

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XV<sup>e</sup> CHAMBRE

A R R Ê T

n<sup>o</sup> 241.659 du 29 mai 2018

222.549/XV-3456

En cause : **l'État belge**, représenté par  
le Ministre de la Mobilité,  
ayant élu domicile chez  
M<sup>es</sup> Bart MARTEL  
et Magali HEINE, avocats,  
avenue Louise 99  
1050 Bruxelles,

contre :

**la Région wallonne**,  
ayant élu domicile chez  
M<sup>e</sup> Ann Lawrence DURVIAUX, avocat,  
rue de Bèze en Bourgogne 62  
5000 Namur.

---

*I. Objet du recours*

Par une requête introduite le 3 juillet 2017, l'État belge demande l'annulation de l'article 13 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 mars 2017 «modifiant l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation».

*II. Procédure*

Le dossier administratif a été déposé.

Les mémoires en réponse et en réplique ont été régulièrement échangés.

M. Laurent JANS, premier auditeur, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du Règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les derniers mémoires ont été régulièrement échangés.

Par une ordonnance du 22 février 2018, l'affaire a été fixée à l'audience publique du 20 mars 2018 à 9 heures 30.

M<sup>me</sup> Diane DÉOM, conseiller d'État, a fait rapport.

M<sup>e</sup> Marie RUYS, *loco* M<sup>es</sup> Bart MARTEL et Magali HEINE, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et M<sup>e</sup> Fanny VAN DEN WIJNGAERT, *loco* M<sup>e</sup> Ann Lawrence DURVIAUX, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendues en leurs observations.

M. Laurent JANS, premier auditeur, a été entendu en son avis.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

### *III. Faits*

#### *A. Textes*

L'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité dispose comme suit :

« Sur proposition du ministre ayant les transports par terre dans ses attributions, le Roi peut confier le contrôle des véhicules en circulation à des organismes agréés à cette fin par Lui, aux conditions qu'Il détermine; ces conditions peuvent également porter sur la régularisation de leurs conditions d'exploitation en vue d'assurer l'organisation de ce contrôle sur l'ensemble du territoire et sur leur contribution au financement de l'organisme désigné par Lui, ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière; cette contribution ne peut dépasser 10 % des recettes nettes qui résultent des missions confiées par le Roi à ces organismes».

Avant sa modification par l'article 13 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 mars 2017, qui constitue l'acte attaqué, l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation se lisait comme suit:

« Art. 22. L'organisme contribue au financement de l'Institut belge pour la Sécurité routière, en abrégé I.B.S.R., association sans but lucratif, [...]. Cette contribution s'élève à six pour cent des recettes nettes, c'est-à-dire des redevances perçues après déduction de la T.V.A. et des contributions visées au présent article et à l'article 23».

L'acte attaqué, publié au *Moniteur belge* du 4 mai 2017, modifie cette disposition qui se lit dorénavant comme suit :

«Art. 22. L'organisme participe mensuellement au financement de la politique régionale en matière de sécurité routière et de sensibilisation à la sécurité routière menée par la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie. Cette participation s'élève annuellement à six pour cent des recettes nettes, c'est-à-dire des redevances perçues après déduction de la T.V.A. et des participations visées au présent article.

L'organisme verse la participation au Fonds de la Sécurité routière de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie, selon les modalités déterminées par le directeur général de ladite Direction générale.».

La section de législation du Conseil d'État, dans son avis n° 60.974/4 donné le 8 mars 2017, a estimé que la partie adverse ne pouvait pas modifier l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994. Elle se réfère à cet égard à l'avis n° 57.371/VR/3 émis le 15 juin 2015 à propos d'un projet d'arrêté du Gouvernement flamand, lequel énonce notamment ce qui suit :

« Comme le Conseil d'État l'a suggéré à l'époque, la contribution au financement de l'I.B.S.R. doit être qualifiée d'impôt. Cet impôt trouve son fondement juridique dans l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la loi du 21 juin 1985 "relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité" [...].

Les régions sont autorisées, dans le cadre de leur compétence en matière de contrôle technique, à fixer les conditions d'agrément des organismes auxquels est confié le contrôle des véhicules mis en circulation. Dans la mesure où la contribution au financement de l'I.B.S.R. est conçue comme une condition d'agrément, elles peuvent par conséquent abroger cette condition.

Cette compétence n'emporte toutefois pas celle de supprimer un impôt fédéral ou d'en modifier l'affectation. C'est d'autant plus vrai qu'il ressort des travaux préparatoires précités de la loi spéciale du 6 janvier 2014 que l'I.B.S.R. est chargé de l'homologation d'autres instruments que ceux utilisés à des fins de contrôle technique routier, qui relèvent de la compétence de l'autorité fédérale. L'autorité fédérale est dès lors autorisée à prévoir un impôt visant à financer cette mission. Ce faisant, cette autorité doit avoir égard au principe de légalité consacré par l'article 170 de la Constitution.

Par conséquent, la Région flamande ne peut pas modifier l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994»;

#### *IV. Moyen unique*

##### *A. Argumentation de la partie requérante*

Considérant que l'État belge prend un moyen unique de l'excès de pouvoir et de compétence, à savoir la violation des règles de répartition des compétences, notamment l'article 170, §§ 1<sup>er</sup> et 2 de la Constitution, lu en combinaison avec l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 23 janvier 1989 relative à la compétence

fiscale visée à l'article 110, §§ 1<sup>er</sup> et 2, de la Constitution, en ce qu'un impôt fédéral est supprimé ou sa destination est changée par l'article 13 de l'arrêté attaqué;

qu'il rappelle l'objet de la disposition attaquée et relève que si, conformément à la loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la Sixième Réforme de l'État, un certain nombre de compétences de l'I.B.S.R. ont été transférées aux régions, ce transfert de compétences ne permet cependant pas de déduire que les régions sont compétentes pour modifier l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 2014 ni, dès lors, pour régler la contribution visée par cet article et en principe destinée au financement de l'I.B.S.R. ni la destination de celle-ci;

qu'il estime que la contribution visée par l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 2014 constitue un impôt au profit de l'État au sens de l'article 170, § 1<sup>er</sup>, de la Constitution; qu'il invoque en ce sens l'exposé des motifs du projet de loi devenu l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la loi du 21 juin 1985, précitée; qu'il cite également l'avis de la section de législation à propos de l'avant-projet de loi à l'origine de cette disposition; que, selon cet avis, la contribution mise à charge des organismes visés ne paraissait pas être la contrepartie d'un service fourni spécialement aux organismes agréés ni présenter un rapport de proportionnalité raisonnable entre le coût de ce service et le montant de la contribution, de sorte qu'il se concluait en ces termes : «Il appartiendra au Parlement d'apprécier, sur la base des informations complémentaires qui lui seront données, s'il ne faut pas, en tous cas pour cette contribution, en poser non seulement le principe dans la loi elle-même, mais encore en fixer le montant et en régler la perception dans cette même loi»;

que l'État belge observe que le législateur a donné suite à cet avis, le pourcentage maximum de la contribution ayant été déterminé dans la loi, et en déduit que la contribution au financement de l'I.B.S.R., telle que visée à l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994, constitue bien un impôt dès lors qu'il s'agit d'une perception unilatérale introduite par le législateur pour couvrir une dépense d'utilité publique et conçue de façon à ce que son paiement soit exigible de toute façon, sans qu'elle représente la contrepartie proportionnelle d'un service fourni; que, selon lui, le transfert de compétences pour la promotion, la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière aux régions ne remet aucunement en question la compétence fiscale du législateur fédéral; qu'il indique d'ailleurs que le transfert de certaines compétences de l'I.B.S.R. aux régions ne concerne pas toutes les activités exécutées par cette association; qu'il précise que l'homologation des autres instruments que ceux utilisés pour le contrôle technique routier reste de la compétence de l'autorité fédérale, puisque ces instruments sont liés à des compétences qui restent fédérales (homologation des casques, des éthylotests, etc.);

que, selon lui, le législateur fédéral reste par conséquent compétent pour prévoir un impôt affecté au financement de ces missions de l'I.B.S.R.;

qu'il ajoute que, contrairement au législateur fédéral, les régions et les communautés ne peuvent ni supprimer un impôt fédéral ni en modifier la destination; qu'il considère que la Région wallonne peut, dans le cadre de ses propres compétences fiscales, lever elle-même un impôt dû par les centres de contrôle technique (sans négliger cependant de prendre en compte le principe *non bis in idem* qui s'applique dans une certaine mesure entre le niveau de fiscalité fédérale et régionale), mais que l'instauration d'une telle contribution ne peut toutefois pas consister à «régionaliser» un impôt fédéral existant; qu'il se réfère à l'avis de la section législation du Conseil d'État donné sur la disposition attaquée, alors en projet;

qu'il maintient ce point de vue dans son dernier mémoire;

## *B. Mémoire en réponse*

Considérant qu'à titre principal, la partie adverse fait observer que la modification de la loi spéciale du 8 août 1980 a notamment eu pour effet de transférer aux régions les compétences en matière de contrôle technique des véhicules et en matière de promotion, de sensibilisation et d'information en matière de sécurité routière; que, selon elle, le transfert des compétences en matière de promotion de la sécurité routière est adéquatement résumé, par les documents parlementaires, comme consistant en «le transfert des compétences de l'Institut belge pour la Sécurité Routière aux régions», et qu'il ressort clairement de la loi spéciale et de ses travaux préparatoires que toutes les compétences dont disposait l'I.B.S.R. en matière de promotion de la sécurité routière ont fait l'objet d'un transfert aux régions; qu'elle observe que les missions demeurant à l'I.B.S.R. ne sont en rien liées à une réserve de compétences en matière de promotion de la sécurité routière;

qu'elle rappelle qu'en vertu de l'article 94 de la loi spéciale de réformes institutionnelles, la législation et la réglementation fédérales restent applicables après le transfert d'une compétence aux régions ou aux communautés, aussi longtemps que celles-ci ne les modifient ou ne les abrogent pas, de manière à éviter l'apparition d'un vide juridique dans la période suivant un transfert de compétence;

qu'elle analyse l'article 1<sup>er</sup>, §1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la loi du 21 juin 1985 qui, après avoir autorisé le Roi à confier les opérations de contrôle technique des véhicules à des organismes agréés par lui à cette fin, lui permet de lever une contribution pour financer un organisme ayant pour mission de promouvoir la sécurité routière; qu'elle relève que cet impôt n'est pas destiné à alimenter, sans autre précision, les caisses de l'État, mais qu'il est «dédié» à un organisme – non déterminé par la loi - pour l'exercice d'une compétence matérielle particulière, qui a ensuite été transférée aux régions lors de la sixième réforme de l'État; qu'elle observe que, par ailleurs, l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 juin 1985 vise la «contribution au financement de l'organisme désigné» par le Roi comme faisant partie des conditions d'agrément des organismes agréés pour le contrôle des véhicules en circulation, matière qui a, elle aussi, été transférée aux régions;

qu'elle fait valoir que, lorsqu'un impôt est expressément et exclusivement destiné à financer l'exercice d'une compétence matérielle déterminée, le transfert de cette compétence matérielle aux régions implique nécessairement le transfert à la fois du texte prévoyant l'imposition et du produit de cette imposition; qu'elle soutient qu'aucun principe de droit constitutionnel ne s'oppose à ce transfert, souligne que les régions sont constitutionnellement autorisées à lever des impôts, dans les limites de l'article 170, § 2, de la Constitution, et que c'est en réalité l'absence de transfert de cette imposition qui se révélerait inconstitutionnel dès lors que l'État fédéral ne peut maintenir dans son ordre juridique un texte créant un impôt destiné spécifiquement à financer l'exercice d'une compétence qui ne lui appartient plus; que, selon elle, à défaut de transfert, l'État fédéral aurait été, à tout le moins, contraint d'abroger cette contribution à la date de l'entrée en vigueur du transfert de compétence (ce qu'il n'a pas fait); qu'elle considère que, si l'État est toujours compétent, en application de l'article 170 de la Constitution, pour lever une taxe permettant de financer les quelques missions encore attribuées à l'I.B.S.R. en matière d'homologation d'instruments, il ne peut en revanche maintenir au profit d'un organisme fédéral un impôt spécialement destiné à financer la promotion de la sécurité routière, puisque cette compétence matérielle lui échappe;

qu'elle conteste le sens de l'avis de la section de législation du Conseil d'État qui, selon elle, a omis de tenir véritablement compte du texte clair de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 juin 1985, quant à l'objet précis de la contribution visée par cet article;

qu'elle ajoute que l'article 4 du décret du 29 octobre 2015 «portant création de fonds budgétaires en matière de routes et de voies hydrauliques» a créé un «Fonds de la sécurité routière» auquel sont notamment affectées «6° les redevances provenant des stations de contrôle technique, en ce compris la contribution visée par l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 portant détermination des conditions d'agrément et des règles du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules en circulation», et que ce décret n'a pas été attaqué devant la Cour constitutionnelle;

qu'elle considère qu'il appartient aux régions de décider de l'abrogation ou de la modification, sur leurs territoires respectifs, du régime de la taxe visée par l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 juin 1985, et qu'elles peuvent – et même doivent – rediriger vers les caisses régionales un impôt destiné à promouvoir la sécurité routière;

qu'elle ajoute que le moyen est également non fondé en ce qu'il vise l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 23 janvier 1989, interdisant aux Parlements de communauté et de région de «lever des impôts dans les matières qui font l'objet d'une imposition par l'État» puisqu'à son sens, l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 juin 1985 ne peut plus être interprété comme constituant une imposition au profit d'un organisme de l'État; qu'elle considère qu'elle n'a aucunement supprimé un impôt fédéral mais qu'elle s'est limitée, en modifiant l'article 22 de l'arrêté royal d'exécution du 23 décembre 1994, à exercer la compétence qui lui a été transférée, laquelle comprend un mécanisme spécifiquement prévu pour financer l'autorité chargée de promouvoir la sécurité routière; qu'elle affirme que sa compétence lui permet notamment de maintenir ou de supprimer cet impôt, devenu régional en même temps que la compétence matérielle à laquelle il est intrinsèquement lié, et que l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 23 janvier 1989 relative à la compétence fiscale visée à l'article 110, §§ 1<sup>er</sup> et 2, de la Constitution n'a donc pas pour vocation à s'appliquer, à défaut d'une «matière» faisant l'objet d'une imposition par l'État;

qu'à titre subsidiaire, la partie adverse sollicite que les questions préjudicielles suivantes soient posées à la Cour constitutionnelle, expliquant qu'une réponse négative à l'une de ces questions impliquerait qu'il n'existe aucune imposition fédérale valide sur le plan constitutionnel qui empêcherait les régions d'exercer la compétence fiscale visée par l'article 170, § 2, de la Constitution :

1. « Suite à l'entrée en vigueur de la sixième réforme de l'État, l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, est-il toujours conforme aux règles répartitrices de compétence (en particulier l'article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, 4° et 7°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles) en ce qu'il consacre l'existence d'une taxe au profit d'un organisme fédéral alors même que cette imposition, selon ce même article :

- est mise à charge des organismes agréés pour le contrôle technique des véhicules en circulation, au titre d'une condition d'agrément;

et

- est spécifiquement destinée à financer un organisme “ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière” ? »

2. «L'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité et l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 23 janvier 1989 relative à la compétence fiscale visée à l'article

110, §§ 1<sup>er</sup> et 2, de la Constitution, sont-ils conformes à l'article 170, § 2, de la Constitution, en ce que ces deux dispositions combinées impliquent une interdiction, pour les régions, de lever une taxe à charge des organismes agréés pour le contrôle technique des véhicules en vue du financement de la promotion de la sécurité routière ?»; qu'elle réitère son argumentation dans son dernier mémoire;

### *C. Mémoire en réplique*

Considérant que l'État belge fait valoir que le transfert aux régions des compétences pour «le contrôle technique des véhicules» et «la promotion, la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière» n'implique pas que l'impôt visé à l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 soit transféré aux régions; que, selon lui, cette idée ne trouve pas de base dans la loi spéciale ou dans ses travaux parlementaires et il ne peut pas être accepté que cet impôt soit transféré aux régions de manière implicite, simplement parce que sa destination serait liée à une matière qui, entretemps, a été transférée aux régions; qu'il expose que l'affectation du produit d'un impôt à une certaine politique est une dérogation au principe d'universalité budgétaire et qu'il n'implique ni que le gouvernement fédéral ne pourrait plus continuer à lever un impôt pour le financement des tâches de l'I.B.S.R., ni que les régions pourraient décider elles-mêmes de supprimer un impôt fédéral ou d'en changer la destination; qu'il soutient que, contrairement aux rétributions qui trouvent leur base dans l'article 173 de la Constitution, les impôts ne sont pas liés aux compétences matérielles, du fait qu'il n'y a pas de contrepartie directement identifiable par rapport au paiement d'un impôt; qu'il rappelle la compétence fiscale autonome de l'autorité fédérale consacrée par l'article 170 de la Constitution; qu'il répète que l'I.B.S.R. demeure chargé de missions relevant de la compétence fédérale et ajoute que si le Conseil d'État devait avoir égard à la destination de la contribution litigieuse, il devrait en tout cas avoir égard aux compétences et tâches modifiées de l'I.B.S.R., de sorte que la contribution ne couvre que le financement des tâches de la compétence du gouvernement fédéral;

qu'il considère que l'absence de recours en annulation contre l'article 4 du décret de la Région wallonne du 29 octobre 2015, sur la base duquel la redevance de l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994 est destinée au Fonds de la sécurité routière, qu'elle n'a aucun impact sur son argumentation ni sur le présent litige, qui concerne un texte réglementaire, et qu'elle n'implique pas que l'État belge aurait accepté cet arrangement;

qu'il estime qu'il n'y a aucune raison de soumettre à la Cour constitutionnelle les questions préjudicielles proposées par la partie adverse; que, selon lui, la réponse à ces questions n'est pas indispensable pour statuer, puisque le présent recours n'invite pas le Conseil d'État à juger s'il est opportun de maintenir la contribution au financement de l'I.B.S.R., mais bien de décider si la Région wallonne est compétente pour supprimer un impôt fédéral ou changer sa destination;

qu'il soutient que, dans le cadre de sa compétence fiscale autonome, l'État fédéral peut continuer à prévoir un impôt pour contribuer au financement des missions fédérales de l'I.B.S.R. et que le maintien d'une telle contribution obligatoire à charge des organismes de contrôle technique n'a nullement rendu impossible ou excessivement difficile pour les régions l'exercice des compétences visées à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, 4<sup>o</sup> et 7<sup>o</sup>, de la loi spéciale de réformes institutionnelles; qu'il ajoute que, dans la mesure où la contribution au financement de l'I.B.S.R. est considérée comme une condition d'agrément, les régions peuvent décider de façon complètement autonome d'abroger cette condition; qu'elle conclut que, précisément parce que

l'exercice des compétences matérielles concernant «le contrôle technique des véhicules» et «la promotion, la sensibilisation et l'information en matière de sécurité routière», ainsi que la possibilité pour les régions de financer la politique en ce qui concerne les compétences transférées de l'I.B.S.R., restent intacts, il n'y a aucune nécessité de soumettre à la Cour Constitutionnelle les questions préjudicielles proposées; qu'à son estime, l'article 1<sup>er</sup>, §1<sup>er</sup>, deuxième alinéa, de la loi du 21 juin 1985, lu ou non en combinaison avec l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 23 janvier 1989, ne viole apparemment pas les normes de références qui sont invoquées dans le mémoire en réponse de la Région wallonne puisqu'il n'affecte pas la compétence de la Région wallonne dans ce domaine;

#### *D. Derniers mémoires*

Considérant que les parties maintiennent, dans leur dernier mémoire, leur argumentation respective;

#### *E. Appréciation du Conseil d'État*

Considérant que l'article 170 de la Constitution dispose comme suit en ses §§ 1<sup>er</sup> et 2 :

« § 1<sup>er</sup>. Aucun impôt au profit de l'État ne peut être établi que par une loi.

§ 2. Aucun impôt au profit de la Communauté ou de la Région ne peut être établi que par un décret ou une règle visée à l'article 134.

La loi détermine, relativement aux impositions visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les exceptions dont la nécessité est démontrée.»;

Considérant que l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 23 janvier 1989 relative à la compétence fiscale visée à l'article 110, §§ 1<sup>er</sup> et 2 de la Constitution (actuellement article 170 de la Constitution coordonnée) prévoit notamment ce qui suit :

« Dans les cas non prévus par l'article 11 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, les Parlements de Communauté et de Région ne sont pas autorisés à lever des impôts dans les matières qui font l'objet d'une imposition par l'État, [...]»;

Considérant que les parties s'accordent sur l'étendue des compétences matérielles désormais attribuées respectivement à l'État fédéral et aux régions en matière de contrôle technique des véhicules et de promotion de la sécurité routière ainsi que sur le maintien de certaines missions fédérales confiées à l'I.B.S.R.; que le litige porte sur le sort de la contribution financière qui est imposée aux organismes de contrôle technique agréés, contribution à laquelle les parties paraissent d'accord pour reconnaître le caractère d'un impôt affecté plutôt que d'une redevance;

Considérant que la disposition réglementaire modifiée par l'acte attaqué trouve son fondement législatif dans l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout

véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité; que cette disposition vise une contribution «au financement de l'organisme désigné par [le Roi ou le Gouvernement], ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière»; que les missions demeurant confiées à l'I.B.S.R. après les transferts de compétence opérés lors de la sixième réforme de l'État ne relèvent pas de la promotion de la sécurité routière, de sorte que la partie requérante ne peut être suivie lorsqu'elle affirme que l'existence de ces missions suffit à justifier une application inchangée de la disposition légale précitée;

Considérant que, pour le surplus, le fondement du moyen dépend de l'interprétation qu'il y a lieu de donner à cette disposition légale ainsi que de sa conformité aux règles répartitrices de compétence; qu'en effet, si la contribution prévue par cette loi doit être liée aux compétences transférées aux régions par la loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la Sixième Réforme de l'État, la partie adverse a pu valablement modifier l'article 22 de l'arrêté royal du 23 décembre 1994, qui pourvoit à son exécution; qu'au contraire, si cet article constitue le fondement d'une imposition fédérale qui n'est pas liée aux compétences ainsi transférées, la région est incompétente pour abroger la disposition qui l'exécute, que ce soit dans l'exercice de sa compétence matérielle ou au titre de sa propre compétence fiscale, limitée par la loi du 23 janvier 1989, précitée;

Considérant qu'il convient dès lors de rouvrir les débats et de poser à la Cour constitutionnelle les questions préjudicielles suggérées par la partie adverse, reformulées comme il est indiqué au dispositif du présent arrêt,

**PAR CES MOTIFS,  
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

**Article 1<sup>er</sup>.**

Les débats sont rouverts.

**Article 2.**

Il est sursis à statuer.

### **Article 3.**

Les questions préjudicielles suivantes sont posées à la Cour constitutionnelle :

« L'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, interprété comme constituant le fondement d'une imposition par l'État, est-il compatible avec l'article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, alors même que cette imposition y est prévue au titre des conditions d'agrément des organismes auxquels est confié le contrôle technique des véhicules en circulation et qu'elle est spécifiquement destinée à financer un organisme ayant comme mission de promouvoir la sécurité routière ? ».

« Le même alinéa, interprété comme constituant le fondement d'une imposition par l'État au sens de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 23 janvier 1989 relative à la compétence fiscale visée à l'article 110, §§ 1<sup>er</sup> et 2 de la Constitution, est-il compatible avec l'article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 ? ».

### **Article 4.**

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV<sup>e</sup> chambre, le vingt-neuf mai deux mille dix-huit par :

|                 |                   |                       |
|-----------------|-------------------|-----------------------|
| M.              | Michel LEROY,     | président de chambre, |
| M.              | Michel PÂQUES,    | conseiller d'État,    |
| M <sup>me</sup> | Diane DÉOM,       | conseiller d'État,    |
| M.              | Frédéric QUINTIN, | greffier assumé.      |

Le Greffier assumé,

Le Président,

Frédéric QUINTIN

Michel LEROY