

Séminaire pluridisciplinaire[BR]- La participation à deux séminaires sur une thématique fiscale pointue [BR]- Séminaire pluridisciplinaire : "Le prélèvement kilométrique pour les poids lourds : comparaison interrégionale".

Auteur : Renson, Camille

Promoteur(s) : Bourgeois, Marc; Marcelle, Charline

Faculté : Faculté de Droit, de Science Politique et de Criminologie

Diplôme : Master de spécialisation en droit fiscal

Année académique : 2017-2018

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/4876>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.

Le prélèvement kilométrique pour les poids lourds : comparaison interrégionale

Camille RENSON

Travail de fin d'études : Séminaire pluridisciplinaire (15 ects)

Master de spécialisation en Droit fiscal

Année académique 2017-2018

Titulaires :

Jean BUBLLOT

Aymeric NOLLET

Tuteurs académiques :

Marc BOURGEOIS

Charline MARCELLE

Remerciements

Ce travail de fin d'études représente l'aboutissement de deux années de master complémentaire très intenses. Je tiens, à ce titre, à témoigner ma gratitude à plusieurs personnes sans l'aide de qui ce projet n'aurait pu être mené.

A l'issue de ce travail, j'aimerais tout d'abord remercier chaleureusement mes tuteurs académiques, Madame Marcelle et Monsieur Bourgeois, pour m'avoir guidée dans l'élaboration de ce travail de recherche. Je leur suis reconnaissante pour les nombreux conseils et recommandations.

Je remercie également ma famille et mon compagnon qui me donnent les moyens d'atteindre chacun de mes objectifs. Je les remercie tout particulièrement pour leur soutien moral et leurs encouragements continus, cela, peu importe mon humeur et mon niveau de stress.

Je remercie finalement mes compagnons d'études pour ces deux années de master complémentaire, leur amitié, l'entraide et la motivation durant la réalisation de nos travaux respectifs.

Table des matières

Introduction générale	1
Chapitre 1 : Le cadre législatif européen.....	3
1.1. Historique du droit européen en matière de transport	3
1.1.1. Base juridique.....	3
1.1.2. Les directives « Eurovignette »	3
1.1.3. La directive « interopérabilité »	6
Chapitre 2 : La cadre législatif national belge.....	9
2.1. Historique.....	9
2.1.1. L'accord politique relatif à une réforme de la fiscalité routière du 21 janvier 2001.....	9
2.1.2. Loi spéciale du 26 décembre 2013	10
A. <i>Modification de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.....</i>	<i>10</i>
B. <i>Modification de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions.....</i>	<i>11</i>
C. <i>Dispositions concernant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds.....</i>	<i>14</i>
2.1.3. Loi du 21 décembre 2013 modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992, en ce qui concerne la déductibilité d'impôts, taxes et rétributions régionaux	15
2.1.4. L'accord de coopération du 30 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique	16
Chapitre 3 : Le système du prélèvement kilométrique.....	19
3.1. Les Décrets et Ordonnance des trois Régions instaurant respectivement un prélèvement kilométrique	19
3.2. Les grands objectifs du prélèvement kilométrique	19
3.3. Le fonctionnement général du prélèvement kilométrique.....	20
3.3.1. Les acteurs concernés par le prélèvement kilométrique et leur rôle respectif.....	20
A. <i>Les percepteurs de péage et le concessionnaire</i>	<i>20</i>
B. <i>L'entité interrégionale Viapass.....</i>	<i>21</i>
C. <i>Le Single Service Provider.....</i>	<i>221</i>
D. <i>Les prestataires de services</i>	<i>22</i>
E. <i>Les services de contrôle</i>	<i>23</i>
F. <i>Les redevables du prélèvement kilométrique</i>	<i>24</i>
3.3.2. Les véhicules exonérés.....	24
3.3.3. Le dispositif d'enregistrement électronique embarqué	25

Chapitre 4 : Comparaison interrégionale du système de prélèvement kilométrique	27
4.1. La nature du prélèvement kilométrique	27
4.1.1. Distinction entre « impôt » et « redevance ».....	27
4.1.2. Incidences de la distinction en matière de taxe sur la valeur ajoutée	30
4.2. Le réseau routier.....	32
4.2.1. Généralités.....	32
4.2.2. Région wallonne.....	32
4.2.3. Région flamande	33
4.2.4. Région de Bruxelles-Capitale.....	34
4.3. Les tarifs.....	34
4.3.1. Généralités.....	34
4.3.2. Région wallonne.....	35
4.3.3. Région flamande	39
4.3.4. Région de Bruxelles-Capitale.....	41
4.3.5. Conclusion	44
4.4. Le système de sanctions	45
4.4.1. Généralités.....	45
4.4.2. L'ancien système.....	46
4.4.3. Le nouveau système	47
4.5. Les aspects budgétaires	48
4.5.1. Contribution respective des Régions dans les coûts d'infrastructure	48
4.5.2. Recettes des Régions.....	49
A) <i>Région wallonne</i>	49
B) <i>Région flamande</i>	50
C) <i>Région de Bruxelles-Capitale</i>	50
4.6. Les mesures compensatoires et d'accompagnements	51
4.6.1. La taxe de circulation	51
4.6.2. Les écocombis.....	53
Chapitre 5 : Analyse chiffrée	55
5.1. Simulation chiffrée.....	55
5.2. Remplacement des poids lourds par les camionnettes	57
Conclusion.....	59

Introduction générale

Les poids lourds font partie des moteurs de notre économie. De par leur flexibilité et leur coût, ils occupent un rôle primordial dans le processus logistique des entreprises¹. Cependant, ceux-ci sont également la cause de la détérioration des infrastructures routières, de la congestion de nos routes ainsi que de la pollution atmosphérique. C'est dans ce contexte qu'en janvier 2011, les trois Régions de notre pays prirent l'initiative de travailler de concert et conclurent un accord politique visant à mettre sur pied une réforme de la fiscalité routière. Une des mesures phare de cette réforme consista en l'introduction d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes, de manière à taxer la distance parcourue par les véhicules sur le réseau routier belge plutôt que la durée d'utilisation du réseau routier en lui-même. C'est ainsi que le 1^{er} avril 2016, le prélèvement kilométrique entra en vigueur dans les trois Régions du pays, se substituant alors à l'Eurovignette qui était en place jusque là.

Lors de son instauration en avril 2016, l'introduction de ce système de péage en Belgique fit couler beaucoup d'encre et défraya l'actualité, notamment au vu des nombreuses actions de protestation et de blocages routiers menées par les conducteurs de poids lourds. De nombreuses critiques furent émises à l'encontre de ce nouveau système, qui était alors perçu comme « techniquement pas au point, cher et sans impact réel sur la mobilité » par les organisations professionnelles du transport et de la logistique.

Outre son instauration tumultueuse, le prélèvement kilométrique se singularise par le fait qu'il est le fruit d'une coopération accrue entre les trois Régions du pays ainsi qu'un travail de longue haleine, tant sur le plan politique et législatif que sur le plan technique et logistique. De plus, le système du prélèvement kilométrique mis en place en Belgique fut le premier système de ce type à être instauré dans un pays dans son entièreté. Jusqu'à présent, les systèmes similaires de péage en Europe n'avaient été que partiels ou régionaux². Cette constatation est d'autant plus remarquable quand nous savons que la matière du transport est régionalisée en Belgique, le système devant par conséquent pouvoir s'appliquer dans les trois Régions compétentes du pays et s'adapter aux particularités de chacune d'elles.

Ce travail de recherche s'articule autour de 5 chapitres.

Premièrement, dans le chapitre 1, nous nous pencherons sur la législation européenne en matière de péages et de droit d'usage de la route. En effet, il ne faut pas perdre de vue le fait que les législations des États membres sont en grande majorité influencées par les réglementations de l'Union européenne, la législation interne belge étant par conséquent soumise au respect du droit européen.

¹ VIAPASS, onglet « Le projet » (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 16 mars 2018).

² VIAPASS, « Rapport annuel 2014-2015. Le début d'un système efficace de gestion du trafic », p. 5 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 26 mai 2018).

Dans le chapitre 2, notre étude se portera plus spécifiquement sur la situation législative de la Belgique. Nous verrons que l'introduction du prélèvement kilométrique s'est opérée au travers d'un long processus législatif, et ce par le biais de divers instruments juridiques, à savoir un accord de coopération interrégional conclu entre les trois Régions, des lois spéciales et ordinaires sur le plan fédéral ainsi que des décrets et ordonnances spécifiques dans chacune des trois Régions.

Le chapitre 3 sera consacré à la description du système du prélèvement kilométrique en lui-même. Il nous semble en effet primordial de nous pencher sur le fonctionnement du prélèvement kilométrique, lequel est au centre de ce travail. Nous passerons en revue les différents acteurs clés qui ont permis, et permettent encore aujourd'hui, la mise en place et le bon fonctionnement d'un tel système. Nous exposerons également les cas d'exonération du prélèvement et détailleront les particularités du dispositif d'enregistrement utilisé.

Ensuite, le chapitre 4 portera sur la comparaison interrégionale à proprement parler. En effet, même si un accord de coopération a été conclu et que les principes et modalités de base sont les mêmes, chacune des Régions reste compétente pour l'instauration du prélèvement sur son territoire régional, de sorte que divers points de différenciation sont apparus. De la sorte, plusieurs points de comparaison seront étudiés, tels que la nature du prélèvement, le réseau routier soumis au prélèvement, les tarifs applicables, le système des sanctions, les aspects budgétaires ainsi que les mesures compensatoires et d'accompagnement prises par les régions.

Finalement, le chapitre 5 sera dédié à une analyse chiffrée du prélèvement kilométrique. Dans ce dernier, nous réaliserons une simulation chiffrée du prélèvement kilométrique sur base de différentes hypothèses. Nous terminerons en nous penchant sur le phénomène du remplacement des poids lourds par les camionnettes.

Chapitre 1 : Le cadre législatif européen

L'instauration du régime du prélèvement kilométrique en Belgique s'inscrit pleinement dans la politique de transport et de lutte contre le changement climatique prônée par l'Union européenne³ et s'inspire également d'initiatives prises dans d'autres pays européens⁴. En effet, au cours de ces trois dernières décennies, de nombreuses initiatives politiques et législatives ont été prises par les institutions de l'UE relativement à la couverture, par les usagers de la route, des coûts d'infrastructure et d'utilisation du réseau routier⁵.

L'objectif de ce premier chapitre consistera à faire le point sur la réglementation européenne ainsi que sur les conséquences que celle-ci a sur notre politique nationale en la matière.

1.1. Historique du droit européen en matière de transport

1.1.1. Base juridique

L'ensemble des initiatives prises au niveau européen en matière de transport trouve son fondement juridique dans le titre VI « Les transports » du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne⁶. En effet, la poursuite des objectifs de création d'un marché unique européen des transports routiers, au travers d'une politique commune garantissant la préservation des conditions de concurrence et la libre prestation de services, nécessita indéniablement l'harmonisation des dispositions légales des États membres. Ainsi, des mesures furent adoptées tant sur le plan fiscal que technique, administratif et social⁷.

1.1.2. Les directives « Eurovignette »

En 1993, la directive 93/89/CEE « relative à l'application par les États membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures » fut adoptée par la Communauté économique européenne. Cette directive introduisit le principe des

³ Ci-après dénommée « UE ».

⁴ Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la mission d'information sur l'Écotaxe poids lourds et présenté par M. Jean-Paul Chanteguet, *Doc. Parl.*, Assemblée nationale française, n° 1937, p. 19.

⁵ Projet de décret du 12 février 2014 portant assentiment à l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, §1^{er} de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, ci-après dénommé « Projet de décret du 12 février 2014 » *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2013-2014, n° 977/1, exposé des motifs, pp. 3-4.

⁶ Ci-après dénommé « TFUE ».

⁷ C. RATCLIFF, « Transports routiers : harmonisation de la législation », *Fiches techniques sur l'Union européenne - 2018*, Parlement européen, février 2018, p. 1 (disponible sur <http://www.europarl.europa.eu> ; consulté le 15 mars 2018).

« mécanismes équitables d'imputation des coûts d'infrastructure aux transporteurs »⁸. Ainsi, dans son article 7, la directive autorisa aux États membres l'introduction de deux types de prélèvements pour l'usage des infrastructures routières, à savoir : soit un droit d'usage conférant, contre le paiement d'une somme déterminée, un droit d'utilisation des infrastructures pendant une période de temps donnée ; soit un péage, dont le paiement se base sur la distance parcourue entre deux points de l'infrastructure ainsi que sur la catégorie du véhicule⁹ (nous soulignons). Il est également important de préciser que l'article qui nous occupe précise néanmoins que ces deux catégories de prélèvements ne peuvent être perçues de manière cumulative pour l'utilisation d'un même tronçon de route¹⁰.

Nous noterons également que l'article 8 de cette directive confère aux États membres la permission de coopérer sur la mise en place d'un système commun de droits d'usage applicable de manière commune à leur territoire. C'est d'ailleurs sur cette base que l'Eurovignette vit le jour, suite à l'accord du 9 février 1994 survenu entre la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, le Luxembourg et les Pays-Bas¹¹.

Cependant, par un arrêt du 5 juillet 1995, la directive 93/89/CEE fut annulée par la Cour de justice des Communautés européennes pour cause d'un vice dans la procédure législative¹² ; ses effets étant néanmoins maintenus jusqu'à l'adoption d'une nouvelle directive. Elle fut alors remplacée par la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 « relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures », appelée également directive « Eurovignette ».

La directive « Eurovignette » constitue aujourd'hui la référence en matière d'harmonisation des conditions dans lesquelles les autorités nationales peuvent imposer des taxes, des péages et des droits d'usage aux marchandises transportées par route¹³. Toutefois, afin de nous offrir le cadre législatif étendu que nous connaissons aujourd'hui, cette directive « Eurovignette » a été révisée à deux reprises au cours des années 2000¹⁴.

⁸ Directive 93/89/CEE du Conseil du 25 octobre 1993 relative à l'application par les États membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures, *J.O.C.E.*, L 279/32 du 12 novembre 1993.

⁹ *Ibidem.*

¹⁰ B. BAYENET, M. BOURGEOIS et D. DARTE, *Les finances et l'autonomie fiscale des entités fédérées après la sixième réforme de l'État. Précis des nouvelles règles de financement des Communautés et des Régions*, Bruxelles, Larcier, 2017, p. 153.

¹¹ *Ibidem.*, p. 153.

¹² Plus précisément, l'annulation se fit au motif que la directive avait été adoptée sans consultation régulière du Parlement européen.

¹³ EUR-lex, « Fiscalité des poids lourds : directive Eurovignette », synthèse de la législation de l'UE, 30 avril 2015 (disponible sur <http://eur-lex.europa.eu> ; consulté le 12 mars 2018).

¹⁴ Projet de décret du 12 février 2014, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2013-2014, n° 977/1, exposé des motifs, p. 5.

Dans un premier temps, la directive 2006/38/CE du 17 mai 2006¹⁵ fut adoptée parallèlement à la réalisation de travaux menés par la Commission européenne mettant l'accent sur la nécessité d'établir une tarification des infrastructures routières plus équitables et reflétant davantage le véritable coût du transport¹⁶. Au travers du nouvel article 11 de cette dernière, la Commission était alors invitée à examiner l'ensemble des coûts externes relatifs aux aspects environnementaux, de bruit, de congestion et de santé, et à établir, sur cette base, un modèle « universel, transparent et compréhensible » pour l'évaluation de ces coûts externes, lequel servirait alors de fondement pour le calcul des redevances d'infrastructure¹⁷.

Quelques années plus tard et sur la base de la « *Stratégie pour une mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes* » présentée par la Commission au Parlement, ce fut au tour de la directive 2011/76/UE d'apporter son lot de modifications à la directive « Eurovignette ». Un des principaux axes de révision porta sur l'internalisation des coûts des externalités négatives dans le transport routier et sur l'introduction du principe du « pollueur-payeur ». Ainsi, la tarification des coûts externes varie désormais en fonction des performances environnementales des véhicules, plus précisément en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule, et en fonction du moment et de l'endroit où ces véhicules sont utilisés¹⁸. Nous verrons, ci-dessous, que la méthode de tarification de la taxe kilométrique en Belgique se base également sur ce principe (voy. point 4.3.).

Nous dressons, ci-dessous, un aperçu général des principales règles contraignantes communes contenues dans la directive « Eurovignette » et s'appliquant aux États membres:

- Concernant la couverture géographique, la directive s'applique au réseau transeuropéen de transport ainsi qu'aux autoroutes ne faisant pas partie du réseau transeuropéen de transport (article 7, §1) ;
- Concernant les types de véhicules, la directive s'appliquait initialement aux véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises par route dont le poids total en charge autorisé était de 12 tonnes. Cependant, depuis 2012, le champ d'application a été étendu aux véhicules ayant un poids total en charge autorisé de 3,5 tonnes ou plus (article 7, §5). A cet égard, en droit belge, nous noterons que le prélèvement kilométrique s'applique donc aux poids lourds dont la masse maximale autorisée¹⁹ est supérieure à 3,5 tonnes tandis que l'Eurovignette ne s'appliquait qu'aux poids lourds dont la MMA était supérieure à 12 tonnes ;

¹⁵ Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, ci-après dénommée « Directive 2006/38/CE », *J.O.U.E.*, L 157 du 9 juin 2006.

¹⁶ À ce sujet, voy. not. le Livre vert de la Commission intitulé « *Vers une tarification équitable et efficace dans les transports* » adopté en 1995, le Livre blanc de la Commission intitulé « *Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures : une approche par étapes pour l'établissement d'un cadre commun en matière de tarification des infrastructures de transport dans l'UE* » adopté en 1998 ainsi que le Livre blanc de la Commission intitulé « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* ».

¹⁷ Directive 2006/38/CE, *J.O.U.E.*, L 157 du 9 juin 2006.

¹⁸ Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, *J.O.U.E.*, L 269 du 14 octobre 2011.

¹⁹ Ci-après dénommée « MMA ».

- La directive interdit toute discrimination dans la perception des prélèvements, notamment en fonction de la nationalité du transporteur ou en fonction de l'origine ou de la destination du véhicule (article 7, §3) ;
- Les États membres ont la possibilité de prévoir des taux réduits ou des exonérations pour prélèvements, mais ceux-ci sont limités à certains cas spécifiques définis dans la directive (article 7, §4) ;
- La directive interdit la mise en place, par les États membres, de contrôles ou de vérifications obligatoires aux frontières à l'intérieur de l'UE (article 7 *undecies*) ;
- La directive ne fait pas obstacle à la perception, par les États membres, d'autres taxes perçues dans des circonstances particulières, telles que l'immatriculation, les chargements hors normes, le stationnement ou dans le but de réduire la congestion du trafic (article 9, § 1 et *1bis*) ;
- La directive n'impose aucune obligation quant à l'affectation des recettes produites par les prélèvements, mais émet tout de même des recommandations quant à l'affectation des recettes au secteur des transports et à l'optimisation du système des transports dans son ensemble (article 9, §2).

Enfin, dans le cadre de son programme législatif « L'Europe en mouvement » publié en mai 2017, la Commission a pris de nouvelles initiatives en faveur d'une « mobilité propre, compétitive et connectée »²⁰. Par le biais de ce programme, des propositions de révision de la directive « Eurovignette » ont été annoncées, notamment en vue de renforcer davantage les principes du « pollueur-payeur »²¹. Dans cette optique, les questions relatives à l'extension du champ d'application de la directive « Eurovignette » à d'autres types de véhicules (autobus et autocars, camionnettes et voitures particulières) ou encore à la suppression progressive du prélèvement fondé sur la durée sont également sur la table.²²

1.1.3. La directive « interopérabilité »

Il est difficile de passer en revue le contexte législatif européen en matière de transport routier sans évoquer la directive 2004/52/CE concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté, tant celle-ci est venue enrichir et compléter le cadre législatif instauré par la directive « Eurovignette ». L'objectif principal de la directive « interopérabilité » fut d'assurer la convergence des systèmes de péage électronique qui avaient été mis en place sans coordination des États membres et qui étaient par conséquent incompatibles, onéreux et sources de lourdeurs administratives pour les transporteurs transnationaux qui étaient dans l'obligation de s'équiper de différents boîtiers électroniques et

²⁰ Commission européenne, « L'Europe en mouvement : la Commission prend des mesures en faveur d'une mobilité propre, compétitive et connectée », communiqué de presse du 31 mai 2017 (disponible sur <http://europa.eu> ; consulté le 5 mars 2018).

²¹ Conseil de l'Union européenne, « Conseil Transports, télécommunications et énergie : Questions relatives aux transports », note d'information du 29 novembre 2017, p. 3 (disponible sur <http://www.consilium.europa.eu> ; consulté le 5 mars 2018).

²² Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Commission européenne, 2017/0114 (COD), exposé des motifs, pp. 2-4.

de s'abonner auprès de différents opérateurs²³. Une interopérabilité sur les plans technique, contractuel et procédural fut donc grandement requise²⁴.

Afin de parvenir à son objectif de convergence, la directive « interopérabilité » imposa tout d'abord le recours, pour l'exécution des transactions de péage, à uniquement trois types de technologies, tout en recommandant fortement l'utilisation de la localisation par satellite et des communications mobiles, qui se distinguent par leur souplesse d'utilisation et leur polyvalence²⁵. Le deuxième point essentiel de la directive fut l'instauration d'un service européen de télépéage^{26,27} englobant l'entièreté des réseaux routiers de l'Union sur lesquels un péage ou une redevance d'usage était perçu par voie électronique et permettant aux usagers de la route de conclure un contrat unique et d'utiliser un équipement embarqué unique pour le paiement du télépéage partout dans l'UE²⁸. La Commission fut alors invitée à préciser les caractéristiques du SET pour une date ultérieure et ce fut donc la décision 2009/750/CE « relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques »²⁹ qui établit les différentes règles encadrant la mise en place du SET. Plus précisément, la décision règle notamment la matière des droits et obligations des différents acteurs, à savoir les États membres, les prestataires de services, les percepteurs de péage et les utilisateurs.

En 2017, un groupe de travail s'est penché sur l'évaluation des incidences de ces deux actes législatifs. Force fut de constater que le bilan demeure relativement négatif et que les objectifs qui avaient été fixés n'ont été que très peu atteints³⁰. En effet, un réel marché européen du télépéage n'a toujours pas vu le jour à l'heure actuelle³¹ et nous ne constatons que très peu d'interopérabilité des systèmes de télépéages sur le plan supranational³². Par exemple, dans de nombreux pays tels que l'Allemagne, la Croatie, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, la Pologne, la Slovaquie, la Slovénie, la République tchèque ou le Royaume-Uni, seule

²³ Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la mission d'information sur l'écotaxe poids lourds et présenté par M. Jean-Paul CHANTEGUET, *Doc. Parl.*, Assemblée nationale française, n° 1937, p. 30.

²⁴ Directive européenne 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté, *J.O.U.E.*, L 166 du 30 avril 2004.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ Ci-après dénommé « SET ».

²⁷ La dénomination « EETS » (*European Electronic Toll Service*) est également largement utilisée dans la documentation francophone pour décrire le service européen de télépéage.

²⁸ Évaluation ex-Post de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté et de la décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques, ci-après dénommée « Évaluation ex-Post de la directive 2004/52/CE », résumé, 31 mai 2017 (disponible sur www.eur-lex.europa.eu ; consulté le 18 avril 2018).

²⁹ Décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques, *J.O.U.E.*, L 268/11 du 13 octobre 2009.

³⁰ Lyde Conseil, « Directive sur l'interopérabilité des systèmes de télépéage : une refonte partielle et inéquitable », 3 janvier 2018 (disponible sur www.lyde-conseil.com ; consulté le 24 mars 2018).

³¹ *Ibidem*.

³² Évaluation ex-Post de la directive 2004/52/CE, résumé, 31 mai 2017 (disponible sur www.eur-lex.europa.eu ; consulté le 18 avril 2018).

l'utilisation d'unités embarquées nationales fonctionne actuellement³³. En ce qui concerne la Belgique, elle se comporte en bon élève et même en pionnière dans le domaine, compte tenu du fait que le système établi en Belgique fut élaboré à partir du modèle SET et qu'il est entièrement compatible avec les stipulations européennes³⁴. Le groupe de travail explique cet échec par deux raisons principales, à savoir les barrières à l'entrée (notamment la procédure d'accréditation fastidieuse mise en place par les États membres) auxquelles sont confrontés les prestataires de services ainsi que les exigences excessives qui leur sont imposées³⁵. Dans ce contexte, une refonte de la directive 2004/52/CE sur l'interopérabilité des systèmes de télépéage a été proposée de manière à combler les lacunes de la législation en vigueur, notamment en précisant davantage le rôle des différentes catégories d'acteurs du marché du SET qui étaient définis dans la décision 2009/750/CE précitée³⁶.

³³ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte), 2017/0128 (COD), exposé des motifs, p. 2.

³⁴ VIAPASS, « Rapport annuel 2014-2015. Le début d'un système efficace de gestion du trafic », p. 28 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

³⁵ *Ibidem.*, pp. 2-3.

³⁶ *Ibidem.*, p. 4.

Chapitre 2 : La cadre législatif national belge

Avant d'étudier le régime du prélèvement kilométrique en lui-même, nous allons tout d'abord nous pencher sur le cadre législatif national qui encadre l'instauration de celui-ci. Nous tenterons d'exposer ici un bref historique décrivant le contexte institutionnel et socio-économique dans lequel a été mis en place le système actuel du prélèvement kilométrique.

2.1. Historique

2.1.1. *L'accord politique relatif à une réforme de la fiscalité routière du 21 janvier 2001*

Le système du prélèvement kilométrique pour poids lourds trouve ses prémisses dans l'accord politique relatif à une réforme de la fiscalité routière conclu entre les trois régions à la date du 21 janvier 2011, au travers duquel les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale se sont engagées à travailler de concert afin d'aboutir à une réforme des taxes liées à la circulation routière³⁷. Concrètement, l'accord en question s'articula autour de trois volets principaux, à savoir : (i) l'introduction d'un prélèvement kilométrique « intelligent » pour les poids lourds dont la MMA est supérieure à 3,5 tonnes ; (ii) l'introduction d'un mécanisme pour l'utilisation réelle des véhicules légers et (iii) une réforme coordonnée des taxes automobiles (taxe de circulation et taxe de mise en circulation) afin que celles-ci soient, à terme, davantage liées aux performances environnementales des véhicules³⁸. C'est bien entendu sur le premier volet et sa concrétisation que nous allons nous attarder. Plus concrètement, il s'agissait d'abroger le prélèvement fiscal portant le nom de l'« Eurovignette », lequel constituait un *droit d'usage* selon le droit européen, afin de le substituer par le prélèvement kilométrique, lequel s'apparente, quant à lui, à un *péage* au sens européen du terme. Le projet fut doté du nom générique « Viapass ».

Suite à l'accord politique de janvier 2011, un planning du projet fut établi, prévoyant l'introduction du prélèvement kilométrique par les Régions pour 2016. S'en suivirent alors trois années de missions et de travaux préparatoires nécessaires à la conception et la mise en place du nouveau système. Un consultant fut tout d'abord désigné afin de concevoir une architecture provisoire du système de prélèvement kilométrique pour les poids lourds. Cette architecture fut définitivement approuvée par les trois Régions en janvier 2013. S'en suivit alors une offre de marché public destinée à désigner le prestataire de services, à savoir l'opérateur principal chargé de la mise en œuvre du système³⁹. Eu égard aux délais fixés dans le planning, l'attribution devait être conclue pour mi-2014.

³⁷ B. BAYENET, M. BOURGEOIS et D. DARTE, *op.cit.*, p. 140.

³⁸ A. DE SAINT MARTIN, « Analyse : la taxe de mobilité », analyse du Centre Jean-Gol, mai 2015, p. 2.

³⁹ VIAPASS, onglet « Historique » (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 21 mars 2018).

2.1.2. Loi spéciale du 26 décembre 2013

Ce changement de régime souhaité par les trois Régions requit, à l'époque, un certain nombre de démarches administratives et législatives effectuées par l'État fédéral afin de « déblayer le terrain sur lequel le nouveau prélèvement serait bâti »⁴⁰. En effet, il était indispensable de mettre en place un cadre juridique propice et suffisamment clair avant de continuer l'instauration du prélèvement kilométrique par les autorités régionales⁴¹, c'est-à-dire avant la conclusion de l'accord de coopération entre les trois Régions et avant l'attribution du marché public. C'est dans ce contexte que la loi spéciale du 26 décembre 2013 fut adoptée. Celle-ci s'articula principalement autour de trois volets que nous développons ci-dessous.

A. Modification de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles

Premièrement, l'article 92*bis* de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles fut modifié. Cet article règle le principal mode de coopération, à savoir la conclusion d'accord de coopération, entre les autorités régionales et communautaires lorsque celles-ci souhaitent exercer leurs compétences de manière collective⁴². En l'occurrence, le paragraphe 2, point g) stipulait qu'un accord de coopération devait être conclu entre les Régions afin de régler les questions relatives « à l'exercice des compétences en matière d'Eurovignette pour les véhicules qui sont immatriculés à l'étranger »⁴³. En ce qui concerne l'Eurovignette, la question était en effet primordiale, notamment compte tenu du fait que les recettes perçues par les Régions dépendaient de l'endroit où était établie la personne morale ou physique au nom de laquelle le véhicule était immatriculé⁴⁴. L'abrogation de l'Eurovignette entraîna donc l'abrogation de cette disposition. En ce qui concerne le prélèvement kilométrique, la question du partage des compétences pour les véhicules immatriculés à l'étranger ne se pose pas compte tenu du fait de la localisation des recettes entre les Régions est fonction de l'endroit où les kilomètres sont parcourus. De plus, les tarifs du prélèvement kilométrique sont fixés de manière uniforme, quelle que soit l'immatriculation du véhicule⁴⁵.

⁴⁰ B. BAYENET, M. BOURGEOIS et D. DARTE, *op.cit.*, p. 153.

⁴¹ Projet de loi spéciale du 21 novembre 2013 portant modification des lois spéciales des 8 août 1980 de réformes institutionnelles et 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions et abrogation de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, ensuite de l'introduction du prélèvement kilométrique, ci-après dénommé « Projet de loi spéciale du 21 novembre 2013 », *Doc. Parl.*, Sén., 2013-2014, n° 5-2354/1, exposé des motifs, p. 2.

⁴² Proposition de loi spéciale du 24 octobre 2012 modifiant les lois spéciales du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, *Doc. Parl.*, Sén., 2012-2013, n°5-1815/1, développement, pp. 1-2.

⁴³ Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, *M.B.*, 15 août 1980.

⁴⁴ B. BAYENET, M. BOURGEOIS et D. DARTE, *op.cit.*, p. 160.

⁴⁵ Projet de loi spéciale du 21 novembre 2013, *Doc. Parl.*, Sén., 2013-2014, n° 5-2354/1, exposé des motifs, p. 2.

B. Modification de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions

Deuxièmement, la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions fut adaptée de manière à supprimer l'Eurovignette de l'ordre juridique belge et à encadrer le moment où l'Eurovignette et le prélèvement kilométrique se chevauchèrent temporairement au niveau législatif⁴⁶. Afin de comprendre au mieux l'enjeu de ces modifications, il convient de rappeler les bases de l'autonomie fiscale des Régions en Belgique.

L'Eurovignette constituait un « impôt régional » relevant de l'autonomie fiscale dérivée de premier type. Les « impôts régionaux » regroupent une série de prélèvements fiscaux qui étaient initialement levés par l'État fédéral, mais qui ont fait l'objet de transfert aux Régions lors des réformes de l'État de 1989 et de 2001, octroyant ainsi à ces dernières les compétences exclusives pour en déterminer la base imposable, le taux d'imposition ou les exonérations⁴⁷. Les « impôts régionaux » sont énumérés à l'article 3 de la loi spéciale de financement⁴⁸ du 16 janvier 1989 et parmi ceux-ci figurent donc la taxe de circulation (art. 3, alinéa 1er, 10°), la taxe de mise en circulation (art. 3, al. 1er, 11°) et, à l'époque, l'Eurovignette (art. 3, al. 1er, 12°).

L'autonomie fiscale dérivée de premier type telle que définie ci-dessus s'oppose à une autre forme d'autonomie fiscale des Régions, à savoir l'autonomie fiscale propre. Cette dernière découle de l'application de l'article 170, §2 de la Constitution qui consacre aux régions la possibilité de créer de toute pièce de nouvelles taxes, communément appelées « taxes régionales autonomes ». Toutefois, cette autonomie fiscale est vidée en grande partie de sa substance par la règle du *non bis in idem*, laquelle empêche aux régions l'introduction de nouvelles taxes régionales dans des matières imposables sur lesquelles un impôt est déjà levé par le pouvoir fédéral⁴⁹ ou qui sont déjà visées par un prélèvement fiscal repris à l'article 3 de la LSF⁵⁰. La portée juridique de ce dispositif est non équivoque : dans le cas de l'émergence

⁴⁶ Projet de loi spéciale du 16 décembre 2013 portant modification des lois spéciales des 8 août 1980 de réformes institutionnelles et 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions et abrogation de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, ensuite de l'introduction du prélèvement kilométrique, Rapport fait au nom de la commission des finances et du budget par Mme Veerle Wouter, *Doc. Parl.*, Ch. Repr., 2013-2014, n° 3235/002, exposé introductif de M. Hendrik Bogaert, p. 5.

⁴⁷ R. DESCHAMPS, V. SCHMITZ, B. SCORNEAU et S. THONET, « L'autonomie fiscale des Régions : Inventaire des compétences et estimations chiffrées », Cahiers de recherche, Série Politique économique, n° 62, février 2013, pp. 6-7.

⁴⁸ Ci- après dénommée « LSF ».

⁴⁹ Loi du 23 janvier 1989 relative à la compétence fiscale visée à l'article 110, §§1^{er} et 2, de la Constitution, *M.B.*, 24 janvier 1989, p. 637.

⁵⁰ Loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, *M.B.*, 17 janvier 1989.

d'impôt régional et d'une taxe régionale couvrant simultanément la même matière imposable, la taxe régionale doit automatiquement s'incliner devant l'impôt régional⁵¹. En l'espèce, en raison de l'application de cette règle *non bis in idem*, il était donc interdit pour les Régions d'adopter une nouvelle taxe régionale propre sur la matière imposable relative à l'Eurovignette, l'objet taxable étant considéré comme « indisponible »⁵².

En outre, il est nécessaire de s'arrêter brièvement sur la question délicate de la signification concrète donnée à la notion de « matière imposable ». En l'absence d'une définition légale de cette notion, nous nous baserons sur la jurisprudence de la Cour constitutionnelle qui définit celle-ci comme étant l'élément générateur de l'impôt, c'est-à-dire le fait ou la situation donnant lieu à l'impôt. Par ailleurs, la Cour insiste sur le fait que la notion de « matière imposable » ne doit pas être confondue avec celle de « base imposable », qui constitue le montant sur lequel l'impôt est défini⁵³. A cet égard, un récent arrêt de la Cour constitutionnelle du 22 mars 2018⁵⁴ est venu confirmer cette interprétation. Cependant, malgré ces clarifications de la Cour Constitutionnelle, de nombreux points d'interrogation demeurent encore. D'ailleurs, la question de savoir si l'Eurovignette et le prélèvement kilométrique occupent réellement la même « matière imposable » fait l'objet d'une controverse.

Par conséquent, la « matière imposable » étant considérée comme déjà occupée, il n'était pas possible pour les Régions d'introduire le nouveau prélèvement kilométrique tant que l'Eurovignette subsistait. Cependant, si la fixation de la base imposable, du taux d'imposition et des exonérations relèvent de la seule compétence des Régions, les règles de droit matériel qui ont trait à la détermination de la matière imposable relèvent, elles, exclusivement de la compétence de l'État fédéral. En effet, toute modification ou suppression de l'objet taxable est subordonnée à une loi votée à la majorité spéciale telle que visée à l'article 4 de la Constitution. Notons que cette exigence d'une majorité spéciale offre la garantie aux Régions que l'autorité nationale ne pourra pas se réapproprier, via le vote d'une simple loi ordinaire, des matières taxables pour lesquelles les Régions sont compétentes⁵⁵. Ainsi, comme il est explicitement énoncé dans l'exposé des motifs de la LSF, « modifier la matière imposable reviendrait, en effet, à modifier la nature des prélèvements précités et, par voie de conséquence, à modifier la loi spéciale sur le financement des Communautés et des Régions »⁵⁶. À cet égard, les Régions, possédant la compétence exclusive de la fixation du taux d'imposition des impôts régionaux, auraient pu neutraliser l'effet de l'Eurovignette en

⁵¹ M. BOURGEOIS, « La “matière imposable” des impôts régionaux selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle : commentaire critique des arrêts n° 58/2006 du 26 avril 2006 et n° 93/2014 du 19 juin 2014 », *Liber amicorum Maurice Eloy*, Limal, Anthemis, 2014, pp. 630-631.

⁵² M. BOURGEOIS, *Eléments de fiscalité régionale et locale. Syllabus : L'autonomie fiscale des Régions*, Université de Liège, 2016, p. 18.

⁵³ A ce sujet, voy. not. C.C., 26 avril 2006, n° 58/2006 ; C.C., 19 juin 2014, n° 93/2014 ; C.C., 21 janvier 1998, n° 4/98 ; C.C., 5 juillet 2000, n° 86/2000.

⁵⁴ C.C., 22 mars 2018, n° 34/2018, B.9.

⁵⁵ Projet de loi spéciale du 3 décembre 1988 relative au financement des Communautés et des Régions, *Doc. Parl.*, Chambre, 1988-89, n° 635/1, discussion des articles, pp. 7-8.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 60.

jouant sur le taux d'imposition et en introduisant un taux de 0 %, comme Ce fut par exemple le cas en Région flamande et en Région de Bruxelles-Capitale pour supprimer la redevance télévision et radio. Cependant, s'il est vrai que cette technique aurait abouti à une suppression du prélèvement fiscal en question sur le plan économique pour les contribuables, il n'aurait été question que d'une « suppression de fait », la matière imposable restant toutefois toujours occupée et existante.⁵⁷

C'est donc dans ce contexte que l'État fédéral accepta d'apporter des modifications à la loi spéciale de financement. L'objet principal fut l'abrogation de la notion d'Eurovignette ainsi que de toutes les références y relatives dans la LSF. Cependant, cette abrogation ne devait produire ses effets qu'à partir de l'entrée en vigueur effective du prélèvement kilométrique. En effet, afin d'éviter un vide juridique entre la fin de la perception de l'Eurovignette et le commencement de la perception effective du prélèvement kilométrique, l'implémentation du prélèvement kilométrique et plus précisément l'adoption des différentes dispositions décrétales, réglementaires et administratives nécessaires à l'implémentation du système électronique dut se faire alors que l'Eurovignette existait toujours de manière effective. En effet, une période de transition entre les deux prélèvements aurait incontestablement eu un impact négatif sur le budget des Régions et n'était, de ce fait, pas envisageable. Par conséquent, l'article 10 de la loi spéciale 19 décembre 2013 prévoit que l'abrogation de l'Eurovignette ne devient effective qu'« à partir de la cessation de la perception du droit d'usage [...], et au plus tôt le 1^{er} janvier 2016 »⁵⁸.

Subsistait alors le principe du *non bis in idem* qui faisait obstacle à l'introduction du prélèvement kilométrique au regard de l'existence de l'Eurovignette. Afin de préserver ce principe de *non bis in idem*, une exception à cette règle fédérale fut alors introduite à l'article 11 de la LSF, précisant que le principe en question ne s'applique pas aux impôts visés à l'article 3, alinéa 1er, 10°, 11° et 12° de la LSF, c'est-à-dire respectivement à la taxe de circulation, la taxe de mise en circulation et, à l'époque, l'Eurovignette. Cette modification permit de garantir la sécurité juridique en créant un cadre juridique « dépourvu d'ambiguïté »⁵⁹. A cet égard, nous noterons que l'exception à la règle *non-bis in idem* ne s'applique pas seulement à l'Eurovignette, laquelle visait uniquement les poids lourds de plus de 12 tonnes, mais également aux taxes de circulation et de mise en circulation, qui visent, elles, l'entièreté des véhicules. Cette démarche s'explique par le fait que le législateur a souhaité préparer le terrain, dans l'hypothèse de l'extension du prélèvement kilométrique aux véhicules légers, laquelle constitue le deuxième volet de la réforme sur la fiscalité routière. En

⁵⁷ B. BAYENET, M. BOURGEOIS et D. DARTE, *op.cit.*, p. 144.

⁵⁸ Loi spéciale du 26 décembre 2013 portant modification des lois spéciales des 8 août 1980 de réformes institutionnelles et 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions et abrogation de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du grand-duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, ensuite de l'introduction du prélèvement kilométrique, *M.B.*, 31 décembre 2016.

⁵⁹ Projet de loi spéciale du 21 novembre 2013, *Doc. Parl.*, Sén., 2013-2014, n° 5-2354/1, exposé des motifs, p. 3.

effet, l'éventualité de l'introduction d'un système de taxation basée sur l'utilisation réelle pour les véhicules légers est actuellement au centre des discussions.

Nous avons évoqué à plusieurs reprises le fait que les deux prélèvements ont coexisté temporairement sur le plan législatif, la mise en place du prélèvement kilométrique ayant été réalisée parallèlement à l'existence de l'Eurovignette. Or, nous avons également expliqué ci-dessus qu'une règle de non-cumul entre le droit d'usage et le péage avait été établie dans les directives européennes encadrant la matière. Cela nous laisse penser que le chevauchement de ces deux législations, une en vigueur et une en préparation, aurait constitué une infraction aux dispositions européennes. Or, dans l'exposé des motifs de la loi spéciale du 21 décembre 2013, le gouvernement soutient que cela ne sera pas le cas étant entendu que « le prélèvement kilométrique ne sera effectivement dû, et donc effectivement prélevé et applicable, qu'à l'expiration d'un délai de préavis de neuf mois tel que prévu dans le cadre de la procédure de renonciation à la perception du droit d'usage »⁶⁰.

C. Dispositions concernant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds

Troisièmement, sur le plan international, étant donné que le prélèvement « Eurovignette » était le fruit d'un accord commun entre plusieurs pays de l'Union européenne, l'État fédéral eut l'obligation de notifier, aux autres États membres ayant pris part à l'accord, sa volonté de se retirer de celui-ci. La procédure de renonciation à la perception de l'Eurovignette par un État membre, prévue à l'article 17, 2° de « l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds [...] instaurant une Eurovignette » du 9 février 1994, était la suivante : la renonciation prenait effet de plein droit à l'expiration d'un délai de préavis de neuf mois prenant court à partir de la communication, au dépositaire, de la décision de cessation de la perception du droit d'usage⁶¹.

L'article 7 de la loi spéciale du 21 décembre 2013 eut pour vocation d'établir en droit belge le cadre juridique pour l'application de cette procédure de renonciation. Il fut convenu que, lorsque les trois Régions le jugeraient nécessaire, les trois gouvernements régionaux confieraient conjointement au Roi la mission de notifier par écrit et de manière immédiate la décision de renonciation de l'Eurovignette au dépositaire. D'un point de vue pratique, la procédure devait être lancée par les Régions lorsqu'il s'avérait certain que la perception du prélèvement kilométrique pourrait être opérationnelle après neuf mois⁶².

⁶⁰ *Ibidem.*, p. 5.

⁶¹ Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993.

⁶² B. BAYENET, M. BOURGEOIS et D. DARTE, *op.cit.*, p. 155.

Dans les faits, la notification de renonciation fut déposée par le Royaume de Belgique en date du 25 juin 2015, à savoir pile neuf mois avant la suppression de l'Eurovignette et l'entrée en vigueur de la taxe kilométrique sur le territoire belge en date du 1^{er} avril 2016⁶³.

2.1.3. Loi du 21 décembre 2013 modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992, en ce qui concerne la déductibilité d'impôts, taxes et rétributions régionaux⁶⁴

Comme nous l'avons vu précédemment, l'Eurovignette, qui constitue un « impôt régional impropre » découlant de l'autonomie fiscale dérivée, fut remplacée par le prélèvement kilométrique, qui prend, lui, la forme d'une « taxe régionale propre » ou d'une « redevance » selon le type de routes concernées. Ces deux catégories d'autonomie se caractérisent par des cadres législatifs et administratifs différents⁶⁵. D'ailleurs, un point de différenciation majeur réside au niveau de la déductibilité en tant que frais professionnels à l'impôt des sociétés.

En effet, conformément à l'article 198, §1, 5^o du Code d'imposition sur les revenus de 1992⁶⁶, « les impôts, taxes et rétributions régionaux, autres que ceux visés à l'article 3 de la loi spéciale relative au financement des Communautés et des Régions » ne sont pas considérés comme des frais professionnels. En l'espèce, cela signifie qu'alors que l'Eurovignette était déductible, le prélèvement kilométrique aurait, au contraire, été non déductible et considéré comme une dépense non admise. Afin d'éviter que les contribuables ne soient impactés sur le plan de la déductibilité fiscale pour cause de la modification de la nature des prélèvements, le législateur fédéral⁶⁷ intervint et introduisit une exception à la règle de non-déductibilité de l'article 198, §1, 5^o⁶⁸. Le fait de pouvoir conserver la déductibilité fiscale faisait d'ailleurs partie des revendications des transporteurs routiers lorsqu'ils furent informés de la volonté des gouvernements régionaux d'instaurer un nouveau système de prélèvement kilométrique⁶⁹.

L'article 198, §1, 5^o se présente dorénavant de la manière suivante : « Ne sont pas considérés comme des frais professionnels : [...] les impôts, taxes et rétributions régionaux autres que ceux visés à l'article 3 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions [et autres que ceux instaurés par les Régions pour l'usage de véhicules ou pour l'usage de la voie publique] ainsi que les accroissements, majorations, frais et intérêts de retard afférents à ces impôts, taxes et rétributions non déductibles », garantissant ainsi que les charges liées au prélèvement kilométrique soient également déductibles en tant

⁶³ *Ibidem.*, p. 155.

⁶⁴ Loi du 21 décembre 2013 modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992, en ce qui concerne la déductibilité d'impôts, taxes et rétributions régionaux, *M.B.*, 31 décembre 2013.

⁶⁵ M. BOURGEOIS, *op.cit.*, *Liber amicorum Maurice Eloy*, Limal, Anthemis, 2014, p. 631.

⁶⁶ Ci-après dénommé « CIR 92 ».

⁶⁷ En effet, bien que les gouvernements régionaux soient compétents dans la matière, les règles de déductibilité en matière d'impôt sur les revenus restent de la compétence exclusive de l'autorité fédérale.

⁶⁸ Projet de loi du 6 novembre 2013 modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992, en ce qui concerne la déductibilité d'impôts, taxes et rétributions régionaux, *Doc. Parl.*, Ch. Repr., 2013-2014, n°3109/001, exposé des motifs, p.4.

⁶⁹ A. DE SAINT MARTIN, *op. cit.*, p. 4.

que frais professionnels à l'impôt des sociétés⁷⁰. Nous ajouterons tout de même que la déductibilité à titre de frais professionnels reste bien évidemment soumise aux dispositions légales applicables en la matière, à savoir en particulier au respect des conditions de l'article 49 du CIR 92.

Nous remarquons que l'article 198, §1, 5° précité ne fait pas seulement référence au prélèvement kilométrique en tant que tel, mais aux impôts, taxes et rétributions « instaurés par les Régions pour l'usage des véhicules ou pour l'usage de la voie publiques ». Cet élargissement de l'exception a été mise en place par le législateur afin de déblayer le terrain dans l'hypothèse d'une réforme des taxes de circulation et de mise en circulation, point qui constitue le troisième volet de la réforme de la fiscalité routière annoncée en 2011. Cette réforme des taxes automobiles est actuellement dans une phase d'étude tant en Région wallonne qu'en Région de Bruxelles-Capitale. En Région flamande, une réforme a déjà eu lieu. Si jusqu'à présent, les taxes de circulation et de mise en circulation demeurent des impôts régionaux dans les trois Régions du pays, il ne serait pas impossible qu'ils deviennent, à terme, des taxes régionales, comme ce fut le cas avec l'Eurovignette et le prélèvement kilométrique.

Finalement, nous noterons qu'il fut défini, à l'époque, que la présente loi entrerait en vigueur au moment où l'Eurovignette serait définitivement supprimée au profit du prélèvement kilométrique, et ce, au plus tôt, le 1^{er} janvier 2016.

2.1.4. L'accord de coopération du 30 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique

Suite aux interventions de l'État fédéral ayant permis de créer un cadre juridique clair, précis et propice à l'implémentation du prélèvement kilométrique, un accord de coopération fut conclu entre les trois Régions à la date du 31 janvier 2014⁷¹. Ce dernier fit l'objet d'un assentiment par les trois Régions et entra en vigueur à la date de la publication du dernier des actes d'assentiment au Moniteur belge, c'est-à-dire le 23 mai 2014. L'accord, qui constitue la base de l'introduction du prélèvement kilométrique sur le terrain, se décline autour de deux grands objectifs.

Premièrement, il définit les principes communs, lesquels ont pour vocation d'encadrer l'introduction d'un impôt dans l'hypothèse de routes non concédées d'une part et d'établir un

⁷⁰ A. VAN ASCH, « Maintien de la déductibilité du prélèvement kilométrique à l'impôt des sociétés au titre de frais professionnels », Actualités, Wolters Kluwer, 10 janvier 2014, p. 1 (disponible sur www.jura.be ; consulté le 23 mars 2018).

⁷¹ Accord de coopération de 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, ci-après dénommé « Accord de coopération de 31 janvier 2014 », ayant fait l'objet d'un assentiment dans la Région wallonne par un décret wallon du 27 mars 2014 (*M.B.*, 23 mai 2014), dans la Région flamande par un décret flamand du 4 avril 2014 (*M.B.*, 12 mai 2014) et dans la Région de Bruxelles-Capitale par une ordonnance du 3 avril 2014 (*M.B.* 14 mai 2014, *err. M.B.*, 11 décembre 2014).

cadre réglementaire autorisant un concessionnaire à prélever des péages de concession dans l'hypothèse de routes concédées d'autre part⁷². Entre autres, ces règles communes concernent l'exigibilité, la perception, le recouvrement et le contrôle du prélèvement kilométrique, mais établissent également une méthodologie pour la tarification. L'accord organise également la clé de répartition des coûts de fonctionnement entre les Régions (voy. point 4.5.1.). Lors de l'élaboration de leurs réglementations régionales respectives, celles-ci furent bien entendu tenues de prendre en considération et d'observer ces principes de base⁷³.

Deuxièmement, l'accord établit la constitution du partenariat interrégional de droit public, Viapass. Étant donné que son financement est pris en charge par les Régions, la répartition de leur contribution respective dans les coûts de Viapass est réglée via une clé de répartition. Considéré comme un organisme public, la mission de Viapass est cruciale pour la mise en œuvre du système, tant elle consiste à exécuter les décisions des Régions tout en assurant la bonne coopération, coordination et concertation entre ces trois dernières. De plus, une part non négligeable de sa mission porte sur la conclusion du contrat DBFMO avec le *Single Service Provider* (voy. point 3.3.1. C.).

Par ailleurs, à la lecture de l'accord, nous pouvons immédiatement remarquer que celui-ci s'inscrit pleinement dans le cadre législatif instauré au niveau de l'Union européenne. En effet, l'introduction de mécanismes visant à imputer les coûts d'infrastructure de manière plus équitable sur les transporteurs ainsi que la volonté de réduire l'empreinte écologique du système de mobilité, le tout au travers d'une fiscalité plus équitable, d'une mobilité plus durable et d'une réduction des émissions, constituent les fondements de cet accord.

De plus, il nous semble également important de comprendre les intérêts qui ont poussé les trois Régions à travailler de concert et à créer un cadre juridique commun. Tout d'abord, d'un point de vue économique, une coopération régionale était nécessaire en raison de l'efficacité des coûts et de l'intégration de l'infrastructure régionale de transport. En effet, une collaboration au niveau belge permet, par exemple, de réaliser des économies d'échelle. Ensuite, vis-à-vis des contribuables et des prestataires de services, il était question de développer un système transparent et par lequel des différences trop sévères étaient évitées⁷⁴.

Finalement, nous noterons que l'accord a fait l'objet d'un amendement par le biais de l'accord de coopération du 24 avril 2015⁷⁵. La première modification, et sans doute la plus importante, concerne une adaptation de la formule de tarification, introduisant le concept de zone

⁷² Projet de décret du 12 février 2014, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2013-2014, n°977/1, exposé des motifs, p. 2.

⁷³ *Ibidem.*, p. 2.

⁷⁴ *Ibidem.*, p.2.

⁷⁵ Accord de coopération du 24 avril 2015 modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, ayant fait l'objet d'un assentiment dans la Région wallonne par un décret wallon du 4 juin 2015 (*M.B.*, 16 juin 2015), dans la Région flamande par un décret flamand du 3 juillet 2015 (*M.B.*, 22 juillet 2015) et dans la Région de Bruxelles-Capitale par une ordonnance du 2 juillet 2015 (*M.B.*, 10 juillet 2015).

tarifaire⁷⁶ et offrant notamment la possibilité de moduler le tarif en fonction de la période ou du lieu⁷⁷. Une deuxième modification significative repose dans le fait que l'accord permet aux Régions d'adopter une mesure compensatoire en diminuant le montant de la taxe de circulation annuelle des poids lourds, le tout en respectant bien entendu les minima légaux imposés par le droit européen⁷⁸.

⁷⁶ A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, « Nouvelle tarification kilométrique : plus large que l'Eurovignette », *Le Fiscologue*, 26 février 2016, n° 1465, p. 3.

⁷⁷ B. LYSY, « Adaptations diverses de l'accord interrégional sur le prélèvement kilométrique », *Actualités*, Wolters Kluwer, 17 juin 2015, p. 1 (disponible sur www.jura.be ; consulté le 29 mars 2018).

⁷⁸ Projet de décret du 18 mai 2015 portant assentiment à l'accord de coopération du 24 avril 2015 modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, §1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelle, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2014-2015, n°186/2, exposé des motifs, p.3.

Chapitre 3 : Le système du prélèvement kilométrique

3.1. Les décrets et ordonnance des trois Régions instaurant respectivement un prélèvement kilométrique

Suite au long processus décisionnel et législatif décrit au chapitre précédant, les Régions ont finalement pu s'atteler à la transcription des dispositions requises en la matière dans leur cadre décretaal. C'est ainsi que dans le courant du mois de juillet 2015, chaque région a respectivement instauré, par le biais d'un décret ou d'une ordonnance, le prélèvement kilométrique. Plus précisément, il s'agit des deux Décrets et de l'Ordonnance suivants :

- le décret de la Région wallonne du 16 juillet 2015 « instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes »⁷⁹ et l'Arrêté d'exécution du 17 décembre 2015 y relatif⁸⁰;
- le décret de la Région flamande du 3 juillet 2015 « introduisant le prélèvement kilométrique et annulant le prélèvement de l'Eurovignette et modifiant le Code flamand de la Fiscalité du 13 décembre 2013 en la matière »⁸¹ et l'Arrêté d'exécution du 17 juillet 2015 y relatif⁸²;
- l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juillet 2015 « introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette »⁸³ et l'Arrêté d'exécution du 24 septembre 2015⁸⁴ y relatif.

⁷⁹ Décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes, ci-après dénommé « Décret du 16 juillet 2015 », *M.B.*, 28 juillet 2015.

⁸⁰ Arrêté du 17 décembre 2015 du Gouvernement wallon portant approbation de la décision du conseil d'administration de la SOFICO du 10 juin 2015 déterminant les zones tarifaires, la valeur du tarif de base, des variables et des coefficients de pondération utilisés dans la formule tarifaire du prélèvement kilométrique instauré par le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes, ci-après dénommé « Arrêté du 17 décembre 2015 », *M.B.*, 19 janvier 2016.

⁸¹ Décret du 3 juillet 2015 introduisant le prélèvement kilométrique et annulant le prélèvement de l'Eurovignette et modifiant le Code flamand de la Fiscalité du 13 décembre 2013 en la matière, ci-après dénommé « Décret du 3 juillet 2015 », *M.B.*, 10 août 2015.

⁸² Arrêté du 17 juillet 2015 du Gouvernement flamand modifiant l'Arrêté relatif au Code flamand de la Fiscalité du 13 décembre 2013, en ce qui concerne l'introduction du système de prélèvement kilométrique, ci-après dénommé « Arrêté du 17 juillet 2015 », *M.B.*, 10 août 2015.

⁸³ Ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, ci-après dénommé « Ordonnance du 29 juillet 2015 », *M.B.*, 12 août 2015.

⁸⁴ Arrêté du 24 septembre 2015 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exécution de l'Ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, *M.B.*, 7 octobre 2015.

3.2. Les grands objectifs du prélèvement kilométrique

Comme cela fut exposé à maintes reprises par les Gouvernements régionaux, le prélèvement kilométrique repose sur trois grands objectifs⁸⁵.

Premièrement, dans la suite logique du principe des « mécanismes équitables d'imputation des coûts d'infrastructure aux transporteurs » introduit à l'époque par la directive européenne « Eurovignette », la volonté fut d'établir une égalité de traitement entre toutes les entreprises de transport utilisatrices du réseau routier belge au niveau de la prise en charge des coûts d'infrastructure. À cet égard, l'ancien ministre wallon du Budget, de la Fonction publique et de la Simplification administrative, Monsieur Lacroix, rappelait d'ailleurs que plus de trois quarts des poids lourds circulant sur le réseau routier wallon sont des poids lourds qui ne sont pas immatriculés en Wallonie⁸⁶.

Deuxièmement, en se basant sur la méthode de « l'utilisateur-payeur », le prélèvement kilométrique a pour vocation d'améliorer la mobilité et l'efficacité du transport routier, notamment en encourageant les entreprises à optimiser le chargement de leurs poids lourds ou de réduire les trajets à vide⁸⁷.

Troisièmement, en prônant le principe du « pollueur-payeur », les gouvernements régionaux entendent contribuer à l'amélioration des performances écologiques du système de transport⁸⁸.

3.3. Le fonctionnement général du prélèvement kilométrique

3.3.1. Les acteurs concernés par le prélèvement kilométrique et leur rôle respectif.

Afin de remplir les objectifs précités, plusieurs acteurs ont collaboré en vue de mettre en place le système du prélèvement kilométrique.

A. Les percepteurs de péage et le concessionnaire

Premièrement, les Régions ont joué un rôle primordial dans l'instauration du système du prélèvement kilométrique. En effet, les matières liées au transport et à la mobilité ayant été régionalisées lors de la réforme de 1989, seules les Régions sont compétentes pour lever le prélèvement kilométrique et en définir les modalités⁸⁹.

⁸⁵ Projet de décret du 29 juin 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes, ci-après dénommé « Projet de décret du 29 juin 2015 », *Doc. Parl.*, Parlement Wallon, 2014-2015, n° 236/4, exposé des motifs, p. 3.

⁸⁶ Compte rendu intégral de la séance plénière du 16 juillet 2015, *Doc. Parl.*, Parlement Wallon, 2014-2015, C.R.I. n° 22, pp. 53 et 59.

⁸⁷ Projet de décret du 29 juin 2015, *Doc. Parl.*, Parlement Wallon, 2014-2015, n° 236/4, exposé des motifs, p. 3.

⁸⁸ Projet de décret du 12 février 2014, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2013-2014, n° 977/1, exposé des motifs, pp. 3-4.

⁸⁹ VIAPASS, « Rapport annuel 2014-2015. Le début d'un système efficace de gestion du trafic », p. 31 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

Contrairement aux deux autres Régions du pays, la Région wallonne a concédé la gestion d'une partie de son réseau routier à un partenaire privé, la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures, plus communément appelée SOFICO. Initialement, la SOFICO fut créée par la Région wallonne afin d'achever certains chantiers d'envergure et d'assumer ses engagements vis-à-vis de l'UE en développant certaines parties de l'infrastructure routière wallonne qui, bien qu'inscrites sur la carte du réseau transeuropéen de transport, étaient à l'époque toujours manquantes⁹⁰. Au fil du temps, sa mission s'est étendue et elle est aujourd'hui en charge de la gestion et de l'exploitation d'un réseau routier de près de 2300 kilomètres⁹¹. Ainsi, c'est donc la SOFICO qui, dans le prolongement de sa mission de gestion, est en charge de prélever la taxe kilométrique pour la Région wallonne⁹².

Par conséquent, les Régions flamande et de Bruxelles-Capitale, n'ayant pas concédé leurs routes, et la SOFICO, ayant reçu les routes en concession de la part de la Région wallonne, constituent les trois percepteurs de péage⁹³.

B. L'entité interrégionale Viapass

Comme nous l'avons déjà expliqué précédemment, les trois Régions ont constitué, via l'accord de coopération du 31 janvier 2014, l'entité interrégionale Viapass. Cette association de droit public fut chargée de nombreuses missions primordiales à la mise en place du système, telles que l'exécution des décisions des Régions, l'assurance de la bonne coopération et coordination entre celles-ci et la conclusion du contrat DBFMO avec le prestataire de services⁹⁴. Depuis le 1^{er} avril 2016, date de mise en application effective, Viapass assure de nombreuses autres tâches qui découlent essentiellement du contrôle du bon fonctionnement du système, de la supervision des transferts de fonds entre les acteurs concernés, des relations avec les fournisseurs ou encore de la communication générale⁹⁵. D'un point de vue purement organisationnel, nous noterons que la direction de Viapass repose dans les mains du Conseil d'administration, qui est lui-même constitué de représentants des gouvernements de chacune des trois Régions⁹⁶.

⁹⁰ Wallonie Infrastructures - SOFICO, onglet « Création » (disponible sur www.sofico.org ; consulté le 8 avril 2018).

⁹¹ *Ibidem*.

⁹² VIAPASS, « Rapport annuel 2014-2015. Le début d'un système efficace de gestion du trafic », p. 31 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

⁹³ Accord de coopération de 31 janvier 2014 ayant fait l'objet d'un assentiment dans la Région wallonne par un décret wallon du 27 mars 2014 (*M.B.*, 23 mai 2014), dans la Région flamande par un décret flamand du 4 avril 2014 (*M.B.*, 12 mai 2014) et dans la Région de Bruxelles-Capitale par une ordonnance du 3 avril 2014 (*M.B.* 14 mai 2014, *err. M.B.*, 11 décembre 2014).

⁹⁴ VIAPASS, « Rapport annuel 2016. En route pour un système efficace de gestion du trafic », p. 10 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

⁹⁵ VIAPASS, « Rapport annuel 2014-2015. Le début d'un système efficace de gestion du trafic », p. 31 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

⁹⁶ *Ibidem*, p. 10 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

C. Le *Single Service Provider*

Une des missions de Viapass fut donc la conclusion du contrat DBFMO avec le prestataire de services, également appelé *Single Service Provider*. Un contrat DBFMO est un contrat de type *Design, Build, Finance, Maintain & Operate*, généralement utilisé dans les partenariats de type public-privé. À l'issue d'un appel d'offres public européen lancé en 2013, le marché a finalement été adjugé au consortium Skyways⁹⁷, qui constitue désormais une société anonyme de droit belge sous le nom de Satellic SA. Cette dernière, mandatée et placée sous le contrôle de Viapass, est l'opérateur principal chargé du développement, de la réalisation et de l'exécution du système du prélèvement kilométrique⁹⁸. Plus concrètement, il lui incombait d'assurer le financement des investissements nécessaires ainsi que de fournir et construire les produits et services requis. L'objectif du *Single Service Provider* fut d'instaurer un système unique dans tout le pays, toute la difficulté résidant dans la nécessité de couvrir les trois Régions, dans les trois langues nationales et en tenant compte des deux systèmes de gestion du réseau routier, à savoir la gestion propre par la région elle-même dans l'hypothèse de routes non concédées ou la gestion par le biais du concessionnaire dans l'hypothèse de routes concédées⁹⁹. Depuis le 1^{er} avril 2016, la facturation, la perception du prélèvement et le transfert des recettes aux percepteurs de péages font également partie de ses missions quotidiennes¹⁰⁰.

D. Les prestataires de services

À côté du *Single Service Provider* qui a le rôle de prestataire de services de base¹⁰¹, d'autres prestataires de services peuvent également recevoir une accréditation pour opérer sur le réseau belge. En effet, conformément à la directive interopérabilité et à la décision européenne du 6 octobre 2009 susmentionnées, tous les collecteurs de péage électronique établis dans l'Espace économique européen doivent avoir accès au marché, pour autant qu'ils répondent à certaines exigences techniques et légales¹⁰². Pour rappel, l'UE a pour objectif de mettre sur pied une zone européenne de télépéage, communément appelée SET, permettant aux utilisateurs de n'avoir recours qu'à un seul et unique contrat auprès d'un prestataire de services pour tous les déplacements effectués dans l'UE¹⁰³. Ainsi, quatre autres prestataires SET¹⁰⁴ ont été accrédités par les percepteurs de péage belges et opèrent actuellement sur le système de péage belge aux côtés de Satellic SA, en offrant aux utilisateurs un service de facturation, de

⁹⁷ Le consortium Skyways est le fruit d'un partenariat entre Strabag AG et T-Systems International GmbH, ce dernier ayant notamment déjà contribué à la mise en place du système de péage allemand.

⁹⁸ Fairway Consortium, « Système de prélèvement kilométrique au sein de la Région flamande, de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capital. Note d'architecture définitive relative au prélèvement kilométrique interrégional », 12 décembre 2012, p. 25.

⁹⁹ VIAPASS, « Rapport annuel 2014-2015. Le début d'un système efficace de gestion du trafic », p. 7 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

¹⁰⁰ Fairway Consortium, *op. cit.*, p. 25.

¹⁰¹ VIAPASS, « Rapport annuel 2014-2015. Le début d'un système efficace de gestion du trafic », p. 28 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

¹⁰² VIAPASS, onglet « EETS » (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

¹⁰³ A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, *op. cit.*, p. 1.

¹⁰⁴ Il s'agit des sociétés Axxes, Eurotoll, Telepass S.p.A et Total Marketing Services.

perception et de transfert du prélèvement aux Régions flamande, de Bruxelles-Capitale et à la SOFICO.

Les prestataires de services ont donc un rôle primordial, car ils endossent la fonction d'intermédiaire entre les contribuables soumis au prélèvement et les percepteurs de péage. Plus concrètement, conformément à l'article 5 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014, le contribuable doit conclure un contrat de prestation de services avec un prestataire de services de son choix, lequel lui fournit le dispositif d'enregistrement électronique permettant de calculer le nombre de kilomètres parcourus par son véhicule¹⁰⁵. Le prélèvement est ensuite perçu par le prestataire de services au nom et pour le compte du percepteur de péage¹⁰⁶, lequel se voit alors transférer les montants reçus au titre de prélèvement kilométrique¹⁰⁷.

E. Les services de contrôle

Par ailleurs, afin de veiller à l'application correcte de la réglementation en vigueur, des services de contrôle ont été mis en place. À cet égard, nous noterons tout d'abord que chaque Région est responsable du contrôle sur son propre territoire, de manière à ce qu'il soit interdit pour une Région d'opérer à des contrôles en dehors de sa juridiction propre¹⁰⁸. C'est la raison pour laquelle l'accord de coopération n'édicte pas de règles précises relatives au contrôle, mais introduit seulement des règles relatives à l'assistance judiciaire mutuelle et à l'échange de renseignements entre les trois Régions¹⁰⁹.

Afin de mener à bien les contrôles, des dispositifs de contrôle mobiles et fixes ont été fournis et installés sur les principaux axes routiers des trois Régions par le *Single Service provider*, Sattelic SA, en exécution de son contrat DBFMO conclu avec Viapass¹¹⁰. Plus précisément, les contrôles s'effectuent selon trois méthodes. Premièrement, un contrôle permanent est établi à certains emplacements par le biais de portiques fixes, lesquels sont capables de reconnaître la plaque d'immatriculation ainsi que les dimensions du camion et de vérifier la présence du dispositif d'enregistrement électronique embarqué obligatoire¹¹¹. Ensuite, de manière à éviter que ces points de contrôle fixes ne soient, à force, connus et contournés, des dispositifs de contrôle similaires mobiles, se déplaçant tous les quatre heures, ont également été fournis¹¹². Finalement, des véhicules et des motos de contrôle ont également été mis à disposition pour sillonner les routes et effectuer des contrôles en déplacement¹¹³.

Bien que le système de contrôle ait été développé et mis en place par Sattelic, ce sont les fonctionnaires des trois Régions qui assurent les services de manière tout à fait indépendante.

¹⁰⁵ Article 5, al.1, 1° de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹⁰⁶ Article 5, al.1, 2° de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹⁰⁷ Article 5, al.1, 3° de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹⁰⁸ Article 5, al.1, 10° de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹⁰⁹ Fairway Consortium, *op. cit.*, p. 33.

¹¹⁰ VIAPASS, « Rapport annuel 2014-2015. Le début d'un système efficace de gestion du trafic », p. 30 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

¹¹¹ VIAPASS, « Rapport annuel 2016. En route pour un système efficace de gestion du trafic », p. 22 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

¹¹² *Ibidem*.

¹¹³ *Ibidem*.

Étant une matière fiscale, ce sont les services fiscaux régionaux qui sont en charge des contrôles¹¹⁴. Au besoin, Viapass assure la bonne coordination entre les services de contrôle¹¹⁵.

F. Les redevables du prélèvement kilométrique

Finalement, n'oublions pas que parmi les acteurs économiques clés se trouvent également les usagers soumis au prélèvement kilométrique. Comme nous l'avons déjà exposé, les véhicules concernés sont ceux qui sont prévus ou utilisés, partiellement ou exclusivement, pour le transport par route de marchandises et dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes¹¹⁶.

À cet égard, le redevable du prélèvement kilométrique est le détenteur du véhicule¹¹⁷ tel qu'exposé ci-dessus. Par détenteur du véhicule, il convient d'entendre la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé auprès de l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules en Belgique ou à l'étranger¹¹⁸. Dans l'hypothèse où aucune immatriculation n'a été enregistrée, le détenteur est entendu comme étant la personne qui dispose dans les faits du véhicule, c'est-à-dire le conducteur¹¹⁹.

Nous noterons que dans l'hypothèse où le véhicule est mis à disposition d'un tiers par le biais d'une location, d'un leasing ou d'un contrat similaire, ce tiers peut être considéré comme redevable du prélèvement kilométrique, sous la condition de son acceptation et de la remise d'une déclaration signée par les deux parties au prestataire de services¹²⁰. Toutefois, dans ce cas, le détenteur originel reste tenu responsable solidairement de la bonne exécution des obligations¹²¹.

3.3.2. Les véhicules exonérés

Comme le prévoyait la directive « Eurovignette », des exonérations peuvent être prévues dans des cas exceptionnels pour autant qu'elles soient justifiées de manière concrète et adéquate¹²². C'est ainsi que l'accord de coopération définit trois grandes catégories de véhicules exonérés¹²³, à savoir : (i) les véhicules affectés exclusivement pour des missions relevant de l'intérêt général telles que la défense, la protection civile ainsi que les services d'incendie et de police, et qui sont identifiables en tant que tels ; (ii) les véhicules affectés exclusivement et équipés spécialement à des fins médicales, et qui sont identifiables en tant que tels ; et (iii) les véhicules utilisés exclusivement pour des activités telles que l'agriculture, l'horticulture,

¹¹⁴ VIAPASS, « Rapport annuel 2016. En route pour un système efficace de gestion du trafic », p. 22 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

¹¹⁵ VIAPASS, « Rapport annuel 2014-2015. Le début d'un système efficace de gestion du trafic », p. 31 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

¹¹⁶ Article 1, al.1, 18° de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹¹⁷ A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, *op. cit.*, p. 5.

¹¹⁸ Article 4, §4, a) et b) de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹¹⁹ Article 4, §4, c) de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹²⁰ A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, *op. cit.*, p. 5.

¹²¹ Article 4, §4, al. 2 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹²² Article 7, al. 4 de la directive 1999/62/CE.

¹²³ B. BAYENET, M. BOURGEOIS et D. DARTE, *op.cit.*, p. 158.

l'aquaculture ou la sylviculture, et qui sont utilisés de manière restreinte sur la voie publique¹²⁴. Par ailleurs, nous noterons qu'une exemption reconnue dans une région doit l'être également dans une autre région, de sorte qu'un véhicule exonéré dans une région est exonéré de plein droit dans les deux autres régions¹²⁵. À cet égard, certaines craintes avaient été invoquées lors du vote, par le Parlement wallon, du projet de loi instaurant le prélèvement kilométrique relativement au fait que les catégories d'exonération n'étaient pas suffisamment précises et que cette imprécision pouvait engendrer des pratiques différentes dans les régions et créer une insécurité juridique¹²⁶. C'est la raison pour laquelle une circulaire commune faite par les trois Régions devrait être publiée prochainement.

D'un point de vue administratif, les demandes d'exonération doivent être introduites par les détenteurs de véhicules concernés à la Région dans laquelle le véhicule a été immatriculé. Le cas échéant, la demande doit être introduite à Viapass qui transmettra la demande à la Région qu'elle juge la plus diligente pour statuer sur la demande¹²⁷.

Nous noterons également que certains types de véhicules tels que les véhicules considérés comme des outils, les véhicules de formation ou encore ceux possédant des plaques d'immatriculation d'essai tombent automatiquement hors du champ d'application du prélèvement kilométrique¹²⁸.

3.3.3. Le dispositif d'enregistrement électronique embarqué

Chaque redevable est tenu d'installer dans son véhicule un « *On Board Unit* », plus communément appelé OBU, et de le conserver en permanence en état de marche. Ce dispositif d'enregistrement électronique est primordial, car c'est grâce à ce dernier qu'il est possible de calculer le nombre de kilomètres parcourus par chaque véhicule.

Plus précisément, les OBU sont des appareils qui, au moyen d'une technologie satellite appelée GNSS (*Global Navigation Satellite System*), permettent de déterminer les coordonnées de géopositionnement exactes du poids lourd ainsi que les distances parcourues et les routes empruntées¹²⁹. Les données recueillies par l'OBU sont ensuite, via une carte SIM incorporée dans celui-ci, transmises aux systèmes d'enregistrement centraux en vue d'établir la facturation¹³⁰.

Comme nous l'avons évoqué dans le chapitre 1, la directive interopérabilité 2004/52/EG limita, à l'époque, les types de technologies autorisées pour effectuer les transactions de péage électronique, dont faisait partie la technologie de positionnement par satellite utilisée pour le

¹²⁴ Article 9, §1^{er} de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹²⁵ Article 9, §3 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹²⁶ Projet de décret du 29 juin 2015, *Doc. Parl.*, Parlement Wallon, 2014-2015, n° 236/4, exposé des motifs, p. 23.

¹²⁷ Article 9, §3 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹²⁸ VIAPASS, Le projet (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 25 mars 2018).

¹²⁹ A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, *op. cit.*, p. 5.

¹³⁰ VIAPASS, « Rapport annuel 2014-2015. Le début d'un système efficace de gestion du trafic », p. 21 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

système de péage belge. De cette manière, les OBU sont compatibles et interopérables avec d'autres systèmes électroniques de télépéage de l'Union européenne¹³¹. De plus, le système mis en place en Belgique est le premier système de péage en Europe à répondre entièrement à toutes les stipulations SET, ce qui constitue le premier pas vers l'interopérabilité complète de tous les systèmes de péage en Europe¹³².

L'assujetti au prélèvement kilométrique, qui est donc dans l'obligation d'équiper son véhicule d'un OBU actif en permanence, peut se procurer l'appareil auprès d'un des prestataires de services de son choix avec lequel il doit conclure un contrat de prestation de services¹³³. Lors de la conclusion de ce contrat, le détenteur du véhicule doit alors fournir un certain nombre d'informations sur le véhicule, telles que sa MMA ou sa classe d'émission EURO, de manière à pouvoir calculer correctement le prélèvement kilométrique dû lors de la facturation¹³⁴. Nous noterons également que, en tant que prestataire de services de base, le *Single Service Provider* est dans l'obligation de conclure un contrat de prestation de services avec tout détenteur de véhicule qui lui en fait la demande, sans établir aucune discrimination¹³⁵. Cette précision présente de l'intérêt, entre autres, quand nous savons que la non-conclusion d'un contrat est passible d'une amende administrative dans le chef du détenteur (voy. point 4.4.).

Finalement, nous noterons également que l'utilisation du dispositif d'enregistrement électronique embarqué n'est pas à l'abri de tentatives de fraude. En effet, il s'avère que certains utilisateurs du réseau routier utilisent des brouilleurs d'ondes GPS leur permettant de devenir «furtifs» et d'éviter le prélèvement kilométrique¹³⁶. Suite à ce constat, des contrôles accrus avaient d'ailleurs été mis en place en 2017 de manière à lutter davantage contre ce type de pratique¹³⁷.

¹³¹ B. BAYENET, M. BOURGEOIS et D. DARTE, *op.cit.*, p. 159.

¹³² VIAPASS, « Rapport annuel 2014-2015. Le début d'un système efficace de gestion du trafic », p. 28 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

¹³³ Article 5, al.1, 1^o de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹³⁴ A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, *op. cit.*, p. 5.

¹³⁵ Article 5, al.1, 2^o de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹³⁶ VIAPASS, Actualités, « Viapass, l'IBPT, les Régions et la police de la route contrôlent la présence de brouilleurs dans les camions », 13 mars 2017 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 25 mai 2018).

¹³⁷ *Ibidem*.

Chapitre 4 : Comparaison interrégionale du système de prélèvement kilométrique

Nous avons exposé, dans le chapitre précédent, le fonctionnement général du prélèvement kilométrique. Toutefois, même si les modalités de base sont les mêmes pour les trois Régions et qu'une société interrégionale a vu le jour dans le cadre de l'instauration du système, chacune des Régions a disposé, lors de l'instauration du prélèvement dans sa région respective, d'un éventail de différenciations importantes¹³⁸.

4.1. La nature du prélèvement kilométrique

Le premier point de comparaison interrégionale réside dans la nature du prélèvement kilométrique, qui revêt une forme différente en fonction de la manière dont la Région a décidé d'opérer la gestion de ses routes concernées. Ainsi, en Régions flamande et bruxelloise, le prélèvement kilométrique prend la nature d'un impôt, plus précisément d'une « taxe régionale propre » tandis qu'elle prend la forme d'une redevance en Région wallonne.

En effet, comme nous l'avons indiqué précédemment, la Région wallonne a décidé, depuis 1994, de concéder une partie de son réseau routier à la SOFICO. Ainsi, l'article 3 du décret wallon du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds précité stipule que « on entend par prélèvement kilométrique, la redevance qu'une personne morale de droit public qui a reçu de la Région, la gestion ou la concession de la route ou d'une portion de celle-ci, perçoit en vertu d'un contrat de gestion ou d'un contrat de concession conclu avec cette dernière, comme rémunération pour l'usage, par un véhicule, de cette route ».

À l'inverse, en Région Bruxelloise et en Région flamande, il est respectivement précisé qu'« un prélèvement kilométrique est dû pour l'usage fait par un véhicule d'une route non concédée »¹³⁹ ou qu'« un prélèvement kilométrique est levé sur l'usage que fait un véhicule d'une route non concédée »¹⁴⁰.

4.1.1. Distinction entre « impôt » et « redevance »

Afin de comprendre au mieux la raison de cette distinction, il est nécessaire de repartir du point de départ. Le prélèvement kilométrique a été instauré en remplacement de l'Eurovignette, laquelle constituait initialement un impôt régional dans les trois Régions.

Lors du passage au prélèvement kilométrique, la nature de cet impôt régional a été modifiée. En Région flamande et en Région de Bruxelles-Capitale, le prélèvement a conservé la nature d'un impôt en devenant une taxe régionale propre. La notion d'impôt est définie par la jurisprudence. La Cour constitutionnelle définit l'impôt comme « un prélèvement pratiqué par

¹³⁸ Compte rendu intégral de la séance plénière du 3 juin 2015, *Doc. Parl.*, Parlement Wallon, 2014-2015, C.R.I. n° 19, p. 19.

¹³⁹ Article 4 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juillet 2015.

¹⁴⁰ Article 14 du décret du Gouvernement flamand du 3 juillet 2015.

voie d'autorité par l'Etat. Il est inscrit à son budget et ne constitue pas la contrepartie d'un service accompli par l'autorité au bénéfice du redevable considéré isolément »¹⁴¹. Cette définition met en avant l'absence de lien direct entre l'impôt et les services rendus par l'autorité public¹⁴².

En Région wallonne, le prélèvement kilométrique n'a pas pris la nature d'un impôt, mais d'une redevance. L'impôt et la redevance sont deux types de prélèvements distincts qui relèvent de régimes juridiques différents¹⁴³. La distinction entre impôt et redevance a été au centre de nombreuses controverses en jurisprudence. La Cour de cassation définit la redevance¹⁴⁴ de la manière suivante : « une redevance est essentiellement la rémunération que l'autorité réclame à certains redevables en contrepartie d'une prestation spéciale qu'elle a effectuée à leur profit personnel ou d'un avantage direct et particulier qu'elle leur a accordé ; son montant doit présenter un rapport raisonnable avec l'intérêt du service fourni, faute de quoi elle doit être considéré comme un impôt »¹⁴⁵. Nous remarquons donc qu'un des critères de base de la redevance est le fait qu'elle constitue la contrepartie d'un service rendu au redevable de manière individuelle et isolée.

La question se pose toutefois de savoir pourquoi la Région wallonne a opté pour une redevance plutôt qu'un impôt. Comme nous l'avons déjà énoncé à plusieurs reprises, la Région wallonne a concédé une partie de ses routes à la SOFICO, la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures, laquelle avait été constituée par la première en 1994. Depuis 2014, cette dernière est reprise dans le périmètre de la dette wallonne. Ce changement récent s'explique par l'application en Belgique des règles du Système européen des comptes nationaux et régionaux, également appelé SEC. En effet, dans le courant de l'année 2013, le concept de « dette publique brute consolidée » tel que défini dans le SEC est apparu comme la méthodologie de référence afin de calculer la dette publique de la Région wallonne¹⁴⁶. La méthodologie de calcul est donc passée du concept de « dette brute », qui était utilisé par l'administration wallonne et le Conseil supérieur des Finances, au concept plus large de « dette brute consolidée »¹⁴⁷, de manière à intégrer dans le périmètre de la dette wallonne la grande majorité des organismes parapublics wallons¹⁴⁸, telle que la SOFICO. Cette intégration de la SOFICO a bien entendu eu des impacts budgétaires et oblige cette dernière à se conformer aux règles budgétaires qui gouvernent les finances publiques. Par

¹⁴¹ C.C., 19 avril 2006, n° 52/2006, B.4.1., cité par M. BOURGEOIS et E. TRAVERSA, *Droit fiscal général*, Université de Liège, Faculté de Droit, Science politique et Criminologie, année académique 2014-2015, p. 18.

¹⁴² M. BOURGEOIS et E. TRAVERSA, *Droit fiscal général*, Université de Liège, Faculté de Droit, Science politique et Criminologie, année académique 2014-2015, p. 19.

¹⁴³ *Ibidem.*, p. 23.

¹⁴⁴ Concernant la définition de redevance, voy. également CA, 22 novembre 2006, n° 172/2006, *M.B.*, 13 février 2007, B. 18 et CA, 17 décembre 2003, n° 164/2003, *M.B.*, 19 janvier 2004, cités par M. BOURGEOIS et E. TRAVERSA, *op. cit.*, p. 24.

¹⁴⁵ Cass, 10 octobre 2002, n° C010034F et Cass, 10 septembre 1998, *Pas.*, 1998, I, 397, cités par M. BOURGEOIS et E. TRAVERSA, *op. cit.*, p. 24.

¹⁴⁶ B. BAYENET et D. PIRON, « Mesurer la dette wallonne à l'aune du Système européen des comptes », *Forum financier / revue bancaire et financière*, 2015/2, Larcier, p. 100.

¹⁴⁷ *Ibidem.*, p. 101.

¹⁴⁸ N. ROELENS, « La dette wallonne à l'épreuve de l'Europe : interview de Damien Piron », *Revue démocratie*, 1^{er} mars 2015 (disponible sur www.revue-democratie.be ; consulté le 20 mai 2018).

conséquent, afin de pouvoir sortir du périmètre de la dette wallonne, la SOFICO a besoin de prouver qu'elle fonctionne de manière autonome et qu'elle dispose de ressources propres. Or, en instaurant le prélèvement kilométrique, les recettes provenant de celui-ci lui reviennent directement.

De plus, se pose également la problématique de la déduction de la TVA. En effet, lorsque la SOFICO réalise des investissements pour ses différents travaux d'infrastructure, elle paie de la TVA. Un enjeu majeur pour la SOFICO réside dans la possibilité de déduire cette TVA¹⁴⁹. Cependant, l'ouverture d'un droit à la déduction dépend de plusieurs conditions¹⁵⁰, à savoir (i) être un assujetti ; (ii) acquérir des biens ou des services ; (iii) les biens et services acquis par l'assujetti doivent être grevés de la TVA ; (iv) effectuer des opérations à la sortie (livraisons de biens et prestations de services) ouvrant droit à déduction et (v) existence d'un lien direct entre les biens et services acquis et les opérations à la sortie ouvrant droit à déduction¹⁵¹. Afin d'obtenir le droit à déduction sur la TVA payé en amont, la SOFICO est donc dans l'obligation de réaliser des opérations soumises à la TVA en aval. Or, pour qu'une livraison de biens ou une prestation de services puisse être visée par la TVA., il faut que l'opération soit effectuée moyennant une contrepartie, c'est-à-dire un prix¹⁵². Nous noterons que le fait que la contrepartie soit payée soit par le bénéficiaire de l'opération, soit par un tiers n'influence pas l'imposabilité même à la TVA¹⁵³.

Avant l'instauration du prélèvement kilométrique, la SOFICO recevait une redevance de la Région wallonne via le fonds de péage et des avaries¹⁵⁴. Cette redevance était payée pour le compte du bénéficiaire du service, à savoir les utilisateurs du réseau routier, par la Région wallonne et ce, en fonction du passage sur le réseau géré par la SOFICO¹⁵⁵. Comme nous l'avons exposé ci-dessus, le fait que la contrepartie soit payée par un tiers ne remet pas en cause le fait que le service soit soumis à la TVA. Depuis l'instauration du prélèvement kilométrique, la SOFICO perçoit directement la redevance, de sorte que la Région wallonne ne se substitue plus aux utilisateurs¹⁵⁶.

Ces raisons ont donc conduit la Région wallonne à opter pour une redevance plutôt qu'un impôt. À cet égard, nous pouvons tout de même nous poser la question de la nécessité d'avoir

¹⁴⁹ C. AMANT, « Péages routiers depuis le 1er avril 2016 : TVA en Wallonie, mais pas en Flandre ni à Bruxelles », *Hebdo Fiscalnet*, 2 avril 2016, p. 1 (disponible sur www.fiscalnet.be ; consulté le 20 avril 2018).

¹⁵⁰ Pour une analyse approfondie des conditions d'ouverture d'un droit à la déduction, voy. notamment V. SEPULCHRE, « L'évolution de la jurisprudence européenne en matière de droit à déduction de la T.V.A », *Kluwer, Dossiers pratiques de fiscalité*, octobre 2001.

¹⁵¹ V. SEPULCHRE, *T.V.A. – Matières approfondies- Les principes généraux de la T.V.A. dans la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés européennes*, Syllabus, Université de Liège, année académique 2014-2015, pp. 56-62.

¹⁵² *Ibidem.*, p. 50.

¹⁵³ *Ibidem.*, p. 51.

¹⁵⁴ Projet de décret du 17 novembre 2015 contenant le budget des recettes de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2016 contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2016, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2015-2016, n° 331/1 – annexe 3, p. 36.

¹⁵⁵ *Ibidem.*

¹⁵⁶ *Ibidem.*

une redevance, au sens du droit belge, afin de répondre aux exigences de la contrepartie directe au sens du droit européen.

4.1.2. Incidences de la distinction en matière de taxe sur la valeur ajoutée

La distinction énoncée ci-dessus entraîne des conséquences en matière de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) dans la relation entre le consommateur final et les percepteurs de péage¹⁵⁷.

En effet, en matière de TVA, certains organismes de droit public sont expressément exclus de l'assujettissement par la loi ; l'article 6 du Code de la TVA¹⁵⁸ stipulant que : « L'État, les Communautés et les Régions de l'État belge, les provinces, les agglomérations, les communes et les établissements publics ne sont pas considérés comme des assujettis pour les activités ou opérations qu'ils accomplissent en tant qu'autorités publiques, même lorsqu'à l'occasion de ces activités ou opérations, ils perçoivent des droits, redevances, cotisations ou rétributions »¹⁵⁹. Cependant, il existe tout de même un tempérament à cette règle, étant entendu que le deuxième alinéa de l'article en question stipule que : « Toutefois, la qualité d'assujetti leur est reconnue pour ces activités ou opérations, dans la mesure où leur non-assujettissement conduirait à des distorsions de concurrence d'une certaine importance »¹⁶⁰.

Toute la question réside donc dans le fait de savoir si l'activité exercée par les Régions d'« octroyer l'accès à des voies de communication et aux ouvrages d'art qui s'y rattachent, ainsi que l'octroi du droit de les utiliser », activité constituant une prestation de services conformément à l'article 18 du Code de la TVA, relève d'une activité dont le non-assujettissement à la TVA pourrait conduire à des distorsions de concurrence. A cet égard, il a été établi que l'activité précitée ne constitue pas une des exceptions au principe de non-assujettissement¹⁶¹. Ce raisonnement explique donc pourquoi le prélèvement kilométrique n'est pas soumis à la TVA en Régions flamande et de Bruxelles-Capitale.

À l'inverse, nous avons vu à plusieurs reprises qu'en Région wallonne, c'est la SOFICO qui est chargée de lever le prélèvement kilométrique pour cette dernière, compte tenu du fait qu'elle lui a concédé une partie de son réseau routier. Il convient dès lors de déterminer si la SOFICO, établie sous la forme d'une personne morale de droit public, peut être considérée comme un établissement public tel qu'évoqué à l'article 6 du code de la TVA.

Eu égard au principe général de l'application uniforme du système commun de la TVA¹⁶², il convient de se référer à la notion autonome de droit communautaire « d'organisme de droit public » telle que définie par la Cour de Justice de l'Union européenne. Selon cette dernière, un organisme de droit public peut être qualifié d'« assujetti » s'il exerce son activité

¹⁵⁷ Question parlementaire n° 862 de Monsieur Vincent Van Quickenborne du 10 mars 2016, Ch. Repr., Questions et Réponses, 2015-2016.

¹⁵⁸ Loi du 3 juillet 1969 créant le Code de la taxe sur la valeur ajoutée, *M.B.*, 17 juillet 1969

¹⁵⁹ Article 6, al. 1 du Code de la TVA.

¹⁶⁰ Article 6, al. 2 du Code de la TVA.

¹⁶¹ Question parlementaire n° 862 de Monsieur Vincent Van Quickenborne du 10 mars 2016, Ch. Repr., Questions et Réponses, 2015-2016.

¹⁶² A cet égard, voy. not. C.J.U.E., 8 juin 2000, Finanzamt Goslar c. Brigitte Breitsohl, C-400/98.

économique de manière indépendante, c'est-à-dire sans lien de subordination, vis-à-vis de l'autorité publique à laquelle il se rattache¹⁶³. Par ailleurs, dans une circulaire administrative consacrée à ce sujet¹⁶⁴, l'administration définit les caractéristiques que doit rencontrer un établissement pour être considéré comme établissement public et entrer dans le champ d'application de l'article 6 du code de la TVA. La circulaire précise également que l'administration limite la notion « d'établissement public » en question aux établissements créés par le mécanisme de la fondation de manière à exclure de la notion les établissements de droit public constitués par le procédé juridique de l'association¹⁶⁵. Par conséquent, la société anonyme SOFICO ne tombe pas dans le champ d'application de l'article 6 du code de la TVA et est considérée comme un assujetti normal à la TVA¹⁶⁶.

Compte tenu de cette différenciation, certains transporteurs dénoncent d'ailleurs une discrimination régionale au niveau de l'applicabilité de la TVA. À cet égard, force est de constater qu'il n'existe aucune discrimination propre à la TVA compte tenu du fait que tous les contribuables sont traités de façon identique dans chaque Région¹⁶⁷. D'autant plus que la TVA supportée par les usagers du réseau routier wallon, qui sont pour la grande majorité des assujettis, peut être portée en déduction conformément aux règles habituelles¹⁶⁸. Concernant le droit à la déduction, les assujettis belges peuvent récupérer la TVA via leur déclaration de TVA belge. En ce qui concerne les assujettis étrangers, la récupération de la TVA s'opère via le mécanisme européen du remboursement de la TVA étrangère¹⁶⁹, dont la demande doit être effectuée dans leur État membre au plus tard pour le 30 septembre de l'année qui suit celle au cours de laquelle la TVA a été payée¹⁷⁰.

Cependant, nous noterons tout de même qu'il est vraisemblable que ces contestations relatives à ce différentiel de TVA entre les Régions resurgissent de plus belle dans l'hypothèse de l'extension de ce type de péage aux véhicules légers, dont les usagers sont pour la plupart non-assujettis et donc sans droit à déduction de la TVA¹⁷¹.

Finalement, d'un point de vue purement administratif, le contribuable reçoit une facture séparée pour chacune des trois Régions belges, à savoir sans mention de la TVA pour les Régions flamande et de Bruxelles-Capitale et avec mention de la TVA pour la Région wallonne¹⁷².

¹⁶³ Voy. not. C.J.U.E., 29 septembre 2015, Gmina Wroclaw, C-276/14, considérant 33.

¹⁶⁴ Circulaire AGFisc N° 42/2015 (E.T. 125.567) d.d. 10.12.2015.

¹⁶⁵ Manuel de la TVA (version 2015), n° 88.

¹⁶⁶ Question parlementaire n° 862 de Monsieur Vincent Van Quickenborne du 10 mars 2016, Ch. Repr., Questions et Réponses, 2015-2016.

¹⁶⁷ C. AMANT, *op. cit.*, p. 1 (disponible sur www.fiscalnet.be ; consulté le 20 avril 2018).

¹⁶⁸ Question parlementaire n° 862 de Monsieur Vincent Van Quickenborne du 10 mars 2016, Ch. Repr., Questions et Réponses, 2015-2016.

¹⁶⁹ SATELLIC, « Questions fréquentes » (disponible sur www.satelllic.be ; consulté le 24 avril 2018).

¹⁷⁰ Service Public Fédéral des Finances, « Remboursement de la TVA étrangère » (disponible sur www.finances.belgium.be ; consulté le 24 avril 2018).

¹⁷¹ C. AMANT, *op. cit.* (disponible sur www.fiscalnet.be ; consulté le 20 avril 2018).

¹⁷² SATELLIC, « Guide de la facturation », 10 mai 2016 (disponible sur www.satelllic.be ; consulté le 24 avril 2018).

4.2. Le réseau routier

Un deuxième point de comparaison entre les Régions réside dans l'analyse du réseau routier concerné par le prélèvement kilométrique, et plus précisément dans les différents types de routes que les régions ont décidé de soumettre au prélèvement kilométrique.

4.2.1. Généralités

La directive européenne « Eurovignette » susmentionnée stipule, dans son article 7, que la taxe kilométrique peut être introduite sur les routes et autoroutes qui font partie du réseau routier transeuropéen¹⁷³. Par ailleurs, les États membres peuvent également introduire le droit de péage sur des tronçons d'autoroutes ne faisant pas partie du réseau routier transeuropéen, mais sous la condition que l'extension en question n'engendre pas de distorsion de concurrence entre les entreprises de transport et de discrimination à l'égard du trafic international¹⁷⁴.

Concernant le réseau routier belge à proprement parler, le prélèvement kilométrique s'applique théoriquement à toutes les routes belges¹⁷⁵. Cependant, conformément à l'accord interrégional, chaque Région possède le pouvoir de déterminer certaines routes ou tronçons dits à « tarif zéro » sur lesquels un tarif de zéro centime est appliqué¹⁷⁶. Le réseau routier belge se compose d'environ 150.000 kilomètres de routes. Parmi ceux-ci, 6.492 kilomètres constituaient des routes à péages payantes en 2017¹⁷⁷.

4.2.2. Région wallonne

En Région wallonne, le réseau structurant se compose des autoroutes et des routes régionales qui sont reprises dans l'annexe de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 11 juin 2015¹⁷⁸. Le réseau comprend également les accès, les bretelles, les échangeurs routiers et autoroutiers ainsi que les carrefours entre une voirie du réseau structurant et une voirie ne faisant pas partie du réseau structurant. Nous noterons également que les routes et autoroutes soumises au prélèvement kilométrique sont uniquement des routes exploitées par le concessionnaire SOFICO¹⁷⁹.

¹⁷³ Article 7, al. 4 de la directive 1999/62/CE.

¹⁷⁴ VIAPASS, « Rapport annuel 2014-2015. Le début d'un système efficace de gestion du trafic », p. 13 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

¹⁷⁵ Transportmédia, « Truckpedia 7 : le prélèvement kilométrique Viapass UPDATE », 21 mars 2016 (disponible sur www.transportmedia.be).

¹⁷⁶ Projet de décret du 12 février 2014, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2013-2014, n° 977/1, exposé des motifs, p. 8.

¹⁷⁷ VIAPASS, « Rapport annuel 2017. L'année du Service européen de Télépéage », p. 10 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 4 mai 2018).

¹⁷⁸ Arrêté du 11 juin 2015 du Gouvernement wallon modifiant l'Arrêté du Gouvernement wallon du 29 avril 2010 déterminant la date d'entrée en vigueur et portant exécution de l'article 2 du décret du 10 décembre 2009 modifiant le décret du 10 mars 1994 relatif à la création de la Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures, *M.B.*, 24 juin 2015.

¹⁷⁹ A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, *op. cit.* (voy. note 64), p. 4.

Le réseau structurant wallon, tel qu'il avait été défini en 2015, se composait en grande partie de celui sur lequel était perçu l'Eurovignette jusqu'au 31 mars 2016. De plus, à ce dernier avaient été ajoutés environ 300 kilomètres de routes régionales de manière à limiter les risques de report sur ces routes. En effet, en soumettant les principaux axes routiers au prélèvement kilométrique, le risque existe que certains transporteurs se déportent sur des routes secondaires non soumises au prélèvement, causant ainsi une détérioration de la mobilité et une insécurité pour les riverains¹⁸⁰.

Afin de contrôler les éventuels reports de trafic sur le réseau routier non soumis au prélèvement, le Gouvernement wallon a mené une étude de la fréquentation des routes, sur bases de données récoltées entre le 1^{er} décembre 2015 et le 1^{er} décembre 2016, de manière à comparer la fréquentation du réseau routier avant et après l'introduction du prélèvement kilométrique¹⁸¹. Suite à cette analyse, le Gouvernement wallon a décidé, par le biais de l'Arrêté du 23 février 2017¹⁸², d'étendre le réseau structurant, à partir du 1^{er} juillet 2017, à concurrence de deux tronçons de routes régionales pour un total de 33 kilomètres¹⁸³. De plus, un tronçon de 4 kilomètres, équivalent à une route nouvellement construite, a été ajouté au réseau structurant wallon à partir du 1^{er} janvier 2018¹⁸⁴.

Finalement, le réseau structurant soumis au prélèvement kilométrique constitue environ 27 % des autoroutes et routes régionales de la Région wallonne¹⁸⁵.

4.2.3. Région flamande

En Région flamande, le réseau structurant est repris à l'annexe numéro 2 du Code flamand de la fiscalité¹⁸⁶, tel qu'introduit par le décret du Gouvernement flamand du 3 juillet 2015¹⁸⁷. Similairement au réseau wallon, le réseau structurant flamand se compose d'autoroutes et de routes régionales, en ce compris les accès, les bretelles, les rings routiers et autoroutiers. Nous noterons cependant que les régions portuaires d'Anvers, de Gand, d'Ostende et de Zeebrugge

¹⁸⁰ Question parlementaire n°557 de Madame Graziana Trotta du 16 mars 2016, Parlement wallon, Questions et Réponses, 2016-2017.

¹⁸¹ *Ibidem*.

¹⁸² Arrêté du 23 février 2017 du Gouvernement wallon modifiant l'Arrêté du Gouvernement wallon du 11 juin 2015 modifiant l'Arrêté du Gouvernement wallon du 29 avril 2010 déterminant la date d'entrée en vigueur et portant exécution de l'article 2 du décret du 10 décembre 2009 modifiant le décret du 10 mars 1994 relatif à la création de la Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures, *M.B.*, 29 mars 2017.

¹⁸³ VIAPASS, Actualités, « Prélèvement kilométrique : indexation des tarifs et des routes ajoutées dès le 1er Juillet, 2017 », 14 juin 2017 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 5 mai 2018).

¹⁸⁴ VIAPASS, Actualités, « Prélèvement kilométrique pour le transport de marchandises par la route : modifications à partir du 1^{er} janvier 2018 », 16 décembre 2016 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 26 mai 2018).

¹⁸⁵ La Chronique, rubrique « Fiscalité et Finance », « Bilan d'une année de prélèvement kilométrique sur les camions », 12 avril 2017 (disponible sur www.lachronique.be ; consulté le 5 mai 2018).

¹⁸⁶ Décret du 13 décembre 2013 portant le Code flamand de la Fiscalité (cité comme Code flamand de la Fiscalité du 13 décembre 2013), *M.B.*, 23 décembre 2013.

¹⁸⁷ Décret du 3 juillet 2015, *M.B.*, 10 août 2015.

ainsi que les tronçons concédés, par exemple des tunnels, sont des zones à « tarif zéro » qui ne sont pas soumises à la taxe kilométrique¹⁸⁸.

Tout comme ce fut le cas en Région wallonne, la Région flamande a également mené une évaluation de nature à contrôler les reports de trafic sur des routes non soumises à la taxe kilométrique. Après un an et demi d'analyse, le Gouvernement a également pris la décision d'étendre son réseau routier structurant sur lequel une augmentation significative de la circulation des poids lourds avait été observée. Par conséquent, à partir du 1^{er} janvier 2018, 157 kilomètres de routes ont été ajoutés au réseau soumis à la taxe¹⁸⁹.

Nous noterons finalement que le réseau structurant flamand soumis au prélèvement kilométrique constitue environ 32 % des autoroutes et routes régionales de la Région flamande¹⁹⁰.

4.2.4. Région de Bruxelles-Capitale

Au niveau de son réseau structurant, la Région de Bruxelles-Capitale se distingue des deux autres régions dans le sens où elle a adopté une mesure phare consistant à soumettre l'entièreté de son réseau routier au prélèvement kilométrique¹⁹¹. Ainsi, ce sont toutes les autoroutes, routes régionales et routes communales de la Région de Bruxelles-Capitale qui sont soumises au prélèvement. Ces dernières sont recensées à l'annexe 1 de l'ordonnance du 29 juillet 2015¹⁹². Cette décision s'explique principalement par la volonté de réduire le trafic de poids lourds dans la capitale du pays.

4.3. Les tarifs

Un autre point de comparaison entre les trois Régions repose dans l'analyse des tarifs appliqués. En effet, comme nous l'avons déjà exposé, la localisation des recettes par Région est fonction de l'endroit où les kilomètres sont parcourus¹⁹³ et, de ce fait, chaque Région est compétente pour fixer les tarifs applicables sur son propre territoire.

4.3.1. Généralités

De manière générale, l'accord de coopération du 31 janvier 2014 précité fixe les règles selon lesquelles les Régions peuvent établir les tarifs relatifs au prélèvement. Comme nous l'avons expliqué précédemment, il convient de distinguer la nature du prélèvement kilométrique, qui prend la forme d'une taxe en Régions flamande et bruxelloise d'une part, et la forme d'une redevance en Région wallonne d'autre part. En conséquence de cette distinction, l'accord de

¹⁸⁸ A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, *op. cit.*, p. 4.

¹⁸⁹ VIAPASS, Actualités, « Prélèvement kilométrique pour le transport de marchandises par la route : modifications à partir du 1^{er} janvier 2018 », 16 décembre 2016 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 26 mai 2018).

¹⁹⁰ La Chronique, *op.cit.*, 12 avril 2017 (disponible sur www.lachronique.be ; consulté le 5 mai 2018).

¹⁹¹ Transportmédia, *op.cit.*, 21 mars 2016 (disponible sur www.transportmedia.be).

¹⁹² Ordonnance du 29 juillet 2015, *M.B.*, 12 août 2015.

¹⁹³ A. DE SAINT MARTIN, *op.cit.*, p. 2.

coopération établit deux méthodologies distinctes de tarification, une première pour le prélèvement kilométrique en tant que péage de concession¹⁹⁴ et une deuxième pour le prélèvement kilométrique en tant que taxe¹⁹⁵.

Cette différence de méthodologie s'explique par la prise en compte ou non des coûts externes dans la formule de tarification. En effet, en Région wallonne, la redevance rémunère uniquement les prestations que la SOFICO fournit aux utilisateurs de son réseau routier et la redevance perçue est affectée entièrement à l'usage du réseau, tel que l'entretien des routes, par exemple. Par conséquent, aucune redevance pour coûts externes ne rémunère les prestations et ne peut être comprise dans le tarif¹⁹⁶.

A l'inverse, en Région flamande et en Région de Bruxelles-Capitale, le prélèvement a la nature d'un impôt et est reversé au budget général¹⁹⁷. Ainsi, la taxe est composée de deux éléments, à savoir une redevance d'infrastructure et une redevance pour coûts externes. Nous noterons que ces deux types de redevances ne constituent pas deux impôts distincts, mais qu'elles sont intégrées dans une tarification unique de sorte à constituer des paramètres d'un même impôt¹⁹⁸. Pour rappel, la directive Eurovignette de 1999/62/CE, telle que modifiée par la directive 2011/76/UE, introduisit une méthode spécifique de tarification fondée sur les coûts supportés par les États membres de manière à tenir compte des coûts externes liés à l'utilisation réelle d'un véhicule, tels que les nuisances sonores, par exemple¹⁹⁹.

4.3.2. Région wallonne

Tout d'abord, nous allons examiner les tarifs applicables en Région wallonne. Sur base de la méthodologie de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que péage de concession élaborée dans l'accord de coopération du 31 janvier 2014, la Région wallonne a établi sa propre formule de calcul tarifaire, laquelle se trouve à l'article 7 du décret du 16 juillet 2015 instaurant le prélèvement kilométrique²⁰⁰.

Cette formule se présente comme suit :

$$T_Z = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times E_N + d \times E_t + e \times E_p)$$

Les différents paramètres et facteurs de cette formule se définissent et se valorisent de la manière suivante :

¹⁹⁴ Article 6 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹⁹⁵ Article 7 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

¹⁹⁶ A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, *op. cit.*, p. 3.

¹⁹⁷ A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, *op. cit.*, p. 3.

¹⁹⁸ Projet d'ordonnance du 15 juin 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, ci-après dénommé « Projet d'ordonnance du 15 juin 2015 », *Doc. Parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2014-2015, n°183/1, exposé des motifs, p. 8.

¹⁹⁹ *Ibidem*.

²⁰⁰ Décret du 16 juillet 2015, *M.B.*, 28 juillet 2015.

- F est une variable permettant d'exclure ou non une route ou un segment de route dans le champ d'application du prélèvement kilométrique. En effet, comme expliqué au point 3.3.2., toutes les routes sont, par définition, soumises au prélèvement, mais les Régions peuvent décider de soumettre certaines routes à un « tarif zéro ». Le cas échéant, la variable F est égale à 0. À l'inverse, pour les routes faisant partie du réseau structurant et soumises effectivement au prélèvement, la variable F est égale à 1²⁰¹.
- BT représente le tarif de base hors TVA. Celui-ci est fixé à 0,113 €. L'ensemble des éléments suivants constitue des variables qui vont faire augmenter ou diminuer ce tarif de base²⁰².
- A est une variable qui varie en fonction du type de route emprunté. Pour rappel, comme expliqué ci-dessous, le prélèvement kilométrique s'applique aux autoroutes, mais également à certaines routes régionales ou encore à des voiries communales dans la Région de Bruxelles-Capitale. À cet égard, les Régions ont donc la possibilité de créer des zones tarifaires distinctes en fonction du type de route empruntée par l'utilisateur. Cependant, cette variable reste égale à 0, car il n'existe qu'une zone tarifaire en Région wallonne ; un tarif similaire étant appliqué aux autoroutes et aux routes régionales.
- G est une variable qui varie en fonction de la catégorie de poids à laquelle appartient le véhicule, sur base de la masse maximale autorisée. Pour rappel, le prélèvement s'applique aux poids lourds dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes. À cet égard, nous distinguons 3 catégories de poids de véhicules, à savoir : (i) ceux dont la MMA est comprise entre 3,5 tonnes et 12 tonnes ; (ii) ceux dont la MMA est comprise entre 12 et 32 tonnes ; et (iii) ceux dont la MMA est supérieure à 32 tonnes. Les véhicules avec une MMA plus élevée sont impactés plus lourdement par le prélèvement kilométrique. En Région wallonne, la valeur du coefficient G se décline comme suit :

Catégorie de poids du véhicule	Coefficient de pondération
MMA comprise entre 3,5 et 12 tonnes	-0,050 €
MMA comprise entre 12 et 32 tonnes	0,000 €
MMA > de 32 tonnes	0,004 €

- E_N est une variable qui varie en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule, telle que définie selon le droit européen. La classe d'émission EURO est donc la norme européenne d'émission du véhicule²⁰³. Ces normes EURO proviennent de

²⁰¹ B. LYSY, « Données chiffrées pour le calcul du prélèvement kilométrique en Wallonie dès le mois d'avril », Actualités, Wolters Kluwer, 26 janvier 2016, p. 1 (disponible sur www.jura.be ; consulté le 5 mai 2018).

²⁰² *Ibidem*.

²⁰³ SATELLIC, « Guide d'enregistrement du véhicule. Classe d'émission » (disponible sur www.satellitic.be ; consulté le 5 mai 2018).

règlements européens qui ont pour objectif de réduire la pollution atmosphérique relative aux transports routiers en fixant des valeurs limites maximales d'émission des différents polluants. Depuis la norme « EURO 0 » qui avait été introduite pour les poids lourds en 1988, des normes de plus en plus contraignantes se sont succédé. La dernière norme en date, « EURO VI », a été introduite par le règlement n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009²⁰⁴. À l'heure actuelle, nous distinguons 7 classes d'émission EURO, allant de « EURO 0 » à « EURO 6 », les plus basses étant considérées comme les plus polluantes et les plus élevées comme les plus respectueuses de l'environnement, car répondant à des normes environnementales plus strictes. Par conséquent, les classes d'émission plus basses sont impactées plus lourdement par le prélèvement kilométrique, le but étant, *in fine*, d'encourager le recours à des véhicules plus respectueux de l'environnement²⁰⁵. En Région wallonne, la valeur du coefficient G se décline comme suit :

Norme EURO	Coefficient de pondération
Euro 0	0,083 €
Euro I	0,083 €
Euro II	0,083 €
Euro III	0,063 €
Euro IV	0,032 €
Euro V	0,011 €
Euro VI	0,011 €

- E_t est une variable qui varie en fonction du moment d'utilisation du réseau routier, en termes de l'heure de la journée et du jour de la semaine. Cependant, la SOFICO n'utilise pas cette variable, de sorte qu'elle reste égale à une valeur neutre de 0.
- E_p est une variable qui varie en fonction du lieu et plus précisément du sens de circulation. Tout comme la variable précédente, la SOFICO n'utilise pas cette variable, de sorte qu'elle reste égale à une valeur neutre de 0.
- Les facteurs a, b, c, d et e représentent les coefficients de pondération, de manière à déterminer le poids de chaque composante dans la formule totale. Ces facteurs sont tous égaux à 1, de sorte que chacune des variables auxquelles ils se rapportent ait un poids identique.

²⁰⁴ Ministère de la Transition écologique et solidaire, « Normes euros d'émissions de polluants pour les véhicules lourds - Véhicules propres », 12 janvier 2017 (disponible sur www.ecologique-solidaire.gouv.fr ; consulté le 5 mai 2018).

²⁰⁵ B. BAYENET, M. BOURGEOIS et D. DARTE, *op.cit.*, p. 158.

Conformément à la procédure prévue par le décret wallon du 16 juillet 2015 précité²⁰⁶, les valeurs des variables, du tarif de base, et des coefficients de pondération, telles qu'exposées ci-dessus, ont été déterminées par la SOFICO et approuvées par le Gouvernement wallon. Ces valeurs sont définies à l'article 2 de l'annexe de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 17 décembre 2015²⁰⁷.

De plus, ce même décret du 16 juillet 2015 stipule que le tarif de base peut être indexé en fonction de l'indice des prix à la consommation²⁰⁸. Sur cette base, les tarifs ont été indexés pour la première fois au 1^{er} janvier 2018. Concrètement, cette indexation s'est traduite par une augmentation du tarif de base à concurrence de 0,003 €, qui correspond, *in fine*, à une augmentation linéaire du tarif total. Nous noterons que, contrairement à ces deux homologues, la Région wallonne n'avait pas opéré à une indexation des tarifs à la date du 1^{er} juillet 2017.

Compte tenu de ces différentes données, les tarifs du prélèvement kilométrique actuellement en vigueur en Région wallonne sont les suivants²⁰⁹ :

	Tarifs Région wallonne à partir du 01/01/2018 (HTVA)		
€/km	3,5 – 12 tonnes	12 – 32 tonnes	>32 tonnes
EURO 0	0,149	0,199	0,203
EURO I	0,149	0,199	0,203
EURO II	0,149	0,199	0,203
EURO III	0,129	0,179	0,183
EURO IV	0,098	0,148	0,152
EURO V	0,077	0,127	0,131
EURO VI	0,077	0,127	0,131

Relativement aux tarifs, nous noterons que l'augmentation du tarif au 1^{er} janvier 2018 a été fortement décriée compte tenu du fait que, en appliquant une augmentation linéaire sur l'ensemble des tarifs, les véhicules moins polluants ont été davantage pénalisés que les véhicules polluants. En effet, par exemple, dans l'hypothèse d'un véhicule de la première catégorie de poids (dont la MMM est comprise en 3,5 et 12 tonnes), nous avons assisté à une hausse de tarif de l'ordre de 2,05 % pour les véhicules des classes EURO 0 à EURO II (de 0,146 €/km à 0,149 €/km) d'une part, et de l'ordre de 4,05 % (de 0,074 €/km à 0,077 €/km) pour les véhicules des classes EURO V et EURO VI d'autre part²¹⁰.

²⁰⁶ Article 7, §3, al.1 du décret du Gouvernement wallon du 16 juillet 2015.

²⁰⁷ Arrêté du 17 décembre 2015, *M.B.*, 19 janvier 2016.

²⁰⁸ Article 7, §3, al. 2 du décret du Gouvernement wallon du 16 juillet 2015.

²⁰⁹ VIAPASS, Actualités, « Prélèvement kilométrique pour le transport de marchandises par la route : modifications à partir du 1^{er} janvier 2018 », 16 décembre 2016 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 10 mai 2018).

²¹⁰ L'écho, « L'augmentation de la taxe au km en Wallonie jugée illégale », 30 décembre 2017 (disponible sur www.lecho.be ; consulté le 6 mai 2018).

4.3.3. Région flamande

Ensuite, nous allons nous pencher sur les tarifs applicables en Région flamande. Sur base de la méthodologie de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que taxe élaborée dans l'accord de coopération du 31 janvier 2014, la Région flamande a également établi sa propre formule de calcul tarifaire, laquelle se trouve à l'article 16 du décret du 3 juillet instaurant le prélèvement kilométrique en Région flamande.

Cette formule se présente comme suit :

$$T_Z = F \times (Bt + a \times A + b \times G + c \times E_N + d \times E_t + e \times E_p + f \times E_x)$$

Dans un premier temps, nous pouvons voir que cette formule ressemble fortement à celle établie par la Région Wallonne, à la différence du dernier paramètre qui correspond à la redevance pour coût externe. A l'exception de ce dernier paramètre, l'ensemble des paramètres se définit de la même manière que pour la Région wallonne et nous vous invitons à vous référer au point supérieur.

Les valeurs de ces différents paramètres sont établies à l'article 19 du Décret du Gouvernement flamand du 3 juillet 2015²¹¹ et se déclinent comme suit :

- Comme cela est le cas en Région wallonne, la variable F est égale à 1 pour les routes faisant partie du réseau structurant flamand et est égale à 0 pour les routes non effectivement soumises à la taxe kilométrique.
- À l'instar de la Région wallonne, le tarif de base Bt est fixé à 0,113 €.
- La variable A est égale à 0 compte tenu du fait qu'il n'existe qu'une zone tarifaire en Région flamande et qu'aucune différenciation tarifaire n'est opérée en fonction du type de route.
- La variable G se décline, en fonction de la catégorie de poids du véhicule, de la manière suivante :

Catégorie de poids du véhicule	Coefficient de pondération
MMA comprise entre 3,5 et 12 tonnes	-0,050 €
MMA comprise entre 12 et 32 tonnes	0,000 €
MMA > de 32 tonnes	0,004 €

- Les trois variables E_N , E_t et E_p ne sont pas utilisées par la Région flamande et restent égales à une valeur neutre de 0, de sorte qu'aucune réduction ou augmentation n'est prévue selon ces trois critères. En ce qui concerne le coefficient E_N , celui-ci reste

²¹¹ Décret du 3 juillet 2015, M.B., 10 août 2015.

neutre étant donné que la différenciation selon la classe d'émission EURO est reprise dans le cadre des coûts externes.

- La variable E_X représente le supplément dû en fonction des coûts externes qui sont engendrés par le véhicule²¹². En Région flamande, les coûts externes englobent uniquement l'aspect environnemental. Cette variable est fonction de la classe d'émission EURO du véhicule, telle que nous l'avons définie au point 2). Contrairement à la Région wallonne, nous remarquons que la Région flamande a pris la décision d'introduire ces coefficients en deux temps. En effet, si aucune distinction entre les deux dernières classes d'émission EURO n'était initialement mise en place lors de l'instauration de la taxe, il fut prévu que cette distinction entre en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2018. Les valeurs sont déterminées de la manière suivante :

Norme EURO	Coefficient de pondération jusqu'au 01/01/2018	Coefficient de pondération à partir du 01/01/2018
Euro 0	0,083 €	0,083 €
Euro I	0,083 €	0,083 €
Euro II	0,083 €	0,083 €
Euro III	0,063 €	0,063 €
Euro IV	0,032 €	0,032 €
Euro V	0,011 €	0,021 €
Euro VI	0,011 €	0,011 €

- Les coefficients de pondération a, b et f sont égaux à 1, de sorte qu'ils influent de manière identique le tarif total. Les coefficients c, d et e sont, eux, égaux à 0, compte tenu du fait que les trois variables y relatives ne sont pas utilisées par la Région flamande pour établir le tarif total.

De plus, le décret flamand stipule que ces différents montants sont indexés au premier juillet de chaque année en fonction de l'indice des prix à la consommation²¹³. Sur cette base, les tarifs ont été indexés pour la première fois au 1^{er} juillet 2017 et nous pouvons nous attendre à une deuxième indexation au 1^{er} juillet 2018.

Compte tenu des différentes données exposées ci-dessus, les tarifs du prélèvement kilométrique actuellement en vigueur en Région flamande sont les suivants²¹⁴ :

²¹² Article 19, 8° du décret du Gouvernement flamand du 3 juillet 2015.

²¹³ Plus précisément, les montants sont indexés au moyen du coefficient obtenu en divisant l'indice général des prix à la consommation du Royaume pour le mois de mai de l'année en cours par l'indice général des prix à la consommation du Royaume pour le mois de mai de l'année 2016.

²¹⁴ VIAPASS, Actualités, « Prélèvement kilométrique pour le transport de marchandises par la route : modifications à partir du 1^{er} janvier 2018 », 16 décembre 2016 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 10 mai 2018).

Tarifs Région flamande à partir du 01/01/2018			
<i>€/km</i>	3,5 – 12 tonnes	12 – 32 tonnes	>32 tonnes
EURO 0	0,149	0,199	0,204
EURO I	0,149	0,199	0,204
EURO II	0,149	0,199	0,204
EURO III	0,128	0,179	0,183
EURO IV	0,097	0,148	0,152
EURO V	0,085	0,136	0,140
EURO VI	0,075	0,126	0,130

4.3.4. Région de Bruxelles-Capitale

Finalement, nous allons exposer les tarifs applicables en Région de Bruxelles-Capitale. Sur base de la méthodologie de tarification pour le prélèvement kilométrique en tant que taxe élaborée dans l'accord de coopération du 31 janvier 2014, la Région de Bruxelles-Capitale a également établi sa propre formule de calcul tarifaire, laquelle se trouve à l'article 9 de l'Ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant le prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale²¹⁵.

Cette formule se présente comme suit :

$$T_z = F \times (Bt + a \times A + b \times G + c \times E_N + d \times E_t + e \times E_p + f \times E_x)$$

Nous constatons que cette formule est identique à celle établie par la Région flamande, ce qui nous paraît cohérent compte tenu du fait que les Régions ont toutes deux introduit le prélèvement sous la forme d'une taxe et qu'elles se sont basées sur la même méthodologie, telle que définie dans l'accord de coopération. L'ensemble des paramètres compris dans la formule se définit de la même manière que pour les Régions wallonne et flamande, et nous vous invitons à vous référer, à cet égard, aux définitions exposées aux points supérieurs.

Cependant, si les paramètres utilisés restent identiques, leurs valeurs diffèrent de celles des deux autres Régions. Ces valeurs sont établies à l'article 9 de l'Ordonnance du 29 juillet 2015 précitée et se déclinent comme suit :

- Conformément aux deux autres Régions, la variable F est égale à 1 pour les routes faisant partie du réseau structurant bruxellois et est égale à 0 pour les autres routes. En l'occurrence, l'entièreté du réseau routier bruxellois est soumise à la taxe, de sorte que cette variable reste, en règle générale, égale à 1.
- À l'instar des deux autres Régions, le tarif de base Bt est également fixé à 0,113 €.

²¹⁵ Ordonnance du 29 juillet 2015, M.B., 12 août 2015.

- Concernant la variable A, la Région de Bruxelles-Capitale se distingue des ses homologues compte tenu du fait qu'elle a instauré différentes zones tarifaires en fonction du type de route emprunté par les véhicules. Il convient donc de distinguer une zone tarifaire pour les routes de type autoroutes et rings autoroutiers d'une part, et une autre zone tarifaire, communément appelée « zone urbaine », pour les routes de type régionales et communales d'autre part. Cependant, ces différenciations se marquent au niveau des variables G et E_x , tels qu'exposées ci-dessous.
- En Région Bruxelloise, la variable G se valorise en fonction de la catégorie de poids du véhicule et de la zone tarifaire concernée, de la manière suivante :

Zone tarifaire : autoroutes et rings autoroutiers

Catégorie de poids du véhicule	Coefficient de pondération
MMA comprise entre 3,5 et 12 tonnes	-0,050 €
MMA comprise entre 12 et 32 tonnes	0,000 €
MMA > de 32 tonnes	0,004 €

Zone tarifaire : routes régionales et communales

Catégorie de poids du véhicule	Coefficient de pondération
MMA comprise entre 3,5 et 12 tonnes	-0,025 €
MMA comprise entre 12 et 32 tonnes	0,050 €
MMA > de 32 tonnes	0,079 €

- À l'instar de la Région flamande, les variables E_N , E_t et E_p ne sont pas utilisées par la Région de Bruxelles-Capitale et restent égales à une valeur neutre de 0, de sorte qu'aucune réduction ou augmentation n'est prévue selon ces trois critères. En ce qui concerne le coefficient E_N , celui-ci reste neutre étant donné que la différenciation selon la classe d'émission EURO est reprise dans le cadre des coûts externes²¹⁶.
- La variable E_x représente le supplément dû en fonction des coûts externes qui sont engendrés par le véhicule. Cependant, celui-ci se définit différemment qu'en Région flamande. En effet, si les coûts externes se limitent aux coûts liés à la pollution de l'air en Région flamande, ceux-ci englobent également les nuisances sonores en Région bruxelloise qui ont été prises en compte à concurrence d'1,1 centimes d'euro par kilomètre parcouru²¹⁷. Ce coefficient est également fonction de la classe d'émission EURO du véhicule, telle que nous l'avons définie au point 2. Tout comme ce fut le cas en Région flamande, la Région bruxelloise prit également la décision d'introduire ces

²¹⁶ Projet d'ordonnance du 15 juin 2015, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2014-2015, n° 183/1, exposé des motifs, p. 16.

²¹⁷ Fédération Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de services Logistiques, « La taxe kilométrique en Belgique », p. 10 (disponible sur www.febetra.be ; consulté le 12 mai 2018).

coefficients en deux temps, en prévoyant des montants différents à partir du 1^{er} janvier 2018. Les valeurs sont déterminées de la manière suivante :

Zone tarifaire : autoroutes et rings autoroutiers

Norme EURO	Coefficient de pondération jusqu'au 01/01/2018	Coefficient de pondération à partir du 01/01/2018
Euro 0	0,083 €	0,083 €
Euro I	0,083 €	0,083 €
Euro II	0,083 €	0,083 €
Euro III	0,063 €	0,063 €
Euro IV	0,032 €	0,032 €
Euro V	0,011 €	0,021 €
Euro VI	0,011 €	0,011 €

Zone tarifaire : routes communales et régionales

Norme EURO	Coefficient de pondération jusqu'au 01/01/2018	Coefficient de pondération à partir du 01/01/2018
Euro 0	0,1 €	0,1 €
Euro I	0,1 €	0,1 €
Euro II	0,1 €	0,1 €
Euro III	0,075 €	0,075 €
Euro IV	0,044 €	0,044 €
Euro V	0,021 €	0,031 €
Euro VI	0,011 €	0,011 €

- Les coefficients de pondération a, b, c, d, e et f sont tous égaux à 1, de sorte que chacune des variables auxquelles ils se rapportent ait un poids identique dans le tarif total.

De plus, similairement à la Région flamande, l'ordonnance bruxelloise stipule que ces différents montants sont indexés chaque année au premier juillet en fonction de l'indice des prix à la consommation. Sur cette base, les tarifs ont été indexés pour la première fois au 1^{er} juillet 2017.

Finalement, les tarifs du prélèvement kilométrique actuellement en vigueur en Région Bruxelloise sont les suivants²¹⁸ :

²¹⁸ VIAPASS, Actualités, « Prélèvement kilométrique pour le transport de marchandises par la route : modifications à partir du 1^{er} janvier 2018 », 16 décembre 2016 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 10 mai 2018).

Tarifs en Région de Bruxelles-Capitale zone tarifaire « autoroutes et rings autoroutiers » à partir du 01/01/2018			
<i>€/km</i>	3,5 – 12 tonnes	12 – 32 tonnes	>32 tonnes
EURO 0	0,149	0,199	0,204
EURO I	0,149	0,199	0,204
EURO II	0,149	0,199	0,204
EURO III	0,128	0,179	0,183
EURO IV	0,097	0,148	0,152
EURO V	0,085	0,136	0,140
EURO VI	0,075	0,126	0,130

Tarifs en Région de Bruxelles-Capitale zone tarifaire « routes régionales et communales » à partir du 01/01/2018			
<i>€/km</i>	3,5 – 12 tonnes	12 – 32 tonnes	>32 tonnes
EURO 0	0,191	0,268	0,297
EURO I	0,191	0,268	0,297
EURO II	0,191	0,268	0,297
EURO III	0,166	0,242	0,272
EURO IV	0,134	0,211	0,240
EURO V	0,121	0,197	0,227
EURO VI	0,101	0,177	0,207

4.3.5. Conclusion

En guise de conclusion, concernant les tarifs appliqués dans les trois Régions, nous observons quelques différences majeures que nous exposons ci-dessous.

Premièrement, nous remarquons que les Régions flamande et de Bruxelles-Capitale font davantage jouer la variable relative à l'impact environnemental que la Région wallonne. En effet, ces deux Régions ont, depuis le 1^{er} janvier 2018, activé une variante environnementale supplémentaire en différenciant les tarifs pour les véhicules de normes EURO V et VI. Nous noterons que, dans la zone urbaine de Bruxelles-Capitale, cette différenciation était déjà activée lors de l'introduction du prélèvement kilométrique au 1^{er} avril 2016. Cette différenciation a, sans nul doute, pour objectif d'inciter les usagers de la route à avoir recours aux véhicules appartenant à la norme la plus respectueuse de l'environnement.

Deuxièmement, une différence marquante réside dans le fait qu'il existe deux zones tarifaires en Région Bruxelloise, contrairement à une zone tarifaire unique dans les deux autres Régions du pays. De plus, force est de constater que les tarifs de la zone tarifaire bruxelloise dite « urbaine » sont nettement plus élevés que les tarifs appliqués dans la zone tarifaire bruxelloise « autoroutes et rings autoroutiers » ainsi que dans les Régions wallonne et

flamande²¹⁹. Par exemple, dans l'hypothèse d'un poids lourd dont la MMA est comprise entre 3,5 et 12 tonnes, les tarifs en zone urbaine bruxelloise sont plus élevés à concurrence d'un pourcentage variant de 28 % (pour un véhicule de la norme EURO 0) à 42 % (pour un véhicule de la norme EURO V) que les tarifs applicables en zone tarifaire « autoroutes et rings autoroutiers » de Bruxelles-Capitale et de Région flamande. Ces pourcentages varient de 28% (pour un véhicule de la norme EURO 0) à 57 % (pour un véhicule de la norme EURO V) si la comparaison est effectuée avec les tarifs de la Région wallonne. La différence la plus extrême se marque pour un véhicule de plus de 32 tonnes de la norme EURO V, dont le tarif en zone urbaine bruxelloise équivaut à 173 % du tarif applicable en Région wallonne dans les mêmes circonstances.

Troisièmement, nous noterons que, dans chacune des trois Régions, plusieurs paramètres restent inutilisés. Par exemple, à l'heure actuelle, les tarifs ne varient pas en fonction du moment et du lieu d'utilisation du réseau routier. À cet égard, nous pourrions tout à fait imaginer l'introduction de tarifs de nuit. Mais il semblerait que cette option ne soit, pour l'instant, pas envisagée par les Régions. Cependant, force est de constater que les possibilités pour moduler les tarifs sont encore grandes.

4.4. Le système de sanctions

Le présent point de comparaison repose sur le système de sanctions en cas d'infraction aux dispositions mises en place par les Régions.

4.4.1. Généralités

De manière générale, les infractions commises par le détenteur ou le conducteur du véhicule peuvent faire l'objet d'une amende administrative ou d'une sanction pénale²²⁰. L'accord de coopération du 31 janvier a mis en place, par le biais de son article 11, une procédure d'assistance mutuelle et spontanée pour le recouvrement des amendes administratives²²¹. Selon cette procédure, si une Région s'aperçoit, lors d'un contrôle dont elle est compétente, qu'il existe dans le chef de l'usager des amendes administratives non payées dues à une autre Région, celle-ci peut recouvrer les amendes administratives pour le compte de cette dernière²²². Dans ce cadre, une habilitation mutuelle à percevoir les amendes administratives établies par une autre région a été prévue respectivement dans les décrets wallon²²³ et flamand²²⁴ ainsi que dans l'Ordonnance de Bruxelles-Capitale²²⁵. Une différence entre les Régions réside toutefois dans le fait que, alors que les Régions flamande et bruxelloise prévoient l'obligation de reverser les amendes administratives afférentes à des infractions

²¹⁹ B. MORAIS et I. VOGELAERE, « Bruxelles introduit à son tour un prélèvement kilométrique pour les poids lourds », Actualités, Wolters Kluwer, 17 août 2015, p. 1 (disponible sur www.jura.be ; consulté le 10 mai 2018)

²²⁰ A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, *op. cit.*, p. 6.

²²¹ Article 11, § 2 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

²²² A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, *op. cit.*, p. 6.

²²³ Article 27 du décret du Gouvernement wallon du 16 juillet 2015.

²²⁴ Article 10 du décret du Gouvernement flamand du 3 juillet 2015.

²²⁵ Article 28, al.2 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juillet 2015.

perpétrées dans une autre Région à cette dernière, une obligation similaire de reversement n'existe pas en Région wallonne²²⁶.

A cet égard, un recours en annulation du décret flamand a été introduit devant la Cour Constitutionnelle en février 2016, les requérants invoquant notamment la violation du principe de territorialité compte tenu de l'assistance en matière de recouvrement des amendes administratives que les trois Régions se sont respectivement accordées²²⁷. Dans son Arrêt du 23 février 2017²²⁸, la Cour Constitutionnelle a déclaré ce moyen infondé, notamment compte tenu du fait que l'assistance porte uniquement sur le recouvrement des amendes administratives et non sur leur établissement²²⁹. Par conséquent, une Région ne peut pas sanctionner administrativement une infraction commise en dehors de son territoire²³⁰. De plus, chaque Région a donné l'autorisation aux deux autres de recouvrer ses propres amendes administratives, ces deux dernières ayant elles-mêmes mandaté leur propre personnel compétent pour effectuer cette mission. En agissant de la sorte, le principe de territorialité et l'autonomie de chaque Région sont respectés²³¹.

4.4.2. *L'ancien système*

Lors de l'introduction du prélèvement kilométrique le 1^{er} avril 2016, chacune des Régions avait alors instauré un régime de sanction similaire, lequel était établi respectivement à l'article 22 du décret wallon du 16 juillet 2015, à l'article 38 du décret flamand du 3 juillet 2015 et à l'article 29 de l'Ordonnance bruxelloise du 29 juillet 2015. Ce régime se caractérisait par deux éléments principaux. Premièrement, un seul tarif forfaitaire de 1.000€ était applicable en cas d'infraction, et ce, quelle que soit la nature de l'infraction commise²³². De la sorte, la sanction administrative se fondait uniquement sur le caractère objectivement répréhensible des infractions²³³. Deuxièmement, une limite temporelle avait été fixée²³⁴. En effet, suite à une infraction constatée, le conducteur ou détenteur du véhicule disposait de trois heures pour se remettre en ordre, de sorte que toute autre infraction constatée avec le même véhicule durant ce délai ininterrompu de trois heures ne pouvait donner lieu à une nouvelle amende²³⁵. Une fois le délai dépassé, une nouvelle amende pouvait alors être accordée. De

²²⁶ A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, *op. cit.*, p. 7.

²²⁷ B. MARTEL, « La Cour Constitutionnelle rejette le recours en annulation du décret flamand prélèvement kilométrique », Eubelius avocats, 15 mars 2017 (disponible sur www.eubelius.com ; consulté le 10 mai 2018).

²²⁸ C.C., 23 février 2017, n°30/2017.

²²⁹ C.C., 23 février 2017, n°30/2017, B.5.2.

²³⁰ C.C., 23 février 2017, n°30/2017, B.5.1.

²³¹ C.C., 23 février 2017, n°30/2017, B.6.2.

²³² Auteur non mentionné, « Modifications concernant le prélèvement kilométrique et la taxe de circulation », *Le Fiscologue*, 19 janvier 2018, n° 1550, p. 13.

²³³ Projet d'ordonnance du 15 juin 2015, *Doc. Parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2014-2015, n° 183/1, exposé des motifs, p. 29.

²³⁴ K. MEES, « Prélèvement kilométrique wallon : nouveau régime en matière d'amendes administratives en cas d'infraction (art. 32 du décret DMF) », *Actualités*, Wolters Kluwer, 3 janvier 2018, p. 1 (disponible sur www.jura.be ; consulté le 11 mai 2018).

²³⁵ K. MEES, « Prélèvement kilométrique bruxellois : nouveau régime en matière d'amendes administratives en cas d'infraction », *Actualités*, Wolters Kluwer, 15 janvier 2018, p. 1 (disponible sur www.jura.be ; consulté le 11 mai 2018).

cette manière, nous assistions à un « empilement » des amendes par période de trois heures²³⁶. Les Gouvernements régionaux ont justifié ce système par le fait qu'il était nécessaire d'instaurer, pour la phase de lancement, un système simple par le biais d'une amende fixe, dont le montant devait être suffisamment élevé pour inciter les utilisateurs à se conformer aux dispositions²³⁷.

Cependant, les trois Régions furent rapidement pointées du doigt par la Commission européenne qui désapprouva le système des amendes du prélèvement kilométrique sur le territoire belge, le jugeant en inadéquation avec les règles européennes²³⁸. Plus précisément, cette dernière dénonça le caractère disproportionné des amendes, leur montant invariable ainsi que la possibilité de les « empiler » toutes les trois heures²³⁹.

4.4.3. *Le nouveau système*

Suite à ces remarques, les trois Régions ont mis en place une nouvelle manière de sanctionner. Dans un souci d'équité fiscale, elles se sont alignées les unes sur les autres de manière à proposer un système similaire²⁴⁰. Ce nouveau système fut introduit respectivement dans les Régions wallonne, flamande et bruxelloise par (i) l'article 32 du décret wallon du 13 décembre 2017²⁴¹ (ii) l'article 97 du décret flamand du 22 décembre 2017²⁴² et (iii) l'Ordonnance bruxelloise du 15 décembre 2017²⁴³. Ce nouveau système, que nous définissons ci-dessous, est applicable depuis le 1^{er} janvier 2018.

La différence majeure avec l'ancien système repose dans le fait que les Régions opèrent dorénavant une distinction entre quatre catégories d'infractions²⁴⁴, à savoir :

- La catégorie A dont le tarif s'élève à 1.000 €. Catégorisée comme la faute la plus grave, celle-ci s'applique en cas de manipulation intentionnelle du dispositif d'enregistrement électronique en vue d'éluder le prélèvement ou en cas de falsification

²³⁶ K. MEES, « Prélèvement kilométrique wallon : nouveau régime en matière d'amendes administratives en cas d'infraction (art. 32 du décret DMF) », Actualités, Wolters Kluwer, 3 janvier 2018, p. 1 (disponible sur www.jura.be ; consulté le 11 mai 2018).

²³⁷ Projet d'ordonnance du 27 novembre 2017 modifiant le tarif des amendes dans le cadre du prélèvement kilométrique, Rapport fait au nom de la commission des Finances et des Affaires générales par M. Ridouane CHAHID (F), ci-après dénommé « Projet d'ordonnance du 27 novembre 2017 », *Doc. Parl.*, Parlement bruxellois, 2016-2017, n° 600/2, exposé introductif du ministre Guy Vanhegel, p. 2

²³⁸ Projet d'ordonnance du 27 novembre, *Doc. Parl.*, Parlement bruxellois, 2016-2017, n° 600/2, exposé introductif du ministre Guy Vanhegel, p. 2.

²³⁹ Question parlementaire n° 87 de Monsieur Stéphane Hazez du 21 novembre 2017, Parlement wallon, Questions et Réponses, 2016-2017.

²⁴⁰ Projet de décret portant diverses modifications fiscales, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2017-2018, n° 972/1, exposé des motifs, p. 1.

²⁴¹ Décret du 17 décembre 2017 du Gouvernement wallon portant diverses modifications fiscales, *M.B.*, 22 décembre 2017.

²⁴² Décret du 22 décembre du Gouvernement flamand contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 2018, *M.B.*, 29 décembre 2017.

²⁴³ Ordonnance du 15 décembre 2017 du Gouvernement bruxellois modifiant le tarif des amendes dans le cadre du prélèvement kilométrique, *M.B.*, 12 janvier 2018.

²⁴⁴ Auteur non mentionné, *op. cit.*, p. 13.

des documents de bord nécessaires à déterminer la masse totale maximale autorisée et la classe d'émission EURO du véhicule.

- La catégorie B dont le tarif s'élève à 800 €. Cette catégorie d'infraction vise les situations d'absence d'un OBU à bord du véhicule ou le défaut de conclusion d'un contrat avec un des prestataires de services.
- La catégorie C dont le tarif s'élève à 500 €. Cette catégorie d'infraction regroupe une série de situations telles que notamment la « non-activation » de l'OBU malgré le fait qu'il soit présent dans le véhicule, l'utilisation de l'OBU d'un autre véhicule ou encore le fait de ne pas prendre les mesures nécessaires en cas de dysfonctionnement du dispositif. A cet égard, le montant de l'amende peut être réduit de moitié s'il s'agit de la première infraction de ce type dans l'année calendrier concernée.
- La catégorie D dont le tarif s'élève à 100 €. Cette catégorie regroupe les infractions qui n'ont pas été répertoriées dans les trois premières catégories.

Une autre différence avec l'ancien système repose dans le fait que la limite temporelle est dorénavant fixée à une journée, de sorte qu'une seule amende administrative ne puisse être établie pour la totalité des infractions commises par un même véhicule au cours d'une même journée. Dans une telle situation, le montant de l'amende équivaut au tarif le plus élevé relativement aux infractions commises²⁴⁵. Cette manière de procéder limite le risque des entreprises de transport de rencontrer des difficultés financières dues à l'accumulation d'amendes pour des fautes non intentionnelles, ce qui était le cas avec l'ancien système²⁴⁶.

4.5. Les aspects budgétaires

4.5.1. Contribution respective des Régions dans les coûts d'infrastructure

Comme nous l'avons exposé au chapitre 3, un contrat DBFMO a été conclu entre l'entité interrégionale Viapass et *le Single Service Provider*, Satellic SA. Dans le cadre de ce contrat, Satellic SA avait pour mission de fournir et de mettre en place l'entièreté des infrastructures nécessaires au bon fonctionnement du système de prélèvement kilométrique. En contrepartie de ces missions, il fut convenu que Satellic SA reçoive une indemnité de mise à disposition de la part de Viapass. De son côté, Viapass a la possibilité de récupérer ces indemnités versées auprès des trois Régions²⁴⁷. Dans le cas de la Région wallonne, la possibilité est prévue que ce soit le concessionnaire, la SOFICO, qui doit assumer le paiement de cette indemnité²⁴⁸.

La contribution de chaque Région dans cette indemnité de mise à disposition est calculée selon une clé de répartition fixe qui est établie à l'article 14 de l'accord de coopération du 31

²⁴⁵ K. MEES, « Prélèvement kilométrique bruxellois : nouveau régime en matière d'amendes administratives en cas d'infraction », Actualités, Wolters Kluwer, 15 janvier 2018, p. 1 (disponible sur www.jura.be ; consulté le 11 mai 2018).

²⁴⁶ Projet d'ordonnance du 27 novembre 2017, *Doc. Parl.*, Parlement bruxellois, 2016-2017, n° 600/2, exposé introductif du ministre Guy Vanhegel, p. 2.

²⁴⁷ Projet de décret du 12 février 2014, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2013-2014, n°977/1, exposé des motifs, p. 9.

²⁴⁸ *Ibidem*.

janvier 2014. Cette clé de répartition est fixée comme suit : 35,62 % à charge de la Région wallonne, 62,20 % à charge de la Région flamande et 2,18 % à charge de la Région de Bruxelles-Capitale²⁴⁹. Celle-ci a été déterminée en se basant sur l'estimation du nombre de kilomètres soumis au prélèvement kilométrique effectué dans chaque Région²⁵⁰. Cependant, ces pourcentages seront revus tous les quatre ans sur base des kilomètres réellement parcourus dans chaque Région, de manière à correspondre le plus possible avec la réalité de terrain²⁵¹.

A cet égard, Viapass a récemment publié, dans son rapport annuel 2017, les nombres de kilomètres parcourus en 2017 dans les trois Régions. Sur cette base, nous pouvons mener une première comparaison entre la répartition des kilomètres estimée et effective. Le nombre total de kilomètres soumis au prélèvement kilométrique parcourus en Belgique au cours de l'année 2017 s'élève à 6.134.300.000 kilomètres, lesquels se répartissent entre les trois régions à concurrence de 30,2 % en Région wallonne, 68,8 % en Région flamande et 1 % en Région de Bruxelles-Capitale²⁵². Il apparaît donc que la Région flamande comptabilise davantage de kilomètres que ce qui avait été estimé, et inversement pour les deux autres Régions. Si cette tendance se confirme au cours des prochaines années, la clé de répartition sera modifiée, de manière à augmenter la contribution de la Région flamande et diminuer celle des Régions wallonne et bruxelloise.

D'un point de vue chiffré, il a été convenu que l'indemnité de mise à disposition payée par les trois Régions s'élève à 140,5 millions d'euros par an durant les 12 premières années du contrat²⁵³.

4.5.2. Recettes des Régions

A) Région wallonne

En ce qui concerne la Région wallonne, nous noterons tout d'abord que les recettes issues du péage sont directement perçues par la SOFICO, laquelle se charge de la gestion, de l'entretien et du développement du réseau. L'instauration du prélèvement kilométrique a donc eu un impact sur le budget de la Région wallonne qui a vu ses recettes diminuées, compte tenu du fait que dans le cadre de l'Eurovignette, les recettes étaient d'abord perçues par la Région qui en rétrocédait ensuite une partie à la SOFICO²⁵⁴.

Avant le lancement du prélèvement kilométrique, les recettes du prélèvement kilométrique avaient été estimées annuellement à plus ou moins 235 millions d'euros²⁵⁵. Sur base des

²⁴⁹ Article 14, §1 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

²⁵⁰ Article 14, §2 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014.

²⁵¹ Compte rendu intégral de la séance publique de Commission du 10 mars 2014, *Doc. Parl.*, Parlement Wallon, 2013-2011, C.R.I. n° 100, p. 17.

²⁵² VIAPASS, *op. cit.* (voy. note 149), pp. 40-41 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 12 mai 2018).

²⁵³ Fédération Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de services Logistiques, *op.cit.*, p. 5 (disponible sur www.febetra.be ; consulté le 12 mai 2018).

²⁵⁴ Cour des comptes, « Projets de décrets contenant les budgets pour l'année 2016 de la Région wallonne », Rapport Approuvé en chambre française du 26 novembre 2015.

²⁵⁵ Projet de décret du 29 juin 2015, Parlement Wallon, 2014-2015, n° 236/4, exposé des motifs, p. 4.

rapports annuels de Viapass, nous décrivons, ci-après, le bilan de ces deux premières années d'utilisation. En ce qui concerne l'année 2016, allant du 1^{er} avril au 31 décembre, les recettes s'élevèrent à 174,13 millions²⁵⁶. En 2017, qui constitua la première année complète d'utilisation du prélèvement, les recettes s'élevèrent à 241,6 millions d'euros²⁵⁷.

B) Région flamande

En Région flamande, l'entièreté des recettes est perçue par la Région, compte tenu du fait qu'elle n'a pas concédé ses routes comme en Région wallonne. En ce qui concerne les prévisions de budget, la Région flamande avait estimé des recettes annuelles d'environ 291,7 millions d'euros²⁵⁸. Le bilan des recettes effectivement perçues durant les deux premières années d'utilisation est le suivant. En ce qui concerne l'année 2016, allant du 1^{er} avril au 31 décembre, les recettes s'élevèrent à 310,87 millions d'euros²⁵⁹. En 2017, qui constitua la première année complète d'utilisation du prélèvement, les recettes s'élevèrent à 424,5 millions d'euros²⁶⁰.

C) Région de Bruxelles-Capitale

En Région bruxelloise, l'entièreté des recettes est perçue par la Région, comme c'est le cas en Région flamande. Concernant les prévisions de budget, la Région bruxelloise avait estimé les recettes annuelles à plus ou moins 30,1 millions d'euros²⁶¹. Compte tenu du fait que l'année 2016 ne constituait pas une année complète, la région avait calculé un prorata équivalent à trois quarts de ce montant, soit 22,6 millions d'euros pour l'année 2016. Comme ce fut le cas pour les deux autres Régions, nous décrivons, ci-après, les recettes effectives perçues durant les deux premières années d'utilisation.

En ce qui concerne l'année 2016, allant du 1^{er} avril au 31 décembre, les recettes s'élevèrent à 7,46 millions d'euros²⁶². Force fut de constater que les recettes furent nettement inférieures aux 22,6 millions d'euros de recettes estimées. À cet égard, nous pouvons constater dans le budget des recettes et des dépenses pour l'année budgétaire 2017 que celles-ci furent alors estimées plus prudemment au regard des recettes réellement perçues en 2016. L'estimation des recettes pour l'année 2017 s'éleva alors à 10,8 millions d'euros. En 2017, qui constitua la

²⁵⁶ VIAPASS, « Rapport annuel 2016. En route pour un système efficace de gestion du trafic », p. 37 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 12 mai 2018).

²⁵⁷ VIAPASS, « Rapport annuel 2017. L'année du Service européen de Télépéage », pp. 40-41 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 12 mai 2018).

²⁵⁸ Rekenhof, « Rapport over de algemene rekeningen 2016 van de Vlaamse Gemeenschap, de jaarrekeningen 2016 van de Vlaamse rechtspersonen en de Vlaamse ESR-geconsolideerde rekening 2016 », juillet 2017, p. 24.

²⁵⁹ VIAPASS, « Rapport annuel 2016. En route pour un système efficace de gestion du trafic », p. 37 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 12 mai 2018).

²⁶⁰ VIAPASS, « Rapport annuel 2017. L'année du Service européen de Télépéage », pp. 40-41 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 12 mai 2018).

²⁶¹ Cour des comptes, « Projets d'ordonnances contenant l'ajustement des budgets pour l'année budgétaire 2015 et les budgets pour l'année budgétaire 2016 de la Région de Bruxelles-Capitale », Rapport Approuvé en assemblée générale du 13 novembre 2015.

²⁶² VIAPASS, « Rapport annuel 2016. En route pour un système efficace de gestion du trafic », p. 37 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 12 mai 2018).

première année complète d'utilisation du prélèvement, les recettes effectivement perçues s'élevèrent à 10,1 millions d'euros²⁶³.

4.6. Les mesures compensatoires et d'accompagnements

Le dernier point de comparaison porte sur les mesures prises par les Gouvernements régionaux afin de réduire l'impact négatif du prélèvement kilométrique dans les secteurs les plus touchés²⁶⁴. Par exemple, en Région wallonne, le Gouvernement avait notamment demandé une étude socio-économique à l'Université Catholique de Louvain préalablement à l'instauration du prélèvement kilométrique, afin de mettre en lumière les secteurs les plus affectés ainsi que les difficultés que ceux-ci risquaient de rencontrer suite à l'introduction du prélèvement. Ainsi, sur base des résultats de l'étude menée et en concertation avec les représentants des secteurs affectés, les Gouvernements ont alors mis en place des mesures d'accompagnements destinées à diminuer, ou du moins à atténuer, l'impact négatif du prélèvement kilométrique²⁶⁵.

Plusieurs types de mesures ont été mises en place ou sont actuellement envisagées dans les trois Régions. Par exemple, en Région Wallonne, ce panel de mesures très large va notamment de la suppression de certaines taxes spécifiques à l'augmentation de la masse maximale autorisée des véhicules, en passant par la mise en place de formation en optimisation des trajets, par l'augmentation des délais de contrôles techniques pour les véhicules touchés par le prélèvement ou encore par la mise en place de mesures de soutien à l'investissement²⁶⁶.

Dans le cadre de notre travail, nous allons nous arrêter sur deux mesures phares, à savoir (i) une mesure fiscale consistant à supprimer ou réduire la taxe de circulation et (ii) une mesure réglementaire autorisant l'usage des écocombis.

4.6.1. La taxe de circulation

En Région wallonne et en Région de Bruxelles-Capitale, les montants de la taxe de circulation pour les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises sont établis à l'article 9 du Code des Taxes assimilées aux impôts sur les revenus²⁶⁷. En Région flamande, ceux-ci se trouvent à l'article 2.2.4.0.1 du Code flamand de la fiscalité²⁶⁸. Dans les trois Régions, les montants de la taxe de circulation varient d'une manière similaire, à savoir en fonction de

²⁶³ VIAPASS, « Rapport annuel 2017. L'année du Service européen de Télépéage », pp. 40-41 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 12 mai 2018).

²⁶⁴ Projet de décret du 29 juin 2015, *Doc. Parl.*, Parlement Wallon, 2014-2015, n° 236/4, exposé des motifs, p. 6.

²⁶⁵ *Ibidem.*, p.4.

²⁶⁶ Portail de la Wallonie, « Redevance kilométrique : des mesures pour soutenir les transporteurs indépendants », Actualités, 15 avril 2016 (disponible sur www.wallonie.be ; consulté le 18 mai 2018).

²⁶⁷ Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus du 23 novembre 1695, *M.B.*, 18 janvier 1966.

²⁶⁸ Décret du 13 décembre 2013 portant le Code flamand de la Fiscalité (cité comme Code flamand de la Fiscalité du 13 décembre 2013), *M.B.*, 23 décembre 2013.

trois critères qui sont le nombre d'essieux, le système de suspension et la MMA du véhicule²⁶⁹.

Suite à l'introduction du prélèvement kilométrique, les trois Régions ont pris l'initiative de modifier les montants de la taxe de circulation, et ce à deux niveaux. Premièrement, la taxe de circulation a été supprimée, via une mise à zéro du tarif, pour les poids lourds dont la MMA est comprise entre 3,5 tonnes et 12 tonnes, et qui sont soumis au prélèvement kilométrique²⁷⁰. Cette suppression s'explique par le fait que les véhicules de cette catégorie de poids tombaient hors du champ d'application de l'Eurovignette²⁷¹, laquelle ne s'appliquait qu'aux véhicules dont la MMA était supérieure à 12 tonnes²⁷². Le passage de l'Eurovignette au prélèvement kilométrique a donc eu un impact important pour ce type de poids lourds. Il a donc été décidé, en compensation, que la taxe de circulation serait supprimée pour les poids lourds de cette catégorie²⁷³.

Deuxièmement, pour les véhicules dont la MMA est supérieure à 12 tonnes, les montants de la taxe ont été réduits afin de correspondre aux montants minimaux fixés à l'annexe I de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures²⁷⁴.

En Région wallonne, ces deux modifications ont été apportées par le biais de l'article 16 du décret du 17 décembre 2015²⁷⁵. Elles sont entrées en vigueur à partir du 1^{er} avril 2016²⁷⁶, c'est-à-dire le même jour que le prélèvement kilométrique lui-même. En Région flamande, les nouveaux montants de la taxe de circulation ont été introduits par le biais de l'article 12 du décret du 3 juillet 2015²⁷⁷ susmentionné et sont entrés en vigueur à la date du 1^{er} avril²⁷⁸. Finalement, en Région de Bruxelles-Capitale, c'est l'article 2 de l'Ordonnance du 24 mars 2016²⁷⁹ qui a introduit ces modifications de la taxe de circulation. Le retard de la publication du texte légal en Région bruxelloise par rapport à ses deux homologues s'explique par le fait qu'en Région de Bruxelles-Capitale, la perception de la taxe de circulation est effectuée par le Fédéral et non par la région elle-même, comme c'est le cas dans les deux autres Régions du

²⁶⁹ Article 9.E. al. 1 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

²⁷⁰ Projet de décret-programme du 10 novembre 2016 portant sur des mesures diverses liées au budget, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2016-2017, n° 667/1, commentaires des articles, p. 70.

²⁷¹ Projet d'ordonnance du 7 mars 2016 portant diverses modifications en matière de fiscalité routière sur les poids lourds, rapport fait au nom de la commission des Finances et des Affaires générales par M. Julien Uyttendaele, ci-après dénommé « Projet d'ordonnance du 7 mars 2016 », *Doc. Parl.*, 2015-2016, n° A-316/2, exposé introductif, p. 3.

²⁷² M. DE JONCKHEERE et T. DE JONCKHEERE, «Van Eurovignette naar kilometerheffing in het complexe België», *Lokale en Regionale Belastingen*, Vol. 2016, No. 3-4, 2016, p.10.

²⁷³ A. DELAFONTEYNE et M. ZAGHEDEN, *op. cit.*, p. 6.

²⁷⁴ Projet de décret-programme du 10 novembre 2016 portant sur des mesures diverses liées au budget, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2016-2017, n° 667/1, commentaires des articles, p. 70.

²⁷⁵ Décret du 17 décembre 2015 du Gouvernement wallon contenant le budget des recettes de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2016, *M.B.*, 30 décembre 2015.

²⁷⁶ Article 49 du décret du 17 décembre 2015.

²⁷⁷ Décret du 3 juillet 2015, *M.B.*, 10 août 2015.

²⁷⁸ Article 4, 1° de l'Arrêté du 17 juillet 2015.

²⁷⁹ Ordonnance du 24 mars 2016 portant diverses modifications en matière de fiscalité routière sur les poids lourds, *M.B.*, 31 mars 2016 (troisième ed.), *Errat.*, *M.B.*, 8 avril 2016, *Errat.*, *M.B.*, 29 avril 2016 (première éd.).

pays. Or, une telle décision de modification de la taxe devait se baser notamment sur l'analyse des chiffres des recettes perçues par le Fédéral. Le travail parlementaire prit, par conséquent, plus de temps²⁸⁰. Toutefois, parallèlement aux deux autres Régions, les modifications sont entrées en vigueur à la date du 1^{er} avril²⁸¹.

4.6.2. *Les écocombis*

Les écocombis, également appelés véhicules plus longs et plus lourds, sont des poids lourds qui consistent en un assemblage de remorques pouvant peser jusqu'à 60 tonnes (au lieu des 44 tonnes classiques) et mesurer jusqu'à 25,5 mètres de long²⁸². Deux écocombis permettent de remplacer trois poids lourds classiques. L'autorisation d'utiliser de tels camions permettant de transporter davantage de marchandises en un seul trajet faisait partie des recommandations des syndicats en compensation de l'instauration du prélèvement kilométrique. Nous noterons que l'utilisation de tels véhicules est autorisée depuis plus de 10 ans aux Pays-Bas et il apparaît que l'utilisation de ceux-ci permet de réduire le coût du transport par tonne transportée au kilomètre en moyenne de l'ordre de 35%²⁸³.

Dans ce contexte, la Région Wallonne a adopté, à la date du 26 mai 2016, un décret²⁸⁴ permettant l'utilisation d'écocombis sur le réseau routier wallon. Une autorisation doit être demandée au préalable à la Région wallonne²⁸⁵ et un certain nombre de conditions liées notamment aux marchandises transportées, aux caractéristiques techniques du véhicule et à la formation du conducteur ont été fixées dans le décret du 26 mai 2016 et ses Arrêtés d'exécution²⁸⁶ et ministériel²⁸⁷. Le projet-pilote est entré en vigueur à partir du 1^{er} septembre 2017 et ce, pour une période de 8 ans²⁸⁸.

En Région flamande, un premier projet-pilote pour l'utilisation des écocombis avait été lancé en 2014²⁸⁹, par le biais du décret flamand du 3 mai 2013²⁹⁰, soit déjà trois ans avant le lancement du projet en Wallonie. Cependant, les conditions fixées par le décret en question et

²⁸⁰ Projet d'ordonnance du 7 mars 2016, *Doc. Parl.*, 2015-2016, n° A-316/2, exposé introductif, p. 8.

²⁸¹ Article 9 de l'ordonnance du 24 mars 2016 portant diverses modifications en matière de fiscalité routière sur les poids lourds.

²⁸² Projet de décret du 18 avril 2016 relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2015-2016, 459/1, résumé, p. 2.

²⁸³ *Ibidem.*, p. 3.

²⁸⁴ Décret du 6 mai 2016 relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes, *M.B.*, 9 juin 2016.

²⁸⁵ Plus précisément, au service en charge du transport exceptionnel auprès de la Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments du Service public de Wallonie.

²⁸⁶ Arrêté du Gouvernement wallon du 20 octobre 2016 relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes, *M.B.*, 8 novembre 2016.

²⁸⁷ Arrêté ministériel du 2 octobre 2017 relatif à l'autorisation et à l'évaluation des trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes, *M.B.*, 27 octobre 2017.

²⁸⁸ Article 7 de l'Arrêté ministériel du 2 octobre 2017 relatif à l'autorisation et à l'évaluation des trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes.

²⁸⁹ Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle, « La mise en œuvre des écocombis dans les trois Régions : le point de la situation » (disponible [sur www.febiac.be](http://www.febiac.be) ; consulté le 18 mai 2018).

²⁹⁰ Décret du Gouvernement flamand 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel, *M.B.*, 13 juin 2013.

son Arrêté d'exécution²⁹¹ étaient très strictes, notamment en termes d'itinéraires autorisés²⁹², de sorte que seulement quelques autorisations avaient été délivrées sur une centaine de demandes²⁹³. Le premier projet ayant pris fin et les évaluations étant relativement positives, la Région flamande a alors décidé récemment de mettre sur pied un deuxième projet-pilote, introduit par le décret flamand du 7 juillet 2017²⁹⁴. Ce dernier est entré en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2018. Le nouveau projet-pilote se distingue du premier dans le sens où ses contours sont moins stricts, notamment sur le fait que dorénavant, l'autorisation s'applique à un réseau routier déterminé et non plus à des itinéraires spécifiques²⁹⁵.

En ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, des projets-pilotes similaires à ceux qui ont été mis sur place dans les deux autres Régions n'existent actuellement pas²⁹⁶. Cela signifie que les écomobis sont interdits de circuler sur le réseau routier bruxellois, lequel comprend notamment une partie du Ring de Bruxelles.

Finalement, nous noterons que si la matière a dernièrement évolué en Régions wallonne et flamande, les transporteurs restent limités dans l'utilisation de tels véhicules. En effet, il leur est difficile de pouvoir traverser le pays avec un écomobis, compte tenu du fait que les conditions d'utilisation sont différentes en Wallonie et en Flandre, et que l'utilisation est tout simplement interdite en Région de Bruxelles-Capitale.

²⁹¹ Arrêté du 20 décembre 2013 du Gouvernement flamand relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par remorques plus longues et plus lourdes dans le cadre d'un projet pilote, *M.B.*, 3 février 2014.

²⁹² Article 6 de l'Arrêté du 20 décembre 2013 du Gouvernement flamand relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par remorques plus longues et plus lourdes dans le cadre d'un projet pilote.

²⁹³ Transportmédia, « Ecomobis : le deuxième projet-pilote flamand moins strict », 2 novembre 2017 (disponible sur www.transportmedia.be).

²⁹⁴ Décret du 7 juillet 2017 du Gouvernement flamand modifiant le décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel, *M.B.*, 1^{er} août 2017.

²⁹⁵ Transportmédia, « Un nouveau projet pilote LZV 'plus souple' en Flandre », 17 janvier 2017 (disponible sur www.transportmedia.be).

²⁹⁶ Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle, *op.cit.* (disponible sur www.febiac.be ; consulté le 18 mai 2018).

Chapitre 5 : Analyse chiffrée

5.1. Simulation chiffrée

Nous avons procédé, dans le chapitre précédent, à la comparaison des régimes du prélèvement kilométrique applicables dans les trois Régions. Nous avons vu que ceux-ci diffèrent sur plusieurs points, notamment sur celui des tarifs applicables. Afin de mettre davantage en lumière les différences que cela engendre économiquement pour les utilisateurs du réseau routier belge, nous allons effectuer, ci-dessous, une simulation chiffrée.

Nous nous basons sur six hypothèses de base, qui sont les suivantes :

- Un poids lourd de la classe EURO III dont la MMA est comprise entre 12 et 32 tonnes ;
- Un poids lourd de la classe EURO V dont la MMA est comprise entre 12 et 32 tonnes ;
- Un poids lourd de la classe EURO VI dont la MMA est comprise entre 12 et 32 tonnes ;
- Un poids lourd de la classe EURO III dont la MMA est supérieure à 32 tonnes ;
- Un poids lourd de la classe EURO V dont la MMA est supérieure à 32 tonnes ;
- Un poids lourd de la classe EURO VI dont la MMA est supérieure à 32 tonnes.

Ces six hypothèses ont été choisies sur base des statistiques de l'année 2017 de sorte à prendre en compte les catégories de véhicules, en fonction de la classe EURO et de la catégorie de poids, les plus représentées en Belgique.

Tout d'abord, concernant la classe EURO, les statistiques sont les suivantes. En 2017, en moyenne 44,1 % des poids lourds qui ont été soumis au prélèvement kilométrique en Belgique correspondaient à la norme EURO VI²⁹⁷, soit la norme la moins polluante. Depuis l'introduction du prélèvement kilométrique en avril 2016 où il avoisinait les 30 %²⁹⁸, ce pourcentage n'a cessé d'augmenter pour finalement dépasser la limite des 50 % fin décembre 2017²⁹⁹. La deuxième norme EURO la plus représentée est la norme EURO V qui représentait en moyenne 37,8 % des poids lourds soumis au prélèvement en 2017³⁰⁰. À l'inverse de la classe EURO VI, ce pourcentage n'a cessé de diminuer depuis l'introduction du prélèvement. En effet, en 2016, la classe EURO V représentait 43,8 % des poids lourds³⁰¹. Nous observons donc une transition des poids lourds de la norme EURO V vers la norme EURO VI, laquelle pourrait être le fruit de la différenciation des tarifs pour ces deux classes, comme cela est le

²⁹⁷ VIAPASS, « Rapport annuel 2017. L'année du Service européen de Télépéage », p. 36 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 20 mai 2018).

²⁹⁸ VIAPASS, « Statistiques après un an de prélèvement – données concernant les poids lourds », p. 1 (disponible sur <https://www.viapass.be> ; consulté le 18 mai 2018).

²⁹⁹ VIAPASS, « Rapport annuel 2017. L'année du Service européen de Télépéage », p. 35 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 20 mai 2018).

³⁰⁰ *Ibidem.*, p. 36 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 20 mai 2018).

³⁰¹ VIAPASS, « Rapport annuel 2016. En route pour un système efficace de gestion du trafic », p. 34 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 8 avril 2018).

cas en Région flamande et de Bruxelles-Capitale. La classe EURO III est la troisième classe la plus représentée, mais reste toutefois bien inférieure aux deux autres classes précitées. En 2017, la classe EURO III représentait 7,8 % des poids lourds³⁰². Finalement, suivent alors les classes EURO VI, EURO 0, EURO II et EURO I qui représentaient respectivement 5,6 %, 4 %, 1,8 % et 0,5 %³⁰³.

Ensuite, concernant la catégorie de poids des véhicules, les statistiques sont exposées ci-après. Il apparaît que les poids lourds dont la MMA est supérieure à 32 tonnes dominent largement le parc automobile des poids lourds. En 2017, ces derniers représentaient 87,2 %³⁰⁴. Les poids lourds dont la MMA est comprise entre 12 tonnes et 32 tonnes représentaient 7,4% et ceux dont la MMA est comprise entre 3,5 et 12 tonnes, 5,9 %³⁰⁵.

Compte tenu de ces données, nous avons centré notre simulation sur les véhicules de norme EURO III, V et VI ainsi que sur les véhicules des deux catégories de poids supérieur à 12 tonnes.

Dans l'hypothèse où les poids lourds en question effectueraient 1.000 kilomètres dans la même région et en Région de Bruxelles-Capitale, dans la même zone tarifaire, les tarifs seraient les suivants :

MMA (tonnes)	Norme EURO	Région wallonne		Région flamande	Région bruxelloise réseau autoroutier	Région bruxelloise zone « urbaine »
		HTVA	TVAC	Pas de TVA	Pas de TVA	Pas de TVA
Entre 12 et 32	III	179,00 €	216,59 €	179,00 €	179,00 €	242,00 €
Entre 12 et 32	V	127,00 €	153,67 €	136,00 €	136,00 €	197,00 €
Entre 12 et 32	VI	127,00 €	153,67 €	126,00 €	126,00 €	177,00 €
> 32	III	183,00 €	221,43 €	183,00 €	183,00 €	272,00 €
> 32	V	131,00 €	158,51 €	140,00 €	140,00 €	227,00 €
> 32	VI	131,00 €	158,51 €	130,00 €	130,00 €	207,00 €

Ces montants nous permettent de réaliser les coûts que le prélèvement kilométrique engendre pour les poids lourds de différentes catégories pour 1.000 kilomètres parcourus. Nous noterons que cette simulation se base sur une distance parcourue de 1.000 kilomètres. Or, les statistiques du service public fédéral de la mobilité et du transport démontrent qu'un poids lourd belge a parcouru, en 2016, en moyenne 20.178 kilomètres par an³⁰⁶. Ces montants

³⁰² VIAPASS, « Rapport annuel 2017. L'année du Service européen de Télépéage », p. 35 (disponible sur www.viapass.be ; consulté le 20 mai 2018).

³⁰³ *Ibidem.*

³⁰⁴ *Ibidem.*

³⁰⁵ *Ibidem.*

³⁰⁶ Service public fédéral Mobilité et Transports, « kilomètres parcourus par véhicules belges en 2016 », 6 décembre 2017 (disponible sur mobilit.belgium.be ; consulté le 18 mai 2018).

peuvent donc grimper davantage, les différences entre les Régions et les catégories de poids lourds s'accroissent par la même occasion.

5.2. Remplacement des poids lourds par les camionnettes

Comme nous l'avons exposé à plusieurs reprises, le prélèvement kilométrique vise les poids lourds dont la MMA est supérieure à 3,5 tonnes. Par conséquent, les camionnettes et véhicules utilitaires qui pratiquent le transport de marchandises dont la MMA est inférieure à 3,5 tonnes ne sont pas soumis au prélèvement kilométrique. Un des risques était donc que certains transporteurs décident d'échanger leurs poids lourds contre une ou plusieurs camionnettes. La tentation est d'autant plus forte quand nous savons qu'une camionnette de 2,98 tonnes peut atteindre un volume de marchandises proche, voire supérieur à un poids lourd de 3,5 tonnes³⁰⁷.

Nous allons analyser les tendances sur base des données publiées par la FEBIAC, la Fédération belge de l'Automobile et du Cycle. En 2016, 68.165 véhicules utilitaires neufs de moins de 3,5 tonnes ont été immatriculés en Belgique³⁰⁸. Il s'agit du chiffre le plus haut jamais enregistré en la matière. À titre de comparaison, le nombre de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés en Belgique était de 61.208 en 2015, 53.373 en 2014 et 53.419 en 2013³⁰⁹. À l'inverse, le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires dont la MMA est comprise entre 3,5 tonnes et 16 tonnes a, lui, diminué. Ceux-ci sont passés de 1.468 en 2015 à 1.364 en 2016³¹⁰. Finalement, le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires dont la MMA est supérieure à 16 tonnes a augmenté, passant de 2.078 en 2015 à 2.407 en 2016³¹¹.

En ce qui concerne le parc automobile dans son ensemble, les poids lourds de plus de 3,5 tonnes sont en diminution constante depuis 1990. Ceux-ci représentaient 2,5 % en 1990 et 1,3 % en 2016³¹². Ils sont passés en dessous de la barre des 100.000 en 2014³¹³. Les véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes ont, eux, subi une évolution contraire. Alors qu'ils représentaient 5,1% du parc automobile belge en 1990, ils ont quasiment doublé pour atteindre le pourcentage de 9,6 % en 2016³¹⁴. Ils sont passés au-delà de la barre des 700.000 en 2016³¹⁵.

³⁰⁷ P. LAWSON, « Une taxe pour les camions de plus de 3,5 tonnes », *L'Echo*, 17 mars 2016 (disponible sur www.lecho.be ; consulté le 26 mai 2018).

³⁰⁸ Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle, Datadigest 2017, « Evolution des immatriculations de véhicules utilitaires neufs » (disponible sur www.febiac.be ; consulté le 20 mai 2018).

³⁰⁹ *Ibidem*.

³¹⁰ *Ibidem*.

³¹¹ *Ibidem*.

³¹² Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle, Datadigest 2017, « Répartition du parc par genre de véhicules au 31 décembre de l'année correspondante » (disponible sur www.febiac.be ; consulté le 20 mai 2018).

³¹³ *Ibidem*.

³¹⁴ *Ibidem*.

³¹⁵ *Ibidem*.

Sur base de ces données, il semble donc indéniable que la vente de véhicules utilitaires non soumis au prélèvement kilométrique a augmenté depuis l'annonce de l'instauration du nouveau système

Conclusion

Au terme de ce travail de recherche, un certain nombre de constats s'imposent. Tout d'abord, au travers de ce travail, nous avons pu constater le travail législatif, administratif, politique et technique fastidieux qui a été mené pour aboutir au système du prélèvement kilométrique tel que nous le connaissons aujourd'hui. Seulement cinq années furent nécessaires à la mise en place de ce système, depuis l'accord politique relatif à une réforme de la fiscalité routière conclu entre les trois Régions en date du 21 janvier 2011 jusqu'à l'entrée en vigueur du prélèvement kilométrique en date du 1^{er} avril 2016. Cela est d'autant plus remarquable quand nous connaissons les nombreux éléments de nature à entraver la mise en place d'un tel système.

En effet, tout au long de ce travail, nous avons pu mettre en lumière la multiplication des facteurs qui ont rendu délicate la mise en place d'un système tel que celui du prélèvement kilométrique. Premièrement, la tâche ne fut pas facilitée par la structure de notre pays et la répartition complexe des compétences fiscales entre l'État fédéral et les entités régionales. Ensuite, un deuxième facteur repose dans la gestion différenciée du réseau routier mise en place par les Régions, à savoir une gestion propre par la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale ou une gestion par le biais du concessionnaire SOFICO en Région wallonne. Troisièmement, si les régions ont conclu un accord de coopération, il existe tout de même des points de différenciation entre les systèmes régionaux, que ce soit sur le plan de l'applicabilité de la TVA, du réseau soumis au prélèvement ou encore des tarifs applicables, lesquels rendent le système davantage compliqué à appréhender.

Ensuite, nous avons pu constater les possibilités d'évolution de ce prélèvement dans les années à venir. Sans nul doute, le prélèvement risque encore d'évoluer au cours des prochaines années, que ce soit sur le plan du réseau structurant ou sur celui des tarifs applicables. En effet, nous avons pu constater que les Régions flamande et wallonne ont déjà modifié leur réseau structurant de manière à s'adapter aux comportements des utilisateurs du réseau routier. En ce qui concerne les tarifs, diverses variables restent jusqu'à présent inexploitées. Nous pourrions donc imaginer, à l'avenir, l'instauration d'un tarif de nuit ou encore l'instauration de zones tarifaires différenciées en Régions flamande et wallonne.

Finalement, nous ne pouvons clôturer ce travail sans évoquer l'éventuelle extension aux véhicules légers d'un tel principe de taxation au kilomètre. Depuis l'annonce de l'instauration d'un prélèvement kilométrique applicable aux poids lourds, la question de l'application d'un prélèvement similaire à tous les usagers du réseau routier fait débat. Si certains y sont favorables en prônant que seule une application totale du principe du prélèvement kilométrique permettrait d'atteindre les objectifs fixés, d'autres y sont réticents, en invoquant notamment la forte pression fiscale pesant déjà sur les automobilistes³¹⁶. À cet égard, nous noterons finalement que l'extension du champ d'application au-delà des poids lourds est

³¹⁶ Union wallonne des entreprises, « Prélèvement kilométrique : la Wallonie perçoit déjà 2 cents par kilomètre », 27 avril 2018 (disponible sur <http://www.uwe.be> ; consulté le 26 mai 2018).

actuellement sur la table des instances européennes. En effet, en mai 2017, une proposition de révision de la directive « Eurovignette » a été publiée, proposition dont l'une des mesures porte sur l'application du prélèvement kilométrique à tous les usagers de la route. Il semblerait donc que le processus soit lancé à l'échelle européenne.

Bibliographie

1. *LEGISLATION EUROPEENNE*

Décision 2009/750/CE de la commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques, *J.O.U.E.*, L 268/11 du 13 octobre 2009.

Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, *J.O.U.E.*, L 157 du 9 juin 2006.

Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, *J.O.U.E.*, L 269 du 14 octobre 2011.

Directive 93/89/CEE du Conseil du 25 octobre 1993 relative à l'application par les États membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures, *J.O.C.E.*, L 279/32 du 12 novembre 1993.

Directive européenne 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté, *J.O.U.E.*, L 166 du 30 avril 2004.

Évaluation ex-Post de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté et de la décision 2009/750/CE de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques, 31 mai 2017 (disponible sur www.eur-lex.europa.eu).

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte), 2017/0128 (COD).

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Commission européenne, 2017/0114 (COD).

2. *LEGISLATION FEDERALE*

Accord de coopération de 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1er, de

la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles ayant fait l'objet d'un assentiment dans la Région wallonne par un décret wallon du 27 mars 2014 (*M.B.*, 23 mai 2014), dans la Région flamande par un décret flamand du 4 avril 2014 (*M.B.*, 12 mai 2014) et dans la Région de Bruxelles-Capitale par une ordonnance du 3 avril 2014 (*M.B.* 14 mai 2014, *err. M.B.*, 11 décembre 2014).

Accord de coopération du 24 avril 2015 modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, ayant fait l'objet d'un assentiment dans la Région wallonne par un décret wallon du 4 juin 2015 (*M.B.*, 16 juin 2015), dans la Région flamande par un décret flamand du 3 juillet 2015 (*M.B.*, 22 juillet 2015) et dans la Région de Bruxelles-Capitale par une ordonnance du 2 juillet 2015 (*M.B.*, 10 juillet 2015).

Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993.

Circulaire AGFisc N° 42/2015 (E.T. 125.567) d.d. 10.12.2015.

Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus du 23 novembre 1695, *M.B.*, 18 janvier 1966.

Cour des comptes, « Projets d'ordonnances contenant l'ajustement des budgets pour l'année budgétaire 2015 et les budgets pour l'année budgétaire 2016 de la Région de Bruxelles-Capitale », Rapport Approuvé en assemblée générale du 13 novembre 2015.

Cour des comptes, « Projets de décrets contenant les budgets pour l'année 2016 de la Région wallonne », Rapport Approuvé en chambre française du 26 novembre 2015.

Loi du 21 décembre 2013 modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992, en ce qui concerne la déductibilité d'impôts, taxes et rétributions régionaux, *M.B.*, 31 décembre 2013.

Loi du 23 janvier 1989 relative à la compétence fiscale visée à l'article 110, §§1er et 2, de la Constitution, *M.B.*, 24 janvier 1989.

Loi du 3 juillet 1969 créant le Code de la taxe sur la valeur ajoutée, *M.B.*, 17 juillet 1969.

Loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, *M.B.*, 15 août 1980.

Loi spéciale du 26 décembre 2013 portant modification des lois spéciales des 8 août 1980 de réformes institutionnelles et 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions et abrogation de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du grand-duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, ensuite de l'introduction du prélèvement kilométrique, *M.B.*, 31 décembre 2016.

Loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, *M.B.*, 17 janvier 1989.

Projet de loi du 6 novembre 2013 modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992, en ce qui concerne la déductibilité d'impôts, taxes et rétributions régionaux, *Doc. Parl.*, Ch.Repr., 2013-2014, n°3109/001.

Projet de loi spéciale du 16 décembre 2013 portant modification des lois spéciales des 8 août 1980 de réformes institutionnelles et 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions et abrogation de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, ensuite de l'introduction du prélèvement kilométrique, Rapport fait au nom de la commission des finances et du budget par Mme Veerle Wouter, *Doc. Parl.*, Ch. Repr., 2013-2014, n° 3235/002.

Projet de loi spéciale du 21 novembre 2013 portant modification des lois spéciales des 8 août 1980 de réformes institutionnelles et 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions et abrogation de la loi du 27 décembre 1994 portant assentiment de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, signé à Bruxelles le 9 février 1994, entre les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas et instaurant une Eurovignette, conformément à la directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993, ensuite de l'introduction du prélèvement kilométrique, *Doc. Parl.*, Sén., 2013-2014, n° 5-2354/1.

Projet de loi spéciale du 3 décembre 1988 relative au financement des Communautés et des Régions, *Doc. Parl.*, Chambre, 1988-89, n° 635/1.

Proposition de loi spéciale du 24 octobre 2012 modifiant les lois spéciales du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, *Doc. Parl.*, Sén., 2012-2013, n° 5-1815/1.

Rekenhof, « Rapport over de algemene rekeningen 2016 van de Vlaamse Gemeenschap, de jaarrekeningen 2016 van de Vlaamse rechtspersonen en de Vlaamse ESR-geconsolideerde rekening 2016 », juillet 2017.

3. *LEGISLATION REGIONALE*

Arrêté du 11 juin 2015 du Gouvernement wallon modifiant l'Arrêté du Gouvernement wallon du 29 avril 2010 déterminant la date d'entrée en vigueur et portant exécution de l'article 2 du décret du 10 décembre 2009 modifiant le décret du 10 mars 1994 relatif à la création de la Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures, *M.B.*, 24 juin 2015.

Arrêté du 17 décembre 2015 du Gouvernement wallon portant approbation de la décision du conseil d'administration de la SOFICO du 10 juin 2015 déterminant les zones tarifaires, la valeur du tarif de base, des variables et des coefficients de pondération utilisés dans la formule tarifaire du prélèvement kilométrique instauré par le décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes, *M.B.*, 19 janvier 2016.

Arrêté du 17 juillet 2015 du Gouvernement flamand modifiant l'Arrêté relatif au Code flamand de la Fiscalité du 13 décembre 2013, en ce qui concerne l'introduction du système de prélèvement kilométrique, *M.B.*, 10 août 2015.

Arrêté du 20 décembre 2013 du Gouvernement flamand relatif à la protection de l'infrastructure routière en cas de transport par remorques plus longues et plus lourdes dans le cadre d'un projet pilote, *M.B.*, 3 février 2014.

Arrêté du 23 février 2017 du Gouvernement wallon modifiant l'Arrêté du Gouvernement wallon du 11 juin 2015 modifiant l'Arrêté du Gouvernement wallon du 29 avril 2010 déterminant la date d'entrée en vigueur et portant exécution de l'article 2 du décret du 10 décembre 2009 modifiant le décret du 10 mars 1994 relatif à la création de la Société wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures, *M.B.*, 29 mars 2017.

Arrêté du 24 septembre 2015 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exécution de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, *M.B.*, 7 octobre 2015.

Arrêté du Gouvernement wallon du 20 octobre 2016 relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes, *M.B.*, 8 novembre 2016.

Arrêté ministériel du 2 octobre 2017 relatif à l'autorisation et à l'évaluation des trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes, *M.B.*, 27 octobre 2017.

Compte rendu intégral de la séance plénière du 16 juillet 2015, *Doc. Parl.*, Parlement Wallon, 2014-2015, C.R.I. n° 22.

Compte rendu intégral de la séance plénière du 3 juin 2015, *Doc. Parl.*, Parlement Wallon, 2014-2015, C.R.I. n° 19.

Compte rendu intégral de la séance publique de Commission du 10 mars 2014, *Doc. Parl.*, Parlement Wallon, 2013-2011, C.R.I. n° 100.

Décret du 13 décembre 2013 portant le Code flamand de la Fiscalité (cité comme Code flamand de la Fiscalité du 13 décembre 2013), *M.B.*, 23 décembre 2013

Décret du 16 juillet 2015 instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes, *M.B.*, 28 juillet 2015.

Décret du 17 décembre 2017 du Gouvernement wallon portant diverses modifications fiscales, *M.B.*, 22 décembre 2017.

Décret du 22 décembre du Gouvernement flamand contenant diverses mesures d'accompagnement du budget 2018, *M.B.*, 29 décembre 2017.

Décret du 3 juillet 2015 introduisant le prélèvement kilométrique et annulant le prélèvement de l'Eurovignette et modifiant le Code flamand de la Fiscalité du 13 décembre 2013 en la matière, *M.B.*, 10 août 2015.

Décret du 6 mai 2016 du Gouvernement wallon relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes, *M.B.*, 9 juin 2016.

Décret du 7 juillet 2017 du Gouvernement flamand modifiant le décret du 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel, *M.B.*, 1^{er} août 2017.

Décret du Gouvernement flamand 3 mai 2013 relatif à la protection de l'infrastructure routière dans le cas du transport routier exceptionnel, *M.B.*, 13 juin 2013.

Ordonnance du 15 décembre 2017 du Gouvernement bruxellois modifiant le tarif des amendes dans le cadre du prélèvement kilométrique, *M.B.*, 12 janvier 2018.

Ordonnance du 24 mars 2016 portant diverses modifications en matière de fiscalité routière sur les poids lourds, *M.B.*, 31 mars 2016 (troisième ed.), *Errat.*, *M.B.*, 8 avril 2016, *Errat.*, *M.B.*, 29 avril 2016 (première éd.).

Ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, *M.B.*, 12 août 2015.

Projet d'ordonnance du 15 juin 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, *Doc. Parl.*, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, 2014-2015, n°183/1.

Projet d'ordonnance du 27 novembre 2017 modifiant le tarif des amendes dans le cadre du prélèvement kilométrique, Rapport fait au nom de la commission des Finances et des Affaires générales par M. Ridouane CHAHID (F), ci-après dénommé « Projet d'ordonnance du 27 novembre 2017 », *Doc. Parl.*, Parlement bruxellois, 2016-2017, n° 600/2.

Projet d'ordonnance du 7 mars 2016 portant diverses modifications en matière de fiscalité routière sur les poids lourds, rapport fait au nom de la commission des Finances et des Affaires générales par M. Julien Uyttendaele, *Doc. Parl.*, 2015-2016, n° A-316/2.

Projet de décret du 12 février 2014 portant assentiment à l'accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, §1er de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2013-2014, n° 977/1.

Projet de décret du 17 novembre 2015 contenant le budget des recettes de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2016 contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2016, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2015-2016, n° 331/1 – annexe 3.

Projet de décret du 18 avril 2016 relatif aux trains de véhicules plus longs et plus lourds (VLL ou écocombis) dans le cadre de projets-pilotes, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2015-2016, 459/1.

Projet de décret du 18 mai 2015 portant assentiment à l'accord de coopération du 24 avril 2015 modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, §1er, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelle, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2014-2015, n°186/2.

Projet de décret instaurant un prélèvement kilométrique à charge des poids lourds pour l'utilisation des routes, *Doc. Parl.*, Parlement Wallon, 2014-2015, n° 236/4.

Projet de décret portant diverses modifications fiscales, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2017-2018, n° 972/1.

Projet de décret-programme du 10 novembre 2016 portant sur des mesures diverses liées au budget, *Doc. Parl.*, Parlement wallon, 2016-2017, n° 667/1.

4. JURISPRUDENCE

C.C., 19 avril 2006, n° 52/2006.

C.C., 19 juin 2014, n° 93/2014.

C.C., 21 janvier 1998, n° 4/98.

C.C., 22 mars 2018, n° 34/2018.

C.C., 23 février 2017, n°30/2017

C.C., 26 avril 2006, n° 58/2006.

C.C., 5 juillet 2000, n° 86/2000.

C.J.U.E., 29 septembre 2015, Gmina Wroclaw, C-276/14.

C.J.U.E., 8 juin 2000, Finanzamt Goslar c. Brigitte Breitsohl, C-400/98.

CA, 17 décembre 2003, n° 164/2003, *M.B.*, 19 janvier 2004.

CA, 22 novembre 2006, n° 172/2006, *M.B.*, 13 février 2007.

Cass, 10 octobre 2002, n° C010034F.

Cass, 10 septembre 1998, *Pas.*, 1998, I, 397.

5. QUESTIONS PARLEMENTAIRES

Question parlementaire n° 862 de Monsieur Vincent Van Quickenborne du 10 mars 2016, Ch. Repr., Questions et Réponses, 2015-2016.

Question parlementaire n° 557 de Madame Graziana Trotta du 16 mars 2016, Parlement wallon, Questions et Réponses, 2016-2017.

Question parlementaire n° 87 de Monsieur Stéphane Hazee du 21 novembre 2017, Parlement wallon, Questions et Réponses, 2017-2018.

6. ARTICLES, OUVRAGES ET PAGES INTERNET

AMANT C., « Péages routiers depuis le 1er avril 2016 : TVA en Wallonie, mais pas en Flandre ni à Bruxelles », Hebdo Fiscalnet, 2 avril 2016 (disponible sur www.fiscalnet.be).

BAYENET B. et PIRON D., « Mesurer la dette wallonne à l'aune du Système européen des comptes », *Forum financier / revue bancaire et financière*, 2015/2, Larcier.

BAYENET B., BOURGEOIS M. et DARTE D., *Les finances et l'autonomie fiscale des entités fédérées après la sixième réforme de l'État. Précis des nouvelles règles de financement des Communautés et des Régions*, Bruxelles, Larcier, 2017.

BOURGEOIS M. et TRAVERSA E., *Droit fiscal général*, Université de Liège, Faculté de Droit, Science politique et Criminologie, année académique 2014-2015.

BOURGEOIS M., « La “matière imposable” des impôts régionaux selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle : commentaire critique des arrêts n° 58/2006 du 26 avril 2006 et n° 93/2014 du 19 juin 2014 », *Liber amicorum Maurice Eloy*, Limal, Anthemis, 2014.

BOURGEOIS M., *Eléments de fiscalité régionale et locale. Syllabus : L'autonomie fiscale des Régions*, Université de Liège, 2016.

Commission européenne, « L'Europe en mouvement : la Commission prend des mesures en faveur d'une mobilité propre, compétitive et connectée », communiqué de presse du 31 mai 2017 (disponible sur <http://europa.eu>).

Conseil de l'Union européenne, « Conseil Transports, télécommunications et énergie : Questions relatives aux transports », note d'information du 29 novembre 2017, p. 3 (disponible sur <http://www.consilium.europa.eu>).

DE JONCKHEERE M. et DE JONCKHEERE T., « Van Eurovignet naar kilometerheffing in het complexe België », *Lokale en Regionale Belastingen*, Vol. 2016, No. 3-4, 2016.

DE SAINT MARTIN A., « Analyse : la taxe de mobilité », analyse du Centre Jean-Gol, mai 2015.

DELAFONTEYNE A et ZAGHEDEN M., « Nouvelle tarification kilométrique : plus large que l'Eurovignette », *Le Fiscologue*, 26 février 2016, n° 1465.

DESCHAMPS R., SCHMITZ V., SCORNEAU B. et THONET S, « L'autonomie fiscale des Régions : Inventaire des compétences et estimations chiffrées », Cahiers de recherche, Série Politique économique, n° 62, février 2013.

EUR-lex, « Fiscalité des poids lourds : directive Eurovignette », synthèse de la législation de l'UE, 30 avril 2015 (disponible sur <http://eur-lex.europa.eu>).

Fairway Consortium, « Système de prélèvement kilométrique au sein de la Région flamande, de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capital. Note d'architecture définitive relative au prélèvement kilométrique interrégional », 12 décembre 2012.

Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle, « La mise en œuvre des écocombis dans les trois Régions : le point de la situation » (disponible sur www.febiac.be).
Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle, Datadigest 2017, « Evolution des immatriculations de véhicules utilitaires neufs » (disponible sur www.febiac.be).

Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle, Datadigest 2017, « Répartition du parc par genre de véhicules au 31 décembre de l'année correspondante » (disponible sur www.febiac.be).

Fédération Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de services Logistiques, « La taxe kilométrique en Belgique » (disponible sur www.febetra.be).

L'écho, « L'augmentation de la taxe au km en Wallonie jugée illégale », 30 décembre 2017 (disponible sur www.lecho.be).

La Chronique, Rubrique « Fiscalité et Finance », « Bilan d'une année de prélèvement kilométrique sur les camions », 12 avril 2017 (disponible sur www.lachronique.be).

LAWSON P., « Une taxe pour les camions de plus de 3,5 tonnes », *L'Echo*, 17 mars 2016 ((disponible sur www.lecho.be)).

Lyde Conseil, « Directive sur l'interopérabilité des systèmes de télépéage : une refonte partielle et inéquitable », 3 janvier 2018 (disponible sur www.lyde-conseil.com).

LYSY B., « Adaptations diverses de l'accord interrégional sur le prélèvement kilométrique », Actualités, Wolters Kluwer, 17 juin 2015 (disponible sur www.jura.be).

LYSY B., « Données chiffrées pour le calcul du prélèvement kilométrique en Wallonie dès le mois d'avril », Actualités, Wolters Kluwer, 26 janvier 2016 (disponible sur www.jura.be).

Manuel de la TVA (version 2015), n° 88.

MARTEL B., « La Cour Constitutionnelle rejette le recours en annulation du décret flamand prélèvement kilométrique », Eubelius avocats, 15 mars 2017 (disponible sur www.eubelius.com).

MEES K., « Prélèvement kilométrique bruxellois : nouveau régime en matière d'amendes administratives en cas d'infraction », Actualités, Wolters Kluwer, 15 janvier 2018 (disponible sur www.jura.be).

MEES K., «Prélèvement kilométrique wallon : nouveau régime en matière d'amendes administratives en cas d'infraction (art. 32 du décret DMF) », Actualités, Wolters Kluwer, 3 janvier 2018 (disponible sur www.jura.be).

Ministère de la Transition écologique et solidaire, « Normes euros d'émissions de polluants pour les véhicules lourds - Véhicules propres », 12 janvier 2017 (disponible sur www.ecologique-solidaire.gouv.fr).

MORAIS B. ET VOGELAERE I., « Bruxelles introduit à son tour un prélèvement kilométrique pour les poids lourds », Actualités, Wolters Kluwer, 17 août 2015 (disponible sur www.jura.be).

Portail de la Wallonie, « Redevance kilométrique : des mesures pour soutenir les transporteurs indépendants », Actualités, 15 avril 2016 (disponible sur www.wallonie.be).

Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la mission d'information sur l'Ecotaxe poids lourds et présenté par M. Jean-Paul Chanteguet, *Doc. Parl.*, Assemblée nationale française, n° 1937.

RATCLIFF C., « Transports routiers : harmonisation de la législation », Fiches techniques sur l'Union européenne - 2018, Parlement européen, février 2018 (disponible sur <http://www.europarl.europa.eu>).

ROELENS N., « La dette wallonne à l'épreuve de l'Europe : interview de Damien Piron », *Revue démocratie*, 1^{er} mars 2015 (disponible sur www.revue-democratie.be).

SATELLIC, « Guide d'enregistrement du véhicule. Classe d'émission » (disponible sur www.satelllic.be).

SATELLIC, « Guide de la facturation », 10 mai 2016 (disponible sur www.satelllic.be).

SATELLIC, « Questions fréquentes » (disponible sur www.satelllic.be).

SEPULCHRE V., *T.V.A. – Matières approfondies- Les principes généraux de la T.V.A. dans la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés européennes*, Syllabus, Université de Liège, année académique 2014-2015.

SEPULCHRE V., « L'évolution de la jurisprudence européenne en matière de droit à déduction de la T.V.A », Kluwer, Dossiers pratiques de fiscalité, octobre 2001.

Service Public Fédéral des Finances, Remboursement de la TVA étrangère (disponible sur www.finances.belgium.be).

Service public fédéral Mobilité et Transports, « kilomètres parcourus par véhicules belges en 2016 », 6 décembre 2017 (disponible sur mobilit.belgium.be).

Transportmédia, « Ecocombis : le deuxième projet-pilote flamand moins strict », 2 novembre 2017 (disponible sur www.transportmedia.be).

Transportmédia, « Un nouveau projet pilote LZV 'plus souple' en Flandre », 17 janvier 2017 (disponible sur www.transportmedia.be).

Transportmédia, « Truckpedia 7 : le prélèvement kilométrique Viapass UPDATE », 21 mars 2016 (disponible sur www.transportmedia.be).

Union wallonne des entreprises, « Prélèvement kilométrique : la Wallonie perçoit déjà 2 cents par kilomètre », 27 avril 2018 (disponible sur <http://www.uwe.be>).

VAN ASCH A., « Maintien de la déductibilité du prélèvement kilométrique à l'impôt des sociétés au titre de frais professionnel », Actualités, Wolters Kluwer, 10 janvier 2014 (disponible sur www.jura.be).

VIAPASS, « Rapport annuel 2014-2015. Le début d'un système efficace de gestion du trafic » (disponible sur www.viapass.be).

VIAPASS, « Rapport annuel 2016. En route pour un système efficace de gestion du trafic » (disponible sur www.viapass.be).

VIAPASS, Actualités, « Prélèvement kilométrique pour le transport de marchandises par la route : modifications à partir du 1^{er} janvier 2018 », 16 décembre 2016 (disponible sur www.viapass.be).

VIAPASS, Actualités, « Prélèvement kilométrique : indexation des tarifs et des routes ajoutées dès le 1er Juillet, 2017 », 14 juin 2017 (disponible sur www.viapass.be).

VIAPASS, Actualités, « Viapass, l'IBPT, les Régions et la police de la route contrôlent la présence de brouilleurs dans les camions », 13 mars 2017 (disponible sur www.viapass.be).

VIAPASS, onglet « EETS » (disponible sur www.viapass.be).

VIAPASS, onglet « Historique » (disponible sur www.viapass.be).

VIAPASS, onglet « Le projet » (disponible sur www.viapass.be).

Wallonie Infrastructures - SOFICO, onglet « Création » (disponible sur www.sofico.org).

Auteur non mentionné, « Modifications concernant le prélèvement kilométrique et la taxe de circulation », *Le Fiscologue*, 19 janvier 2018, n° 1550.

