

Le 18 septembre 2013

## Taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises dite « écotaxe poids lourds » et le dispositif de répercuSSION obligatoire sur les chargeurs

Source :  
La Direction des affaires  
fiscales

### Fiscalité/Autres taxes

L'application de l'écotaxe poids lourds est reportée au 1er janvier 2014<sup>1</sup>. La circulaire qui commente le dispositif de répercuSSION forfaitaire obligatoire sur les chargeurs, signée le 2 Août, a été publiée

[http://circulaires.legifrance.gouv.fr/pdf/2013/08/cir\\_37346.pdf](http://circulaires.legifrance.gouv.fr/pdf/2013/08/cir_37346.pdf)

Cette taxe dont l'application a été plusieurs fois reportée servira au financement des infrastructures de transports (versées à l'AFIFT) pour 760 M€, aux frais de collecte pour 230 M€ HT et comme recette pour les collectivités locales pour un montant de 160 M€, soit un produit total estimé à près de 1,2 milliard d'€.

L'objectif affiché de la taxe est de favoriser l'optimisation des chargements et le report modal en renchérissant le recours au transport routier. La création de la taxe a donc été doublée d'un dispositif de majoration obligatoire du prix du transport sur les utilisateurs de transport routier pour tenir compte à la fois de la taxe<sup>2</sup> et des charges administratives et financières qu'elle entraîne pour les transporteurs. Le surcoût du prix du transport qui en résulte pour les clients des transporteurs est évalué entre 1,5 et 7% en fonction des régions de chargement et de déchargement.

Les développements qui suivent concernent d'une part l'écotaxe qui peut être supportée directement par les industriels lorsque ceux-ci réalisent du transport pour compte propre et d'autre part la majoration du coût du transport qui va concerner ceux qui font réaliser du transport par autrui.

### I) LA TAXE NATIONALE SUR LES VEHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DITE « ECOTAXE POIDS LOURDS »

L'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 a créé une taxe sur les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier constitué des routes et autoroutes nationales (sauf celles soumises à péage et certaines portions) et des routes appartenant à des collectivités territoriales qui supportent ou sont susceptibles de supporter un report significatif de trafic.

#### 1) Son fondement juridique

L'art 153 de la loi précitée a fait l'objet d'une codification aux articles 269 à 283 quater du code des douanes.

Votre contact FIM  
Marie-Noëlle Rousseau  
Tel. 33 1 47 17 60 32  
Fax 33 1 47 17 60 39  
mnrousseau@fimeca.org

<sup>1</sup> [Communiqué de presse du ministère du 5 septembre 2013 n° 779](#)

<sup>2</sup> Selon le rapport du Sénat l'augmentation moyenne du coût du transport liée à la taxe est évaluée à 3.7%

Le décret 2011-910 du 27 juillet 2011 a fixé les itinéraires du réseau local soumis à la taxe et prévoit une période d'observation du trafic sur ces réseaux pendant un an à compter de l'entrée en vigueur de la taxe.

Le décret n° 2013-618 du 11 juillet 2013 a défini les véhicules assujettis à la taxe sur les véhicules de transport de marchandises sur la base des genres inscrits dans les certificats d'immatriculation. Cela permet au redevable de pouvoir savoir sur simple consultation de son certificat d'immatriculation si un véhicule est assujetti ou non. Dans le cas d'un ensemble de véhicules, c'est le véhicule tracteur qui définit le genre, et donc l'assujettissement, de l'ensemble de véhicules.

Un arrêté du 14 mai 2013 (JO du 23) a fixé le taux kilométrique de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises pour 2014 et les modulations qui lui sont appliquées

Un autre arrêté du 14 mai 2013 traite de la réduction prévue à l'article 278 du code des douanes du montant de la taxe nationale due sur les véhicules de transport de marchandises

## **2) Son mécanisme**

La taxe concerne les tracteurs routiers et les camions (véhicule d'un poids total autorisé en charge excédant 3 500 kg autres qu'un tracteur routier).

Cette taxe est due solidairement par le propriétaire, le locataire, le sous-locataire, le conducteur ou tout utilisateur d'un véhicule de transport routier de marchandises concerné.

Elle est gérée par les douanes et son contentieux sera un contentieux douanier.

La taxe est acquittée par les transporteurs sur la base d'un tarif établi selon la catégorie du véhicule (établie en fonction de son nombre total d'essieux (remorque comprise) et le cas échéant, du PTAC) et sa norme Euro (fonction du niveau de pollution du véhicule) et le réseau sur lequel il circule.

La taxation se fait par le biais d'un système électronique embarqué à bord de chaque camion. Pour en savoir plus sur la taxe payée par les transporteurs et notamment sur l'enregistrement des véhicules, la mise à disposition de l'équipement électronique embarqué, la personnalisation de l'équipement électronique embarqué : <http://www.douane.gouv.fr/menu.asp?id=289>

## **3) Son entrée en vigueur**

Cette taxe s'appliquera aux prestations réalisées à compter de l'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds à savoir le 1<sup>er</sup> janvier 2014

## II) LE DISPOSITIF DE REPERCUSSION FORFAITAIRE OBLIGATOIRE

La taxe est répercutée au forfait sur les chargeurs par le biais d'une majoration du prix du transport facturée par le transporteur. Cette majoration est censée couvrir non seulement la taxe, mais aussi les frais de gestion des transporteurs liés à cette taxe.

Selon le Conseil constitutionnel cette majoration n'est ni un impôt de l'Etat ni une recette publique.

Il n'en demeure pas moins que c'est un prélèvement supplémentaire qui va venir réduire encore la marge des entreprises industrielles. Cette majoration forfaitaire constituera en effet un surcoût pour les chargeurs compris entre 0% et 7 % du prix du transport, en fonction des régions de chargement et de déchargement.

### 1) Son fondement juridique

La majoration obligatoire du prix de la prestation de transport contractuellement défini résulte de l'art L3222-3 du code des transports, lui-même issu de l'art 16 de la loi 2013-431 du 28 Mars 2013.

Une circulaire ministérielle du 2 Août 2013 commente ce dispositif.

### 2) Son caractère obligatoire et les sanctions

Le dispositif s'applique de plein droit et son non-respect est sanctionné pénalement.

Est punie d'une amende de 15 000 € la méconnaissance, par le cocontractant du transporteur routier, des obligations résultant pour lui de l'application des articles L. 3222-1, L. 3222-2 et L. 3222-3. (art L 3242-3 du code des transports)

Le non-respect de ces dispositions est susceptible, au titre des prix abusivement bas, de sanctions pénales tant à l'encontre du transporteur (art L 3242-2 du code des transports) que du donneur d'ordre (art L 3242-4 du code des transports). Le montant de l'amende peut atteindre 90 000€.

### 3) Sa visibilité

Une ligne supplémentaire devra figurer sur la facture du transporteur (art L3222-3 al 5 du code des transports).

Cette majoration entre dans l'assiette de la TVA lorsque l'opération de transport est imposée.

#### 4) L'assiette de la majoration

##### Quels sont les transports de marchandises concernés ?

Selon l'art L3222-3 précité, pour tenir compte de la taxe le prix du transport routier fixé contractuellement correspondant à la part du transport réalisée sur le territoire métropolitain, quel que soit l'itinéraire emprunté est majoré forfaitairement.

Ce texte se réfère à la taxe ; il exclut la prise en compte de l'itinéraire et ne va pas au-delà dans la déliaison avec la taxe. Il semble que l'on puisse déduire que seules sont concernées par cette majoration les prestations de transport concernées par la taxe.

Malheureusement, la circulaire est muette sur ce point. Pire la précision apportée au dernier paragraphe de la page 2, selon laquelle le mécanisme de majoration est indépendant du dispositif d'écotaxe et les précisions apportées en cas de transport intermodal, pourraient laisser penser que toutes les prestations de transport routier de marchandises sont concernées.

De plus, le client ne sait pas toujours avec quel type de véhicule le transport est effectué, il risque donc de se voir facturer systématiquement la majoration pour toutes les prestations de transport de marchandises. Il peut donc se révéler utile, chaque fois que c'est possible de renégocier le contrat de transport dans sa globalité.

##### Qu'entend-t-on par prix du transport fixé contractuellement ?

Certains commentateurs avaient conclu que le dispositif de majoration ne s'appliquerait pas et ferait place à la négociation commerciale si le prix de la prestation de transport routier était noyé dans le prix d'une prestation plus globale (opérations logistiques, contrat de commission de transport, contrat de transport de messagerie, contrat de transport combiné...). Mais les rédacteurs de la circulaire ministérielle semblent vouloir obliger les parties à facturer la majoration du prix du transport sur le prix comprenant la prestation du commissionnaire. Cette circulaire se réfère aux articles L 3221-2 du code des transports, à l'art 17 du contrat type général annexé au décret n°99-269 du 6 Avril 1999 modifié, à l'art L 1432-11 du code des transports, et 1<sup>er</sup> alinéa de l'art 10-1 du contrat type « commission de transport » annexé au décret n° 2013-293 du 5 Avril 2013

Au sens de l'art 17 du contrat type annexé au décret 99-269 du 6 Avril 1999, la rémunération du transport et des prestations annexes et complémentaires comprend le prix du transport stricto sensu, celui des prestations annexes et des prestations complémentaires auxquels s'ajoutent les frais liés à l'établissement et à la gestion administrative et informatique du contrat de transport, ainsi que toute taxe liée au transport et/ou tout droit dont la perception est mise à la charge du transporteur.  
(<sup>3</sup>)

---

<sup>3</sup> Pour ce qui concerne la taxe poids lourds le texte est obsolète car on ne va la prendre en compte deux fois

Par prestation ou annexe complémentaire ce contrat type désigne notamment : les opérations d'encaissement, en particulier dans le cas d'encaissement différé, la livraison contre remboursement, les déboursés, la déclaration de valeur, la déclaration d'intérêt spécial à la livraison, le mandat d'assurance, les opérations de chargement et de déchargement (pour les envois égaux ou supérieurs à trois tonnes) ; la nouvelle présentation au lieu de chargement ou au lieu de déchargement, les opérations de pesage, le nettoyage, le lavage ou la désinfection du véhicule en cas de remise d'envois salissants remis en vrac ou en emballages non étanches, le magasinage.

Le contrat type précise également que toute modification du contrat de transport initial, notamment tout changement d'itinéraire, toute immobilisation du véhicule et/ou de l'équipage non imputables au transporteur, entraîne un réajustement des conditions de rémunération du transporteur.

La circulaire précise enfin que le calcul de la majoration se fait après la prise en charge de l'augmentation des carburants.

#### **Quid de la location de véhicule avec chauffeur ?**

C'est un contrat de transport. Mais le dispositif législatif prévoit que la majoration ne pourra être appliquée que si le fournisseur de la prestation de location avec conducteur est effectivement celui qui paie l'écotaxe (destinataire des avis de paiement).

#### **Quid des commissionnaires ?**

Le contrat de commissionnaire de transport est concerné : L'assiette de la majoration comprend le prix du transport plus celui de la commission.

#### **Quid du transport intermodal ?**

Pour les opérations de transport intermodal, c'est à dire qui intègrent plusieurs types de transport, la circulaire précise qu'il appartient aux cocontractants de définir la part du volet routier dans le prix global de la prestation, cette part constituant l'assiette de la majoration.

#### **Quid des transports internationaux, des contrats de transport réalisé en France avec un donneur d'ordre étranger et des opérations de cabotage?**

La circulaire ministérielle précise que la majoration s'applique :

- aux contrats de transport régis par la loi française du fait du choix des cocontractants
- aux prestations réalisées par un transporteur résidant habituellement en France si le chargement ou de déchargement ou le lieu de résidence de l'expéditeur se situe aussi dans ce pays
- aux prestations de transport impliquant le chargement ou le déchargement de la marchandise sur le territoire national.

La majoration forfaitaire ne s'applique qu'à la partie du transport réalisée en France. Le texte de loi et celui de la circulaire restent muets sur les modalités de calcul du prorata qui resteront vraisemblablement à la discrétion des parties (un prorata kilométrique ?).

#### **5) Le taux de la majoration**

Aux termes de l'art L 3222-3 du code des transports, les prix du transport réalisé sur le territoire

métropolitain seront majorés forfaitairement par le biais d'un taux unique applicable aux transports interrégionaux ou aux parties françaises d'un transport international et par le biais d'un taux spécifique régional applicable aux transports intra régionaux. Ce taux se situe entre 0 et 7%.

Un arrêté du 25 juillet 2013, publié au JO du 6 Août, a fixé le taux de la majoration pour 2014.

Le taux unique de 5,2 % est applicable aux transports inter-régionaux. Ce taux devrait s'appliquer aussi aux transports internationaux (sur le prix correspondant au prorata de la partie réalisée en France) quand la partie réalisée en France l'est sur plusieurs régions, autrement dit quand le transport international s'effectue depuis ou vers une région administrative non frontalière.

Ils s'appliqueront aussi aux transports internationaux (sur le prix correspondant au prorata de la partie réalisée en France) quand la partie réalisée en France l'est à l'intérieur d'une seule région, autrement dit quand le transport international s'effectue depuis ou vers une région administrative frontalière.

Ile de-France	7
Champagne-Ardenne	5,5
Picardie	4,1
Haute-Normandie	4,1
Centre	3,6
Basse-Normandie	4,6
Bourgogne	4,3
Nord - Pas-de-Calais	6,7
Lorraine	5,7
Alsace	6,9
Franche-Comté	3,3
Pays de la Loire	3,9
Bretagne	3,7
Poitou-Charentes	4,6
Aquitaine	2,3
Midi-Pyrénées	2,8
Limousin	6
Rhône-Alpes	3,4
Auvergne	3,8
Languedoc-Roussillon	2,1
Provence-Alpes-Côte d'Azur	2,7
Corse	0

S'agissant de la location de véhicule avec chauffeur, la circulaire précise que lorsque le champ géographique des tournées de véhicules pris en location ne peut être déterminé contractuellement, le taux inter-régional est appliqué.

**6) La date d'entrée en vigueur :**

Cette majoration est applicable notamment aux contrats en cours pour les prestations réalisées à compter de l'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds à savoir le 1<sup>er</sup> janvier 2014.