



27/03/2019

Taxe kilométrique belge : un anniversaire que personne ne fêtera !

1,6 milliard d'euros sur 12 ans : telle est l'estimation de Viapass du coût du premier système 'interopérable' européen de taxation kilométrique via boîtiers géolocalisés ... Et ce coût faramineux ne recouvre que les frais liés à la seule perception de la taxe par les opérateurs privés. Ni les salaires des fonctionnaires et contrôleurs régionaux, ni les frais de fonctionnement de Viapass, ni les honoraires d'avocats ne sont couverts dans ce montant.

Dans ces conditions, c'est peu dire que de nombreux transporteurs se sont étranglés en entendant le Ministre Carlo Di Antonio déclarer, sans rire, aux électeurs-automobilistes qu' :
« une taxe au kilomètre : elle existe déjà. Ce sont les accises qui sont une taxation proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus ».

Des propos (d)éton(n)ants qui confirment le point de vue que l'UPTR et le Collectif des Petits Transporteurs ont toujours défendu : en plus d'être discriminatoire, la taxe kilométrique pour les (seuls) camions, représente donc bien une double peine pour ceux qui la payent !

Finalement, pour son troisième anniversaire, Viapass et son 'fabuleux' système 'interopérable' présentent le bilan suivant :

- ✓ L'OBUS du « *Single Services Provider* » Satellic, dont l'installation a été imposée de force dans les camions de tous les transporteurs européens avant le 1^{er} avril 2016, n'est toujours pas agréé EETS (→ <https://www.viapass.be/fr/peage-en-europe/>) !

Les OBUS Satellic ne fonctionnent que pour la perception de la seule taxe kilométrique belge. Le « *Single Services Provider* » n'est donc, lui-même, pas interopérable ... Un comble.

- ✓ Viapass reste incapable de fournir la moindre donnée utile, tant d'un point de vue économique qu'environnemental :
 - Rien sur le coût moyen ou médian de taxe kilométrique que paye une entreprise professionnelle de transport, titulaire pour chacune de ses plaques d'immatriculation d'une licence de transport ?
 - Rien sur les émissions de CO² émises par les camions, alors que leur kilométrage est connu ...
 - Rien sur les NOx et particules fines, alors que les normes EURO de tous les camions sont connues ...

Pourquoi dès lors avoir fait financer aux transporteurs un - couteux - système où tous les camions sont géolocalisés et ce, tant sur le réseau soumis à péage qu'en dehors ?

Pour les transporteurs (qui n'ont pas la mémoire courte !), l'instauration du système Viapass/Satellitic, c'est aussi, en vrac :

- Les créations d'emplois dans les calls centers (situés, en avril 2016, à Maastricht et Carcassonne ...).
- Le numéro de téléphone 'double zéro', « *gratuit* », mais finalement souvent payant ...
- Des OBU qui ne détectent pas l'utilisation (illégal) des brouilleurs d'ondes GPS les plus basiques ...
- Des milliers d'OBU défectueux à remplacer.
- Des millions d'amendes indues.
- Un système d'amendes complètement délirant.
- Un système qui n'a jamais été homologué.
- Des centaines de recours administratifs et judiciaires.

Face à ce scénario idyllique, il ne faut pas s'étonner que le tribunal de 1^{ère} instance de Namur ait récemment décidé de saisir la Cour Constitutionnelle afin de savoir sur quel pied danser pour trancher les centaines de litiges liés aux amendes contestées ...

Un 'succès' qu'il conviendrait donc de fêter avec un maximum de discrétion et, surtout, un minimum de décence.

Fabrice Ausloos
Collectif des Petits Transporteurs

Michaël Reul
UPTR