



# AVIS

**Avant-projet d'ordonnance portant assentiment à l'accord de coopération modifiant l'accord de coopération du 31 janvier 2014 relatif à l'instauration d'un prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la création de l'entité interrégionale Viapass**

**Emis par le Conseil d'Administration le 8 avril 2015**

<b>Demandeur</b>	Ministre Guy Vanhengel
<b>Demande reçue le</b>	31 mars 2015
<b>Demande traitée par</b>	Commission Aménagement du territoire - Mobilité
<b>Demande traitée</b>	Par procédure écrite
<b>Avis rendu par le Conseil d'Administration le</b>	8 avril 2015 (sous réserve de la ratification par l'Assemblée plénière du 20 avril 2015)
<b>Avis avalisé par l'Assemblée plénière le</b>	20 avril 2015
<b>Remarque</b>	Demande d'avis d'urgence (5 jours ouvrables)

## Préambule

Le Conseil est sollicité en urgence (délai de 5 jours ouvrables) sur l'accord de coopération portant modification de 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<sup>er</sup> de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Les modifications prévues dans cet accord visent à s'aligner sur les avant-projets de décret et d'ordonnance qui ont été pris dans chacune des trois Régions en février-mars 2015.

Pour rappel, le Conseil s'est déjà positionné sur ce dossier à plusieurs reprises :

- 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](#)) ;
- le 19 mars 2015, concernant l'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 (voir [A-2015-015-CES](#)).

## Avis

### 1. Considérations générales

Concernant les modifications apportées par cet accord de coopération à l'accord de coopération du 31 janvier 2014, **le Conseil** formule les considérations suivantes :

#### 1.1 Coopération interrégionale

**Le Conseil** souligne positivement les collaborations existantes entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale sur ce dossier concernant l'introduction du prélèvement kilométrique pour les poids-lourds (masse maximale autorisée (MMA) supérieure à 3,5T). Il importe que celles-ci se poursuivent. **Le Conseil** demande par ailleurs à être informé des éventuelles discussions interrégionales concernant l'introduction d'un prélèvement kilométrique pour les véhicules légers.

## 1.2 Analyse socio-économique

Comme depuis le début, concernant ce dossier de prélèvement kilométrique, **le Conseil** réclame qu'une analyse socio-économique des effets du prélèvement kilométrique sur Bruxelles et les deux autres Régions soit réalisée.

Cette analyse socio-économique était à nouveau demandée dans le dernier avis du Conseil remis le 19 mars 2015 (voir A-2015-015-CES). **Le Conseil** estime positif de pouvoir, enfin, lire dans la note au Gouvernement que « *Le Gouvernement charge le Ministre-Président de constituer un groupe de travail ad hoc pour analyser les considérations et les remarques du Conseil économique et social pour la prochaine lecture afin de proposer d'éventuelles mesures d'accompagnement au niveau, entre autres, de la mobilité, du transport de marchandises, du trafic de destination et des conditions de travail des conducteurs* ».

**Le Conseil** espère que les travaux de ce groupe ad hoc aboutiront effectivement à une analyse socio-économique approfondie. En effet, pour **le Conseil**, ce groupe de travail ne doit pas se substituer à une analyse d'impacts socio-économiques qui objectivera les débats pour des résultats réels et suivis par les autorités. Il souhaite être tenu au courant des travaux et des conclusions de ce groupe de travail.

## 1.3 Définitions

Concernant la modification apportée à la définition du véhicule, **le Conseil** tient à rappeler sa position par rapport à cette définition qui est la suivante : certains secteurs ne relevant pas du secteur des transports utilisent de manière quotidienne des véhicules - entrant dans la catégorie de véhicules définis à l'article 1, 18° de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 - 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 abus.

Concernant les exonérations définies à l'article 9 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014, **le Conseil** s'interroge sur la possibilité d'évolution de cette liste en concertation avec les acteurs concernés.

## 1.4 Méthodologie tarifaire

**Le Conseil** constate que dans la formule tarifaire, telle que modifiée dans l'article 5 de l'accord de coopération qui lui est soumis, est introduite la possibilité de moduler le tarif en fonction de la période et du lieu. **Le Conseil** salue positivement cette modification étant donné qu'il considère que si un prélèvement kilométrique est introduit et que celui-ci vise à avoir un effet sur la congestion, il doit être intelligent et applicable pour l'ensemble des véhicules. Pour que ce prélèvement kilométrique soit intelligent, il doit prendre en compte non seulement les aspects de localisation, les

aspects environnementaux mais également le moment d'utilisation des routes (heures de pointe versus heures creuses).

**Le Conseil** se réjouit de voir le moment d'utilisation du véhicule, tel que décrit dans son avis du 19 mars 2015 (A-2015-015-CES), intégré à la formule de tarification. De plus, **le Conseil** souligne la prise en compte du sens de circulation dans la définition de Tz à l'article 7 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014. Cet élément vient à tendre vers une tarification plus efficace.

**Le Conseil** suppose que dans cette formule tarifaire Tz, ce sens de circulation est pris en compte via la variable  $E_p$ .

**Le Conseil** attire cependant l'attention sur le niveau des tarifs. Pour que l'objectif de mobilité soit satisfait, le tarif doit rester attractif en heures creuses, sans impliquer une hausse des tarifs en heures pleines dont le niveau a pour rappel déjà été critiqué par le Conseil pour son risque socio-économique.

**Le Conseil** a déjà constaté précédemment que contrairement aux deux autres Régions, l'ensemble des voiries du territoire bruxellois sont concernées par le prélèvement kilométrique. Il a attiré l'attention sur le fait qu'un tarif qui, en définitive, est plus élevé pour circuler à Bruxelles que dans les deux autres Régions risque d'entraîner une position concurrentielle défavorable.

**Le Conseil** insiste donc pour que les Régions se concertent lorsqu'elles décident de moduler le tarif en fonction de la période ( $E_T$ ) et du lieu ( $E_p$ ) afin de tendre vers des tarifs convergents entre les Régions et de garder une lisibilité de ceux-ci pour les usagers. En outre, il insiste pour que les contribuables soient informés, en amont et suffisamment tôt, des modifications tarifaires qui seraient appliquées par les Régions.

**Le Conseil** considère positif le fait qu'il soit prévu la possibilité pour les Régions de définir un tarif dérogatoire pour les véhicules dont la MMA est supérieure à 32T qui utiliseraient les routes secondaires. Ce tarif dérogatoire est justifié par le fait que ce type de charge risque d'occasionner le plus d'embaras et de dommages à ces endroits. Toutefois, **le Conseil** estime que les Régions doivent s'accorder sur le montant de ce tarif.

**Le Conseil** constate que l'accord de coopération modifié prévoit une marge pour adapter la taxe de circulation sur les véhicules de leasing. **Le Conseil** peut adhérer à une application maximale du principe « pollueur-payeur », si bien que le fait de posséder un véhicule en soi n'est plus imposé. Dans le cas du prélèvement kilométrique pour poids lourds, **le Conseil** demande que les véhicules de leasing et les autres véhicules soient traités de façon identique au niveau de la taxe de circulation. A cet effet, **le Conseil** demande à la Région de Bruxelles-Capitale de veiller avec les autres Régions à des différences minimales entre elles.

## 1.5 Contrôles et amendes

L'article 8 de l'accord de coopération - qui modifie l'article 11 de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 - concerne l'échange de renseignements et l'assistance à la perception du prélèvement et des amendes administratives. L'exposé des motifs relate de la difficulté de procéder au recouvrement hors des frontières de la Belgique et qu'il est donc nécessaire que les contribuables soient sur le sol belge pour pouvoir récupérer le montant des amendes.

**Le Conseil** estime positif qu'en cas de contrôle routier puissent être récupérées toutes les amendes administratives impayées, même celles dues dans une autre Région. Toutefois, **le Conseil** insiste (comme dans son avis A-2015-015-CES) sur le fait que pour dissuader les fraudeurs, les risques de se faire prendre doivent être élevés et des contrôles doivent 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.

Pour **le Conseil**, les amendes impayées ne doivent pas être uniquement récupérées lors d'un contrôle routier. Il exige donc 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.

\*  
\*       \*