

Numéro du rôle : 3740
Arrêt n° 94/2006 du 14 juin 2006

A R R E T

En cause : le recours en annulation de l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, tel qu'il a été remplacé par l'article 2 de la loi-programme du 27 décembre 2004, introduit par l'a.s.b.l. « Sociare, Socioculturele Werkgeversfederatie » et l'a.s.b.l. « Davidsfonds ».

La Cour d'arbitrage,

composée des présidents A. Arts et M. Melchior, et des juges P. Martens, M. Bossuyt, E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman et J. Spreutels, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président A. Arts,

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 28 juin 2005 et parvenue au greffe le 29 juin 2005, un recours en annulation de l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, tel qu'il a été remplacé par l'article 2 de la loi-programme du 27 décembre 2004 (publiée au *Moniteur belge* du 31 décembre 2004, deuxième édition), a été introduit par l'a.s.b.l. « Sociare, Socioculturele Werkgeversfederatie », dont le siège social est établi à 1000 Bruxelles, rue J. Stevens 8, et l'a.s.b.l. « Davidsfonds », dont le siège social est établi à 3000 Louvain, Blijde-Inkomststraat 79.

Le Conseil des ministres a introduit un mémoire, les parties requérantes ont introduit un mémoire en réponse et le Conseil des ministres a également introduit un mémoire en réplique.

A l'audience publique du 27 avril 2006 :

- ont comparu :

. Me M. Simon, qui comparaisait également *loco* Me B. Vanschoebeke, avocats au barreau de Gand, pour les parties requérantes;

. Me P. Slegers, qui comparaisait également *loco* Me L. Depré, avocats au barreau de Bruxelles, pour le Conseil des ministres;

- les juges-rapporteurs A. Alen et J.-P. Snappe ont fait rapport;

- les avocats précités ont été entendus;

- l'affaire a été mise en délibéré.

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

II. *En droit*

- A -

Quant à la recevabilité

A.1. La première partie requérante est une organisation patronale du secteur socioculturel qui défend les intérêts des employeurs de ce secteur et de ses membres et qui fournit des prestations de services. La deuxième partie requérante est une association socioculturelle. La deuxième partie requérante et les membres de la première partie requérante mettent des véhicules de société à la disposition de leurs travailleurs et seraient ainsi directement affectés par la disposition qui modifie complètement les modalités du calcul de la cotisation de solidarité sur les véhicules mis par un employeur à la disposition d'un travailleur, en violation, selon les parties requérantes, du principe d'égalité et de non-discrimination et du droit au respect de la vie privée et familiale.

La première partie requérante souligne en particulier que son intérêt ne se limite pas seulement aux intérêts individuels de ses membres. Ce serait seulement le cas si l'intérêt d'un seul membre ou de quelques membres était défendu. Or, sur la base de son objet social, elle agit en faveur des intérêts de tous les employeurs du secteur, même ceux qui ne sont pas membres mais qui sont eux aussi directement affectés par la disposition attaquée. Il existe en outre une relation suffisamment directe entre sa mission et la norme attaquée. Elle représente des associations du secteur socioculturel qui mettent des véhicules de société à disposition, et qui n'ont pas la possibilité de répercuter la cotisation de solidarité sur des clients, ce qui met à mal leur équilibre budgétaire. Les statuts de la première partie requérante lui permettent de défendre les intérêts de ces associations sur le plan financier.

La deuxième partie requérante produit des pièces dont il ressort qu'elle met des véhicules de société pris en leasing à la disposition de travailleurs. Elle confirme que les travailleurs peuvent utiliser ces véhicules à des fins privées.

A.2. Le Conseil des ministres conteste la recevabilité du recours. La première partie requérante ne démontre aucun intérêt collectif, mais exclusivement les intérêts individuels de ses membres. De même, son objet social n'est pas affecté par la norme entreprise, à défaut d'une relation directe suffisante entre sa mission et la cotisation de solidarité. La mise à disposition de véhicules aux travailleurs des associations n'est manifestement pas un élément central pour la poursuite de son objet social.

Selon le Conseil des ministres, la deuxième partie requérante ne démontre pas que les véhicules de société qu'elle met à disposition ne peuvent pas exclusivement être utilisés à des fins professionnelles. Elle n'a dès lors pas davantage d'intérêt à attaquer la cotisation de solidarité. Dans son mémoire en réplique, le Conseil des ministres ne revient plus sur ce point et il admet selon toute apparence l'intérêt de la deuxième partie requérante.

Quant au fond

Premier moyen

A.3. Selon les parties requérantes, l'article 2 attaqué de la loi-programme du 27 décembre 2004, qui remplace l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, viole tout d'abord le principe d'égalité et de non-discrimination. Le moyen se subdivise en plusieurs branches.

A.4. Le Conseil des ministres objecte qu'il n'a pas identifié toutes les branches que les parties requérantes citent dans leur mémoire en réponse, sur la base de sa propre analyse de la requête, et il affirme qu'il s'agit peut-être de moyens nouveaux qui ne sont pas recevables.

Première branche

A.5. Selon les parties requérantes, le principe d'égalité et de non-discrimination est tout d'abord violé parce que la cotisation de solidarité est exclusivement due pour les véhicules mis à la disposition de travailleurs salariés, mais non d'indépendants ou de dirigeants d'entreprise, alors que cette cotisation basée sur l'émission de CO₂ constitue une taxe écologique dont le produit est versé à l'O.N.S.S.-gestion globale. Le statut social du bénéficiaire n'a aucune importance en la matière. Toute taxe constitue une mesure budgétaire dont les rentrées sont toujours affectées au financement de mesures publiques. Le simple fait que les produits de la cotisation de solidarité soient destinés à la sécurité sociale des travailleurs salariés ne justifie pas encore qu'une même mesure n'ait pas été adoptée pour les indépendants et les dirigeants d'entreprise.

A.6. Selon le Conseil des ministres, la deuxième partie requérante n'a pas d'intérêt à soulever cette branche parce que la pièce que cette partie produit révèle que les véhicules sont uniquement mis à la disposition de travailleurs salariés, de sorte que la différence invoquée ne la concerne pas. De surcroît, la différence en la matière a déjà été instaurée en 1996, de sorte qu'elle ne peut plus être attaquée aujourd'hui.

Le Conseil des ministres renvoie aux travaux préparatoires pour souligner que la norme attaquée, outre un objectif écologique, a également un objectif budgétaire, qui ressort principalement de la fixation de la cotisation minimale, même pour les véhicules non polluants. L'objectif budgétaire concerne uniquement l'équilibre du

système de la sécurité sociale des travailleurs salariés, de sorte que le législateur a pu limiter le champ d'application de la mesure auxdits travailleurs salariés.

Deuxième branche

A.7.1. Selon les parties requérantes, une différence de traitement est également créée parce qu'il n'est pas tenu compte de la contribution personnelle du travailleur. Une différence de traitement apparaît ainsi entre les personnes qui utilisent leur propre véhicule et reçoivent pour ce faire une indemnité pour les kilomètres parcourus à titre professionnel et les personnes qui ont un véhicule mis à leur disposition et versent à l'employeur une indemnité pour les kilomètres parcourus à titre non professionnel. Bien que ces deux catégories supportent l'intégralité du coût de l'usage privé du véhicule, la cotisation de solidarité n'est pas due dans le premier cas, ce qui a pour effet que seuls certains employeurs sont chargés du financement de la sécurité sociale. Or, les associations peuvent, grâce à l'avantage que constituent les véhicules de société, proposer une rémunération attrayante à leur personnel, en permettant d'utiliser également les véhicules à titre privé.

Le critère de distinction à apprécier est l'attribution ou non d'un véhicule de société par l'employeur. Ce critère n'est pertinent que s'il y a nécessairement un avantage pour le travailleur, ce qui n'est pas le cas en l'espèce : même lorsque le travailleur verse à son employeur une indemnité correspondant à l'intégralité de l'avantage qu'il retire de l'usage privé du véhicule, la cotisation de solidarité est due. Pourtant, l'employeur ne supporte dans les deux cas que le coût réel de l'usage professionnel du véhicule par le travailleur, qui, quant à lui, supporte dans les deux cas le coût réel de l'usage privé.

A.7.2. Cette même argumentation s'applique à la mise à disposition indirecte d'un véhicule, c'est-à-dire lorsqu'un travailleur loue lui-même le véhicule ou le prend en leasing et reçoit une indemnité pour l'usage professionnel. L'argument selon lequel la mise à disposition indirecte vise également le cas où le travailleur achète lui-même le véhicule et reçoit à cet effet une indemnité pour l'usage professionnel, sans indiquer le nombre réel de kilomètres parcourus à titre professionnel, ne trouve pas appui dans le texte législatif, dans lequel la notion de « mise à disposition indirecte » n'est pas définie et peut exclusivement signifier que l'employeur prend intégralement à son compte le coût du financement. Le paiement d'une contribution purement forfaitaire pour l'usage professionnel du véhicule privé n'est pas une mise à disposition. Se référant aux travaux préparatoires, les parties requérantes affirment que la cotisation n'est pas due lorsque le travailleur reçoit une indemnité qualifiée de « frais que le travailleur a exposés pour se rendre de son domicile au lieu de son travail », mais l'est lorsque cette indemnité est qualifiée de « frais incombant à l'employeur », alors que dans les deux cas, le travailleur bénéficie d'un avantage privé.

A.8.1. Le Conseil des ministres conteste l'intérêt des parties requérantes à cette branche parce qu'elles ne démontrent pas si la mise à disposition des véhicules s'effectue de manière directe ou indirecte. Par ailleurs, la deuxième partie requérante fait elle-même valoir que la mise à disposition d'un véhicule constitue un élément d'une rémunération attrayante, de sorte qu'elle ne possède pas non plus d'intérêt à cette branche puisqu'elle n'est pas concernée elle-même par l'hypothèse soulevée dans la branche. En effet, il s'agit bel et bien d'un avantage dont bénéficient ses travailleurs.

A.8.2. En aucun cas le critère de distinction proposé n'est pertinent sur la base de l'article 38, § 3^{quater}, alinéa 1er, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés : il s'agit seulement de savoir si le véhicule est utilisé à des fins purement professionnelles, ou également à d'autres fins, indépendamment du mode d'organisation de cette utilisation et de la contribution financière du travailleur. Cette situation diffère fondamentalement de la situation (exonérée) dans laquelle le travailleur facture les kilomètres réels et effectivement parcourus à titre professionnel au moyen de son véhicule privé, de sorte que l'employeur ne met aucunement un véhicule à sa disposition de manière indirecte. Il en est de même si une indemnité est payée pour les « frais que le travailleur a exposés pour se rendre de son domicile au lieu de son travail ». Dans ce cas également, il convient de vérifier s'il n'y a pas mise à disposition indirecte d'un véhicule, auquel cas la cotisation de solidarité sera due.

Par ailleurs, il n'existe dans la pratique aucune possibilité, selon le Conseil des ministres, d'une part, de mettre un véhicule à disposition et, d'autre part, de faire payer les travailleurs dans le détail pour l'usage privé qu'ils font de ce véhicule. De même, l'intervention de l'employeur dans les frais de son travailleur est limitée et celui-ci ne reçoit qu'une indemnité restreinte pour les kilomètres parcourus à titre professionnel. Cette limitation n'existe pas pour l'utilisation des véhicules de société dans le cadre de ces déplacements. Une différence

continue d'exister entre la situation du travailleur qui utilise son véhicule privé et la situation du travailleur qui utilise un véhicule de société et bénéficie dès lors d'un avantage faisant partie de la rémunération et justifiant la taxe.

Selon le Conseil des ministres, les parties requérantes partent d'une interprétation erronée de la disposition législative. Même pour les « frais incombant à l'employeur », il y a lieu de vérifier si la réalité des déplacements professionnels est justifiée, ainsi qu'il ressort des travaux préparatoires que les parties requérantes citent elles-mêmes. Le critère de distinction est, par conséquent, l'existence ou non d'un avantage financier au bénéfice du travailleur.

Troisième branche

A.9. Selon les parties requérantes, le principe d'égalité est également violé parce que la taxe ne frappe que les véhicules d'un type déterminé (catégories M1 et N1), véhicules qui sont en règle générale mis à disposition dans le secteur, et non aux véhicules d'un autre type. Pour cet autre type - en particulier les véhicules tout-terrains qui peuvent effectivement être affectés à un usage mixte -, ce sont les cotisations ordinaires qui sont dues lorsqu'ils peuvent également être utilisés à des fins privées. La contribution personnelle du travailleur sera déduite de l'avantage sur la base duquel les cotisations de sécurité sociale ordinaires sont dues, alors que la cotisation de solidarité ne tient pas compte de la contribution personnelle du travailleur. Une inégalité réside donc dans le fait que pour un véhicule d'un autre type que M1 et N1, les cotisations ne sont dues que si le travailleur reçoit un avantage effectif (qui n'est pas réduit à néant par une contribution personnelle), alors que la contribution personnelle payée par un travailleur pour l'usage privé d'un véhicule du type M1 et N1 n'a pas d'influence sur la déduction de la cotisation de solidarité. Pourtant, les véhicules qui ne sont pas soumis à la cotisation de solidarité polluent bien davantage l'environnement.

A.10. Selon le Conseil des ministres, les parties ne possèdent pas non plus d'intérêt à cette branche du moyen. Elles ne démontrent pas que les véhicules qu'elles mettent à disposition appartiennent à ce type, ne définissent pas davantage l'usage qui en est fait et ne font pas mention d'une contribution personnelle payée le cas échéant. En outre, la branche a pour effet que les parties requérantes, qui estiment avoir des difficultés financières, devraient acquérir des véhicules plus onéreux et payeraient une cotisation de sécurité sociale moins avantageuse.

Sur le fond, la distinction est raisonnablement justifiée parce que les véhicules visés peuvent être affectés à un usage mixte, ce qui n'est pas le cas des autres véhicules, sauf dans l'absurde. Le Conseil des ministres souligne que l'avantage relatif à l'usage personnel d'un véhicule de type M1 et N1 est également exclu de la notion de rémunération pour le calcul des cotisations de sécurité sociale. Les véhicules tout-terrains peuvent, le cas échéant, également appartenir à ces catégories, auquel cas ils donneront lieu à l'établissement de la cotisation de solidarité.

Quatrième branche

A.11. Les parties requérantes dénoncent également une violation du principe d'égalité et de non-discrimination en tant que la cotisation de solidarité est portée au compte de chaque travailleur disposant d'un véhicule de société, et non pas calculée par véhicule de société, de sorte qu'en cas d'usage multiple du même véhicule, la cotisation sera due autant de fois qu'il y a de travailleurs qui en font usage selon un système d'alternance, sans que cette mesure soit pertinente. Les instructions de l'Office national de sécurité sociale (2005/01) précisent expressément :

« La cotisation est due pour chaque travailleur qui peut disposer du véhicule au cours d'un mois, indépendamment du fait qu'il en dispose pendant un mois entier ou seulement pour une partie de mois. Il va de soi que, lorsque le travailleur change de véhicule en cours de mois, le véhicule pris en compte sera le véhicule le plus fréquemment utilisé ».

Le texte de la loi confirme cette interprétation : il ressort clairement de l'utilisation du singulier (« son travailleur ») que la cotisation est due par travailleur qui a un véhicule mis à sa disposition.

A.12. Le Conseil des ministres conteste la vision des parties requérantes et part du principe que la cotisation de solidarité est due par véhicule, indépendamment du nombre de travailleurs qui utilisent ce véhicule à des fins personnelles.

Le Conseil des ministres conteste l'interprétation de la directive de l'O.N.S.S. au motif qu'elle est déraisonnable et ne saurait donc justifier une annulation de la loi. Cette interprétation est du reste inexacte, parce que les instructions citées doivent être lues en combinaison avec les « Instructions générales », selon lesquelles la cotisation est due pour chaque véhicule de société et non par travailleur. Il s'agit d'une cotisation de sécurité sociale - et c'est pour cette raison qu'elle est fixée par travailleur - mais elle porte sur un véhicule - et c'est pour cette raison que le véhicule ne peut être pris en considération pour la cotisation qu'une seule fois par mois. La cotisation est due sur un avantage salarial ne relevant pas de l'application des cotisations de sécurité sociale ordinaires. L'usage privé est une partie de la rémunération dont le travailleur ne peut être privé sans aucune raison. La situation esquissée par les parties requérantes est invraisemblable, voire impossible.

Cinquième branche

A.13. Selon les parties requérantes, la mesure est en outre discriminatoire parce que, pour les véhicules dont l'émission de CO₂ n'est pas connue auprès de la Direction pour l'immatriculation des véhicules (ci-après : « D.I.V. »), un forfait est facturé, alors que l'émission de gaz produite par ces véhicules peut parfaitement être mesurée scientifiquement, comme elles le démontrent au moyen d'un exemple. Elles dénoncent par ailleurs une discrimination dans la formule de calcul de la cotisation de solidarité due respectivement sur les véhicules au diesel et à essence, tant pour le calcul de la cotisation de solidarité concrète sur la base de l'émission de CO₂ que pour le calcul forfaitaire, en ce que les véhicules au diesel sont défavorisés dans les formules de calcul, sans que cette différence soit justifiée de manière satisfaisante. Les employeurs du secteur socioculturel mettent différents types de véhicules de société à disposition, si bien qu'il n'est pas exclu que la D.I.V. n'ait aucune information concernant le taux d'émission de CO₂ d'un certain nombre de ces véhicules.

Certes, des fictions peuvent être créées afin d'aboutir à une règle opérationnelle, mais la fiction utilisée dans la disposition attaquée s'applique à tous les véhicules dont le taux d'émission de CO₂ n'est pas connu, ce qui ne constitue pas un critère de distinction objectif. En effet, on ne sait pas pour quels véhicules la D.I.V. ignore le taux d'émission de CO₂. De surcroît, un calcul exact est possible. Les employeurs n'ont dans ce cas même pas la possibilité de démontrer le taux réel d'émission de CO₂. Il n'existe aucune raison d'imposer un forfait moindre aux véhicules à essence qu'aux véhicules au diesel étant donné que, dans les deux cas, l'incidence sur l'environnement est par définition inconnue.

De même, concernant les différentes formules de calcul de la cotisation de solidarité pour les véhicules à essence et les véhicules au diesel, il existe une différence de traitement injustifiée. Le taux d'émission de CO₂ mentionné dans le certificat de conformité tient déjà compte de la consommation et du nombre de particules polluantes, de sorte qu'il n'y a aucune raison d'utiliser une formule différente. La consommation plus élevée des véhicules roulant au diesel a, selon les travaux préparatoires, déjà été prise en compte pour la fixation du taux d'émission de CO₂ dans le certificat de conformité.

A.14. Le Conseil des ministres conteste à nouveau l'intérêt à cette branche du moyen, cette fois notamment parce que les parties requérantes n'indiquent pas de quelle nature et de quel type sont les véhicules qu'elles mettent à disposition ni quel est leur taux d'émission de CO₂.

Sur le fond, le Conseil des ministres soutient que la différence est objectivement et raisonnablement justifiée et tient compte du degré de pollution et du résultat en termes de consommation. L'utilisation de deux formules en fonction du type de carburant est justifiée parce que le certificat de conformité utilise, outre le facteur « polluants atmosphériques », également le facteur « consommation » afin de déterminer le degré de pollution. Pour ne pas favoriser les véhicules au diesel, une différence de calcul est justifiée. En prenant en considération deux émissions forfaitaires de CO₂ différentes, on a tenu compte de la formule de calcul pour la cotisation. La différence entre les moteurs à essence et les moteurs au diesel est justifiée (comme dès lors également le mode de calcul forfaitaire) et se base sur les émissions moyennes, subdivisées en sept catégories. Le législateur a utilisé l'émission de CO₂ moyenne. Afin, dès lors, de ne pas favoriser les véhicules au diesel par rapport aux véhicules à essence (qui obtiennent de moins bons résultats en termes de consommation mais affichent un degré de pollution plus élevé), une différence de calcul est justifiée.

Sixième branche

A.15. Selon les parties requérantes, la mesure est également discriminatoire parce qu'une cotisation minimale doit toujours être payée, même si la norme d'émission est de nature à conduire, en termes mathématiques, à une cotisation qui se situerait en dessous de ce niveau. Au sein du secteur, ce sont principalement des véhicules de dimensions réduites qui sont mis à disposition, véhicules qui sont les moins polluants. Or, ces véhicules font l'objet d'une cotisation de solidarité exagérément élevée en comparaison de la cotisation due pour des véhicules plus polluants. Il est exact que le législateur peut faire usage de catégories qui correspondent à la réalité de façon approximative, mais il n'est pas question d'une réalité complexe à traduire en règles abstraites, étant donné que le taux d'émission de CO₂ est connu et peut être pris en compte de façon proportionnelle. Bien que certaines inégalités aient déjà été éliminées, l'inégalité demeure entre les véhicules ayant un taux d'émission de CO₂ très faible et les véhicules ayant un taux plus élevé, et ce sans justification. Celle-ci ne peut assurément pas se retrouver dans la nécessité de préserver l'équilibre financier de la sécurité sociale des travailleurs salariés.

A.16. Selon le Conseil des ministres, les parties requérantes n'ont pas non plus d'intérêt à cette branche parce qu'elles ne démontrent pas qu'elles disposent de véhicules de société présentant des normes d'émission très peu élevées.

La comparaison entre deux véhicules concrets, produisant une émission fortement différente mais soumis à la même cotisation, est rejetée par le Conseil des ministres au motif qu'elle se concentre exclusivement sur l'objectif environnemental et non sur l'objectif (déterminant) de la sauvegarde de l'équilibre financier de la sécurité sociale des travailleurs salariés.

Septième branche

A.17. Dans une branche suivante, les parties requérantes dénoncent la différence de traitement due au fait que la disposition habilite le Roi à augmenter ou à diminuer la cotisation et à exclure certains véhicules de la catégorie N1 en tant que « véhicules utilitaires », en violation des principes généraux relatifs à la répartition des compétences entre les pouvoirs législatif et exécutif. Les critères sur la base desquels ces mesures doivent être prises sont insuffisants. Cette justification n'a pas davantage de rapport avec les objectifs avancés par le Gouvernement. Les travaux préparatoires contiennent certes un certain nombre de critères sur la base desquels il peut être procédé à une exclusion, mais ces critères n'ont pas été repris dans la norme attaquée elle-même. La possibilité d'exclusion dont dispose le Roi est dès lors encore toujours illimitée.

A.18. Le Conseil des ministres conteste également la recevabilité de cette branche du moyen parce qu'elle n'est pas formulée de manière suffisamment claire et, en outre, ne relève pas du pouvoir de contrôle de la Cour.

Selon le Conseil des ministres, la justification de la distinction réside dans l'usage spécifique de transport collectif des véhicules pouvant être exonérés et dans le fait que l'usage mixte de ces véhicules est pour ainsi dire inexistant. La loi fixe en outre des critères sur la base desquels l'augmentation ou la diminution de la cotisation peuvent s'opérer. L'arrêté est soumis au contrôle de légalité judiciaire. L'habilitation donnée au Roi ne constitue pas en soi une violation du principe d'égalité. L'exigence de confirmation de l'arrêté dans un délai de neuf mois à dater de sa publication a été reprise dans le texte de la loi.

Huitième branche

A.19. Dans une dernière branche, les parties requérantes dénoncent la différence de traitement en matière de régime de sécurité sociale en ce qui concerne l'attribution d'un véhicule de société et pour tout autre avantage salarial. Une différence de traitement apparaît entre les secteurs où, en raison de l'activité, de nombreux véhicules sont mis à la disposition des travailleurs (qui peuvent dès lors également utiliser ceux-ci à des fins privées) et les secteurs où des véhicules ne sont pas nécessaires à des fins professionnelles. Le régime avantageux pour les véhicules de société n'est pas justifié eu égard aux objectifs poursuivis par le Gouvernement.

A.20. Dans son mémoire en réplique, le Conseil des ministres soutient que les parties ne possèdent aucun intérêt à cette branche. En outre, la différence de traitement n'a pas été instaurée par la disposition attaquée mais est antérieure. Seul le mode de calcul de la cotisation a été modifié.

Sur le fond, le Conseil des ministres renvoie à différentes cotisations de sécurité sociale calculées autrement que la cotisation de sécurité sociale générale. Le choix du calcul a été inspiré par la particularité de la cotisation spécifique qui répond ici à des motifs raisonnables, à savoir le statut fiscal de l'avantage salarial. La cotisation de solidarité était due par l'employeur sur l'avantage relatif à l'usage personnel et individuel d'un véhicule qu'il mettait à disposition. L'évaluation de l'avantage se faisait sur la base des dispositions prises en la matière en exécution du Code des impôts sur les revenus 1992. Le taux de cotisation était fixé à 33 p.c. du montant de cet avantage. La différence de traitement et la distinction se justifient raisonnablement pour les mêmes motifs.

Deuxième moyen

A.21. Les parties requérantes prennent un deuxième moyen de la violation de l'article 22 de la Constitution, en ce que la disposition attaquée habilite le Roi à déterminer les modalités de la transmission de renseignements de l'Administration des contributions directes et de la D.I.V. à l'Office national de sécurité sociale. Le législateur est seul compétent pour permettre pareille transmission de données.

Les précisions fournies au sujet de l'habilitation accordée au Roi - selon lesquelles il s'agira de données relatives aux travailleurs soumis à l'impôt dans le cadre des « avantages de toute nature » résultant de la mise à disposition d'un véhicule par leur employeur - sont tellement vagues qu'elles ne répondent pas à la condition fixée à l'article 22 de la Constitution. Le fait que l'avis de la Commission de la protection de la vie privée sera demandé au préalable ne constitue pas une garantie et, en tout état de cause, ne justifie pas la violation du principe de légalité, d'autant qu'un amendement qui visait à obliger le Roi à prendre cet avis a été rejeté.

A.22. Selon le Conseil des ministres, on ne saurait sérieusement soutenir que le cas où il peut être porté atteinte au droit à la vie privée n'aurait pas été défini par la loi. La délégation au Roi de la compétence pour déterminer les modalités n'y change rien. L'utilisation de la notion de « renseignements nécessaires », précisée dans les travaux préparatoires, permet de satisfaire à l'exigence de légalité. Tous les renseignements sont fournis par l'intermédiaire de la Banque-carrefour de la sécurité sociale, à laquelle des conditions strictes ont été imposées en vue de la protection de la vie privée. Le comité sectoriel de la sécurité sociale institué au sein de la Commission de la protection de la vie privée est chargé de la réglementation relative au traitement des données à caractère personnel, laquelle est fixée par arrêté royal. La protection des données à caractère personnel est garantie sur ce plan.

- B -

B.1. Le recours en annulation est dirigé contre l'article 2 de la loi-programme du 27 décembre 2004, libellé comme suit :

« L'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, inséré par l'arrêté royal du 20 décembre 1996 et modifié par l'arrêté royal du 8 août 1997 et la loi du 22 mai 2001, est remplacé par la disposition suivante :

‘ Art. 38. - § 3^{quater}. Une cotisation de solidarité est due par l'employeur qui met à la disposition de son travailleur, de manière directe ou indirecte, un véhicule destiné à un usage autre que strictement professionnel et ce, indépendamment de toute contribution financière du travailleur dans le financement ou l'utilisation de ce véhicule.

Par "véhicule", il faut entendre les véhicules appartenant aux catégories M1 et N1 [telles] que définies dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Le montant de cette cotisation est fonction du taux d'émission de CO₂ du véhicule tel que déterminé conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 26 février 1981 portant exécution des directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité.

Cette cotisation mensuelle, qui ne peut être inférieure à 20,83 euros, est fixée forfaitairement comme suit :

- Pour les véhicules à essence : $((Y \times 9 \text{ euros}) - 768) : 12;$
- Pour les véhicules au diesel : $((Y \times 9 \text{ euros}) - 600) : 12;$

Y étant le taux d'émissions de CO₂ en grammes par kilomètre tel que mentionné dans le certificat de conformité ou dans le procès-verbal de conformité du véhicule, ou dans la banque de données de la direction de l'immatriculation des véhicules.

Les véhicules à propulsion électrique sont soumis à la cotisation mensuelle minimum visée à l'alinéa 4.

Les véhicules pour lesquels aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la direction de l'immatriculation des véhicules sont assimilés, s'ils sont propulsés par un moteur à essence, aux véhicules émettant un taux de CO₂ de 182 gr/km et, s'ils sont propulsés par un moteur au diesel, aux véhicules émettant un taux de CO₂ de 165 gr/km.

L'alinéa 6 ne s'applique pas en cas de transformation d'un véhicule appartenant à la catégorie M1 en véhicule de la catégorie N1. Dans ce cas, la cotisation de solidarité est calculée sur la base du taux d'émission de CO₂ du véhicule comme s'il appartenait à la catégorie M1.

Sur proposition du Conseil national du Travail et par arrêté délibéré en Conseil des ministres, le Roi peut exclure du champ d'application, aux conditions qu'Il détermine, certains types de véhicules appartenant à la catégorie N1 tel que définie dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 précité.

Les employeurs qui mettent à disposition des véhicules équipés d'un moteur à allumage commande fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié installé conformément aux dispositions légales en vigueur sont soumis à la cotisation de solidarité déterminée comme suit :

- $((Y \times 9 \text{ euros}) - 990) : 12;$

Y étant le taux d'émission de CO₂ en grammes par kilomètre tel que mentionné dans le certificat de conformité ou dans le procès-verbal de conformité du véhicule ou dans la banque de données de la direction de l'immatriculation des véhicules.

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, augmenter ou diminuer ces montants. Cet arrêté doit être confirmé par une loi dans un délai de 9 mois à dater de la publication de l'arrêté. A défaut de confirmation dans le délai précité, l'arrêté cesse de produire ses effets le premier jour du trimestre suivant celui au cours duquel le délai de confirmation expire.

Le montant de la cotisation de solidarité déterminé aux alinéas 4 et 10 est rattaché à l'indice santé du mois de septembre 2004 (114,08). Le montant est adapté le 1er janvier de chaque année conformément à la formule suivante : le montant de base est multiplié par l'indice santé du mois de septembre de l'année précédant celle durant laquelle le nouveau montant sera applicable et divisé par l'indice santé du mois de septembre 2004.

Cette cotisation est payée par l'employeur à l'Office national de sécurité sociale, dans les mêmes délais et dans les mêmes conditions que les cotisations de sécurité sociale pour les travailleurs salariés.

Le produit de la cotisation est transmis par l'Office national de sécurité sociale à l'O.N.S.S.-gestion globale, visé à l'article 5, alinéa 1er, 2°, de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs.

Les dispositions du régime général de la sécurité sociale des travailleurs salariés, notamment en ce qui concerne les déclarations avec justification des cotisations, les délais en matière de paiement, l'application des sanctions civiles et les dispositions pénales, le contrôle, le juge compétent en cas de contestation, la prescription en matière d'actions judiciaires, le privilège, la communication du montant de la créance de l'Office national de Sécurité sociale, sont applicables.

L'administration des contributions directes ainsi que la direction de l'immatriculation des véhicules sont tenues de fournir aux personnes chargées de l'application de la législation sociale les renseignements nécessaires à la bonne perception de cette cotisation. Les modalités de cette transmission sont déterminées par le Roi. ' ».

Quant à la recevabilité du recours

B.2. Le Conseil des ministres conteste la recevabilité du recours. La première partie requérante n'agirait pas pour défendre un intérêt collectif, mais exclusivement pour défendre les intérêts individuels de ses membres. Par ailleurs, son objet social ne serait pas affecté par la norme attaquée, parce qu'il existe un lien insuffisamment direct entre sa mission et la

mesure attaquée. La deuxième partie requérante ne démontrerait pas qu'elle met à disposition des voitures de société destinées à un usage autre que strictement professionnel.

B.3. Les articles 4 et 5, alinéa 1er, des statuts de l'a.s.b.l. « Sociare, Socioculturele Werkgeversfederatie » énoncent :

« Art. 4. Sociare se fixe pour objectif, à partir d'une position représentative la plus forte possible, de favoriser les intérêts des employeurs du secteur socioculturel et de ses membres en particulier. A cette fin, elle usera notamment de la défense d'intérêts et de la prestation de services, afin que les employeurs puissent poursuivre leur objet social dans des circonstances optimales.

Art. 5. Relèvent notamment des activités concrètes toutes les activités qui favorisent la défense d'intérêts et la prestation de services, le fait de mener et de promouvoir la concertation mutuelle, la concertation avec les organisations de travailleurs, avec l'autorité et avec les tiers, la représentation dans les structures *ad hoc*, l'aide et l'assistance en matière juridique, l'organisation de formations pour les membres.

[...] ».

En vertu de son objet social, l'association sans but lucratif peut introduire un recours contre la disposition en cause, qui affecte dans le cadre de leur travail les employeurs du secteur socioculturel affiliés. Il y a par conséquent un lien suffisamment direct entre la mission sociale de la première partie requérante et la mesure attaquée.

La deuxième partie requérante est également une association sans but lucratif qui met à la disposition de ses travailleurs des véhicules de société destinés à un usage autre que strictement professionnel et est par conséquent redevable de la cotisation de solidarité. La disposition attaquée la contraint ainsi à une dépense supplémentaire de 12 500 euros par an. Elle est par conséquent directement affectée par la disposition en cause.

L'exception d'irrecevabilité du recours est rejetée.

Quant au fond

En ce qui concerne le premier moyen

B.4. Le premier moyen est pris de la violation du principe constitutionnel d'égalité et de non-discrimination. Le moyen comprend plusieurs branches.

B.5.1. Le Conseil des ministres fait valoir que les parties requérantes ne possèdent en tout état de cause aucun intérêt à quelques-unes des branches du premier moyen.

B.5.2. La loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage ne fait pas de distinction entre les requérants selon la nature des règles constitutionnelles dont ils invoquent la violation. Elle requiert des personnes physiques et morales qui introduisent un recours qu'elles justifient de leur intérêt. Une fois l'intérêt des parties requérantes au recours en annulation démontré, elles ne doivent pas en plus justifier d'un intérêt à chacun des moyens ou à chacune des branches des moyens qu'elles formulent.

Les exceptions du Conseil des ministres à l'égard de différentes branches du premier moyen sont rejetées.

B.6. A l'origine, l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, inséré par l'arrêté royal du 20 décembre 1996 et modifié ultérieurement, prévoyait, avant son remplacement par la disposition attaquée, le paiement d'une cotisation de solidarité par l'employeur qui mettait à la disposition du travailleur un véhicule qui pouvait également être affecté à une utilisation personnelle et individuelle. Cette cotisation de solidarité s'élevait à 33 p.c. de l'avantage que le travailleur retirait de l'utilisation privée du véhicule et qui était évalué conformément aux principes de l'article 36 du Code des impôts sur les revenus 1992, compte tenu des chevaux fiscaux et du nombre de kilomètres parcourus à titre privé, montant dont était déduite la contribution personnelle que le travailleur payait éventuellement à l'employeur.

L'application de cette disposition se heurtait à différents problèmes. Ainsi, les organismes qui devaient percevoir la cotisation ne pouvaient pas disposer des informations permettant un contrôle quant à l'exactitude de la cotisation payée. Les contestations relatives à la notion de « distance domicile-lieu de travail » et à la définition de la notion d'« avantage » - en raison de la participation du travailleur aux frais relatifs au véhicule mis à sa disposition - en compliquaient l'application (*Doc. parl.*, Chambre, 2004-2005, DOC 51-1437/001, p. 16).

B.7. Pour remédier aux problèmes précités, la disposition attaquée instaure une cotisation de solidarité sur les véhicules de société, dont l'assiette de perception est élargie par l'inclusion de tous les véhicules mis à la disposition d'un travailleur à des fins autres que strictement professionnelles, sans tenir compte d'une éventuelle participation du travailleur dans leur financement. Un objectif écologique est également poursuivi, en ce que le mode de calcul incite à accorder une attention plus respectueuse à l'environnement. La cotisation de solidarité est par ailleurs une cotisation sociale forfaitaire adaptée en fonction des normes écologiques sur la base des émissions de gaz nocifs, dont le CO₂, et de la consommation de carburant, grâce à quoi, selon les travaux préparatoires, les véhicules les moins polluants n'auront jamais été si bon marché. Le nombre de véhicules soumis à la cotisation de solidarité est ainsi passé, à partir de 2005, de 120 000 à 300 000. Il convient toutefois de veiller à ce que la cotisation moyenne par véhicule pour ce qui est du parc automobile existant n'augmente pas. En fonction des recettes et de l'impact réel de ces mesures, le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des ministres adapter les montants de la cotisation de solidarité pour atteindre l'objectif budgétaire, sous réserve de l'obligation de faire confirmer cet arrêté par le législateur dans les neuf mois suivant sa publication. Afin d'assurer une perception correcte des cotisations dues, les informations dont disposent différentes autorités sont mises à la disposition des services d'inspection chargés de surveiller l'application de la réglementation relative à la sécurité sociale et des organismes de perception des cotisations de sécurité sociale (*ibid.*, pp. 16-18).

Première branche

B.8. La différence de traitement qui consiste en ce que la cotisation de solidarité est exclusivement due pour les véhicules de société qui sont mis à la disposition de travailleurs salariés, et non d'indépendants ou de dirigeants d'entreprises, repose sur un critère objectif, à savoir le statut de l'assuré social. Bien qu'un objectif écologique soit également poursuivi, le financement du système de la sécurité sociale des travailleurs salariés constitue l'objectif principal de la mesure attaquée. Par ailleurs, la modification apportée à un régime de sécurité sociale ne doit pas nécessairement entraîner une modification dans les autres régimes. La mesure n'est pas dépourvue de justification raisonnable.

Le premier moyen, en sa première branche, n'est pas fondé.

Deuxième branche

B.9. La différence de traitement critiquée par les parties requérantes entre le travailleur qui utilise son propre véhicule et reçoit une indemnité pour les kilomètres parcourus à titre professionnel, pour lequel la cotisation de solidarité n'est pas due, et le travailleur qui utilise un véhicule mis à sa disposition par un employeur et paie une indemnité pour les kilomètres parcourus à titre non professionnel, pour qui la cotisation de solidarité est effectivement due, repose sur un critère de distinction tiré de ce que la cotisation de solidarité ne s'applique que lorsque l'employeur met directement ou indirectement à la disposition du travailleur un véhicule destiné à un usage autre que strictement professionnel. La mesure attaquée concerne donc une situation essentiellement différente de celle dans laquelle une indemnité pour les kilomètres parcourus à titre professionnel est octroyée au travailleur. Une telle mesure est par ailleurs pertinente pour atteindre l'objectif défini en B.7. Même lorsque le travailleur participe aux frais d'utilisation du véhicule mis à sa disposition par l'employeur, l'avantage qu'il reçoit est encore suffisamment grand pour qu'il puisse être considéré comme un avantage salarial qui justifie raisonnablement la cotisation de solidarité.

Le premier moyen, en sa deuxième branche, n'est pas fondé.

Troisième branche

B.10. La différence de traitement selon laquelle la cotisation de solidarité est exclusivement due pour les véhicules appartenant aux catégories M1 et N1 telles qu'elles ont été définies dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 « portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité », et non pour les autres véhicules, repose sur le critère de la classification du véhicule.

Ce critère de distinction est pertinent en ce que les véhicules des deux catégories peuvent être utilisés à des fins tant privées que professionnelles. En ce qu'est dénoncé le fait que les véhicules tout-terrains ne relèvent pas de l'application de la disposition en cause, force est de constater que les véhicules tout-terrains sont certes placés par l'arrêté royal précité du 15 mars 1968 dans une catégorie distincte, à savoir la catégorie G, mais qu'il n'en demeure pas moins qu'il s'agit également de véhicules des catégories M1 et N1 qui répondent à des caractéristiques spécifiques. Comme le fait valoir le Conseil des ministres, les véhicules tout-terrains entrent dès lors dans le champ d'application de la mesure litigieuse pour autant qu'ils soient aussi utilisés pour un usage non professionnel.

Le premier moyen, en sa troisième branche, n'est pas fondé.

Quatrième branche

B.11. La différence de traitement qui, selon les parties requérantes, consisterait en ce que, pour la même voiture de société, la cotisation de solidarité est due une seule fois ou plusieurs fois, selon qu'un seul travailleur ou plusieurs travailleurs en font usage, ne trouve aucun appui dans la disposition attaquée ni dans les travaux préparatoires de celle-ci. En effet, les critères pour l'établissement de la cotisation mensuelle sont fixés par véhicule. Le fait que la cotisation de solidarité ne soit pas due par travailleur qui fait usage du véhicule, mais bien par véhicule mis à disposition, trouve également un appui indirect dans les travaux préparatoires, dans lesquels la cotisation de solidarité est considérée comme un « financement alternatif » du régime de la sécurité sociale des travailleurs, eu égard à la nécessité de ne plus

se limiter à l'emploi comme source quasi unique de financement (*Doc. parl.*, Chambre, 2004-2005, DOC 51-1437/025, p. 60).

Le premier moyen, en sa quatrième branche, n'est pas fondé.

Cinquième branche

B.12. La différence de traitement dans le calcul de la cotisation de solidarité pour les véhicules, selon que leur émission de CO₂ est connue ou non de la Direction pour l'immatriculation des véhicules, repose sur un critère objectif, à savoir la disponibilité des renseignements pertinents. Eu égard à l'objectif de la mesure attaquée, il n'est pas déraisonnable de prévoir une cotisation forfaitaire qui se fonde sur une moyenne lorsqu'aucune autre donnée fiable n'est à la disposition du service public qui peut être réputé le plus compétent pour apporter une réponse à ce sujet et qu'une preuve d'une autre nature, peut-être plus avantageuse pour le redevable, ne pourrait être apportée par l'autorité qu'au prix d'efforts qu'il ne serait pas raisonnable de lui imposer.

La différence de traitement entre les véhicules à essence et les véhicules au diesel a été justifiée comme suit lors des travaux préparatoires :

« La différence de calcul entre les véhicules à essence ou au diesel se justifie par le taux de pollution de ces deux types de carburants. Les voitures propulsées au diesel obtiennent de meilleurs résultats en terme de consommation de carburants mais émettent davantage de polluants atmosphériques. Comme le taux mentionné dans le certificat de conformité ou le procès-verbal de conformité qui reprend ces deux paramètres avantage les véhicules au diesel, le montant de soustraction est inférieur par rapport à celui repris pour les voitures à essence. Le même raisonnement a été suivi pour les véhicules propulsés au LPG qui sont moins polluants qu'une voiture à essence tant pour les émissions de CO₂ que pour les autres polluants atmosphériques. Le montant ainsi soustrait est plus important pour leur accorder un régime plus favorable étant donné que le taux de CO₂ mentionné dans le certificat de conformité ou le procès-verbal de conformité ne tient pas compte de l'installation LPG » (*Doc. parl.*, Chambre, 2004-2005, DOC 51-1437/014, p. 11).

Il résulte du mode de calcul de la cotisation mensuelle forfaitaire s'appliquant tant aux véhicules dont le taux réel d'émission de CO₂ est connu qu'aux véhicules dont le taux d'émission de CO₂ n'est pas connu, mode de calcul qui, sur la base de la justification mentionnée dans les travaux préparatoires précités, n'est pas manifestement déraisonnable,

que la cotisation de solidarité mensuelle pour les véhicules à essence n'est pas inférieure dans une mesure disproportionnée à celle due pour les véhicules au diesel, eu égard, notamment, à l'objectif écologique de la mesure.

Le premier moyen, en sa cinquième branche, n'est pas fondé.

Sixième branche

B.13. La différence de traitement supplémentaire qui consiste en ce que, du fait de l'imposition d'une cotisation de solidarité mensuelle minimum d'au moins 20,83 euros, les véhicules les plus propres doivent proportionnellement subir une cotisation de solidarité supérieure à celle d'autres véhicules plus polluants, repose sur un critère objectif, à savoir la nature polluante du véhicule. Cette différence de traitement est pertinente pour réaliser l'objectif principal de la mesure attaquée, à savoir le financement de la sécurité sociale des travailleurs salariés. Cet objectif principal n'exige pas que la cotisation de solidarité soit absolument proportionnelle au taux réel d'émission de CO₂. On ne saurait en outre déduire du montant de la cotisation de solidarité mensuelle minimum que la mesure serait disproportionnée à l'objectif poursuivi par le législateur.

Le premier moyen, en sa sixième branche, n'est pas fondé.

Septième branche

B.14. Dans la septième branche du premier moyen est critiquée la différence de traitement entre certains types de véhicules de la catégorie N1, qui, dans le respect de la procédure visée à l'article 38, § 3^{quater}, alinéa 8, de la loi du 29 juin 1981, peuvent être exclus par le Roi du champ d'application de la disposition attaquée, et les autres véhicules. La possibilité d'exclusion a été expliquée dans les travaux préparatoires

« par la volonté d'apporter une certaine souplesse par rapport à des véhicules ' utilitaires ' qui sont spécialement utilisés pour le transport collectif de travailleurs dans un cadre bien circonscrit et qui pour ces raisons ne sont pas rapportés de manière systématique au sein de la société ainsi que pour des utilitaires qui sont aménagés de telle manière que leur usage ' non strictement professionnel ' ne peut qu'être fortement limité » (*Doc. parl.*, Chambre, 2004-2005, DOC 51-1437/014, p. 12).

La Cour ne peut se prononcer sur le caractère justifié ou non d'une différence de traitement au regard des articles 10 et 11 de la Constitution que si cette différence est imputable à une norme législative. A cet égard, il y a lieu de relever que lorsqu'un législateur délègue, il faut supposer, sauf indication contraire, qu'il n'entend habiliter le délégué qu'à faire de son pouvoir un usage conforme aux articles 10 et 11 de la Constitution.

C'est dès lors au juge administratif et au juge judiciaire qu'il appartient de contrôler si le Roi a respecté les articles 10 et 11 de la Constitution dans l'usage qu'Il a fait de l'habilitation qui Lui a été conférée par l'article 38, § 3^{quater}, alinéa 8, de la loi du 29 juin 1981.

Le premier moyen, en sa septième branche, n'est pas fondé.

Huitième branche

B.15. La différence de traitement critiquée en matière de régime de cotisations sociales pour, d'une part, la mise à disposition d'un véhicule destiné à un usage autre que strictement professionnel et, d'autre part, tout autre avantage salarial, repose sur un critère objectif, à savoir la nature spécifique de l'avantage. Elle est pertinente pour atteindre le but poursuivi par le législateur, à savoir soumettre l'avantage spécifique à une cotisation de solidarité permettant le financement du système de la sécurité sociale des travailleurs salariés, en tenant parallèlement compte de l'incidence de cet avantage sur l'environnement.

Le premier moyen, en sa huitième branche, n'est pas fondé.

En ce qui concerne le second moyen

B.16. Les parties requérantes prennent un second moyen de la violation de l'article 22 de la Constitution, en ce que la disposition attaquée habilite le Roi à déterminer les modalités de la transmission de renseignements de l'Administration des contributions directes et de la Direction pour l'immatriculation des véhicules à l'Office national de sécurité sociale, alors que seul le législateur serait compétent pour permettre pareille transmission de données.

B.17. L'article 38, § 3^{quater}, dernier alinéa, de la loi précitée du 29 juin 1981 énonce :

« L'administration des contributions directes, ainsi que la direction de l'immatriculation des véhicules sont tenus de fournir aux personnes chargées de l'application de la législation sociale les renseignements nécessaires à la bonne perception de cette cotisation. Les modalités de cette transmission sont déterminées par le Roi ».

B.18. L'article 22, alinéa 1er, de la Constitution dispose :

« Chacun a droit au respect de sa vie privée et familiale, sauf dans les cas et conditions fixés par la loi ».

Le droit au respect de la vie privée et familiale a pour objet essentiel de protéger les personnes contre les immixtions dans leur intimité, leur vie familiale, leur domicile ou leur correspondance. La proposition qui a précédé l'adoption de l'article 22 de la Constitution insistait sur « la protection de la personne, la reconnaissance de son identité, l'importance de son épanouissement et celui de sa famille » et elle soulignait la nécessité de protéger la vie privée et familiale « des risques d'ingérence que peuvent constituer, notamment par le biais de la modernisation constante des techniques de l'information, les mesures d'investigation, d'enquête et de contrôle menés par les pouvoirs publics et organismes privés, dans l'accomplissement de leurs fonctions ou de leurs activités ».

L'article 22, alinéa 1er, de la Constitution garantit dès lors à tout citoyen qu'il ne pourra être porté atteinte au respect de sa vie privée qu'en vertu d'une disposition législative, et dans les conditions que celle-ci prévoit, de manière à ce que chacun puisse savoir à tout moment à

quelles conditions et dans quelles circonstances les autorités publiques pourraient s'ingérer dans ce droit. A cette fin, selon cette disposition, une ingérence des autorités dans le droit au respect de la vie privée et familiale n'est admise que si elle est prévue par une disposition législative, suffisamment précise, si elle correspond à un besoin social impérieux et si elle est proportionnée à l'objectif légitime poursuivi par celle-ci.

B.19. Une délégation à un autre pouvoir n'est pas contraire au principe de légalité, pour autant que l'habilitation soit définie de façon suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les éléments essentiels sont fixés préalablement par le législateur.

B.20. L'habilitation conférée au Roi de fixer les modalités de la transmission, par les services visés à l'alinéa attaqué de l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981, de renseignements en vue de la perception correcte de la cotisation de solidarité, ne Lui permet aucunement de régler des éléments essentiels qui porteraient sur des informations relatives à la vie privée des travailleurs.

Il s'ensuit que le législateur ne saurait en l'espèce être réputé avoir conféré au Roi une délégation qui serait contraire à l'article 22, alinéa 1er, de la Constitution.

Le deuxième moyen ne peut être accueilli.

Par ces motifs,

la Cour

rejette le recours.

Ainsi prononcé en langue néerlandaise, en langue française et en langue allemande, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, à l'audience publique du 14 juin 2006.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

A. Arts