



17/03/2026

Guerre en Iran & prix du diesel : L'UPTR tire la sonnette d'alarme

Le SPF Economie a publié le prix maximum à la pompe du diesel B10, en vigueur à la date du 18 mars 2026, à savoir : 1,7339 € / litre HTVA (+ 0,0727 €) = 2,098 € / l. TVAC (+0,088 €).

La semaine dernière, l'ITLB avait déjà calculé l'impact de la hausse du prix du diesel sur le prix de revient total au 1er janvier 2026.

Entre le 1^{er} janvier 2026 et le 12 mars, le prix de revient d'une prestation de transport (national général) avait (déjà) augmenté de plus de 4 pourcents.

« *L'augmentation de ce jour accentue encore les difficultés pour les transporteurs de répercuter ces hausses auprès de leurs clients.* », se lamente Michaël Reul, Secrétaire Général de la fédération des transporteurs et logisticiens belges.

« *La guerre en Iran oblige l'UPTR à proposer un catalogue de mesures qui permettraient d'aider les transporteurs à passer le cap* ».

Dans le cadre des **compétences fédérales**, l'UPTR estime que les mesures suivantes devraient, sans délai, être mises en œuvre :

1° Restituer aux transporteurs les **56,32 € (HTVA) /1000 litres d'accises professionnelles** 'confisqués' depuis le 01.01.2022

2° Rendre aux transporteurs, toujours via le diesel professionnel, la différence entre le taux d'accises belge et le seuil minimum européen, à savoir : **22,54 € (HTVA) /1000 litres** complémentaires.

Ces mêmes montants (HTVA) pourraient également faire l'objet d'une réduction directe à la pompe.

L'UPTR tient surtout à souligner que le cliquet inversé ne réduirait pas la facture de transport !

Le cliquet inversé neutralise (en tout ou partie) les hausses futures du prix des carburants.

Cette neutralisation implique une diminution de la partie d'accises remboursable au titre de diesel professionnel.

Pour les transporteurs, un éventuel cliquet inversé ne serait donc qu'un emplâtre sur un jambe de bois ...

3° Etendre le régime du diesel professionnel, au moins, aux véhicules utilitaires de + 3,5 tonnes (çà ceux qui payent la taxe kilométrique).

4° L'exonération des cotisations ONSS et du précompte sur les heures de disponibilité et d'attente ainsi que sur les primes de nuit du personnel des entreprises de transport et de logistique.

5° L'extension de l'« *action directe* » (ex article 1798 du code civil) aux factures de transport, afin de permettre aux sous-traitants d'exiger le paiement de leurs factures auprès du chargeur ou du destinataire, en cas de défaut de paiement de l'intermédiaire de transport (p. ex. commissionnaire).

6° L'UPTR demande également que les services du SPF Economie et du SPF Mobilité veillent (enfin) au respect de l'article 43 de la Loi du 15 juillet 2013 et sanctionnent effectivement les donneurs d'ordre qui abusent de leur position dominante pour 'offrir' aux transporteurs de rouler à des « prix abusivement bas ».

Aux **responsables régionaux**, l'UPTR demande :

1° A la région flamande : le report de l'intégration d'un coefficient CO² dans les tarifs de la taxe kilométrique initialement prévue au 1^{er} juillet 2026.

2° A la région wallonne : le report de l'augmentation des tarifs du prélèvement kilométrique, également prévue au 1^{er} juillet 2026.

L'UPTR a évidemment bien conscience des conséquences budgétaires de ces mesures, à court terme. La fédération relève qu'une partie de la baisse des taxes et accises est compensée par la hausse des recettes TVA.

La fédération professionnelle invite les responsables politiques à ne pas perdre de vue le coût économique cataclysmique, à plus long terme, qu'une absence de réaction engendrerait pour les innombrables PME du secteur Transport & Logistique.

Michaël Reul
Secrétaire Général