à effectuer ces déplacements également de manière durable '.

4.3.3. L' ' allocation de mobilité ' visée dans le projet a certes pour objectif de répondre à certains besoins de mobilité personnelle et professionnelle, mais pour le reste aucune condition n'est imposée concernant l'affectation concrète de cette allocation par le travailleur. Il faut en déduire que celui-ci peut disposer librement de l'allocation de mobilité, donc pas nécessairement pour répondre à des besoins de mobilité, et qu'à cet égard cette allocation est comparable à la rémunération ordinaire, dont il peut également disposer librement.

On pourrait certes considérer, ainsi que l'indique l'exposé des motifs, que l'allocation de mobilité sera affectée *de facto* au financement de déplacements, mais cette constatation vaut également pour la rémunération ordinaire, dont on peut raisonnablement admettre qu'une partie de celle-ci est également utilisée *de facto* pour des déplacements.

L'exposé des motifs souligne à ce propos le but de la mesure en projet, à savoir ' inciter les travailleurs (et les employeurs) à diminuer l'utilisation de la voiture dans la circulation '. Ce but est mis en relation avec le problème societal de congestion du trafic, le préjudice économique qui l'accompagne et les problèmes de santé que l'utilisation excessive et toujours croissante des voitures engendre, notamment par les particules fines qu'elles émettent. Toujours selon l'exposé, ' [l]a diminution du parc automobile en circulation est la seule solution à ce problème ' et ' [o]ter des voitures [de société] de la circulation via l'allocation de mobilité répond entièrement à cet objectif '.

4.3.4. Compte tenu du fait notamment (1) que le statut actuel avantageux des voitures de société est maintenu en l'état, (2) que la mesure en projet est basée sur le libre consentement de l'employeur et du travailleur, (3) que le choix de convertir l'avantage d'une voiture de société en allocation de mobilité n'est pas irréversible, (4) que si le travailleur dispose de plusieurs voitures de société, l'obtention d'une allocation de mobilité pour une seule voiture de société n'exclut pas l'utilisation des autres voitures, (5) qu'il n'y a pas de relation entre les besoins de mobilité du travailleur concerné et le montant de l'allocation de mobilité, qui est en effet basé sur le prix catalogue de la dernière voiture de société, (6) que le fait de pouvoir disposer librement de l'allocation de mobilité ne garantit nullement l'utilisation effective de ' modes de transport alternatifs durables ', et (7) que l'exposé accompagnant le projet ne contient pas d'éléments fondant et accréditant l'existence d'un lien démontrable entre la mesure en projet et l'objectif qu'elle vise, à savoir réduire le nombre de voitures en circulation et partant, la congestion du trafic et les problèmes économiques, de santé et autres y relatif, le Conseil d'État, section de législation, estime qu'il est permis de douter sérieusement de la pertinence de la mesure en projet au regard de l'objectif qu'elle vise.

4.3.5. Par ailleurs, le dispositif en projet n'est pas conçu comme une mesure temporaire et appelée à disparaître, qui vise uniquement à induire un changement de comportement en matière de mobilité, mais il revêt au contraire un caractère permanent et, ce faisant, met en place, pour une durée indéterminée, un dispositif qui crée une différence de traitement entre des personnes qui se trouvent dans une situation comparable, selon que, outre la rémunération ordinaire dont elles peuvent disposer librement, elles peuvent ou non disposer tout aussi librement d'une allocation de mobilité assortie toutefois d'un régime plus favorable du point de vue du droit fiscal et social.

Le Conseil d'État estime dès lors qu'il est fort douteux que l'on puisse démontrer l'existence d'un rapport raisonnable de proportionnalité entre les conséquences des moyens employés et le but visé par le dispositif. La question se pose ainsi de savoir si cet objectif ne pourrait pas être atteint par des mesures alternatives qui n'impliqueraient pas, ou pas dans la même mesure, une différence de traitement. À cet égard se pose aussi la question de savoir si l'objectif ne pourrait pas être atteint d'une manière plus adéquate - et durable - qu'en proposant simplement un choix supplémentaire aux travailleurs et employeurs concernés.

Aspects particuliers

4.4. Par ailleurs, le projet comporte un certain nombre de dispositions qui créent une différence de traitement entre plusieurs catégories de personnes.

[...]

Conclusion

4.6. Il résulte de ces considérations que, tant l'économie générale du dispositif en projet, que certains aspects de sa mise en œuvre concrète posent problème au regard des principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination. À moins que les différences de traitement qui découlent du régime en projet puissent être adéquatement justifiées, ce qu'il serait alors préférable de mentionner dans l'exposé des motifs, il faut appliquer un même traitement à des situations identiques et un traitement différent à des situations qui ne le sont pas » (*ibid.*, pp. 69-77).

B.11. Bien qu'à la suite de cet avis, des justifications supplémentaires aient été données, tant dans l'exposé des motifs (*ibid.*, pp. 11-15) que dans les travaux préparatoires ultérieurs (DOC 54-2838/003, pp. 14, 15 et 24-26; DOC 54-2838/009, p. 14), ces justifications ne sont pas de nature à réfuter les objections fondamentales précitées.

En ce qui concerne le grief contenu dans la première branche du moyen, selon lequel une différence de traitement est créée, sans qu'existe une justification raisonnable, entre les travailleurs qui ne bénéficient pas de l'allocation de mobilité et dont le salaire est intégralement soumis aux contributions fiscales et sociales et les travailleurs qui touchent une allocation dont ils peuvent disposer librement et qui est privilégiée sur le plan fiscal et social, il ne suffit pas de dire que « si une discrimination existe entre les travailleurs, cette dernière ne découle pas de l'introduction d'une allocation de mobilité mais bien du fait que certains travailleurs ont une voiture de société tandis que d'autres en sont privés, et que cette réalité ne peut pas être ignorée » (DOC 54-2838/003, p. 24), dès lors que l'allocation de mobilité déroge fondamentalement au régime légal des voitures de société, étant donné qu'un avantage en nature, qui de par sa nature est ciblé, est remplacé par un avantage pécuniaire, dont l'utilisation n'est pas nécessairement ciblée.

En ce qui concerne le grief contenu dans la deuxième branche du moyen, qui dénonce l'absence d'une garantie que le bénéficiaire de l'allocation de mobilité n'utilise plus de véhicule individuel pour ses déplacements domicile-lieu de travail, de sorte qu'il n'est pas garanti que l'objectif du régime attaqué soit atteint, il ne suffit pas d'observer que « le coût annuel total d'une voiture personnelle [est] rapidement aussi élevé voire plus élevé que le montant de l'allocation de mobilité. En pratique, les travailleurs disposant d'une voiture de société gagneraient peu à la restituer en échange d'une allocation de mobilité si leur seul objectif est d'utiliser cette allocation pour s'acheter une voiture personnelle » (*ibid.*, pp. 24-25), dès lors qu'il n'est pas exclu que ce bénéficiaire utilise son allocation pour acheter une voiture plus petite et moins onéreuse, qui contribue dans une même mesure aux problèmes d'embouteillage.

Le travailleur qui dispose de plusieurs voitures de société auprès du même employeur n'est tenu de restituer qu'une seule de celles-ci pour bénéficier de l'allocation de mobilité, la restitution d'autres voitures de société ne donnant pas lieu à des allocations supplémentaires. La circonstance que cette situation est très exceptionnelle (*Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, DOC 54-2838/003, pp. 24-25) n'est pas de nature à justifier la mesure. Dans ce cas, en effet, non seulement l'objectif de réduire le nombre de véhicules en circulation n'est pas atteint, mais, en outre, le bénéficiaire de l'allocation disposera d'un revenu avec avantage fiscal, non soumis aux cotisations sociales.

Enfin, le montant de l'allocation de mobilité est déterminé par la référence au prix catalogue de la voiture de société restituée en dernier, sans qu'il soit tenu compte, d'une quelconque manière, de la distance effectivement réalisée entre le domicile et le lieu de travail, et donc de l'impact sur la mobilité et sur l'environnement.

B.12. Le moyen unique, en ses première et deuxième branches, est fondé. En conséquence, les dispositions essentielles de la loi attaquée, en particulier les articles 4, 5, 6, 8, 10, 11 et 12, doivent être annulées. Il n'est dès lors pas nécessaire d'examiner la troisième branche du moyen unique.

Dès lors que les dispositions restantes de la loi attaquée sont indissociablement liées aux dispositions à annuler, elles doivent être annulées par voie de conséquence.

B.13. Afin d'éviter les difficultés qui pourraient résulter de l'effet rétroactif de l'annulation de la loi du 30 mars 2018, en particulier pour les personnes qui ont fait usage de la possibilité prévue par la loi à annuler, et afin de donner l'occasion au législateur, le cas échéant - si le régime contenu dans la loi du 17 mars 2019 « concernant l'instauration d'un budget mobilité » n'est pas considéré comme suffisant -, d'introduire une nouvelle réglementation, il convient de maintenir, en application de l'article 8, alinéa 3, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, les effets des dispositions à annuler comme il est indiqué dans le dispositif.

Par ces motifs,

la Cour

- annule la loi du 30 mars 2018 « concernant l'instauration d'une allocation de mobilité »;

- maintient les effets de la loi annulée jusqu'à ce que, le cas échéant, de nouvelles dispositions législatives entrent en vigueur, et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2020 inclus.

Ainsi rendu en langue française, en langue néerlandaise et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le 23 janvier 2020.

Le greffier,
P.-Y. Dutilleux

Le président,
F. Daoût

GRONDWETTELIJK HOF

[2020/200521]

Uittreksel uit arrest nr. 11/2020 van 23 januari 2020

Rolnummer 7043

In zake : het beroep tot vernietiging van de wet van 30 maart 2018 « betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding », ingesteld door de vzw « Inter-Environnement Bruxelles » en anderen.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters F. Daoût en A. Alen, de rechters L. Lavrysen, J.-P. Moerman, T. Merckx-Van Goeij, P. Nihoul, T. Giet, R. Leysen en M. Pâques, en, overeenkomstig artikel 60bis van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, emeritus rechter E. Derycke, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter F. Daoût,

wijst na beraad het volgende arrest :

I. Onderwerp van het beroep en rechtspleging

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 7 november 2018 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 20 november 2018, is beroep tot vernietiging ingesteld van de wet van 30 maart 2018 « betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding » (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 7 mei 2018) door de vzw « Inter-Environnement Bruxelles », de vzw « Climaxi », de vzw « Climate Express », het « Algemeen Belgisch Vakverbond », Robert Vertenuel, het « Algemeen Christelijk Vakverbond van België » en Marc Leemans, bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. V. Letellier, advocaat bij de balie te Brussel.

(...)

II. In rechte

(...)

Ten aanzien van de bestreden wet en de context ervan

B.1. De verzoekende partijen vorderen de vernietiging van de wet van 30 maart 2018 « betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding » (hierna : de wet van 30 maart 2018).

B.2.1. Bij de bestreden wet wordt een mobiliteitsvergoeding ingevoerd, gedefinieerd als « het bedrag dat de werknemer ontvangt van zijn werkgever in ruil voor het inleveren van zijn bedrijfswagen en waarop de door deze wet bepaalde fiscale, sociaalrechtelijke en arbeidsrechtelijke regels van toepassing zijn » (artikel 3, 2^o, van de wet van 30 maart 2018).

B.2.2. Luidens artikel 4, § 1, van de bestreden wet « [behoort] de invoering van een mobiliteitsvergoeding [...] tot de uitsluitende beslissingsbevoegdheid van de werkgever », die, wanneer hij die vergoeding toekent, echter ertoe gehouden is de bij de wet bepaalde voorwaarden (artikelen 4 tot 7) in acht te nemen, alsook de juridische gevolgen die eraan zijn verbonden, zoals zij zijn gedefinieerd in de artikelen 8 en 9 van de wet van 30 maart 2018 :

« Art. 8. § 1. De toekenning van de mobiliteitsvergoeding heeft tot gevolg dat het voordeel van de ingeruilde bedrijfswagen en van alle andere erop betrekking hebbende voordelen volledig verdwijnt voor de werknemer.

Het voordeel van de bedrijfswagen en van alle andere erop betrekking hebbende voordelen eindigt voor de werknemer vanaf de eerste dag van de maand waarin de mobiliteitsvergoeding wordt toegekend.

§ 2. In geval de werknemer beschikt over meerdere bedrijfswagens bij dezelfde werkgever, kan slechts één bedrijfswagen worden ingeruild voor een mobiliteitsvergoeding. De inlevering van andere bedrijfswagens kan geen recht geven op een bijkomende mobiliteitsvergoeding.

§ 3. Voor de toepassing van paragraaf 2 is vereist dat de werknemer over al zijn bedrijfswagens beschikt gedurende de minimumtermijnen voorzien in artikel 5 § 2, eerste lid, 1^o en 2^o. Voldoet één van de bedrijfswagens niet aan de vereiste minimumtermijnen, dan moeten alle bedrijfswagens worden ingeruild voor één mobiliteitsvergoeding.

Art. 9. § 1. De werknemer die het voordeel van een mobiliteitsvergoeding verkrijgt, kan niet meer genieten van de vrijstellingen bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 9^o a) en b) en 14^o, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

§ 2. De bepaling van paragraaf 1 wordt vermeld in de overeenkomst bedoeld in artikel 7.

§ 3. De bepaling van paragraaf 1 is niet van toepassing voor de werknemer die voorheen het voordeel van een bedrijfswagen had verkregen en tegelijkertijd, gedurende minstens drie maanden voorafgaand aan de aanvraag van de mobiliteitsvergoeding, een vergoeding of een voordeel ontving voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling die recht geeft op één van de genoemde vrijstellingen.

§ 4. De bestaande verplichtingen voor de werkgever om een verplaatsingsvergoeding toe te kennen houden op te bestaan vanaf de eerste dag van de maand tijdens de welke de werknemer een mobiliteitsvergoeding wordt toegekend en herwinnen hun bindende kracht vanaf de eerste dag van de maand tijdens de welke de toekenning van de mobiliteitsvergoeding een einde neemt ».

De mobiliteitsvergoeding blijft toegekend zolang de werknemer geen beschikking heeft over een bedrijfswagen (artikel 10, § 1, eerste lid) of totdat hij een functie uitoefent waarvoor niet in een bedrijfswagen is voorzien (artikel 10, § 3, 1^o).

Artikel 11 van de wet van 30 maart 2018 bepaalt :

« § 1. De mobiliteitsvergoeding bestaat uit een geldbedrag dat overeenstemt met de waarde op jaarbasis van het gebruiksvoordeel van de ingeleverde bedrijfswagen.

De waarde van het gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen wordt vastgesteld op 20 pct. van zes zevenden van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen, waarbij de cataloguswaarde wordt bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, tweede lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992. Wanneer de brandstofkosten verbonden met het persoonlijk gebruik van het ingeruilde voertuig geheel of gedeeltelijk door de werkgever ten laste werden genomen, wordt de waarde van het gebruiksvoordeel evenwel vastgesteld op 24 pct. van zes zevenden van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen.

Wanneer de werknemer voor zijn ingeleverde bedrijfswagen een eigen bijdrage bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, van hetzelfde Wetboek betaalde, wordt de eigen bijdrage, betaald gedurende de laatste maand voor de inlevering van de bedrijfswagen en geprorateerd op jaarbasis, in mindering gebracht van de waarde van het gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen bepaald in het tweede lid.

Wanneer de werknemer tijdens de laatste 12 maanden, voorafgaand aan de vervanging van zijn bedrijfswagen door de mobiliteitsvergoeding, achtereenvolgens over verschillende bedrijfswagens heeft beschikt, wordt de bedrijfswagen waarover hij in die periode het langst heeft beschikt, in aanmerking genomen om de waarde van het gebruiksvoordeel te bepalen.

Wanneer de in artikel 8, § 2, bedoelde werknemer tegelijkertijd meerdere bedrijfswagens inlevert, kiest hij diegene waarop de mobiliteitsvergoeding zal worden berekend.

Wanneer de in artikel 8, § 3, bedoelde werknemer verplicht is meer dan één bedrijfswagen in te leveren, wordt voor de bepaling van de waarde van het gebruiksvoordeel, die bedrijfswagen in aanmerking [genomen] waarover hij heeft beschikt gedurende de minimumtermijnen voorzien in artikel 5, § 2, eerste lid, 1° en 2°.

§ 2. In het in artikel 5, § 3, eerste lid, 1°, bedoelde geval is de mobiliteitsvergoeding bij de nieuwe werkgever gelijk aan [die] bij de vorige werkgever op datum van de uitdiensttreding.

In het in artikel 5, § 3, eerste lid, 2°, bedoelde geval is de mobiliteitsvergoeding gelijk aan de waarde van het conform paragraaf 1, vastgestelde gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen die werd ingeleverd bij de uitdiensttreding.

§ 3. Onverminderd de toepassing van artikel 12, is deze waardebepaling een vast gegeven dat niet wordt beïnvloed door welke wijzigingen dan ook tijdens de loopbaan van de werknemer.

§ 4. De in aanmerking genomen cataloguswaarde wordt vermeld in de in artikel 7 bedoelde overeenkomst ».

B.2.3. De mobiliteitsvergoeding geeft geen aanleiding tot enig recht op het gebied van sociale zekerheid of jaarlijkse vakantie (artikel 13, § 1 en 3) en is uitgesloten van het loonbegrip waarmee rekening wordt gehouden om de socialezekerheidsbijdragen te berekenen (artikelen 19 en 21).

De mobiliteitsvergoeding geeft enkel aanleiding tot de betaling van een solidariteitsbijdrage waarvan het bedrag gelijk is aan het bedrag van de bijdrage die verschuldigd was voor het voertuig waarvan de werknemer afstand heeft gedaan (artikel 22).

B.2.4. Luidens artikel 36 is de wet van 30 maart 2018 in werking getreden op 1 januari 2018.

B.2.5. De wet van 17 maart 2019 « tot wijziging van sommige bepalingen betreffende de mobiliteitsvergoeding » (hierna : de wet van 17 maart 2019), bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 29 maart 2019, wijzigt de bestreden wet.

De wijzigingen betreffen de artikelen 3, 4, 5, 9, 10, 11 en 14 van de wet van 30 maart 2018, de artikelen 33^{ter} en 38 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 en artikel 38 van de wet van 29 juni 1981 « houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers ».

De voormelde wet van 17 maart 2019 maakt niet het voorwerp uit van een beroep tot vernietiging ingesteld binnen de in artikel 3, § 1, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof bepaalde termijn.

De bestreden wet is in de oorspronkelijke redactie ervan derhalve van toepassing geweest van 1 januari 2018 tot 1 maart 2019 en is in de door de wet van 17 maart 2019 gewijzigde redactie van toepassing sinds 1 maart 2019, dan wel 1 januari 2020.

B.3. Uit de parlementaire voorbereiding van de bestreden wet blijkt dat, met de invoering van een mobiliteitsvergoeding, de wetgever de bedoeling had het hoofd te bieden aan het mobiliteitsprobleem, meer bepaald door een alternatief te bieden voor het ter beschikking stellen, door de werkgever, van een voertuig dat de werknemer voor zijn privéverplaatsingen mag gebruiken, waarbij de mobiliteitsvergoeding wordt gekenmerkt door een sociaal en fiscaal statuut dat concurrentieel is met dat van de bedrijfswagen. In de memorie van toelichting wordt gepreciseerd :

« Om op korte termijn iets te doen aan de prominente rol van de bedrijfswagen in België, moet er een alternatief geboden worden, dat op het vlak van de loonkost concurrentieel kan zijn met de bedrijfswagen. Alleen zo'n alternatief kan ervoor zorgen dat werknemers vrijwillig hun bedrijfswagen inruilen ten voordele van andere, meer duurzame, vervoersmiddelen.

De mobiliteitsvergoeding zoals het in dit ontwerp is uitgewerkt, groepeerde de noodzakelijke kenmerken voor een dergelijk alternatief.

Om de verwachtingen in te lossen moet de mobiliteitsvergoeding over drie essentiële eigenschappen beschikken.

Ten eerste, moet [zij] volledig vrijwillig tot stand kunnen komen en moeten zowel de werkgevers als de werknemers volledig vrij kunnen kiezen of ze er al dan niet aan deelnemen.

Ten tweede, moet de mobiliteitsvergoeding een sociaal en fiscaal statuut krijgen dat concurrentieel is met dat van de bedrijfswagen.

Ten derde moet [zij] budgetneutraal zijn voor alle partijen : de werkgever, de werknemer en de overheid. Geen van hen mag enig substantieel nadeel of voordeel ondervinden ten gevolge van de keuze voor een mobiliteitsvergoeding.

Omdat de mobiliteitsvergoeding betrekking heeft op het arbeidsrecht, het socialezekerheidsrecht en het fiscaal recht, is voorliggend ontwerp opgevat als een autonome wet die de mobiliteitsvergoeding invoert en de vervanging van de bedrijfswagen door deze mobiliteitsvergoeding organiseert. Vanuit deze autonome wet worden ook de noodzakelijke aanpassingen gedaan aan wetten uit het arbeidsrecht, de sociale zekerheid en het Wetboek van de inkomstenbelastingen [1992] (WIB 92) » (*Parl. St.*, Kamer, 2017-2018, DOC 54-2838/001, pp. 4-5).

Ten aanzien van de ontoevankelijkheid

B.4.1. De Ministerraad betwist het belang van alle verzoekende partijen om in rechte op te treden.

B.4.2. De Grondwet en de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof vereisen dat elke natuurlijke persoon of rechtspersoon 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.

Wanneer een vereniging zonder winstoogmerk die niet haar persoonlijk belang aanvoert, voor het Hof optreedt, is vereist dat haar statutair doel van bijzondere aard is en, derhalve, onderscheiden van het algemeen belang; dat zij een collectief belang verdedigt; dat haar doel door de bestreden norm kan worden geraakt; dat ten slotte niet blijkt dat dit doel niet of niet meer werkelijk wordt nagestreefd.

B.4.3. De vzw's « Inter-Environnement Bruxelles », « Climaxi » en « Climate Express » motiveren hun belang in essentie met hun sensibilisering voor de strijd tegen vervuiling en milieuhinder, alsook met de verbetering van het leefmilieu, met name in het kader van de klimaatverandering, overeenkomstig hun statutaire doelen.

B.4.4. De bestreden wet heeft tot doel ertoe aan te zetten afstand te doen van bedrijfswagens ten voordele van andere, meer duurzame vervoersmiddelen en aldus de mobiliteit te verbeteren. Daartoe voert zij een mobiliteitsvergoeding in die dezelfde sociale en fiscale voordelen moet waarborgen als voor het beschikken over een bedrijfswagen.

B.4.5. De bestreden wet kan bijgevolg zowel de statutaire doelen van de eerste drie verzoekende partijen als de door hen verdedigde collectieve belangen raken in zoverre zij onvoldoende waarborgen zou bevatten om de doelstellingen op het vlak van duurzame ontwikkeling, milieu- en sociale bescherming te verwezenlijken. Die verzoekende partijen beschikken dus over het vereiste belang.

B.4.6. Daar het belang van de hiervoor bedoelde verzoekende partijen vaststaat, is het niet noodzakelijk de ontvankelijkheid te onderzoeken van het belang van andere verzoekende partijen om in rechte op te treden.

B.5.1. De Ministerraad betoogt voorts dat het verzoekschrift te laat is ingediend, aangezien de bestreden wet het enkel mogelijk maakt een vorm van bezoldiging van de werknemer om te zetten in een andere vorm.

B.5.2. Volgens het opschrift ervan wordt bij de bestreden wet een mobiliteitsvergoeding « ingevoerd » die bestemd is om het afstand doen van een bedrijfswagen te compenseren. Zoals in B.3 is vermeld, maakt die vergoeding het voorwerp uit van een « autonome » wet die « betrekking heeft op het arbeidsrecht, het socialezekerheidsrecht en het fiscaal recht », zodat de wetgever een aangelegenheid heeft geregeld die niet eerder het voorwerp van een wet had uitgemaakt.

De exceptie van niet-ontvankelijkheid *ratione temporis* wordt verworpen.

Ten gronde

B.6. Het enige middel is afgeleid uit de schending van de artikelen 10, 11 en 172, in samenhang gelezen met de artikelen 7bis en 23, van de Grondwet, die laatste artikelen zelf in samenhang gelezen met artikel 2 van het Raamverdrag van de Verenigde Naties van 9 mei 1992 inzake klimaatverandering en met de artikelen 3 en 4 van de Overeenkomst van Parijs van 12 december 2015 inzake het klimaat.

De verzoekende partijen klagen in essentie aan dat bij de bestreden wet een doelstelling van duurzame ontwikkeling op milieuvlak wordt nagestreefd waarbij keuzes worden gemaakt die het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie in fiscale aangelegenheden en inzake de bijdrage tot de sociale zekerheid zouden schenden.

De verzoekende partijen doen gelden dat het criterium dat als grondslag dient voor het verschil in behandeling tussen de personen die de mobiliteitsvergoeding genieten en de personen die uitsluitend een gewone bezoldiging genieten, niet objectief en niet pertinent zou zijn.

Het *prima facie* objectieve karakter van het criterium « afstand doen van een voertuig » zou verdwijnen wanneer de werknemer verandert van werkgever, aangezien hij kan vragen de bij zijn vorige werkgever verkregen mobiliteitsvergoeding voort te zetten, dan wel om het voordeel van de bedrijfswagen dat zijn vorige werkgever hem toekende, om te zetten in een mobiliteitsvergoeding. In werkelijkheid zou het verschil in behandeling derhalve steunen op de keuze van de betrokkene om in de loononderhandeling met de nieuwe werkgever de toekenning van een gedeelte van de bezoldiging onder een bevoorrecht fiscaal en sociaal stelsel op te nemen (eerste onderdeel).

De mobiliteitsvergoeding zou evenmin een pertinente maatregel zijn om de door de wetgever nagestreefde doelstelling te bereiken, namelijk de vermindering van de druk van het autoverkeer met het oog op de bescherming van het leefmilieu, doordat de toekenning of het behoud van de mobiliteitsvergoeding - waarvan het bedrag, dat gebaseerd is op de cataloguswaarde van de laatste bedrijfswagen, niet in verhouding staat tot de mobiliteitsbehoeften van de betrokkene -, niet afhankelijk wordt gesteld van de waarborg dat de begunstigde geen individueel voertuig meer gebruikt voor zijn woon-werkverplaatsingen. Dat zou inzonderheid het geval zijn voor de mogelijkheid die de werknemer heeft om een mobiliteitsvergoeding te ontvangen door slechts één voertuig in te leveren wanneer hij over meerdere bedrijfswagens beschikt, en voor de keuzemogelijkheden die voor hem bestaan wanneer hij van werkgever verandert (tweede onderdeel).

Tot slot zou de mobiliteitsvergoeding tot gevolg hebben dat een fiscaal voorrecht voor de betrokken categorie van werknemers met veelal hogere inkomsten, en een sociaal voorrecht voor de betrokken werkgevers in het leven worden groepen. Door inkomsten verschillend te behandelen naargelang zij al dan niet het verlies van een voordeel in natura compenseren, zou dat voorrecht een actieve discriminatie vormen. Door het gedeelte van de inkomsten dat voortvloeit uit de mobiliteitsvergoeding en het voordeel *in natura* dat de toekenning van een bedrijfswagen vertegenwoordigt, op sociaal en fiscaal vlak op dezelfde wijze te behandelen, zou het aangeklaagde voorrecht ten grondslag liggen aan een passieve discriminatie. De in het middel aangevoerde bepalingen zouden de wetgever nochtans de verplichting opleggen om een solidariteit te verwezenlijken door middel van socialezekerheidsbijdragen en fiscale bijdragen teneinde toe te laten dat, enerzijds, een sociale zekerheid wordt gerealiseerd en, anderzijds, een overheidsbeleid wordt gevoerd, terwijl de bestreden bepalingen een gedeelte van de bezoldiging van sommige werknemers en de inkomsten van bedrijfsleiders zouden onttrekken aan die solidariteit. Zij zouden aldus afbreuk doen aan de *standstill*-verplichting van artikel 23 van de Grondwet omdat zij tot gevolg, zo niet tot doel, zouden hebben de financiering van de sociale zekerheid en van de andere economische en sociale rechten te verminderen (derde onderdeel).

B.7.1. De artikelen 10 en 11 van de Grondwet waarborgen het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie. Artikel 172 van de Grondwet is een bijzondere toepassing van dat beginsel in fiscale aangelegenheden.

Het gelijkheidsbeginsel in fiscale zaken verbiedt de wetgever niet om aan sommige categorieën van belastingplichtigen een fiscaal voordeel toe te kennen en niet aan andere, op voorwaarde dat het aldus ingevoerde verschil in behandeling redelijk kan worden verantwoord.

B.7.2. Het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie sluit niet uit dat een verschil in behandeling tussen bepaalde categorieën van personen wordt ingesteld, voor zover dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is. Dat beginsel verzet zich overigens ertegen dat categorieën van personen, die zich ten aanzien van de betwiste maatregel in wezenlijk verschillende situaties bevinden, op identieke wijze worden behandeld, zonder dat daarvoor een redelijke verantwoording bestaat.

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 beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie is geschonden wanneer vaststaat dat geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

B.8. Bij de bestreden wet worden de nadere regels ingevoerd en vastgelegd voor de mobiliteitsvergoeding die een werkgever kan toekennen aan een werknemer die zijn bedrijfswagen inlevert. Die vergoeding geniet dezelfde regeling van fiscale en sociale vrijstelling als die voor de bedrijfswagen. Het komt de wetgever toe de vrijstellingen te bepalen van de belastbare inkomsten. Hij beschikt ter zake over een ruime beoordelingsmarge. Het Hof vermag, in die aangelegenheid, de beleidskeuzen van de wetgever, alsook de motieven die daaraan ten grondslag liggen, slechts af te keuren indien zij op een manifeste vergissing zouden berusten of indien zij zonder redelijke verantwoording zouden zijn.

De maatschappelijke keuzen die bij het inzamelen en het inzetten van middelen moeten worden gemaakt, behoren derhalve tot de beoordelingsbevoegdheid van de wetgever. Daarbij vermag hij evenwel niet de draagwijdte van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet te schenden door categorieën van personen die zich ten aanzien van de bestreden maatregel in identieke situaties bevinden, verschillend te behandelen, zonder dat daarvoor een redelijke verantwoording bestaat.

B.9. Zoals in B.3 is vermeld, bestaat de door de wetgever via de bestreden wet nagestreefde doelstelling erin het aantal bedrijfswagens die in het verkeer zijn voor privétrajecten (onder meer van de woonplaats naar de plaats van tewerkstelling) te verminderen door een maatregel van financiële omzetting (de mobiliteitsvergoeding) die op fiscaal en sociaal vlak voor alle partijen (de werkgever, de werknemer en de Staat) neutraal moet zijn.

De wetgever wou aldus ertoe bijdragen de druk van het autoverkeer te verminderen die onder meer het gevolg is van het fiscaal en sociaal voorrecht dat bij een vroegere wet is toegekend aan de werkgevers en de werknemers die zijn togetreden tot de regeling van de bedrijfswagen.

Blijkens de geïntegreerde impactanalyse wordt een positieve weerslag verwacht op het vlak van energie, mobiliteit, klimaatverandering, buiten- en binnenlucht en hinder omdat het « ontwerp [bijdraagt] aan de vermindering van het aantal bedrijfswagens die in omloop zijn » en omdat « de werknemers [...] voor hun verplaatsingen de voorkeur [zouden] moeten geven aan andere transportmiddelen » (*Parl. St., Kamer, 2017-2018, DOC 54-2838/001, p. 65*).

B.10. De verzoekende partijen staven hun grieven in de eerste plaats door te verwijzen naar het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State over het voorontwerp van wet. De afdeling wetgeving van de Raad van State heeft in dat advies opgemerkt :

« 4.2. Doordat het niet om een aflopende regeling gaat, maar integendeel om een regeling die vatbaar is voor herhaalde toepassing, en doordat de besteding van de mobiliteitsvergoeding niet aan beperkende voorwaarden wordt gekoppeld, is het zeer de vraag of het om een adequaat middel gaat om de vooropgestelde doelstelling inzake duurzame mobiliteit te bereiken.

In een aantal gevallen zal meer duurzaamheid worden bereikt, maar er is geen garantie dat de mobiliteitsvergoeding in alle gevallen effectief wordt gebruikt voor meer duurzame vervoersmiddelen.

Vooreerst is het de werknemer op basis van de ontworpen bepalingen immers toegestaan om zijn bedrijfswagen te vervullen voor een mobiliteitsvergoeding en zich daarmee een privéwage aan te schaffen voor zijn woonwerkverplaatsingen.

Voorts is het mogelijk om naderhand, bijvoorbeeld na een promotie, in plaats van de mobiliteitsvergoeding opnieuw een (in voorkomend geval grotere en minder duurzame) bedrijfswagen ter beschikking te krijgen, die dan na verloop van tijd opnieuw kan worden vervuld voor een (in voorkomend geval hogere) mobiliteitsvergoeding.

Ten slotte is het niet ondenkbaar dat wie door middel van het openbaar vervoer (nu reeds) sneller op het werk geraakt dan met de wagen, wel geneigd zal zijn om een mobiliteitsvergoeding te verkiezen boven een bedrijfswagen. Wie daarentegen niet sneller op het werk geraakt met het openbaar vervoer dan met de wagen, zal wellicht veeleer opteren voor het behoud van de bedrijfswagen. Indien dat effectief het geval zou blijken te zijn, zou de ontworpen maatregel op onvolkomen wijze tegemoetkomen aan de beoogde doelstelling.

Bespreking

4.3. De vraag rijst dan ook of de ontworpen regeling inzake het omzetten van het voordeel van een bedrijfswagen naar het voordeel van een mobiliteitsvergoeding, wat betreft de fiscaal- en sociaalrechtelijke aspecten ervan, in overeenstemming kan worden geacht met de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, neergelegd in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, alsmede, wat specifiek het gelijkheidsbeginsel in fiscale aangelegenheden betreft, in artikel 172 van de Grondwet. Meer bepaald rijst de vraag of de ontworpen omzettingsregeling geen ongelijke behandeling tot gevolg heeft die niet verenigbaar is met de voornoemde beginselen.

Volgens de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof is een verschil in behandeling slechts verenigbaar met de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, wanneer 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 betrokken maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen; het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie is geschonden wanneer er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

4.3.1. De Raad van State, afdeling Wetgeving, wenst in dat verband te herinneren aan het advies dat eerder dit jaar is uitgebracht over diverse wetsvoorstellen en amendementen die ertoe strekken de maaltijdcheques of de ecocheques te vervangen door een 'nettovergoeding', die dezelfde gunstige fiscaal- en sociaalrechtelijke behandeling zou genieten als de maaltijdcheques of de ecocheques. Aan dat advies wordt immers uitdrukkelijk gerefereerd in de memorie van toelichting bij het voorliggende ontwerp, in het licht van de voor de ontworpen regeling te geven verantwoording met betrekking tot de overeenstemming ervan met het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel :

[...]

In dat advies kwam de Raad van State in essentie tot de conclusie dat de 'nettovergoeding' die in de plaats zou komen van de maaltijdcheques of de ecocheques niet wezenlijk verschilt van de toekenning van het gewone loon en dat, aangezien deze vergoeding, in tegenstelling tot de maaltijdcheques en de ecocheques, vrij en zonder wezenlijke voorwaarden kan worden aangewend, het verschil in behandeling op het vlak van fiscaliteit en socialezekerheidsbijdragen niet langer kan worden verantwoord.

4.3.2. De ontworpen regeling voorziet, in tegenstelling tot de regeling inzake de omzetting van de maaltijdcheques en de ecocheques, weliswaar niet in een volledige vrijstelling op het vlak van fiscaliteit en sociale zekerheidsbijdragen, maar voorziet wel - zoals in de memorie van toelichting meermaals wordt bevestigd - in een regime dat aanzienlijk gunstiger is dan dat voor het gewone loon. In de memorie van toelichting wordt in dat verband onder meer het volgende vooropgesteld :

'In het huidige wetsontwerp hebben we ook te maken met de omvorming van een niet-geldelijk voordeel met een gunstig sociaal en fiscaal statuut, naar een bedrag in geld dat hetzelfde voordelige statuut zou moeten behouden.

Naar de feiten toe gaat het hier dus om een gelijkaardige situatie maar in tegenstelling tot de omvorming van de cheques, is er hier wel degelijk sprake van een objectieve en redelijke verantwoording voor deze verschillende behandeling op sociaal en fiscaal vlak van het geldbedrag '.

In de memorie van toelichting wordt die 'objectieve en redelijke verantwoording' als volgt verwoord :

'De omvorming van de bedrijfswagen naar een mobiliteitsvergoeding heeft als enig doel de werknemers (en werkgevers) ertoe aan te zetten minder gebruik te maken van de wagen in het verkeer. Dat doel beantwoordt aan een huidig maatschappelijk probleem dat vrij acuut is. Het gaat daarbij dan niet alleen om de verkeerscongestie en de daarmee gepaard gaande economische schade, maar ook om de gezondheidsproblemen die het overmatig en steeds toenemend gebruik van wagens veroorzaken, onder meer door het fijn stof dat ze verspreiden. Het verminderen van het wagenpark in het verkeer, is daarvoor de enige oplossing. Het uit het verkeer nemen van bedrijfswagens via de mobiliteitsvergoeding, beantwoordt helemaal aan dat doel.

De enige aansporing die aan de werknemers kan gegeven worden om hun wagen vrijwillig niet te gebruiken is een financiële prikkel. Aan het bedrag van de mobiliteitsvergoeding hetzelfde sociale en fiscale gunstige statuut geven, zorgt ervoor dat de werknemer niet meer louter en alleen omwille van dit voordelige statuut gehecht blijft aan zijn bedrijfswagen. De mobiliteitsvergoeding geeft hem immers hetzelfde sociaal en fiscaal voordeel zodat hij ongedwongen kan opteren voor alternatieve verkeersmodi.

Het feit overigens dat dit ontwerp principieel uitgaat van de onverenigbaarheid van de mobiliteitsvergoeding met een tussenkomst van de werkgever in de kosten van verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling, noopt de werknemer die zijn bedrijfswagen heeft ingeruild, zijn mobiliteitsvergoeding daadwerkelijk te gebruiken om zijn woon-werkverplaatsingen te financieren. Er is m.a.w. een duidelijk verband tussen de mobiliteitsvergoeding en alternatieve duurzame vervoersmodi. (...). Werknemers met een mobiliteitsvergoeding kunnen *de facto* m.a.w. niet anders dan dit budget te gebruiken om hun verplaatsingen zelf te financieren. Het fiscaal en sociaal gunstige regime van de mobiliteitsvergoeding zet hen er bovendien extra toe aan die verplaatsingen ook op een duurzame wijze te doen '.

4.3.3. De met het ontwerp beoogde ' mobiliteitsvergoeding ' heeft weliswaar tot doel om bepaalde werkgerelateerde en persoonlijke mobiliteitsbehoeften te lenigen, maar voor het overige worden geen voorwaarden gesteld wat betreft de concrete besteding van die vergoeding door de werknemer. Daaruit dient te worden afgeleid dat over de mobiliteitsvergoeding vrij door de werknemer kan worden beschikt, dus niet noodzakelijk voor het lenigen van mobiliteitsbehoeften, en dat zij in dat opzicht vergelijkbaar is met het gewone loon, waarover eveneens vrij kan worden beschikt.

Weliswaar zou er van uitgegaan kunnen worden, zoals in de memorie van toelichting wordt vooropgesteld, dat de mobiliteitsvergoeding *de facto* zal worden aangewend om verplaatsingen te financieren, doch deze vaststelling geldt ook voor het gewone loon, waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen dat een gedeelte ervan *de facto* eveneens wordt aangewend voor verplaatsingen.

In de memorie van toelichting wordt in dat verband gewezen op het doel van de ontworpen maatregel, namelijk ' de werknemers (en werkgevers) ertoe aanzetten minder gebruik te maken van de wagen in het verkeer '. Die doelstelling wordt in verband gebracht met het maatschappelijk probleem van verkeerscongestie, de daarmee gepaard gaande economische schade, en gezondheidsproblemen die het overmatig en steeds toenemend gebruik van wagens veroorzaken, onder meer door het fijn stof dat ze verspreiden. Nog volgens de memorie is ' het verminderen van het wagenpark in het verkeer, (...) daarvoor de enige oplossing ' en beantwoordt ' het uit het verkeer nemen van bedrijfswagens via de mobiliteitsvergoeding, (...) helemaal aan dat doel '.

4.3.4. Er mee rekening houdend, onder meer, dat (1) het bestaande voordelige statuut van de bedrijfswagens ongewijzigd wordt behouden, (2) de ontworpen maatregel uitgaat van de vrijwilligheid van werkgever en werknemer, (3) de keuze voor het omzetten van het voordeel van een bedrijfswagen in een mobiliteitsvergoeding niet onomkeerbaar is, (4) ingeval meerdere bedrijfswagens de werknemer ter beschikking staan, het verkrijgen van een mobiliteitsvergoeding voor één bedrijfswagen het gebruik van de andere bedrijfswagens niet uitsluit, (5) er geen relatie is tussen de mobiliteitsbehoeften van de betrokken werknemer en het bedrag van de mobiliteitsvergoeding, dat immers gebaseerd is op de catalogusprijs van de laatste bedrijfswagen, (6) het vrij kunnen beschikken over de mobiliteitsvergoeding geen enkele waarborg biedt dat daarmee ook effectief ' alternatieve duurzame verkeersmodi ' worden aangewend, en (7) in de toelichting bij het ontwerp geen onderbouwde elementen zijn terug te vinden die het aannemelijk maken dat er een aantoonbaar verband is tussen de ontworpen maatregel en het beoogde doel ervan, namelijk minder wagens in het verkeer brengen en op die wijze een afname realiseren van de verkeerscongestie en de daarmee samenhangende gezondheids-, economische en andere problemen, rijzen er volgens de Raad van State, afdeling Wetgeving, ernstige twijfels nopens de pertinentie van de ontworpen maatregel in het licht van de doelstelling ervan.

4.3.5. Daar komt nog bij dat de ontworpen regeling niet is opgevat als een tijdelijke en uitdovende maatregel die er enkel op gericht is om een gedragswijziging op het vlak van mobiliteit tot stand te brengen, maar dat ze integendeel een permanent karakter heeft, met als gevolg dat voor onbepaalde duur een regeling in het leven wordt geroepen die een verschil in behandeling creëert tussen personen die zich in een vergelijkbare situatie bevinden, al naargelang zij al dan niet naast het vrij te besteden gewone loon kunnen beschikken over een eveneens vrij te besteden mobiliteitsvergoeding met evenwel een fiscaal- en sociaalrechtelijk gunstiger regime.

De Raad van State meent dan ook dat ernstig kan worden betwijfeld of er een redelijk verband van evenredigheid kan worden aangetoond tussen de gevolgen van de aangewende middelen en het beoogde doel van de regeling. Zo rijst de vraag of dit doel niet kan worden verwezenlijkt door alternatieve maatregelen die niet of niet in dezelfde mate een ongelijke behandeling inhouden. In dat verband rijst ook de vraag of de doelstelling niet op een meer adequate - en duurzame - wijze kan worden bereikt dan door het louter aanbieden van een bijkomende keuze aan de betrokken werknemers en werkgevers.

Bijzondere aspecten

4.4. Daarnaast bevat het ontwerp een aantal bepalingen waardoor een verschil in behandeling wordt gecreëerd tussen verscheidene categorieën van personen.

[...]

Conclusie

4.6. Uit al hetgeen voorafgaat volgt dat zowel het algemene opzet van de ontworpen regeling als bepaalde aspecten van de concrete uitwerking ervan problematisch zijn in het licht van de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie. Tenzij voor de uit de ontworpen regeling voortvloeiende onderscheiden behandelingen een deugdelijke verantwoording te geven valt, die dan het best in de memorie van toelichting wordt opgenomen, dienen gelijke situaties gelijk en ongelijke situaties ongelijk te worden behandeld » (*ibid.*, pp. 69-77).

B.11. Hoewel zowel in de memorie van toelichting (*ibid.*, pp. 11-15) als in de verdere parlementaire voorbereiding (*Parl. St.*, Kamer, 2017-2018, DOC 54-2838/003, pp. 14, 15 en 24-26; DOC 54-2838/009, p. 14) ingevolge dat advies bijkomende verantwoordingen naar voor werden geschoven, zijn die niet van dien aard de voormelde fundamentele bezwaren te weerleggen.

Wat betreft de in het eerste onderdeel van het middel vervatte grief, volgens welke zonder redelijke verantwoording een verschil in behandeling wordt ingevoerd tussen de werknemers die de mobiliteitsvergoeding niet genieten en wier loon in zijn geheel is onderworpen aan de fiscale en sociale bijdragen, en de werknemers die een vrij te besteden financiële vergoeding ontvangen die op fiscaal en sociaal vlak bevoorrecht is, volstaat het niet aan te geven dat « als er al sprake is van discriminatie tussen werknemers, deze niet haar oorsprong vindt in dit ontwerp tot instelling van een mobiliteitsvergoeding maar dat die dan het gevolg is van het feit dat er ook werknemers met en werknemers zonder bedrijfswagen zijn en dat aan die realiteit niet kan worden voorbijgegaan » (DOC 54-2838/003, p. 24), daar de mobiliteitsvergoeding wezenlijk afwijkt van het wettelijk stelsel van de bedrijfswagen, aangezien een voordeel *in natura*, dat naar de aard ervan doelgericht is, wordt vervangen door een voordeel in geld, waarvan de aanwending niet noodzakelijk doelgericht is.

Wat betreft de in het tweede onderdeel van het middel vervatte grief, gericht tegen het ontbreken van een waarborg dat de begunstigde van de mobiliteitsvergoeding geen individueel voertuig meer gebruikt voor zijn woon-werkverplaatsingen, zodat niet gewaarborgd is dat de doelstelling van de bestreden regeling wordt bereikt, volstaat het niet op te merken dat de « totale kosten op jaarbasis van een eigen wagen [...] al snel even hoog of zelfs

hoger zijn dan het bedrag van de mobiliteitsvergoeding. Een werknemer met een bedrijfswagen heeft er in de praktijk dus weinig baat bij om zijn auto in te leveren voor een mobiliteitsvergoeding als het zijn enige doel is daarmee een eigen wagen aan te schaffen » (*ibid.*, pp. 24-25), daar het niet uitgesloten is dat hij daarmee een goedkopere kleinere wagen aanschaft, die in even grote mate bijdraagt aan het fileprobleem.

De werknemer die beschikt over meerdere bedrijfswagens bij dezelfde werkgever, hoeft slechts één daarvan in te leveren om toch het voordeel van de mobiliteitsvergoeding te genieten, waarbij de inlevering van andere bedrijfswagens geen recht geeft op extra mobiliteitsvergoedingen. De omstandigheid dat die situatie zeer uitzonderlijk is (*ibid.*, pp. 24-25), is niet van dien aard de maatregel te verantwoorden. In dat geval wordt immers niet alleen de doelstelling die erin bestaat het aantal voertuigen in het verkeer te verminderen, niet bereikt, maar zal de begunstigde van de vergoeding bovendien beschikken over een inkomen dat een fiscaal voordeel geniet en niet onderhevig is aan sociale bijdragen.

Het bedrag van de mobiliteitsvergoeding wordt tot slot bepaald met verwijzing naar de catalogusprijs van de laatst ingeleverde bedrijfswagen, zonder dat op enigerlei wijze rekening wordt gehouden met de daadwerkelijk afgelegde afstand tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling, en dus met de impact op de mobiliteit en op het leefmilieu.

B.12. Het middel, in het eerste en het tweede onderdeel ervan, is gegrond. Bijgevolg dienen de essentiële bepalingen van de bestreden wet, inzonderheid de artikelen 4, 5, 6, 8, 10, 11 en 12, te worden vernietigd. Het is derhalve niet nodig het derde onderdeel van het enige middel te onderzoeken.

Daar de overblijvende bepalingen van de bestreden wet onlosmakelijk verbonden zijn met de te vernietigen bepalingen, dienen zij te worden vernietigd bij wege van gevolgtrekking.

B.13. Teneinde de moeilijkheden te vermijden die zouden kunnen voortvloeien uit de terugwerkende kracht van de vernietiging van de wet van 30 maart 2018, inzonderheid voor diegenen die gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid waarin bij de te vernietigen wet is voorzien, en teneinde de wetgever in voorkomend geval - mocht de regeling opgenomen in de wet van 17 maart 2019 « betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget » niet als afdoende worden beschouwd - in de gelegenheid te stellen een nieuwe regelgeving in te voeren, dienen, met toepassing van artikel 8, derde lid, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, de gevolgen van de te vernietigen bepalingen te worden gehandhaafd zoals in het dictum is aangegeven.

Om die redenen,

het Hof

- vernietigt de wet van 30 maart 2018 « betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding »;

- handhaaft de gevolgen van de vernietigde wet totdat, in voorkomend geval, nieuwe wetsbepalingen in werking treden en uiterlijk tot en met 31 december 2020.

Aldus gewezen in het Frans, het Nederlands en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 23 januari 2020.

De griffier,
P.-Y. Dutilleux

De voorzitter,
F. Daoût

VERFASSUNGSGERICHTSHOF

[2020/200521]

Auszug aus dem Entscheid Nr. 11/2020 vom 23. Januar 2020

Geschäftsverzeichnisnummer 7043

In Sachen: Klage auf Nichtigerklärung des Gesetzes vom 30. März 2018 « zur Einführung einer Mobilitätszulage », erhoben von der VoG « Inter-Environnement Bruxelles » und anderen.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten F. Daoût und A. Alen, den Richtern L. Lavrysen, J.-P. Moerman, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul, T. Giet, R. Leysen und M. Pâques, und dem emeritierten Richter E. Derycke gemäß Artikel 60bis des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Präsidenten F. Daoût,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

I. *Gegenstand der Klage und Verfahren*

Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 7. November 2018 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 20. November 2018 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben Klage auf Nichtigerklärung des Gesetzes vom 30. März 2018 « zur Einführung einer Mobilitätszulage » (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 7. Mai 2018): die VoG « Inter-Environnement Bruxelles », die VoG « Climaxi », die VoG « Climate Express », der « Allgemeine Belgische Gewerkschaftsbund », Robert Verteneuil, der « Gesamtverband der Christlichen Gewerkschaften Belgiens » und Marc Leemans, unterstützt und vertreten durch RA V. Letellier, in Brüssel zugelassen.

(...)

II. *Rechtliche Würdigung*

(...)

In Bezug auf das angefochtene Gesetz und seinen Kontext

B.1. Die klagenden Parteien beantragen die Nichtigerklärung des Gesetzes vom 30. März 2018 « zur Einführung einer Mobilitätszulage » (nachstehend: Gesetz vom 30. März 2018).

B.2.1. Mit dem angefochtenen Gesetz wird eine Mobilitätszulage eingeführt, die als « der Betrag, den der Arbeitnehmer von seinem Arbeitgeber gegen Rückgabe seines Firmenfahrzeugs erhält und auf den die steuerlichen, sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften anwendbar sind, die von dem vorliegenden Gesetz bestimmt werden » (Artikel 3 Nr. 2 des Gesetzes vom 30. März 2018).

B.2.2. Nach Artikel 4 § 1 des angefochtenen Gesetzes « [gehört] die Einführung einer Mobilitätszulage [...] zur ausschließlichen Entscheidungsbefugnis des Arbeitgebers », der jedoch verpflichtet ist, wenn er diese Zulage gewährt, die durch das Gesetz vorgesehenen Bedingungen (Artikel 4 bis 7) sowie die damit verbundenen rechtlichen Folgen, wie sie in den Artikeln 8 und 9 des Gesetzes vom 30. März 2018 festgelegt sind, einzuhalten:

« Art. 8. § 1^{er}. L'octroi de l'allocation de mobilité a pour conséquence la disparition totale pour le travailleur de l'avantage de la voiture de société restituée, et de tous les autres avantages y afférents.

L'avantage de la voiture de société et tous les autres avantages y afférents cessent pour le travailleur à partir du premier jour du mois au cours duquel l'allocation de mobilité est octroyée.

§ 2. Lorsque le travailleur dispose de plusieurs voitures de société auprès du même employeur, il suffit de restituer une seule voiture de société contre une allocation de mobilité. La restitution d'autres voitures de société ne peut donner droit à aucune allocation de mobilité supplémentaire.

§ 3. Pour l'application du paragraphe 2, il faut que le travailleur dispose de toutes ses voitures de société durant les périodes minimales prévues à l'article 5, § 2, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o. Si une seule des voitures de société ne satisfait pas aux périodes minimales requises, le travailleur doit restituer toutes ses voitures contre une allocation de mobilité.

Art. 9. § 1^{er}. Le travailleur qui reçoit l'avantage d'une allocation de mobilité ne peut plus bénéficier des exonérations visées à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9^o, a) et b) et 14^o, du Code des impôts sur les revenus 1992.

§ 2. La disposition du paragraphe 1^{er} est mentionnée dans l'accord visé à l'article 7.

§ 3. La disposition du paragraphe 1^{er} n'est pas applicable au travailleur qui précédemment bénéficiait de l'avantage d'une voiture de société et recevait simultanément, durant au moins trois mois précédant la demande d'allocation de mobilité, une indemnité ou un avantage pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail qui donne droit à une desdites exonérations.

§ 4. Les obligations existantes pour l'employeur d'accorder une indemnité de déplacement cesseront d'exister à partir du premier jour du mois au cours duquel une allocation de mobilité a été octroyée au travailleur et récupèrent leur force obligatoire depuis le premier jour du mois au cours duquel l'octroi d'une allocation de mobilité se termine ».

Die Mobilitätszulage wird gewährt, solange der Arbeitnehmer kein Firmenfahrzeug zur Verfügung hat (Artikel 10 § 1 Absatz 1) oder bis er eine Funktion ausübt, für die kein Firmenfahrzeug vorgesehen ist (Artikel 10 § 3 Nr. 1).

Artikel 11 des Gesetzes vom 30. März 2018 bestimmt:

« § 1^{er}. L'allocation de mobilité consiste en une somme d'argent qui correspond à la valeur, sur base annuelle, de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société restituée.

La valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société est fixée à 20 p.c. de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société; la valeur de catalogue étant déterminée conformément à l'article 36, § 2, alinéa 2, du Code des impôts sur les revenus 1992.

Lorsque les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle du véhicule restitué étaient, totalement ou partiellement, pris en charge par l'employeur, la valeur de l'avantage de l'utilisation est fixée à 24 p.c. de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société. Lorsque le travailleur payait pour sa voiture de société restituée une intervention personnelle visée à l'article 36, § 2, alinéa 10, du même Code, l'intervention personnelle, payée pendant le dernier mois avant la restitution de la voiture de société et proratisée sur base annuelle, est portée en diminution de la valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société déterminée à l'alinéa 2.

Lorsque le travailleur a disposé de différentes voitures de société successivement au cours des 12 derniers mois précédant le remplacement de sa voiture de société par l'allocation de mobilité, on prend en considération pour la valorisation de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société, celle dont il a le plus longtemps disposé durant cette période.

Lorsque le travailleur visé à l'article 8, § 2, restitue plusieurs voitures de société simultanément, il choisit celle sur base de laquelle l'allocation de mobilité sera calculée.

Lorsque le travailleur visé à l'article 8, § 3, est tenu de restituer plus d'une voiture de société, on prend en considération la voiture de société dont il dispose pendant les périodes minimales prévues à l'article 5, § 2, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o, afin de déterminer la valeur de l'avantage d'utilisation.

§ 2. Dans la situation visée à l'article 5, § 3, alinéa 1^{er}, 1^o, l'allocation de mobilité auprès du nouvel employeur est égale à celle auprès du précédent employeur à la date de la cessation de fonction.

Dans la situation visée à l'article 5, § 3, alinéa 1^{er}, 2^o, l'allocation de mobilité est égale à la valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société restituée à la cessation de fonction, déterminée conformément au paragraphe 1^{er}.

§ 3. Sans préjudice de l'application de l'article 12, cette valorisation est une donnée fixe, qui n'est pas influencée par quelque modification que ce soit au cours de la carrière du travailleur.

§ 4. La valeur catalogue prise en compte est mentionnée dans l'accord visé à l'article 7 ».

B.2.3. Die Mobilitätszulage führt zu keinem Anspruch im Bereich der sozialen Sicherheit oder des Jahresurlaubs (Artikel 13 § 1 und 3) und ist vom Begriff der Entlohnung, die zur Berechnung der Sozialversicherungsbeiträge berücksichtigt wird, ausgeschlossen (Artikel 19 und 21).

Die Mobilitätszulage führt nur zur Zahlung eines Solidaritätsbeitrags, dessen Betrag dem Betrag entspricht, der für das Fahrzeug, auf das der Arbeitnehmer verzichtet hat, hätte entrichtet werden müssen (Artikel 22).

B.2.4. Laut Artikel 36 ist das Gesetz vom 30. März 2018 am 1. Januar 2018 in Kraft getreten.

B.2.5. Durch das Gesetz vom 17. März 2019 « zur Abänderung bestimmter Bestimmungen über die Mobilitätszulage » (nachstehend: Gesetz vom 17. März 2019), veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 29. März 2019, wurde das angefochtene Gesetz abgeändert.

Die Änderungen beziehen sich auf die Artikel 3, 4, 5, 9, 10, 11 und 14 des Gesetzes vom 30. März 2018, Artikel 33ter und 38 des Einkommensteuergesetzbuches 1992 und Artikel 38 des Gesetzes vom 29. Juni 1981 « zur Festlegung der allgemeinen Grundsätze der sozialen Sicherheit für Lohnempfänger ».

Das vorerwähnte Gesetz vom 17. März 2019 ist nicht Gegenstand einer Nichtigkeitsklage, die innerhalb der in Artikel 3 § 1 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof festgelegten Frist eingereicht wurde.

Das angefochtene Gesetz war somit in seiner ursprünglichen Fassung vom 1. Januar 2018 bis zum 1. März 2019 anwendbar und ist in seiner durch das Gesetz vom 17. März 2019 abgeänderten Fassung seit dem 1. März 2019 oder seit dem 1. Januar 2020 anwendbar.

B.3. Aus den Vorarbeiten zu dem angefochtenen Gesetz geht hervor, dass der Gesetzgeber mit der Einführung einer Mobilitätszulage die Absicht verfolgte, dem Mobilitätsproblem zu begegnen, insbesondere indem es eine Alternative zur Bereitstellung eines Fahrzeugs, das der Arbeitnehmer für seine privaten Fahrten benutzen kann, durch den Arbeitgeber bietet, sodass die Mobilitätszulage durch einen zu dem des Firmenfahrzeugs konkurrierenden sozialrechtlichen und steuerlichen Status gekennzeichnet ist. In der Begründung heißt es:

« Pour faire quelque chose à court terme par rapport au rôle important de la voiture de société en Belgique, une alternative doit être proposée, qui peut entrer en concurrence avec la voiture de société sur le plan du coût des rémunérations. Seule une telle alternative peut veiller à ce que des travailleurs échangent volontairement leur voiture de société au profit d'autres moyens de transport, plus durables.

L'allocation de mobilité telle qu'élaborée dans le présent projet réunit les caractéristiques requises pour une telle alternative.

Pour répondre aux attentes, l'allocation de mobilité doit posséder trois caractéristiques essentielles.

Premièrement, elle doit pouvoir être mise en place de façon totalement volontaire, et tant l'employeur que le travailleur doivent pouvoir choisir librement s'ils y participent ou non.

Deuxièmement, l'allocation de mobilité doit recevoir un statut social et fiscal concurrentiel avec celui de la voiture de société.

Troisièmement, l'allocation doit être neutre pour toutes les parties : l'employeur, le travailleur et l'autorité publique. Aucun d'entre eux ne peut trouver un désavantage ou un avantage substantiel suite au choix d'une allocation mobilité.

Parce que l'allocation de mobilité a trait au droit du travail, au droit de la sécurité sociale et au droit fiscal, le projet présenté est conçu comme une loi autonome instaurant l'allocation de mobilité et le remplacement de la voiture de société par cette allocation de mobilité. Via cette loi autonome sont aussi faites les adaptations nécessaires aux lois sociales, de sécurité sociale et au Code des impôts sur les revenus 1992 (CIR 92) » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2017-2018, DOC 54-2838/001, SS. 4-5).

In Bezug auf die Zulässigkeit

B.4.1. Der Ministerrat stellt das Interesse aller klagenden Parteien an der Klageerhebung in Abrede.

B.4.2. Die Verfassung und das Sondergesetz vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof erfordern, dass jede natürliche oder juristische 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.

Wenn eine Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht, die nicht ihr persönliches Interesse geltend macht, vor dem Gerichtshof auftritt, ist es erforderlich, dass ihr Satzungszweck besonderer Art ist und sich daher vom allgemeinen Interesse unterscheidet, dass sie ein kollektives Interesse vertritt, dass die angefochtene Rechtsnorm ihren Zweck beeinträchtigen kann, und dass es sich schließlich nicht zeigt, dass dieser Zweck nicht oder nicht mehr tatsächlich erstrebt wird.

B.4.3. Die VoG « Inter-Environnement Bruxelles », die VoG « Climaxi », die VoG « Climate Express » stützen ihr Interesse im Wesentlichen auf ihre Sensibilität für die Bekämpfung von Verschmutzungen und Belästigungen sowie auf die Verbesserung der Umwelt, insbesondere im Rahmen des Klimawandels, gemäß ihren satzungsmäßigen Zielen.

B.4.4. Das angefochtene Gesetz hat das Ziel, zum Verzicht auf Firmenfahrzeuge zugunsten anderer nachhaltigerer Verkehrsmittel anzuhalten und so die Mobilität zu verbessern. Zu diesem Zweck führt es eine Mobilitätszulage ein, mit der die gleichen sozialrechtlichen und steuerlichen Vorteile gewährleistet werden sollen wie mit der Zurverfügungstellung eines Firmenfahrzeugs.

B.4.5. Das angefochtene Gesetz kann daher sowohl die satzungsmäßigen Ziele der drei ersten klagenden Parteien als auch die kollektiven Interessen, die sie verteidigen, beeinträchtigen, insofern es die Verwirklichung der Ziele im Bereich nachhaltige Entwicklung und Umweltschutz und sozialer Schutz nicht ausreichend gewährleiste. Diese klagenden Parteien verfügen somit über das erforderliche Interesse.

B.4.6. Da das Interesse der vorstehend erwähnten klagenden Parteien nachgewiesen ist, ist es nicht notwendig, das Interesse der anderen klagenden Parteien an der Klageerhebung zu prüfen.

B.5.1. Der Ministerrat führt weiter an, dass die Klageschrift verspätet eingereicht worden sei, da es das angefochtene Gesetz lediglich ermögliche, eine Form der Entlohnung des Arbeitnehmers in eine andere Form umzuwandeln.

B.5.2. Gemäß seiner Überschrift « führt » das angefochtene Gesetz eine Mobilitätszulage « ein », mit der der Verzicht auf ein Firmenfahrzeug ausgeglichen werden soll. Wie in B.3 erwähnt, ist diese Zulage Gegenstand eines « eigenständigen » Gesetzes, das « das Arbeitsrecht, das Sozialsicherheitsrecht und das Steuerrecht betrifft », sodass der Gesetzgeber eine Angelegenheit geregelt hat, die zuvor noch nicht Gegenstand eines Gesetzes war.

Die Einrede der Unzulässigkeit *ratione temporis* wird abgewiesen.

Zur Hauptsache

B.6. Der einzige Klagegrund ist abgeleitet aus einem Verstoß gegen die Artikel 10, 11 und 172 in Verbindung mit den Artikeln 7bis und 23 der Verfassung, ihrerseits in Verbindung mit Artikel 2 des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen vom 9. Mai 1992 über Klimaänderungen und mit den Artikeln 3 und 4 des Übereinkommens von Paris vom 12. Dezember 2015 über Klimaschutz.

Die klagenden Parteien bemängeln an dem angefochtenen Gesetz im Wesentlichen, dass es ein Ziel der nachhaltigen Umweltentwicklung verfolge, indem es Entscheidungen treffe, die gegen den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung in Steuerangelegenheiten und in Angelegenheiten der Sozialversicherungsbeiträge verstoßen würden.

Die klagenden Parteien machen geltend, dass das Kriterium, das dem Behandlungsunterschied zwischen den Personen, denen die Mobilitätszulage gewährt werde, und den Personen, denen nur eine gewöhnliche Entlohnung gewährt werde, zugrunde liege, weder objektiv noch sachdienlich sei.

Die *prima facie* objektive Beschaffenheit des Kriteriums des Verzichts auf ein Fahrzeug falle in dem Fall weg, dass der Arbeitnehmer den Arbeitgeber wechsele, denn er könne verlangen, dass die Mobilitätszulage, die er bei seinem vorherigen Arbeitgeber erhalten habe, fortgeführt werde, oder dass der Vorteil, den ihm sein früherer Arbeitgeber durch die Zuteilung des Firmenfahrzeugs gewährt habe, in eine Mobilitätszulage umgewandelt werde. In Wirklichkeit beruhe der Behandlungsunterschied daher auf der Entscheidung des Betreffenden, in die Lohnverhandlung bei dem neuen Arbeitgeber die Gewährung eines Teils der Entlohnung mit einer bei Steuern und Sozialabgaben begünstigten Regelung einzubeziehen (erster Teil).

Die Mobilitätszulage sei auch keine sachdienliche Maßnahme, um die Zielsetzung des Gesetzgebers, das heißt die Verringerung des Autoverkehrs aus Umweltschutzgründen, zu erreichen, insofern die Gewährung oder Aufrechterhaltung der Mobilitätszulage - deren Betrag, der auf dem Katalogwert des letzten Firmenfahrzeugs basiert, nicht im Zusammenhang mit dem Mobilitätsbedarf des Betreffenden steht - nicht an die Bedingung geknüpft sei, dass gewährleistet sei, dass der Begünstigte kein individuelles Fahrzeug für seine Fahrten von der Wohnung zum Arbeitsplatz mehr benutze. Dies sei insbesondere der Fall bei der Möglichkeit, in die Lohnverhandlung bei dem neuen Arbeitgeber die Gewährung eines Teils der Entlohnung mit einer bei Steuern und Sozialabgaben begünstigten Regelung einzubeziehen (zweiter Teil).

Schließlich habe die Mobilitätszulage die Folge, dass für die betroffene Kategorie von Arbeitnehmern, die in der Regel ein höheres Einkommen hätten, eine Steuervergünstigung und für die Arbeitgeber eine Vergünstigung bei den Sozialabgaben geschaffen würde. Indem die Einkünfte unterschiedlich behandelt würden, je nachdem, ob sie den Verlust einer Naturalvergütung ausgleichen oder nicht, stelle diese Vergünstigung eine aktive Diskriminierung dar. Indem in sozialrechtlicher und steuerlicher Hinsicht der Anteil der Einkünfte, der sich aus der Mobilitätszulage ergibt, und die Naturalvergütung, die die Gewährung eines Firmenfahrzeugs darstellt, gleich behandelt würden, führe die angeführte Vergünstigung zu einer passiven Diskriminierung. Die im Klagegrund angeführten Bestimmungen würden es jedoch dem Gesetzgeber auferlegen, über die Sozialversicherungsbeiträge und Steuern für eine Solidarität zu sorgen, um es einerseits zu ermöglichen, soziale Sicherheit zu verwirklichen, und andererseits eine öffentliche Politik zu

verfolgen, während durch die angefochtenen Bestimmungen ein Teil der Entlohnung von bestimmten Arbeitnehmern und Unternehmensleitern dieser Solidarität entzogen würden. Sie würden daher auch die in Artikel 23 der Verfassung enthaltene Stillhalteverpflichtung verletzen, denn sie würden bewirken oder gar bezwecken, dass sich die Finanzierung der sozialen Sicherheit und anderer wirtschaftlicher und sozialer Rechte verringere (dritter Teil).

B.7.1. Die Artikel 10 und 11 der Verfassung gewährleisten den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung. Artikel 172 der Verfassung stellt eine besondere Anwendung dieses Grundsatzes in Steuerangelegenheiten dar.

Der Grundsatz der Gleichheit in Steuerangelegenheiten verbietet es dem Gesetzgeber nicht, gewissen Kategorien von Steuerpflichtigen einen Steuervorteil zu gewähren und anderen nicht, sofern der somit eingeführte Behandlungsunterschied vernünftig zu rechtfertigen ist.

B.7.2. Der Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung schließt nicht aus, dass ein Behandlungsunterschied zwischen Kategorien von Personen eingeführt wird, soweit dieser Unterschied auf einem objektiven Kriterium beruht und in angemessener Weise gerechtfertigt ist. Dieser Grundsatz steht übrigens dem entgegen, dass Kategorien von Personen, die sich angesichts der beanstandeten Maßnahme in wesentlich verschiedenen Situationen befinden, in gleicher Weise behandelt werden, ohne dass hierfür eine angemessene Rechtfertigung vorliegt.

Das Vorliegen einer solchen Rechtfertigung ist im Hinblick auf Zweck und Folgen der beanstandeten Maßnahme sowie auf die Art der einschlägigen Grundsätze zu beurteilen; es wird gegen den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung verstossen, wenn feststeht, dass die eingesetzten Mittel in keinem angemessenen Verhältnis zum verfolgten Zweck stehen.

B.8. Durch das angefochtene Gesetz werden die Modalitäten der Mobilitätszulage eingeführt und festgelegt, die ein Arbeitgeber einem Arbeitnehmer gewähren kann, der sein Firmenfahrzeug zurückgibt. Für diese Zulage gilt dieselbe steuer- und sozialrechtliche Befreiungsregelung wie für das Firmenfahrzeug. Es obliegt dem Gesetzgeber, die Befreiungen in Bezug auf steuerpflichtige Einkünfte festzulegen. Er besitzt diesbezüglich einen breiten Ermessensspielraum. In diesem Bereich darf der Gerichtshof die politischen Entscheidungen des Gesetzgebers sowie die ihnen zugrunde liegenden Begründungen nur missbilligen, wenn sie auf einem offensichtlichen Irrtum beruhen oder wenn sie nicht vernünftig gerechtfertigt sind.

Die gesellschaftlichen Entscheidungen, die bei der Erhebung und der Verwendung von Mitteln getroffen werden, gehören folglich zur Ermessensfreiheit des Gesetzgebers. Dabei darf er jedoch nicht die Tragweite der Artikel 10 und 11 der Verfassung missachten, indem er Kategorien von Personen, die sich hinsichtlich der angefochtenen Maßnahme in identischen Situationen befinden, unterschiedlich behandelt, ohne dass hierfür eine vernünftige Rechtfertigung besteht.

B.9. Wie in B.3 erwähnt, ist das vom Gesetzgeber mit dem angefochtenen Gesetz verfolgte Ziel die Verringerung der Anzahl der für private Strecken (insbesondere vom Wohnort zum Arbeitsort) benutzten Firmenfahrzeuge durch eine finanzielle Umwandlungsmaßnahme (Mobilitätszulage), die in steuerlicher und sozialrechtlicher Hinsicht für alle Parteien (Arbeitgeber, Arbeitnehmer und den Staat) neutral sein soll.

Der Gesetzgeber wollte so dazu beitragen, den Autoverkehr zu reduzieren, der insbesondere aus der Steuer- und Sozialabgabenvergünstigung resultiert, die den Arbeitgebern und Arbeitnehmern, die die Firmenfahrzeugregelung nutzen, durch ein früheres Gesetz gewährt wurde.

Aus der integrierten Auswirkungsanalyse geht hervor, dass positive Auswirkungen im Bereich Energie, Mobilität, Klimawandel, Innenraumluft und Außenluft und Belästigungen erwartet werden, weil das « Projekt zur Verringerung der Anzahl der Firmenfahrzeuge im Verkehr [beiträgt] » und weil die « Arbeitnehmer anderen Verkehrsmitteln für ihre Fahrten den Vorzug geben dürften » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2017-2018, DOC 54-2838/001, S. 65).

B.10. Die klagenden Parteien untermauern ihre Beschwerdegründe in erster Linie, indem sie auf die Stellungnahme der Gesetzgebungsabteilung des Staatsrats zum Vorentwurf des Gesetzes verweisen. In dieser Stellungnahme hat die Gesetzgebungsabteilung des Staatsrats angemerkt:

« 4.2. Dès lors qu'il ne s'agit pas d'un régime dégressif, mais au contraire d'un dispositif susceptible d'applications répétées, et que l'affectation de l'allocation de mobilité n'est pas liée à des conditions restrictives, il est fort douteux qu'il s'agisse d'un moyen adéquat pour atteindre l'objectif poursuivi en matière de mobilité durable.

Dans un certain nombre de cas, la durabilité s'en trouvera améliorée, mais il n'est pas garanti que l'allocation de mobilité soit effectivement affectée dans tous les cas à des moyens de transport plus durables.

Tout d'abord, les dispositions en projet autorisent en effet le travailleur à échanger sa voiture de société contre une allocation de mobilité et à se procurer ainsi un véhicule privé pour ses déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

En outre, il est possible par la suite, par exemple après une promotion, de disposer de nouveau, en lieu et place de l'allocation de mobilité, d'une voiture de société (le cas échéant plus grande et moins durable) qui, après un certain temps, pourra une nouvelle fois être échangée contre une allocation de mobilité (éventuellement plus élevée).

Enfin, il n'est pas inconcevable que la personne qui, grâce aux transports publics, arrive (déjà actuellement) plus rapidement à son travail qu'avec la voiture, soit effectivement tentée de préférer une allocation de mobilité à une voiture de société. Par contre, celui qui n'arrive pas plus rapidement à son travail avec les transports publics qu'avec la voiture, choisira sans doute plutôt de conserver la voiture de société. Si tel s'avérait effectivement être le cas, la mesure en projet ne rencontrerait pas parfaitement l'objectif visé.

Examen

4.3. La question se pose dès lors de savoir si le dispositif en projet relatif à la conversion de l'avantage d'une voiture de société en l'avantage d'une allocation de mobilité peut, en ce qui concerne les aspects relevant du droit fiscal et du droit social, être réputé en accord avec les principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination, consacrés par les articles 10 et 11 de la Constitution, ainsi qu'avec l'article 172 de la Constitution, en ce qui concerne plus spécifiquement le principe d'égalité en matière fiscale. La question se pose en particulier de savoir si le mécanisme de conversion en projet ne crée pas une inégalité de traitement inconciliable avec les principes précités.

Selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, une différence de traitement ne peut se concilier avec les principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination que si cette différence repose sur un critère objectif et si elle est raisonnablement justifiée. L'existence d'une telle justification doit s'apprécier en tenant compte du but et des effets de la mesure concernée ainsi que de la nature des principes en cause; le principe d'égalité et de non-discrimination est violé lorsqu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

4.3.1. Le Conseil d'État, section de législation, entend rappeler à cet égard l'avis qu'il a donné plus tôt cette année sur diverses propositions de loi et divers amendements visant à remplacer les titres-repas ou les éco-chèques par une 'indemnité nette', qui bénéficierait du même traitement favorable du point de vue du droit fiscal et social que les titres-repas ou les éco-chèques. En effet, l'exposé des motifs du projet à l'examen fait expressément référence à cet avis, dans le cadre de la justification qui doit être donnée de la conformité du dispositif en projet avec le principe constitutionnel d'égalité :

[...]

Dans cet avis, le Conseil d'État a essentiellement conclu que l'indemnité nette qui remplacerait les titres-repas ou les éco-chèques ne diffère pas substantiellement de l'octroi de la rémunération ordinaire et que la différence de traitement du point de vue de la fiscalité et des cotisations de sécurité sociale ne semble plus justifiée, dès lors que cette indemnité, contrairement aux titres-repas et aux éco-chèques, peut être utilisée librement et sans conditions substantielles.

4.3.2. Si, contrairement au régime de la conversion des titres-repas et des éco-chèques, le dispositif en projet ne prévoit pas d'exonération totale du point de vue de la fiscalité et des cotisations de sécurité sociale, il prévoit néanmoins - ainsi qu'il est confirmé plusieurs fois dans l'exposé des motifs - un régime sensiblement plus favorable que celui de la rémunération ordinaire. À cet égard, l'exposé des motifs précise notamment ce qui suit :

' Dans le projet de loi actuel, nous avons aussi à faire à une conversion d'un avantage non monétaire avec un statut social et fiscal avantageux en un montant en argent qui devrait garder le même statut avantageux.

Au vu des faits, il s'agit ici donc d'une situation comparable mais contrairement à la conversion des chèques, il est bien ici sérieusement question d'une justification objective et raisonnable pour ce traitement différent sur le plan social et fiscal du montant en argent '.

L'exposé des motifs commente cette justification objective et raisonnable ' comme suit :

' La conversion de la voiture de société en une allocation de mobilité a pour unique but d'inciter les travailleurs (et les employeurs) à diminuer l'utilisation de la voiture dans la circulation. Ce but répond à un problème de société actuel très aigu. Il s'agit non seulement de la congestion du trafic et du préjudice économique qui l'accompagne, mais également des problèmes de santé que l'utilisation excessive et toujours croissante des voitures engendre, entre autres par les particules fines qu'elles émettent. La diminution du parc automobile en circulation est la seule solution à ce problème. Oter des voitures de la circulation via l'allocation de mobilité répond entièrement à cet objectif.

Le seul encouragement qui peut être donné aux travailleurs pour qu'ils cessent volontairement d'utiliser leur voiture, est un incitant financier. Accorder le même statut social et fiscal favorable au montant de l'allocation de mobilité assure que le travailleur ne reste pas attaché à sa voiture de société purement et simplement en raison de ce statut avantageux. L'allocation de mobilité lui donne en effet le même avantage social et fiscal de telle sorte qu'il peut spontanément opter pour des modes de transport alternatifs (...).

En d'autres termes, les travailleurs avec une allocation de mobilité ne peuvent *de facto* pas utiliser cette allocation autrement que pour financer eux-mêmes leurs déplacements. Le régime fiscal et social favorable de l'allocation de mobilité les incite encore plus à effectuer ces déplacements également de manière durable '.

4.3.3. L'allocation de mobilité visée dans le projet a certes pour objectif de répondre à certains besoins de mobilité personnelle et professionnelle, mais pour le reste aucune condition n'est imposée concernant l'affectation concrète de cette allocation par le travailleur. Il faut en déduire que celui-ci peut disposer librement de l'allocation de mobilité, donc pas nécessairement pour répondre à des besoins de mobilité, et qu'à cet égard cette allocation est comparable à la rémunération ordinaire, dont il peut également disposer librement.

On pourrait certes considérer, ainsi que l'indique l'exposé des motifs, que l'allocation de mobilité sera affectée *de facto* au financement de déplacements, mais cette constatation vaut également pour la rémunération ordinaire, dont on peut raisonnablement admettre qu'une partie est également utilisée *de facto* pour des déplacements.

L'exposé des motifs souligne à ce propos le but de la mesure en projet, à savoir ' inciter les travailleurs (et les employeurs) à diminuer l'utilisation de la voiture dans la circulation '. Ce but est mis en relation avec le problème sociétal de congestion du trafic, le préjudice économique qui l'accompagne et les problèmes de santé que l'utilisation excessive et toujours croissante des voitures engendre, notamment par les particules fines qu'elles émettent. Toujours selon l'exposé, '[l]a diminution du parc automobile en circulation est la seule solution à ce problème ' et '[o]ter des voitures [de société] de la circulation via l'allocation de mobilité répond entièrement à cet objectif '.

4.3.4. Compte tenu du fait notamment (1) que le statut actuel avantageux des voitures de société est maintenu en l'état, (2) que la mesure en projet est basée sur le libre consentement de l'employeur et du travailleur, (3) que le choix de convertir l'avantage d'une voiture de société en allocation de mobilité n'est pas irréversible, (4) que si le travailleur dispose de plusieurs voitures de société, l'obtention d'une allocation de mobilité pour une seule voiture de société n'exclut pas l'utilisation des autres voitures, (5) qu'il n'y a pas de relation entre les besoins de mobilité du travailleur concerné et le montant de l'allocation de mobilité, qui est en effet basé sur le prix catalogue de la dernière voiture de société, (6) que le fait de pouvoir disposer librement de l'allocation de mobilité ne garantit nullement l'utilisation effective de ' modes de transport alternatifs durables ', et (7) que l'exposé accompagnant le projet ne contient pas d'éléments fondant et accréditant l'existence d'un lien démontrable entre la mesure en projet et l'objectif qu'elle vise, à savoir réduire le nombre de voitures en circulation et partant, la congestion du trafic et les problèmes économiques, de santé et autres y relatif, le Conseil d'État, section de législation, estime qu'il est permis de douter sérieusement de la pertinence de la mesure en projet au regard de l'objectif qu'elle vise.

4.3.5. Par ailleurs, le dispositif en projet n'est pas conçu comme une mesure temporaire et appelée à disparaître, qui vise uniquement à induire un changement de comportement en matière de mobilité, mais il revêt au contraire un caractère permanent et, ce faisant, met en place, pour une durée indéterminée, un dispositif qui crée une différence de traitement entre des personnes qui se trouvent dans une situation comparable, selon que, outre la rémunération ordinaire dont elles peuvent disposer librement, elles peuvent ou non disposer tout aussi librement d'une allocation de mobilité assortie toutefois d'un régime plus favorable du point de vue du droit fiscal et social.

Le Conseil d'État estime dès lors qu'il est fort douteux que l'on puisse démontrer l'existence d'un rapport raisonnable de proportionnalité entre les conséquences des moyens employés et le but visé par le dispositif. La question se pose ainsi de savoir si cet objectif ne pourrait pas être atteint par des mesures alternatives qui n'impliqueraient pas, ou pas dans la même mesure, une différence de traitement. À cet égard se pose aussi la question de savoir si l'objectif ne pourrait pas être atteint d'une manière plus adéquate - et durable - qu'en proposant simplement un choix supplémentaire aux travailleurs et employeurs concernés.

Aspects particuliers

4.4. Par ailleurs, le projet comporte un certain nombre de dispositions qui créent une différence de traitement entre plusieurs catégories de personnes.

[...]

Conclusion

4.6. Il résulte de ces considérations que, tant l'économie générale du dispositif en projet, que certains aspects de sa mise en œuvre concrète posent problème au regard des principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination. À moins que les différences de traitement qui découlent du régime en projet puissent être adéquatement justifiées, ce qu'il serait alors préférable de mentionner dans l'exposé des motifs, il faut appliquer un même traitement à des situations identiques et un traitement différent à des situations qui ne le sont pas » (ebenda, SS. 69-77).

B.11. Auch wenn nach dieser Stellungnahme weitere Rechtfertigungen sowohl in der Begründung (ebenda, SS. 11-15) als auch in den späteren Vorarbeiten (DOC 54-2838/003, SS. 14, 15 und 24-26; DOC 54-2838/009, S. 14) vorgebracht wurden, sind die Rechtfertigungen nicht geeignet, die vorerwähnten grundlegenden Einwände zu widerlegen.

Was den im ersten Teil des Klagegrunds enthaltenen Beschwerdegrund betrifft, nach dem ohne vernünftige Rechtfertigung ein Behandlungsunterschied zwischen Arbeitnehmern, die nicht in den Genuss der Mobilitätszulage kommen und deren Lohn in voller Höhe Sozialabgaben- und steuerpflichtig ist, und Arbeitnehmern eingeführt wird, die eine Zulage erhalten, über die sie frei verfügen können und die bei Steuern und Sozialabgaben begünstigt ist, genügt es nicht festzustellen, dass « wenn eine Diskriminierung zwischen den Arbeitnehmern besteht, [...] sich diese nicht aus der Einführung einer Mobilitätszulage [ergibt], sondern aus dem Umstand, dass gewisse Arbeitnehmer ein Firmenfahrzeug haben, während anderen dieses vorenthalten wird, und dass diese Realität nicht ignoriert werden kann » (DOC 54-2838/003, S. 24), da die Mobilitätszulage grundlegend von der gesetzlichen Regelung der Firmenfahrzeuge abweicht, weil eine Naturalvergütung, die von Natur aus eine gezielte Maßnahme ist, durch einen finanziellen Vorteil ersetzt wird, dessen Nutzung nicht unbedingt gezielt ist.

Was den im zweiten Teil des Klagegrunds enthaltenen Beschwerdegrund betrifft, mit dem die fehlende Garantie, dass der Begünstigte der Mobilitätszulage für seine Fahrten von der Wohnung zum Arbeitsplatz kein individuelles Fahrzeug mehr benutzt, bemängelt wird, sodass nicht gewährleistet ist, dass das Ziel der angefochtenen Regelung erreicht wird, genügt es nicht anzumerken, dass « die jährlichen Gesamtkosten eines Privatfahrzeugs schnell genauso hoch oder sogar höher als der Betrag der Mobilitätszulage [sind]. In der Praxis würden die Arbeitnehmer, die über ein Firmenfahrzeug verfügen, durch die Rückgabe im Austausch gegen eine Mobilitätszulage wenig gewinnen, wenn ihr einziges Ziel darin bestünde, diese Zulage zum Kauf eines Privatfahrzeugs zu verwenden » (ebenda, SS. 24-25), da es nicht ausgeschlossen ist, dass dieser Begünstigte seine Zulage dazu verwendet, ein kleineres und kostengünstigeres Fahrzeug zu kaufen, das im gleichen Maße zum Stauproblem beiträgt.

Arbeitnehmer, die über mehrere Firmenfahrzeuge desselben Arbeitgebers verfügen, müssen nur eines von ihnen zurückgeben, um gleichwohl in den Genuss der Mobilitätszulage zu kommen, wobei die Rückgabe weiterer Firmenfahrzeuge nicht zu zusätzlichen Zulagen führt. Der Umstand, dass diese Situation sehr selten ist (*Parl. Dok.*, Kammer, 2017-2018, DOC 54-2838/003, SS. 24-25), kann die Maßnahme nicht rechtfertigen. In einem solchen Fall wird nämlich nicht nur das Ziel, die Anzahl der im Verkehr befindlichen Fahrzeuge zu verringern, nicht erreicht, sondern der Begünstigte verfügt darüber hinaus über Einkünfte, die steuerlich begünstigt und nicht sozialversicherungspflichtig sind.

Schließlich wird der Betrag der Mobilitätszulage unter Bezugnahme auf den Katalogpreis des zuletzt zurückgegebenen Firmenfahrzeugs bestimmt, ohne dass in irgendeiner Weise die tatsächlich zwischen der Wohnung und dem Arbeitsort zurückgelegte Entfernung und somit die Auswirkung auf die Mobilität und die Umwelt berücksichtigt werden.

B.12. Der erste und der zweite Teil des einzigen Klagegrunds sind begründet. Folglich sind die wesentlichen Bestimmungen des angefochtenen Gesetzes, insbesondere die Artikel 4, 5, 6, 8, 10, 11 und 12 für nichtig zu erklären. Es ist daher nicht notwendig, den dritten Teil des einzigen Klagegrunds zu prüfen.

Da die übrigen Bestimmungen des angefochtenen Gesetzes untrennbar mit den für nichtig zu erklärenden Bestimmungen verbunden sind, sind sie folgerichtig für nichtig zu erklären.

B.13. Damit Probleme vermieden werden, die sich aus der Rückwirkung der Nichtigerklärung des Gesetzes vom 30. März 2018, insbesondere für Personen, die von der in dem für nichtig zu erklärenden Gesetz vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, ergeben könnten, und um dem Gesetzgeber gegebenenfalls die Gelegenheit zu geben - wenn die im Gesetz vom 17. März 2019 « zur Einführung eines Mobilitätsbudgets » enthaltene Regelung nicht als ausreichend angesehen wird -, neue Rechtsvorschriften einzuführen, sind in Anwendung von Artikel 8 Absatz 3 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof die Folgen der für nichtig zu erklären Bestimmungen aufrechtzuerhalten, so wie es im Tenor angegeben ist.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

- erklärt das Gesetz vom 30. März 2018 « zur Einführung einer Mobilitätszulage » für nichtig;

- erhält die Folgen des für nichtig erklärten Gesetzes aufrecht, bis gegebenenfalls neue Gesetzesbestimmungen in Kraft treten, und spätestens bis zum 31. Dezember 2020.

Erlassen in französischer, niederländischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 23. Januar 2020.

Der Kanzler,
P.-Y. Dutilleux

Der Präsident,
F. Daoût

FEDERALE OVERHEIDSDIENST JUSTITIE

[C - 2020/20255]

9 FEBRUARI 2020. — Koninklijk besluit tot uitvoering van artikel 29, § 4, van het Wetboek van Strafvordering

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het koninklijk besluit dat U ter ondertekening wordt voorgelegd, strekt ertoe uitvoering te geven aan paragraaf 4 van artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering, zoals gewijzigd bij de wet van 5 mei 2019 houdende diverse bepalingen in strafzaken en inzake erediensten, en tot wijziging van de wet van 28 mei 2002 betreffende de euthanasie en van het Sociaal Strafwetboek.

De voormelde bepaling past in het kader van de wijzigingen die bij de wet van 5 mei 2019 in het fiscaal strafrecht werden aangebracht aan de "Una Via"-procedure in het fiscaal strafrecht.

Bij de wet van 5 mei 2019 werd een nieuw "Una Via"-mechanisme ingevoerd teneinde de gevolgen te verhelpen van het arrest van het Grondwettelijk Hof van 3 april 2014 waarbij de artikelen 3, 4 en 14 van wet van 20 september 2012 tot instelling van het "Una Via"-principe in de vervolging van overtredingen van de fiscale wetgeving en tot

SERVICE PUBLIC FEDERAL JUSTICE

[C - 2020/20255]

9 FEVRIER 2020. — Arrêté royal portant exécution de l'article 29, § 4, du Code d'Instruction Criminelle

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le présent arrêté royal soumis à votre signature tend à porter exécution du paragraphe 4 de l'article 29 du Code d'Instruction criminelle, modifié par la loi du 5 mai 2019 portant des dispositions diverses en matière pénale et en matière de cultes, et modifiant la loi du 28 mai 2002 relative à l'euthanasie et le Code pénal social.

Cette disposition s'inscrit dans les modifications que la loi du 5 mai 2019 apporte à la procédure « Una Via » en droit pénal fiscal.

La loi du 5 mai 2019 a mis en place un nouveau mécanisme « Una Via » afin de remédier aux effets de l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 3 avril 2014 annulant les articles 3, 4 et 14 de la loi du 20 septembre 2012 instaurant le principe « Una Via » dans le cadre de la poursuite des infractions à la législation fiscale et majorant les amendes pénales