



AVIS

**Avant-projet d'ordonnance modifiant
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
marchandise, en remplacement de
l'Eurovignette**

Emis par le Conseil d'Administration du

27 avril 2017

Demandeur	Ministre Guy Vanhengel
Demande reçue le	21 avril 2017
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire - Mobilité et Commission Economie - Emploi - Fiscalité - Finances
Demande traitée	Via procédure électronique
Avis émis par le Conseil d'Administration du	27 avril 2017
Avis ratifié par l'Assemblée plénière le	18 mai 2017
Remarque	Demande d'avis en urgence (5 jours ouvrables)

Préambule

Selon l'article 39 de l'ordonnance du 29 juillet 2015, le taux du prélèvement kilométrique et le montant des amendes qui y sont liées doivent être indexés au 1^{er} juillet de chaque année.

Or un des indices nécessaires au calcul n'est disponible qu'au plus tôt au mois de juin de l'année concernée, ce qui ne laisse pas suffisamment de temps pour implémenter l'indexation des montants dans la programmation et l'infrastructure qui supportent la perception et le recouvrement du prélèvement kilométrique.

Les règles de calcul du coefficient d'indexation prévues à l'article 39 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 sont donc modifiées : le coefficient sera désormais fixé sur base de la division de l'indice général des prix à la consommation du mois de mars (au lieu de mai) de l'année concernée par le même indice pour le mois de mai 2016.

Avis

1. Considérations générales

Le Conseil formule un avis favorable sur le remplacement des mots « du mois de mai de l'année en cours » par « du mois de mars de l'année en cours » à l'article 39 de l'ordonnance du 29 juillet 2015.

Les organisations représentatives des employeurs et celles du secteur non-marchand soulignent cependant que la prévisibilité de tarifs constitue une condition importante pour disposer et conserver une base pour le prélèvement kilométrique. La présente modification revient à ce que les augmentations de tarifs prévues pour le 1^{er} juillet de chaque année peuvent être élaborées plus tôt, si bien que le single service provider dispose de suffisamment de temps pour implémenter ces modifications.

La communication de l'augmentation précise ne change cependant pas ou presque pas. Pour les entreprises de transport, cela reste du court terme. De nombreux contrats sont conclus sur base annuelle. Cela n'a donc que peu d'importance que les nouveaux tarifs du prélèvement se basent sur les chiffres de l'inflation de mars ou du mois de mai.

La prévisibilité dont les transporteurs ont besoin pour un calcul optimal et pour négocier des contrats annuels n'est pas réalisée dans la situation actuelle, ni dans la situation future. Pour y parvenir, il n'y a qu'une solution : les tarifs doivent être fixés beaucoup plus tôt, et à l'avenir les modifications tarifaires devront être prévisibles à long terme (par exemple cinq années).

1.1 Indexation dans les différentes Régions

Les organisations représentatives des employeurs et celles du secteur non-marchand constatent que les tarifs du prélèvement kilométrique seront indexés en Flandre et à Bruxelles, contrairement à la Wallonie où ils resteront identiques. L'uniformité des tarifs est un point essentiel pour les entreprises de transport qui effectuent quasi en permanence des opérations de transport transfrontalières. **Les organisations représentatives des employeurs et celles du secteur non-marchand** déplorent dès lors que l'uniformité est abandonnée après un peu plus d'un an. Le constat est qu'en cas de législation inchangée, les différences entre les tarifs des différentes Régions subsisteront de façon structurelle. Il

serait opportun que les Régions s'accordent à nouveau sur des tarifs uniformes sur les (auto)routes qui seraient dorénavant adaptés de commun accord.

1.2 Amendes graduelles

Les organisations représentatives des employeurs et celles du secteur non-marchand plaident également pour une évaluation circonstanciée des montants des amendes. L'amende actuelle présente en effet une flexibilité insuffisante pour tenir compte de la gravité de l'infraction. Il faut distinguer les fautes minimales qui n'ont eu d'aucune manière des conséquences pour le paiement d'un prix correct par kilomètre, d'une part, des situations où le contrevenant avait l'intention d'éluder le paiement, d'autre part. Pour y remédier, il serait bon d'instaurer dès que possible et après évaluation un système d'amendes graduelles, qui seraient idéalement identiques dans les trois Régions.

*
* *