



LA TAXE POIDS LOURDS

LE GUIDE

répercuter
anticiper
conseiller
s'équiper
former



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

Sommaire

> La taxe poids lourds	p 3
Définition	p 3
Périmètre	p 3
Champ d'application	p 3
Modulation régionale	p 4
Cadre juridique	p 4
Montant de la collecte	p 4
Découpage du réseau taxé	p 5
Calendrier de mise en œuvre	p 5
> Les acteurs	p 6
Interlocuteurs du redevable	p 6
Consortium Ecomouv'	p 6
Utilisateurs redevables	p 7
Comment acquitter la taxe ?	p 8
Sociétés habilitées de télépéage	p 8
> L'équipement embarqué	p 10
Définition	p 10
Caractéristiques	p 10
Qui devra être équipé d'un équipement embarqué ?	p 10
Comment sera distribué l'équipement embarqué ?	p 11
Paramètres de configuration	p 11
Fonctionnement	p 12
> Les contrôles	p 13
Dispositif	p 13
Catégories de contrôle	p 13
Lieux de contrôle	p 15
Traitement des infractions	p 15
Sanctions	p 16
Textes de loi	p 17
> La gestion administrative	p 18
Facturation	p 18
Demande en restitution	p 18
> L'impact et la répercussion	p 20
Impact économique	p 20
Répercussion	p 22
> Les conseils pour anticiper	p 24
Connaître le tarif de la taxe	p 24
Simuler l'impact de la taxe	p 24
Informer	p 25
Former et responsabiliser ses équipes internes	p 26
> La taxe en quelques chiffres	p 27



> Le mot du Président

Dans à peine un an (le 20 juillet 2013) la taxe poids lourds sera effective sur l'ensemble du territoire national. La mise en œuvre de cette taxe sera, à n'en pas douter, un choc économique, commercial et opérationnel, pour nos entreprises.

Il faut, pour cela -et à tout le moins-, disposer des informations nécessaires pour s'y préparer. C'est pourquoi, au-delà des combats et des actions de lobbying sur la répercussion de la taxe poids lourds, menés sans relâche par la Fédération

depuis plusieurs années et que nous intensifions, j'ai demandé aux équipes de la FNTR de mettre en place tous les outils d'information utiles pour accompagner nos entreprises dans ce cap difficile.

Elles sont d'ores et déjà à pied d'œuvre, à votre service.

Nous espérons que ce guide interactif sur la mise en œuvre de la taxe poids lourds vous sera utile et profitable. Ce guide sera réactualisé au fil des informations disponibles.

Jean-Christophe Pic
Président de la FNTR

La taxe poids lourds

La taxe poids lourds sera effective au 20 juillet 2013 sur l'ensemble du territoire français. Elle sera mise en service trois mois plus tôt en Alsace. Cette taxe impactera fortement les entreprises de transport routier.

> Définition

La taxe poids lourds consiste à faire payer aux poids lourds de PTRA ou PTAC supérieur à 3,5 tonnes l'usage du réseau routier national non-concédé et de certaines routes départementales ou communales susceptibles de subir un report significatif de trafic.

> Périmètre

Le réseau initial concerné est de 15 000 km : 10 000 km d'autoroutes non-concédées et de routes nationales, et plus de 5 000 km d'itinéraires sur routes départementales. Le nombre de véhicules concernés par la taxe poids lourds est évalué, pour l'année de mise en service, à environ 800 000 dont 600 000 véhicules immatriculés en France et 200 000 véhicules immatriculés à l'étranger.

> Champ d'application

La taxe poids lourds est applicable à tous les véhicules de transport de marchandises, immatriculés en France ou à l'étranger, dont le PTRA ou le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes (ou supérieur ou égal à 12 tonnes pour les véhicules assujettis à la taxe expérimentale alsacienne).

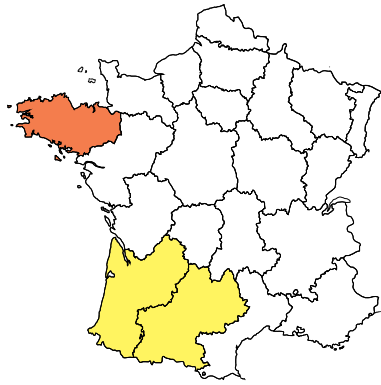
- La taxe poids lourds est perçue que le véhicule soit vide ou chargé.

- La taxe poids lourds concerne aussi bien les poids lourds utilisés en transport pour compte d'autrui que pour le compte propre.
- La taxe est due solidairement par le propriétaire, le locataire, le sous-locataire, le conducteur ou tout utilisateur du véhicule assujetti : ce sont les redevables de la taxe.

ÉXONÉRATION

Plusieurs types de véhicules sont exonérés de la taxe poids lourds. Ce sont les véhicules qui transportent des services-clés d'intérêt public (conformément à l'article R. 311-1 du code de la Route français), ainsi que les véhicules militaires et de transport des matériels agricoles. Les véhicules de transport public et autres utilisés pour transporter les personnes sont également exonérés de la taxe poids lourds.





> Modulation régionale

Afin d'éviter un impact économique trop important sur certaines régions du fait de leur éloignement de l'espace européen (critère dit de "périphéricité"), la loi prévoit des aménagements de la taxe.

Ainsi le montant de la taxe sera minorée de 40 % pour la région Bretagne et de 25 % pour les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées.

> Cadre juridique

Le principe de la taxe poids lourds est inscrit à l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 (dite loi Grenelle I).

Les modalités relatives à la mise en œuvre de la taxe sont précisées dans la loi de finances 2009 du 27 décembre 2008.

L'article 153 de la loi de 2009 définit et encadre la délégation de service public prévue pour la collecte de la taxe poids lourds : champ d'application, redevables, assiette, conditions d'exigibilité, taux et barème, paiement, contrôles, sanctions et poursuites, affectation des recettes.

Au-delà des arguments environnementaux avancés ici ou là, la taxe poids lourds vise principalement à dégager des recettes pour le financement des infrastructures de transport.

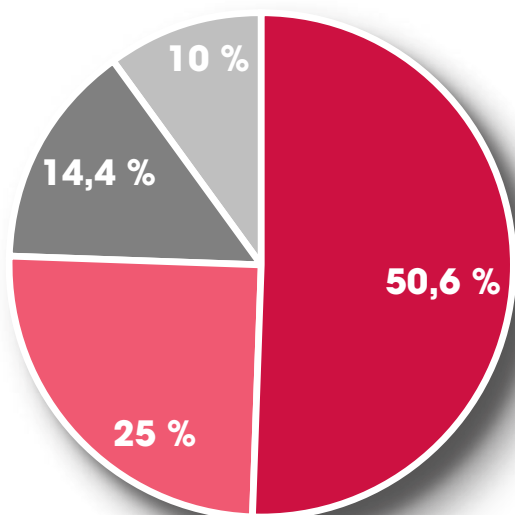
Dans cet esprit, les recettes, déduction faite des coûts de collecte, seront affectées à l'Agence de Financement des infrastructures de transport de France (AFITF) dont les ressources ont été asséchées par la privatisation des autoroutes en 2005. Les recettes de la taxe poids lourds générées sur les réseaux locaux (routes départementales ou communales) seront reversées aux collectivités territoriales gestionnaires des voiries taxées.

> Montant de la collecte

La taxe collectée devrait s'élever à 1,2 milliard d'euros par an. Ce montant devrait se répartir comme suit :

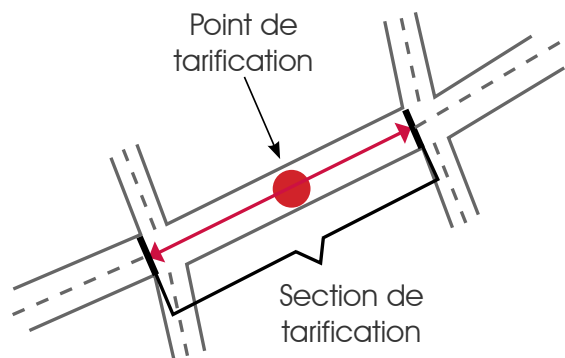
- 810 millions d'euros pour l'État (760 pour l'AFITF et 50 de TVA).
- 230 millions d'euros de frais de collecte.
- 160 millions d'euros pour les collectivités locales.

À ceci s'ajoute pour les entreprises un surcoût évalué à 400 millions d'euros en raison du report du trafic des routes nationales non-concédées vers les autoroutes concédées.



- Recettes pour l'État (versés à l'AFITF) : **810 M€**
- Report sur autoroutes concédées : **400 M€**
- Frais de collecte : **230 M€**
- Recettes collectivités locales : **160 M€**

La taxe poids lourds va donc induire une hausse globale des charges de 1,6 milliard d'euros sur la circulation utilitaire.



> Découpage du réseau taxé

Le réseau taxable (15 000 km) sera découpé en sections de tarification. À chaque section de tarification est associé un point de tarification, dont le franchissement constitue le fait générateur de la taxe. La longueur moyenne des sections sera de l'ordre de 3,8 km.

Les points de tarification et les sections du réseau taxable ne feront pas l'objet d'un affichage le long de la voirie ou au sol.

Cliquez

Connaître le réseau taxé grâce à la cartographie de la taxe poids lourds.

> Calendrier de mise en œuvre



À SAVOIR

Compte tenu de la complexité technologique du dispositif retenu et des contraintes européennes à respecter, notamment sur l'interopérabilité entre les systèmes de télépéage, l'État français a choisi de recourir à un contrat de partenariat public-privé pour le financement, la conception, la réalisation, l'exploitation, l'entretien et la maintenance du dispositif. Ecomouv', filiale d'Autostrade per l'Italia titulaire du contrat, a été créée spécialement pour ce projet.

En octobre 2011, le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement a donc signé un contrat de partenariat avec Ecomouv' pour le développement, la mise en œuvre et la collecte de la taxe poids lourds sur le territoire français pour une durée de 5 ans.

Les acteurs

Les véhicules de transport routier de marchandises de PTAC ou PTRAs supérieurs à 3,5 tonnes, qu'ils soient français ou étrangers, seront assujettis à la taxe poids lourds sur le réseau taxable.

> Interlocuteurs du redevable

Les utilisateurs du réseau taxé, selon les spécifications de leur véhicule, sont appelés des utilisateurs "redevables".

Les redevables, transporteurs qui devront s'acquitter de la taxe, auront à traiter avec :

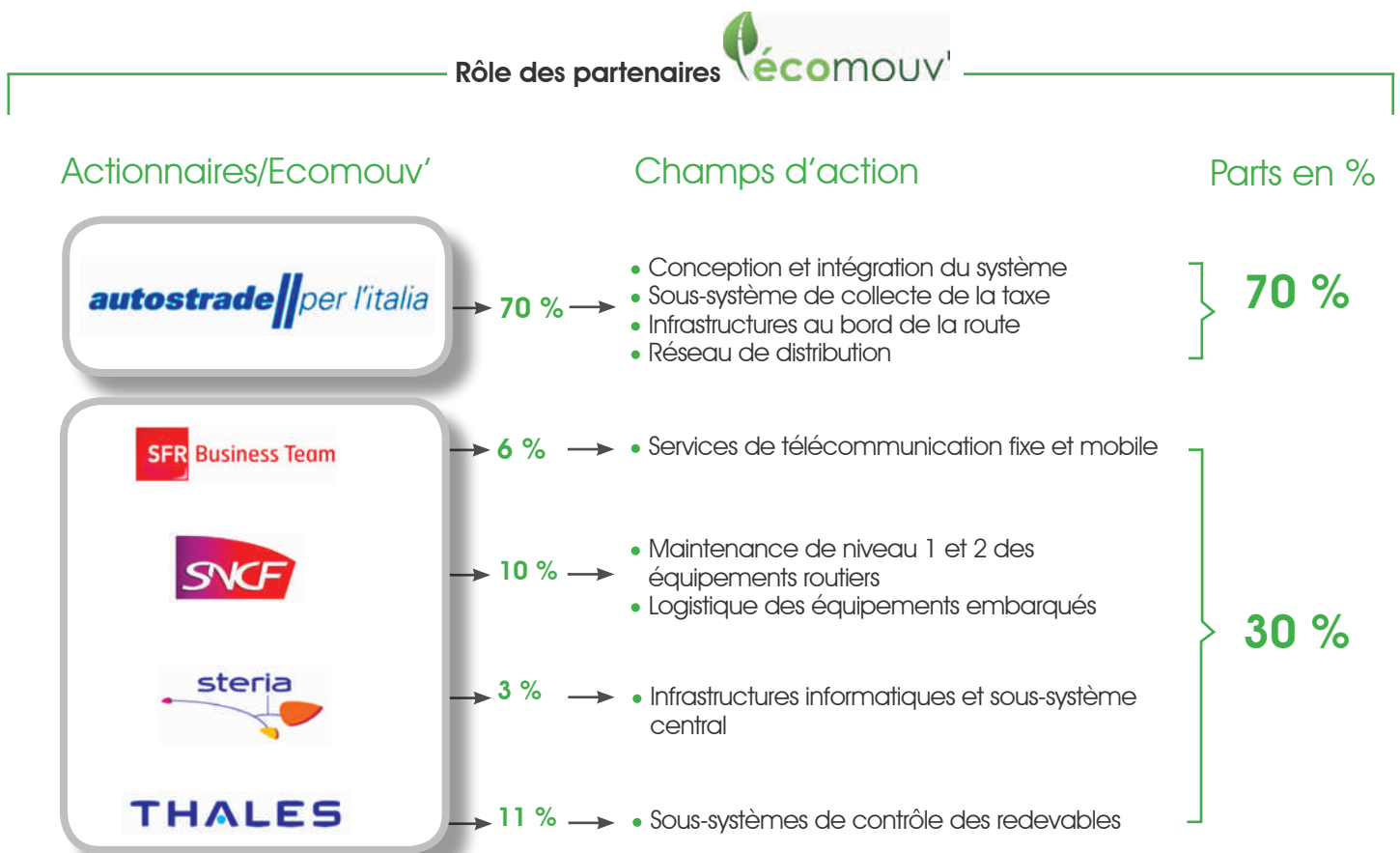
- Ecomouv' pour les redevables non-abonnés.
- La société habilitée fournissant un service de télépéage (SHT) pour les redevables ayant conclu un contrat avec la dite société.
- Les services des douanes et des droits indirects pour toute question ne relevant pas d'Ecomouv' ou de la société de télépéage.
- Les corps de contrôle lors de contrôles sur route ou en entreprise.

> Consortium Ecomouv'

Ecomouv', filiale d'Autostrade per l'Italia avec ses partenaires français SFR, SNCF, Steria et Thales, doit garantir :

- La mise en œuvre efficace et correcte du projet, conformément aux spécifications données par l'État français.
- La gestion, la coordination, la prise en charge et l'aide continues pour tous les utilisateurs concernés.

La société Ecomouv' est constituée comme suit :



> Utilisateurs redevables

Non-abonnés

Cette catégorie de redevables signe un contrat avec Ecomouv' et obtient (contre dépôt de garantie) un équipement embarqué dit OBU (on board unit). Un crédit prépayé, ou avance sur taxe, peut être rechargé (principe du porte-monnaie électronique) et les méthodes de paiement comprennent les espèces, les chèques, les cartes de crédit et les principales cartes pétrolières.

Les utilisateurs pourront vérifier leur crédit restant directement sur le dispositif embarqué qui les informera lorsque le niveau du crédit atteindra un seuil spécifique. Plusieurs options d'enregistrement et d'obtention du boîtier embarqué s'offrent aux utilisateurs non-abonnés :

- Via le site Internet Ecomouv'.
- Via le centre d'appels Ecomouv'.
- Dans l'un des points de distribution du réseau Ecomouv'.
- Sur une borne automatique.

Pour s'enregistrer, et en plus du dépôt de garantie, les éléments obligatoires à fournir sont notamment :

- La carte d'identité du conducteur.
- La carte grise du véhicule.
- Tout document justifiant de la raison sociale et de la qualité du redevable (contrat de location...).

Après usage, le boîtier est restitué dans un point de distribution.

Ceci permet la récupération du solde de l'avance et, le cas échéant, du dépôt de garantie.

Abonnés

Cette catégorie d'utilisateurs signe un contrat avec une entreprise spécialement autorisée à exercer les activités de collecte de péage (SHT, société habilitée au télépéage). La SHT fournira le boîtier embarqué ainsi que tous les autres services connexes, notamment la facturation périodique relative à la taxe, ainsi que la gestion du contrat et du compte client.

Procédure d'abonnement auprès d'une SHT

Pour s'abonner auprès d'une SHT, l'entreprise de transport doit compléter un dossier comportant 2 volets :

- Un dossier "entreprise" comprenant :
 - Un contrat de service avec la SHT choisie.
 - Un mandat qui atteste que la SHT est effectivement désignée pour agir au nom du redevable abonnée, auprès d'Ecomouv'.
 - La copie de la pièce d'identité du redevable .
 - Une preuve de la qualité du redevable au sein de l'entreprise.
 - Si le déclarant (personne(s) habilitée(s) par le chef d'entreprise pour effectuer les démarches d'abonnement) est différent du redevable :
 - * pièce d'identité du déclarant,
 - * pouvoir certifiant l'habilitation,
 - * déclaration précisant sa qualité au sein de l'entreprise.
- Un dossier "véhicule", comprenant :
 - La carte grise ou certificat d'immatriculation du véhicule.
 - Le certificat de conformité ou l'attestation de véhicule (nombre d'essieux, classe Euro). À défaut est appliqué le tarif le plus élevé.

▲ Attention

Les dossiers sont transmis de manière sécurisée à l'État via la SHT.

L'accès au réseau est conditionné par le dépôt d'un dossier complet.

PRÉCISION

Un réseau de distribution capillaire est en cours de constitution par Ecomouv', il comprendra 420 points de distribution accessibles et proches des routes taxées (dont 90 à proximité des frontières) afin que les utilisateurs puissent facilement obtenir le support dont ils ont besoin. Ce service sera disponible 24h/24 et 7j/7.

> Comment acquitter la taxe ?

Selon son choix, le transporteur déclare son véhicule et acquitte la taxe due :

- **Par l'intermédiaire d'une société habilitée** fournissant un service de télépéage à qui il donne mandat. Dans ce cas, le paiement de la taxe est effectué après utilisation du réseau. Le redevable est dit "redevable abonné" et peut bénéficier d'un abattement pour l'économie de gestion engendrée.
- **Directement auprès d'Ecomouv'** en utilisant Internet ou les services d'un point de distribution. Dans ce cas, il constitue, préalablement à l'utilisation du réseau taxé, une avance sur laquelle la taxe due sera imputée. Le redevable est dit "redevable non-abonné".

> Sociétés habilitées de télépéage (SHT)

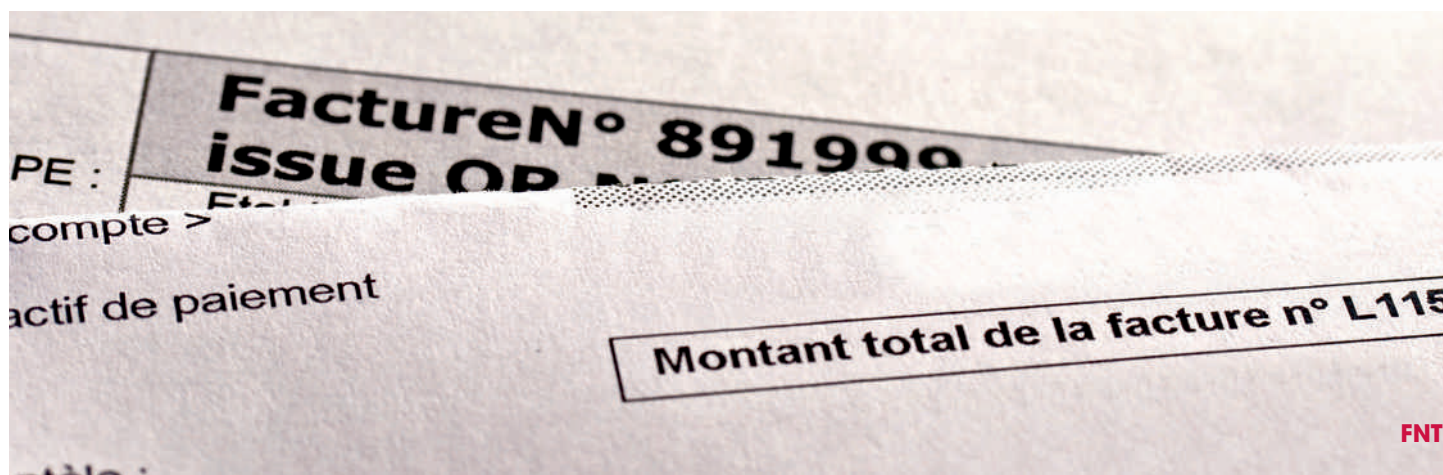
Les transporteurs pourront décider de passer par une société habilitée de télépéage (SHT). 6 sociétés sont à ce jour opérationnelles.

Elles sont déjà connues des transporteurs (utilisées pour les autoroutes concédées), il s'agit d'AS24, Eurotoll, DKV, Axxes, RESSA et Telepass.

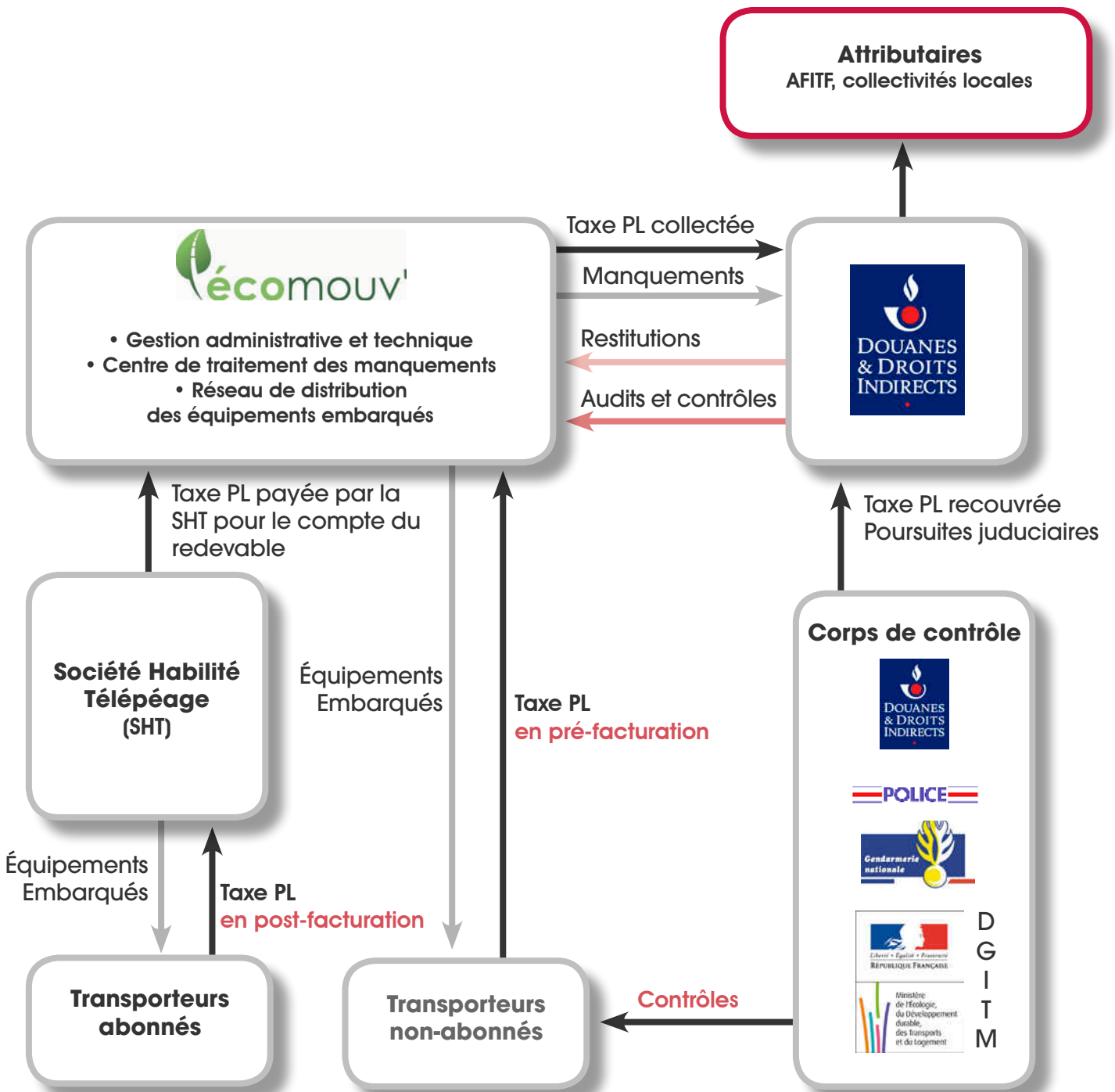
AVANTAGES À CONTRACTER AVEC UNE SHT

L'offre des SHT devrait permettre de disposer notamment :

- D'une réduction sur le montant de la taxe (de l'ordre de 10 %).
- De procédures de facturation inspirées des prestations existantes (gasoil, péages...).
- Des équipements électroniques embarqués (OBU) avant le déploiement du dispositif Ecomouv'.
- De prestations complémentaires (exemple : reconstitution de parcours, téléfacturation...).



Fonctionnement de la taxe poids lourds



L'équipement embarqué

La taxe poids lourds est acquittée grâce à un boîtier de géolocalisation qui enregistre les franchissements des péages virtuels du réseau taxable. Il joue un rôle décisif dans les contrôles.

> Définition

L'équipement embarqué est également appelé OBU (on board unit), badge ou boîtier taxe poids lourds. **L'équipement embarqué est le boîtier qui sera obligatoire à bord du véhicule.**

Chaque redevable circulant sur le réseau taxable doit disposer à bord de son véhicule d'un boîtier combinant les technologies GPS (géolocalisation), DSRC (communication dédiée onde

courte) et GSM data (transmission des données), permettant l'enregistrement et la transmission automatiques des éléments nécessaires au calcul de la taxe.

Il faut noter que, grâce à l'utilisation du système satellitaire, il sera possible pour l'État à travers Ecomouv' de modifier le périmètre (routes taxées, localisation des péages, etc.) du réseau routier taxé.

ATTENTION

Le boîtier est un élément fondamental dans le dispositif de la taxe poids lourds puisque c'est lui qui permet de savoir si le véhicule respecte les obligations inhérentes à la taxe poids lourds. Lors de contrôles, les forces de l'ordre vérifieront les données de l'équipement embarqué.



Boîtier Ecomouv'



Boîtier SHT

> Caractéristiques

Le boîtier permettra de connaître en différé les trajets parcourus par chaque véhicule sur le réseau taxé.

Les équipements embarqués de certaines SHT permettront de disposer également d'autres fonctionnalités (géolocalisation, restriction de circulation...).

> Qui devra être équipé d'un équipement embarqué ?

Tous les véhicules immatriculés en France assujettis devront être équipés d'un OBU qu'ils utilisent ou non le réseau taxable.

Tous les véhicules étrangers assujettis dès lors qu'ils empruntent le réseau taxable devront être équipés d'un OBU.

> Comment sera distribué l'équipement embarqué ?

Pour les non-abonnés

Quelle que soit la localisation géographique du véhicule, la société concessionnaire Ecomouv' devra être en capacité de distribuer les OBU dans un rayon de 40 km. Le temps d'installation et d'encodage devant être inférieur à 30 minutes.

La mise à disposition de l'équipement embarqué sera soumise à un dépôt de garantie. Ecomouv' demandera une

avance sur paiement : lors de l'installation, l'OBU devra être crédité d'un montant minimal.

Vraisemblablement autour de 120 € - ce qui permettrait de faire environ 1 000 km.

Le rechargement du crédit de l'OBU pourra s'effectuer via le site Internet, le centre d'appel, l'un des points de distribution du réseau Ecomouv' ou sur l'une des bornes de distribution automatique.

Pour les abonnés

Les SHT devront être en capacité de fournir les équipements embarqués d'ici fin 2012. Chacune fera alors connaître la procédure mise en place pour se procurer l'équipement embarqué.

> Paramètres de configuration

Dans le véhicule, l'équipement embarqué se branchera :

- Soit sur la prise allume-cigare (cas de l'équipement embarqué Ecomouv').
- Soit sur l'alimentation du véhicule (pour la plupart des équipements embarqués des SHT).

À l'occasion de l'installation dans le véhicule, le fournisseur de l'équipement embarqué (Ecomouv' ou SHT) devra enregistrer dans l'appareil les paramètres suivants :

- Immatriculation du véhicule.
- Classe euro du véhicule.
- PTRA et PTAC du véhicule.
- Coordonnées du propriétaire du véhicule.

D'autres éléments à renseigner seront sous la responsabilité directe du conducteur :

- Le nombre d'essieux.
- Les non-abonnés devront s'assurer que leur solde est créditeur.

FORMATION CONDUCTEUR

L'utilisateur (le conducteur) devra connaître le fonctionnement de l'équipement embarqué. En effet en cas de mauvaise utilisation du boîtier, des amendes pouvant aller jusqu'à 750 euros et l'immobilisation du véhicule sont prévues. L'utilisateur devra aussi être en capacité de signaler tout dysfonctionnement de l'équipement embarqué au fournisseur (les modalités de ce signalement ne sont pas encore précisées).

> Fonctionnement

À la différence des péages où les barrières sont clairement identifiées et matérialisées, **il n'y a aura pas de point de passage "visible"**, concrètement matérialisé, pour la taxe poids lourds.

Des panneaux à l'entrée du territoire français seront installés pour informer les transporteurs étrangers de l'existence du réseau taxé.

Les 15 000 km du réseau taxé seront découpés en sections qui feront chacune au maximum 10 km. Il y a aura un point de péage virtuel aussi appelé point de taxe. Dès que le véhicule franchit un point de tarification, le transporteur devra payer le montant correspondant à l'intégralité de la section. Lorsque le véhicule circule dans une zone qui n'est pas couverte par le GPS, une balise DSRC se substitue au signal satellitaire.

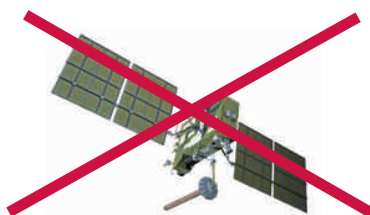
Zone couverte par le GPS



- Passage du véhicule au péage virtuel
- Enregistrement par l'équipement embarqué
- Transmission au centre de traitement (Ecomouv' ou SHT)

Zone non-couverte par le GPS

(exemple tunnel, montagne...)



Une balise DSRC se substitue au péage virtuel

Points de contrôle automatiques (fixes ou déplaçables) ou manuels (forces de l'ordre)

- Contrôle des anomalies ou fraudes
- Transmission au centre de traitement des anomalies
- Interception possible du véhicule



À NOTER

Les données recueillies seront consultables sur Internet (via le site Ecomouv' pour les non-abonnés et via le site de la SHT pour les abonnés) par l'exploitant ou le service comptabilité de l'entreprise 24h après le passage du véhicule.

> Interopérabilité européenne

Au moment de la mise en œuvre de la taxe poids lourds en France, l'équipement embarqué mis à disposition par Ecomouv' ne sera pas interopérable avec celui utilisé pour la LKW Maut (Allemagne).

En revanche certaines SHT proposeront des équipements embarqués interopérables (avec les réseaux allemand, italien, espagnol...) et disposant du TIS-PL.

Les contrôles

Les dispositifs de contrôle sont à la hauteur des enjeux économiques pour l'État. Effectués par les forces de l'ordre, les contrôles auront lieu sur la route, mais aussi en entreprise.

> Dispositif

Des systèmes de contrôle fixes ou mobiles, équipés de caméras de lecture des plaques d'immatriculation et de détection de la silhouette des véhicules, permettent de vérifier que :

- Chaque véhicule est bien équipé d'un équipement embarqué en état de fonctionnement et activé.
- Les données de l'équipement embarqué correspondent au véhicule.
- Le nombre d'essieux réel du véhicule coïncide avec le nombre déclaré dans l'équipement embarqué.

> Catégories de contrôle

Contrôle automatique fixe (CAF)

Plus de 170 portiques (au démarrage en juillet 2013) seront positionnés le long du réseau routier taxé.

Ils permettent de vérifier si les véhicules assujettis sont bien équipés d'un boîtier embarqué correctement installé et paramétré.

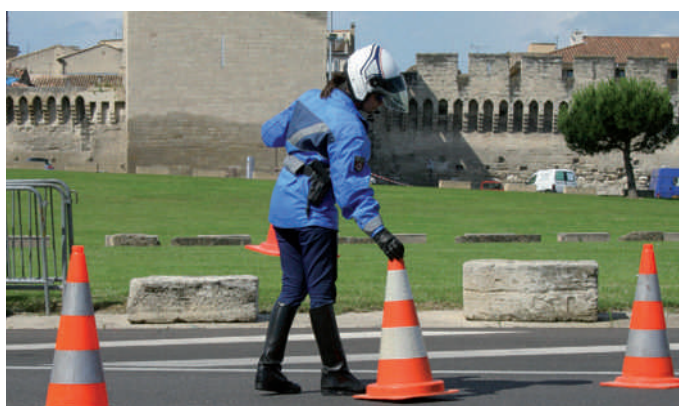
Contrôle automatique déplaçable (CAD)

Outre les points de contrôle fixes, il existe également des points de contrôle mobiles. Il s'agit de bornes, similaires aux radars de contrôle de vitesse, placées le long des voies. Ces bornes sont destinées à repérer les irrégularités et manquements.

L'objectif des bornes mobiles est de garantir un dispositif de contrôle complet et continu.

Au démarrage, 130 bornes mobiles seront installées pour contrôler les véhicules qui emprunteront le réseau taxé.

Les informations sont transmises au centre de traitement des manquements Ecomouv'. Si un manquement est confirmé, les informations seront envoyées aux services des douanes pour traitement.



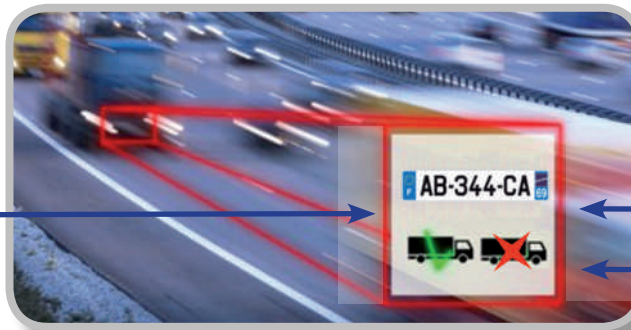
Contrôle mobile manuel

Ce sont les équipements qui sont fournis aux 4 corps de contrôle de l'État (police nationale, gendarmerie, douane, contrôleurs des transports terrestres). Ils permettent de **détecter immédiatement toutes les anomalies constatées sur les véhicules en circulation sur le réseau taxé.**

Les équipements de contrôle sont de deux types :

- Embarqués dans les véhicules d'intervention.
- Portatifs pour le contrôle des véhicules roulants au pas ou à l'arrêt.

Contrôles de la taxe poids lourds



Lecture des plaques
Détection de la silhouette
Détection et lecture de l'OBU

 **Contrôle manuel mobile**

Embarqué
Véhicules
en circulation

Portable
Véhicules en
stationnement
ou roulant
au pas



 **Contrôle automatique**

Fixe
173 portiques fixes,
multivoies, flux libre

Déplaçable
130 bornes
mobiles



  **Centre de traitement des anomalies**

 **Direction Générale
des Douanes et des
Droits Indirects**

> Lieux de contrôle

Sur route

Les contrôles sur véhicules peuvent intervenir sur route (véhicules en circulation) ou à l'arrêt, par exemple lors d'un stationnement.

En entreprise

Des contrôles peuvent aussi être effectués en entreprise.

Dans ce cas, les contrôles sont effectués conjointement avec les services de la

douane et les contrôleurs des transports terrestres. Ils portent sur le respect des dispositions législatives ou réglementaires par l'entreprise.

> Traitements des infractions

Le non-respect d'une disposition législative ou réglementaire (infraction) constaté par les forces de l'ordre peut faire l'objet d'une sanction. Deux cas de figure existent :

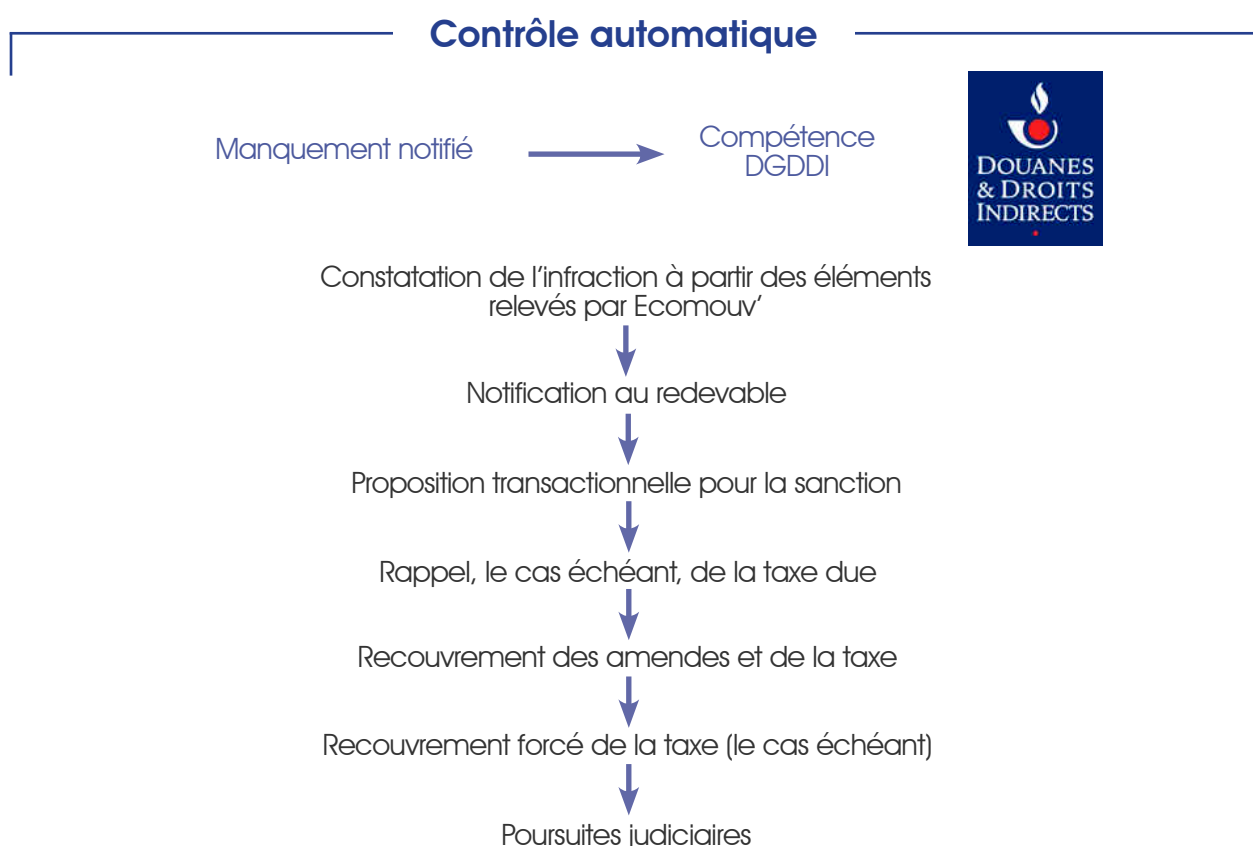
- L'infraction a pour but ou résultat d'éluider ou de compromettre le recouvrement de la taxe. Il s'agit dans ce cas d'un manquement (défini par l'article 281 du code des Douanes).

Par exemple : absence d'équipement embarqué, équipement embarqué débranché, avance sur taxe insuffisante pour un redevable non-abonné, etc.

- L'infraction n'a pas pour but ou résultat d'éluider ou de compromettre le recouvrement de la taxe. Il s'agit dans ce cas d'une irrégularité sans incidence financière.

Par exemple : un véhicule assujéti immatriculé en France sans équipement embarqué circulant sur le réseau non-taxable.

Les infractions sont constatées par les dispositifs de contrôle automatiques ou par les forces de l'ordre.

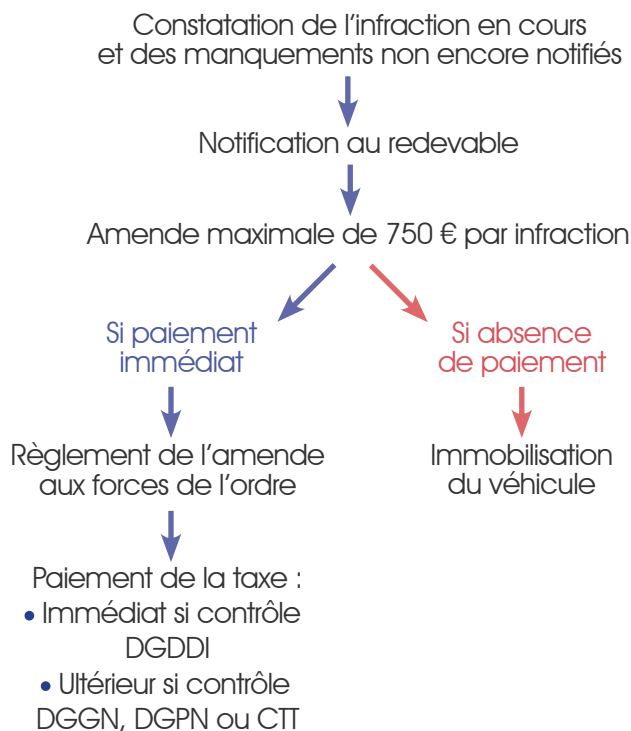


Contrôle sur route

Procédure commune aux 4 forces de l'ordre



POLICE



> Sanctions

Toute infraction sera immédiatement signalée aux douanes, en charge du recouvrement de la taxe poids lourds, en même temps que la localisation du véhicule contrevenant. Toute fraude (fausse déclaration, absence d'équipement embarqué opérationnel...) ou erreur est passible :

- D'une amende de 4^e classe pouvant aller jusqu'à 750 €.
- D'un forfait équivalent à 500 km de réseau taxé au prix le plus élevé.
- Forfait doublé en cas de constatation d'un second manquement dans les 30 jours suivants la première infraction.
- D'une immobilisation du véhicule.



> Textes de loi

Les articles 281, 282, 283 et 283 bis du code des Douanes concernent les sanctions et recours.

Article 281

(...) La circulation du redevable sur le réseau taxable, alors que l'avance sur taxe est insuffisante, est constitutive d'un manquement. Les propriétaires, utilisateurs ou conducteurs de véhicules doivent présenter, à première réquisition, aux agents des douanes, de la police nationale, de la gendarmerie nationale ou du contrôle des transports terrestres tous les éléments et documents susceptibles de justifier la régularité de la circulation des dits véhicules sur le réseau taxable.

Article 282

Lorsqu'il est constaté un manquement, le redevable fait l'objet d'une taxation forfaitaire égale au produit du taux défini aux 1 à 4 de l'article 275 par une distance forfaitaire de 500 kilomètres ou d'une taxation au réel, lorsque les éléments de liquidation sont connus. Le montant de la taxe forfaitaire ou au réel est doublé en cas d'existence d'un autre manquement au cours des trente derniers jours.

Le montant de la taxation forfaitaire ou au réel prévue au premier alinéa est communiqué au redevable selon les modalités fixées par arrêté conjoint des ministres chargés des transports et

du budget. Elle est exigible dès sa communication au redevable.

Lorsque l'irrégularité est constatée par des agents de la police nationale, de la gendarmerie nationale ou du contrôle des transports terrestres, ces derniers en informent les services des douanes qui mettent en oeuvre la procédure de taxation forfaitaire ou au réel. Le redevable dispose de la possibilité d'apporter la preuve de la distance réellement parcourue sur le réseau taxable par le véhicule en manquement. Lorsque cette preuve est apportée, la taxation forfaitaire est abandonnée pour une taxation au réel.

Article 283

Sans préjudice des dispositions de l'article 282, tout manquement au sens de l'article 281 est passible d'une amende maximale de 750 €.

Article 283 bis

Les agents (...) habilités par les textes particuliers qui leur sont applicables disposent des pouvoirs d'investigation et de constatation nécessaires à la mise en oeuvre des contrôles prévu (...). Ces agents peuvent immobiliser le véhicule en manquement pour mettre en oeuvre et percevoir l'amende mentionnée à l'article 283 dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État.



La gestion administrative

L'entrée en vigueur de la taxe poids lourds se traduit en entreprise par la prise en compte de cette nouvelle tâche au quotidien. La volumétrie des données à traiter et la complexité du dispositif appellent une anticipation très en amont.

> Facturation

Les données sont enregistrées dans un format crypté, puis traitées par un système central qui calcule le montant de la taxe due par l'utilisateur (selon les dispositions de la CNIL). Ecomouv' est le seul organisme habilité au calcul de la taxe due. Les SHT ne peuvent en aucun cas le modifier. L'avis de paiement est notifié par Ecomouv' directement au redevable non-abonné, à la SHT pour le redevable abonné .

Pour les abonnés

Les factures sont émises et adressées par la SHT.

Pour les non-abonnés

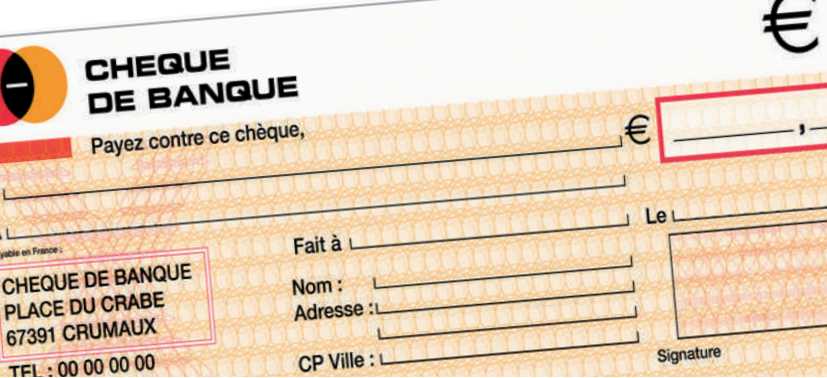
La taxe est acquittée directement à Ecomouv'. La taxe due est déduite du crédit prépayé (avance sur taxe).

> Demande en restitution

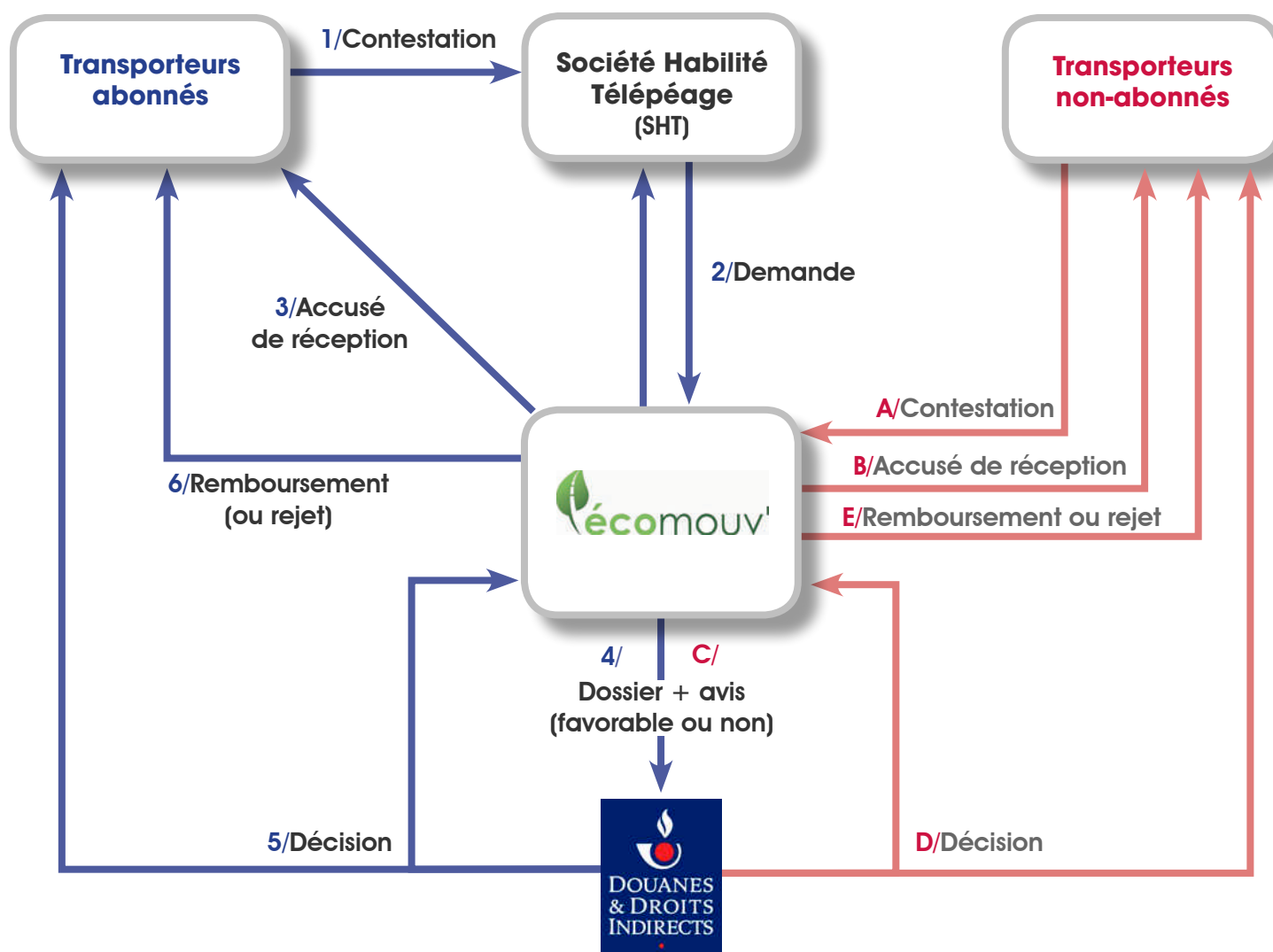
Le transporteur peut engager une demande en restitution lorsqu'il considère que le montant réclamé au titre de la taxe est entaché d'erreur (trajet erroné, tarif non-conforme, etc.). *Voir schéma page suivante.*

La procédure de demande en restitution

1. La demande en restitution doit être effectuée par le redevable :
 - Si le redevable est non-abonné, la demande se fait directement auprès d'Ecomouv'.
 - Si le redevable est abonné, la demande s'effectue via la SHT. C'est alors la SHT qui transmet la contestation du redevable à Ecomouv'.
2. La demande est réceptionnée par Ecomouv'. Ecomouv' délivre alors un accusé de réception de la demande de restitution
3. Ecomouv' traite ensuite la demande. À l'issue de l'instruction, Ecomouv' transmet aux services des douanes le dossier accompagné d'un avis sur la demande de remboursement (défavorable : pas de remboursement/ favorable : remboursement).
4. C'est ensuite la douane qui prend la décision finale. Elle peut ou non suivre l'avis exprimé par Ecomouv'.
5. La douane transmet à Ecomouv' sa décision.
6. Ecomouv' exécute ensuite la décision prise par la douane :
 - La demande de restitution est acceptée : le redevable reçoit directement le remboursement.
 - La demande de restitution n'est pas acceptée : le redevable est informé du rejet de sa contestation.



Demande en restitution



À NOTER

- La demande en restitution peut concerner la totalité ou une partie du montant de la taxe due.
- La taxe doit avoir été payée préalablement à toute demande (pour rappel : s'agissant d'une taxe, toute contestation de la facture ne peut intervenir qu'après avoir acquitté la facture).
- La demande doit être effectuée dans les 3 ans après le paiement de la taxe.

L'impact et la répercussion

Avec la mise en œuvre de la taxe poids lourds en avril 2013 en Alsace, puis en juillet 2013 au niveau national, les entreprises de transport routier vont subir un triple choc : économique, commercial, mais aussi opérationnel. C'est pourquoi la question de la répercussion de la taxe sur "le bénéficiaire de la circulation de la marchandise" est fondamentale.

> Impact économique

La taxe poids lourds va peser lourdement sur les charges et le fonctionnement des entreprises, et va impacter leurs trésoreries. Pour rappel, la taxe poids lourds va induire un surcoût de 1,6 milliard d'euros par an pour la circulation utilitaire.

Sur les coûts

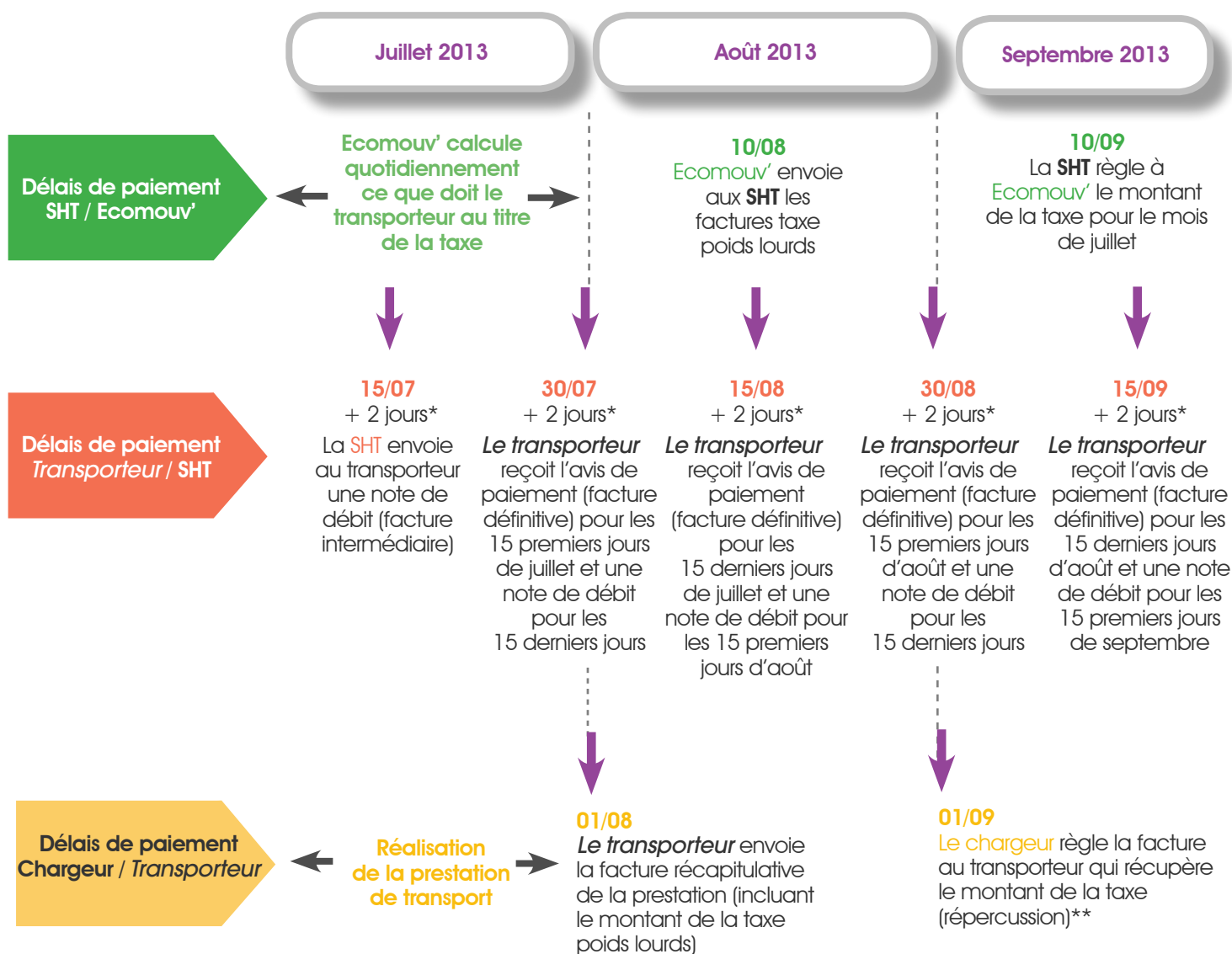
- Le taux kilométrique (tarif au kilomètre) de la taxe poids lourds sera d'environ 12 centimes du kilomètre (moyenne pondérée toutes catégories et classes confondues). Les coûts du transport devraient augmenter en moyenne de 5 à 10 % (en fonction de la situation de chaque entreprise), hors augmentation conjoncturelle.
- **Pour les redevables abonnés, les SHT vont demander au transporteur d'apporter une caution** (type caution bancaire qui sera évaluée notamment en fonction des prévisions d'utilisation du réseau taxé). Cette caution alourdira les charges des entreprises.
- **L'entreprise devra aussi assumer les coûts induits par la taxe** : formation des personnels, outils informatiques, contrôle et installation de l'équipement embarqué, etc. Ce poste représentera un coût supplémentaire d'environ 200 millions d'euros pour les entreprises françaises de transport routier.

Sur la trésorerie

Les transporteurs devront acquitter le montant de la taxe avant d'avoir encaissé le règlement de la prestation de transport. Cette situation impactera les trésoreries des entreprises. En effet, au mieux, le transporteur récupérera (via la répercussion) le montant acquitté au titre de la taxe seulement 1 mois et demi après son règlement.



Pour mieux comprendre l'impact sur les trésoreries, *vous trouverez ci-dessous un schéma théorique* des délais de paiement (pour les redevables abonnées à une SHT - cas le plus fréquent pour les transporteurs routiers français- avec une taxe démarrant hypothétiquement début juillet 2013 et en cas de facture récapitulative).



* Au titre du délai d'émission de la facture.

** En cas de refus de la répercussion de la taxe poids lourds, le chargeur s'expose à une amende de 15 000 € en application de l'article L3242-3 du code des Transports.

> Répercussion

Le principe est inscrit dans la loi

Le principe de répercussion de la taxe poids lourd a été clairement posé dans la loi Grenelle I et dans la loi de finances pour 2009 : “Le prix du transport est majoré de plein droit (...). La facture fait apparaître les charges supportées par l’entreprise de transport au titre de la taxe. Un décret doit fixer les conditions dans lesquelles cette majoration est établie, selon les cas, sur des bases réelles ou forfaitaires, ainsi que les modalités correspondantes”.

Les modalités de la répercussion

Le décret déterminant les modalités de la répercussion de la taxe poids lourds a été publié au Journal officiel du 6 mai 2012.

3 méthodes de répercussion ont été retenues dans le décret :

- Au réel (donneur d’ordre unique) (article 1).
- Au barème pour la messagerie et les opérations de groupage (article 2).
- Au chiffre d’affaires pour les autres cas (article 3).

Méthode 1

La répercussion au réel

L’article 1 du décret stipule : “Lorsque l’opération de transport routier de marchandises est réalisée par un ou plusieurs véhicules utilisés pour le compte d’un donneur d’ordre unique, la majoration du prix mentionnée à l’article L. 3222-3 du code des Transports correspond au montant dû au titre de la taxe poids lourds”. C’est une répercussion dite au réel ou à l’euro-euro. Concrètement, le transporteur portera en pied de facture l’intégralité du montant de la taxe versée pour la réalisation de la prestation.

Méthode 2

La répercussion au barème forfaitaire

L’article 2 stipule : “Lorsque l’opération de transport repose sur une organisation donnant lieu soit à des opérations de groupages et de tris à des fins d’acheminement, soit à toute autre prestation indissociable de l’opération de transport et que le prix de l’opération ne permet pas d’isoler le prix du transport routier proprement dit, le prix de l’opération de transport est majoré d’un montant forfaitaire en application d’un barème fixé par arrêté du ministre chargé des transports et établi en fonction du poids et des lieux de chargement et de déchargement des marchandises”.

Dans ce cas, l’opération de transport n’est qu’une partie de la prestation.

Sont principalement concernés les opérateurs de messagerie. Concrètement, le transporteur devra appliquer le montant forfaitaire du barème publié par le ministère. Il faut désormais attendre la publication de l’arrêté pour en savoir plus sur cette méthode.

Méthode 3

La répercussion "entreprise"

L'article 3 stipule : "En dehors des cas précédents, le prix du transport routier est majoré d'un pourcentage forfaitaire calculé par le transporteur en appliquant le pourcentage résultant du rapport entre le montant dû au titre de la taxe poids lourds pour la période pendant laquelle l'opération de transport a été effectuée et le chiffre d'affaires de cette période. L'article indique aussi que "le montant dû au titre des taxes et le chiffre d'affaires pris en compte pour ce calcul ne peuvent inclure les opérations de transport auxquelles ont été appliquées les modalités de répercussion prévues aux articles précédents".

Cette méthode de répercussion repose donc sur l'entreprise elle-même (taux entreprise). Elle concerne surtout le lot partiel. Concrètement, c'est l'entreprise qui calcule son propre taux de répercussion :

$$\text{Taux entreprise de répercussion} = \frac{\text{montant de la facture taxe PL acquittée sur une période donnée}}{\text{CA sur la période correspondante}}$$

▲ Attention

Les 3 méthodes de répercussion présentées ici sont celles valables à ce jour, telles que prévues par la réglementation actuelle. Le 3 octobre 2012, le ministre des transports, lors d'une communication en conseil des ministres, a annoncé une refonte de la réglementation relative à la répercussion de la taxe poids lourds. Concrètement, une nouvelle réglementation devrait voir le jour d'ici à la fin de l'année.

CONSEIL

Il est vivement recommandé aux chefs d'entreprise d'**ANTICIPER** et d'informer les équipes en interne et les chargeurs de la mise en œuvre de la taxe poids lourds en 2013 et du principe de répercussion associé.



Les conseils pour anticiper

Pour anticiper au mieux l'arrivée de cette taxe en entreprise, il convient dès à présent de faire connaître en interne comme en externe les impacts de la taxe poids lourds.

> Connaître le tarif de la taxe

Le coût de la taxe sera en moyenne de 12 centimes du kilomètre. Ce chiffre est une moyenne pondérée toutes catégories et classes confondues. Le coût variera en fonction de la norme Euro du véhicule et en fonction du nombre d'essieux. Les tarifs au démarrage en 2013 seraient les suivants :

	PL1 catégorie 1 (2 essieux jusqu'à 12t)	PL2 catégorie 2 (2 et 3 essieux de plus de 12t)	PL3 catégorie 3 (4 essieux et plus)
Euro I et avant	12,0	12,0	19,6
Euro II	10,4	11,5	18,2
Euro III	9,6	10,5	16,8
Euro IV	8,0	10,0	14,0
Euro V	7,6	9,0	13,3
Euro VI	6,8	7,0	11,9

En centimes d'euros

> Simuler l'impact de la taxe

La FNTR a conclu un partenariat avec le groupe PTV, éditeur de logiciels spécialisés transport, afin que les entreprises adhérentes puissent accéder à un outil d'optimisation permettant la simulation et le calcul de la taxe.

Le **logiciel map&guide** permet aux transporteurs la prise en compte de l'anticipation des réglementations 2013 relatives à la taxe poids lourds, mais aussi :

- La planification des itinéraires dans toute l'Europe.
- Les restrictions poids lourds adaptées à l'activité de l'utilisateur.
- Les temps de repos et de conduite.
- L'ordonnancement d'étapes sous contraintes kilométriques ou horaires.
- La cartographie et les tarifs actualisés des péages autoroutiers.
- L'obligation d'affichage des émissions de CO2.

Grâce à ce partenariat, les adhérents FNTR bénéficient de conditions tarifaires privilégiées.

Cliquez

Découvrir map&guide et passer commande

▲ L'accès à l'offre "map&guide spécial adhérent FNTR" s'effectue uniquement via l'espace adhérent de fntr.fr

Son chargeur

Il s'agit pour le chef d'entreprise d'informer par les moyens qui lui semblent les plus appropriés et les plus adaptés à la relation commerciale qu'il entretient avec son donneur d'ordre de l'incidence de la mise en oeuvre de la taxe poids lourds sur les prix à venir de la prestation transport. Le chef d'entreprise

peut par exemple décider d'adresser dès maintenant à ses donneurs d'ordre un courrier pour les informer de la mise en place et de l'impact sur ses coûts de la taxe poids lourds.

Les coûts devraient augmenter en moyenne d'environ 5 à 10 % (selon la situation de l'entreprise).

Il est recommandé au chef d'entreprise d'informer son chargeur :

- Du principe général de la taxe.
- Du calendrier de la mise en oeuvre.
- Du fonctionnement (nouvel équipement embarqué).
- Des contrôles (sur route, fixes ou mobiles, en entreprise, etc.).
- Des modalités de paiement de la taxe qui incombent au transporteur.
- Des modalités de répercussion (dont le principe est inscrit dans la loi).

En cas de refus de paiement de la taxe poids lourds le chargeur s'expose à une amende de 15 000 euros en application de l'article L3242-3 du code des Transports : "Est punie d'une amende de 15 000 euros la méconnaissance, par le cocontractant du transporteur routier, des obligations résultant pour lui de l'application de l'article L. 3222-1, L. 3222-2 et du premier alinéa de l'article L. 3222-3".

RAPPEL

Les textes à connaître :

- Article 11 de la loi Grenelle I (loi 2009-967 du 3 août 2009) sur le principe de la taxe.
- Article L. 3222-3 du code des Transports sur la majoration du prix du transport.
- Article L. 3242-3 du code des Transports sur les sanctions.

Ses fournisseurs

Le chef d'entreprise peut aussi informer ses principaux fournisseurs des changements à venir. Notamment les responsables de la maintenance des véhicules (constructeurs, atelier de maintenance, etc.) et ses prestataires de logiciel de facturation afin d'adapter la facture à l'obligation de répercussion.

Sur les SHT

La grande majorité des entreprises française vont contracter avec une SHT (société habilitée de télépéage).

En juillet 2012, 6 SHT sont identifiées. Il s'agit d'AS 24, Axxès, Eurotoll, DKV, RESSA et TELEPASS. Il convient d'être particulièrement attentif aux modalités de paiement proposées par les SHT et aux

frais annexes (garanties, caution, etc.). Il est également important de procéder à un comparatif des services complémentaires proposés dans chaque offre.

Le plus souvent, les SHT proposent 10 % de réduction sur le montant de la taxe due mais des frais de location pour le boîtier peuvent être exigés. Ainsi qu'un engagement sur une durée minimale.

> Former et responsabiliser ses équipes internes

Quasiment tous les personnels de l'entreprise vont être impactés dans leur travail quotidien par la mise en œuvre de la taxe poids lourds : les conducteurs (qui auront la responsabilité de la bonne gestion de l'équipement embarqué sur la route), l'équipe commerciale, les services administratifs (facturation), les exploitants (identifier les routes taxées, optimiser les itinéraires), le service de maintenance des véhicules (mise en place des OBU), etc. **Il est donc primordial que les équipes soient préparées et formées.**

Pour informer et former au mieux les différents personnels, plusieurs sites d'information sont disponibles :

Cliquez

- **le site d'Ecomouv'**
- **le site de la douane**
- **un dossier spécial sur l'espace adhérent de la FNTR**

CALENDRIER DES ACTIONS

Automne 2012 : préparation, simulation et formation

La fin de l'année 2012 doit être utilisée :

- Pour informer (chargeurs et fournisseurs) de la mise en œuvre de la taxe poids lourds.
- Pour effectuer les simulations de calcul qui permettront de connaître avec précision l'augmentation des coûts pour chaque prestation de transport.
- Pour préparer concrètement l'entreprise à l'arrivée de la taxe en (in)formant les salariés.

Hiver 2012 et printemps 2013 : équipements embarqués

À la fin de l'année 2012, les équipements embarqués des SHT devraient être disponibles. Les entreprises devront alors procéder à l'installation des équipements embarqués dans les véhicules afin d'être prêtes pour la mise en œuvre effective de la taxe.

La taxe en quelques chiffres

3,5 Tous les véhicules de transport routier de marchandises de PTRA ou PTAC supérieur à 3,5 tonnes seront impactés par la taxe.

3 Régions bénéficient d'abattements de la taxe (Bretagne : 40 %, Aquitaine et Midi-Pyrénées : 25 %).

600 000 Véhicules français seront impactés par la taxe sur 800 000 au total.

1,6 C'est en milliard d'euros et par an le coût projeté de la taxe.

4 100 C'est le nombre de péages virtuels (points de tarification) à la mise en place de la taxe.

3,75 C'est en km la longueur moyenne d'une section à péage.

303 Points de contrôles automatiques seront effectifs au démarrage en 2013.

4 Forces de l'ordre sont habilitées à intervenir dans le dispositif (douanes, police et gendarmerie nationale et contrôleurs terrestres).

750 C'est en euros le montant de l'amende applicable au transporteur en cas d'infraction.

3 Nombre de méthodes de calcul de répercussion de la taxe qui sont prévues (décret du 4 mai 2012).

15 000 C'est en euros le montant de l'amende applicable au chargeur s'il refuse de s'acquitter du paiement de la taxe poids lourds.

10 C'est le taux de remise (en %) proposé par les SHT sur le montant de la taxe.

Conception éditoriale : FNTR

Réalisation : VM COMMUNICATION

Date de parution : 24 octobre 2012 (version 2)

Le contenu de ce guide sera réactualisé au fil des informations disponibles

© Fotolia



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

Fédération Nationale des Transports Routiers

6 rue Ampère

75017 Paris - France

Tél. : +33 1 44 29 04 29

Fax : +33 1 44 29 04 01

fntr.fr