



Union Professionnelle du Transport et de la Logistique

Communiqué de presse – mercredi 8 juin 2011

Taxation du transport par route Vote du parlement européen de la Directive « Eurovignette » : L'UPTR mitigée ...

Le Parlement européen a voté ce mardi 7 juin la révision de la Directive « Eurovignette » fixant les modalités de la taxation du transport par route.

Le texte européen fixe un cadre juridique dans lequel chaque Etat dispose désormais de la liberté de s'inscrire (ou non).

Dès publication au Journal Officiel, chaque Etat pourra donc décider (ou non) d'ajouter jusqu'à 3 ou 4 centimes (par véhicule/km) au prix de l'utilisation des infrastructures et ce, afin de tenir compte des nuisances liées au bruit et à l'émission de particules fines.

Pour l'UPTR la nouvelle Directive « Eurovignette » offre néanmoins une série de motifs de satisfaction :

- Chaque Etat membre restera libre d'imposer ou pas la taxation complémentaire.
S'agissant d'une compétence régionale, l'UPTR ose espérer qu'en Belgique, on arrivera à s'entendre pour défendre l'idée d'une taxation kilométrique unique pour tout le Benelux.
- La Directive élargit la taxation aux véhicules de 3,5 tonnes.
Pour l'UPTR cela peut aider à contrecarrer la pratique consistant à multiplier les transports au moyen de véhicules utilitaires légers (exonérés du paiement de l'Eurovignette).
- Une modulation du montant de la taxation en fonction de la catégorie EURO des véhicules est prévue.
- Le coût des accidents (déjà couvert par les primes d'assurances, comme pour les autres usagers de la route) a finalement été exclu de la notion de coûts externes du transport routier.
- Le coût du CO² (déjà couvert par la taxation des carburants via les accises, comme pour les autres usagers de la route) a logiquement aussi été supprimé de la Directive.
- L'instauration du principe d'une variation du montant de la taxation pendant les heures de pointe dans les zones congestionnées.

En même temps, ce texte laisse à l'UPTR un goût de trop peu et ce, pour cinq raisons :

- Le texte ne prévoit l'obligation pour les Etats d'affecter ces nouvelles recettes qu'à hauteur de 15 %, sans préciser clairement où devra être investi cet argent ...

- En prévoyant la possibilité pour les Etats de moduler le montant de la taxation en fonction des heures de pointe, le texte ne tient cependant pas suffisamment compte des contraintes d'horaires imposées aux entreprises de transport et sur lesquelles les transporteurs n'ont aucune maîtrise.
- Les voitures privées restent en dehors du système, de sorte que, dans les faits, rien ne pourra limiter les files et bouchons aux heures de pointe ... La congestion aux heures de pointe, ce n'est pourtant pas la responsabilité des camions, mais bien des automobilistes ...
- Le fait que l'on continue à considérer que les transports ferroviaires et fluviaux ne produisent ni bruit ni aucune émission polluante ...
- L'exonération prévue pour les véhicules répondant aux normes Euro V et Euro VI s'arrête respectivement en 2014 et 2018 alors qu'il n'existe, à cette heure, aucune vision claire quant aux solutions écologiques que pourront proposer les constructeurs dans à peine 7 ans ...

En définitive, l'UPTR espère que les responsables politiques belges seront attentifs aux conséquences (financières) de leurs décisions à venir et tiendront compte des difficultés quotidiennes qu'ont déjà les transporteurs à répercuter les incessantes hausses de coûts du moment (carburant, pneus, ...).

Pour l'UPTR, il est essentiel qu'on ne lâche pas la proie pour l'ombre en faisant rentrer immédiatement de l'argent dans les caisses (régionales) de l'Etat au détriment de la – déjà faible – rentabilité des entreprises du secteur Transport & Logistique.

Si on veut maintenir la position concurrentielle de la Belgique sur la carte logistique européenne, il s'agira de prendre les bonnes décisions ...

Michaël Reul
Secrétaire général