



AVIS

**Avant-projet d'ordonnance
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**

19 mars 2015

Demandeur	Ministre Guy Vanhengel
Demande reçue le	13 février 2015
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire - Mobilité
Demande traitée le	2 et 9 mars 2015
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	19 mars 2015

Préambule

Cet avant-projet d'ordonnance met en œuvre 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 construction d'un partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92 bis, §1^{er} de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Le système de prélèvement kilométrique concerne les véhicules avec une masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes (poids lourds).

Le Conseil s'est déjà positionné sur ce dossier :

- le 18 octobre 2012, concernant la réforme interrégionale de la fiscalité routière (voir [A-2012-053-CES](#)) ;
- le 17 octobre 2013, concernant l'accord de coopération relatif à l'instauration de la tarification kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la création de l'entité interrégionale Viapass et l'avant-projet d'ordonnance y portant assentiment (voir [A-2013-059-CES](#)) ;
- le 10 mars 2014, dans son avis d'initiative relatif à la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale (voir [A-2014-018-CES](#)) ;
- le 2 avril 2014, dans une déclaration commune des trois Conseils économiques et sociaux régionaux (CESRBC, CESW, et le SERV) (voir [Conférence permanente mobilité interrégionale](#)).

Avis

1. Considérations générales

1.1 Analyse socio-économique

Le Conseil estime que préalablement à toute définition d'une méthodologie tarifaire et de ses composantes, une analyse socio-économique des effets du prélèvement kilométrique sur Bruxelles et les deux autres Régions est indispensable. Il regrette donc, à nouveau, de ne pouvoir disposer d'une telle analyse à l'heure actuelle afin de pouvoir éclairer son avis sur la question du prélèvement kilométrique pour les poids lourds. Le Conseil fait remarquer que les deux autres Régions se préoccupent de cette thématique à des degrés divers et il signale, en particulier qu'une telle analyse est en cours en Région wallonne.

En effet, celle-ci doit permettre de voir quels sont les impacts de la tarification notamment au niveau du secteur du transport de marchandises et des autres secteurs utilisant des véhicules considérés comme poids lourds étant donné que l'introduction du prélèvement kilométrique en remplacement de l'eurovignette va augmenter le coût du transport. Cette analyse doit apporter des réponses aux questions suivantes : quels sont les effets de ce prélèvement kilométrique sur le volume et de la qualité de l'emploi, sur la mobilité, sur l'économie locale, sur la position concurrentielle des Régions ?, ...

En outre, afin d'éviter que le nouveau système accentue le dumping social, **le Conseil** estime que les coûts supplémentaires ne peuvent en aucun cas dégrader les conditions de travail ni de rémunération des conducteurs. Il demande au Gouvernement régional de prendre les mesures réglementaires et de proposer les mesures légales requises en termes d'accompagnement.

Cette analyse socio-économique devrait être attentive au fait que les entreprises belges opérant dans le secteur du transport mais également dans d'autres secteurs sont principalement des PME qui risqueraient donc d'être davantage fragilisées par l'introduction du prélèvement kilométrique que des entreprises internationales dont la taille est différente.

Finalement, une telle analyse socio-économique devrait aussi se pencher sur l'impact de ce prélèvement kilométrique sur d'autres projets en lien avec le transport de marchandises qui sont en discussion ou en cours dans la Région de Bruxelles-Capitale. **Le Conseil** pense ainsi à l'impact de ce prélèvement kilométrique sur un centre de distribution urbaine (CDU) localisé en centre-ville (par exemple, au niveau du succès de ce CDU, de la rentabilité de ce CDU).

1.2 Tarification kilométrique

Le Conseil regrette de ne pouvoir disposer d'une analyse approfondie des éléments déterminants entrant en compte dans le calcul de la taxe. Ce manque d'information ne lui permet pas d'avoir toutes les cartes en main pour se prononcer en connaissance de cause. En effet, **le Conseil** souhaiterait savoir comment les tarifs ont été choisis et quelle en est la justification.

De manière générale et comme il l'a exprimé précédemment¹, **le Conseil** estime que si un prélèvement kilométrique est introduit et afin d'avoir un effet sur la congestion, celui-ci doit respecter les deux conditions suivantes : être intelligent et applicable pour l'ensemble des véhicules.

Pour **le Conseil**, il est plus pertinent de taxer l'utilisation et non plus la possession d'un véhicule afin de mieux conscientiser les gens et les inciter à adapter leur comportement (choix du type de véhicule, moment de déplacement...). Ceci demande une révision de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation annuelle. L'utilisation pourrait ainsi être taxée via l'introduction d'un prélèvement kilométrique intelligent pour l'ensemble des véhicules (les véhicules lourds et légers).

Pour être intelligent, le prélèvement kilométrique doit prendre en compte non seulement les aspects de localisation et des critères environnementaux mais également le moment d'utilisation (heures de pointe versus heures creuses). Le prélèvement kilométrique pour les véhicules légers ne pourra être mise en œuvre qu'à condition d'être applicable également dans les deux autres Régions et qu'il s'agisse bien d'un remplacement de la taxe basée sur la possession et non d'une double taxation.

Dans le cas du prélèvement kilométrique pour les poids lourds, **le Conseil** considère comme positif le fait que les véhicules immatriculés à l'étranger, dont la masse maximale autorisée est de plus de 3,5 tonnes et qui empruntent les routes belges, participent via ce prélèvement kilométrique aux frais engendrés de par leur utilisation des infrastructures routières belges.

Le Conseil salue positivement la prise en compte de la classe d'émission euro dans la formule tarifaire choisie.

¹ A-2014-018-CES, Avis d'initiative relatif à la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

Par ailleurs, **le Conseil** constate que contrairement aux deux autres Régions, l'ensemble des voiries du territoire bruxellois sont concernées par ce prélèvement kilométrique. Si **le Conseil** entend bien que ce choix vise à éviter un report du trafic de transport de marchandises des voiries principales vers le réseau secondaire, il s'interroge toutefois sur le montant assigné aux routes régionales et communales qui sont 2 à 3 fois plus chères. **Le Conseil** attire l'attention sur le fait qu'un tarif qui, en définitif, est plus élevé pour circuler sur le territoire bruxellois que dans les deux autres Régions risque d'entraîner une position concurrentielle défavorable pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Ainsi, dans le cas où les deux autres Régions prévoiraient de définir des tarifs préférentiels pour certaines de leurs zones stratégiques, **le Conseil** demande que les zones stratégiques importantes de la Région bruxelloise (par exemple Mabru, terrains de CityDev, Port de Bruxelles, ...) puissent être définies à un tarif qui ne soit pas supérieur à celui fixé dans les Régions flamande et wallonne afin de ne pas se trouver en position concurrentielle défavorable.

Finalement, pour **le Conseil**, il importe que les tarifs ne puissent être adaptés qu'une seule fois maximum dans l'année avec une communication en amont aux contribuables concernés afin de garantir une certaine prévisibilité et transparence du tarif fixé pour le prélèvement kilométrique.

1.3 Définition du type de véhicules concernés par le prélèvement kilométrique

Le Conseil constate que les véhicules concernés par cet avant-projet d'ordonnance sont ceux tels que définis à l'article 4, 16° comme étant : *un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par routes de marchandises, et dont la masse maximale autorisée est de plus de 3,5 tonnes.*

Or, certains secteurs ne relevant pas du secteur des transports utilisent de manière quotidienne des véhicules entrant dans la catégorie de véhicules définis ci-dessus en tant qu'accessoire à leur métier principal (par exemple, pour transporter des outils ou des matériaux permettant l'exercice de leur activité principale). **Le Conseil** souhaiterait que ce type de véhicule utilisé dans ce cadre bien précis puisse faire l'objet d'une exonération par rapport au système de prélèvement kilométrique pour les poids lourds. Le détenteur du véhicule devrait prouver que le véhicule utilisé ne l'est qu'en tant qu'outil de travail par rapport à une activité principale qui n'est pas en lien avec le transport de marchandises. Une limite de tonnage autorisé pour cette exonération pourrait être fixée aux véhicules dont la masse maximale autorisée est de 7,5 tonnes. L'ensemble de cette exonération devrait bien entendu être encadré et soumis à des conditions strictes afin d'éviter les excès.

1.4 Contrôles et amendes

Afin de dissuader les fraudeurs, les risques de se faire prendre doivent être élevés et des contrôles doivent donc être effectués en conséquence. Et pour cause, la taxation des véhicules étrangers est l'une des principales justifications du projet. Faute de contrôles, c'est l'intérêt même du prélèvement kilométrique poids-lourds qui pourrait être remis en cause.

Le Conseil s'interroge sur la manière dont les amendes vont pouvoir être récupérées auprès de transporteurs dont le véhicule est immatriculé à l'étranger. Il exige que tout soit mis en œuvre (via notamment l'application effective de la directive européenne et la conclusion d'accords bilatéraux avec les autres Etats) afin de faciliter la perception des amendes auprès des fraudeurs étrangers et d'ainsi éviter de renforcer le dumping social et fiscal déjà existants dans ce secteur.

Le Conseil se demande pourquoi une gradualité dans les amendes n'a pas été prévue en fonction de la gravité de l'infraction et du nombre d'infractions commises.

1.5 Affectation des recettes du prélèvement kilométrique

Le Conseil s'inquiète de ne pas pouvoir disposer de données chiffrées plus précises sur le rendement net de ce prélèvement kilométrique. Il estime qu'au préalable une analyse coût-bénéfice devrait être réalisée et mise à disposition des parties prenantes.

En outre, **le Conseil** s'interroge sur la manière et dans quelle proportion les recettes de prélèvement kilométrique vont être affectées. Il s'étonne d'ailleurs que, dans l'article 3 de l'exposé des motifs, l'entretien des infrastructures routières existantes et des investissements en solution ITS (Intelligent Transport Solutions) ne soient pas repris explicitement parmi les affectations, alors que l'impact des poids-lourds sur les infrastructures routières est la principale justification aux tarifs.

1.6 Annexe

Le Conseil attire l'attention sur le fait que la création d'une nouvelle voirie risque d'entraîner une modification de l'ordonnance étant donné que l'annexe 1 de l'ordonnance liste l'ensemble des routes du territoire bruxellois qui sont reprises dans les catégories suivantes : autoroutes et rings autoroutiers, autres routes régionales au tarif supérieur à zéro centime d'euro et routes communales au tarif supérieur à zéro centime.

*
* *