



Le sac d'embrouille de la taxe poids lourd !

publié le **12/04/2012**, vu **3149 fois**, Auteur : [Me Thomas CARBONNIER](#)

Le projet de décret qui organise la répercussion de la taxe Poids Lourd (PL) au client du Transport Routier de Marchandises (TRM) est loin de ce qui avait été initialement annoncé. Le texte a été complètement réécrit par le Conseil d'Etat ! Pour toutes les prestations hors groupage ou contrat logistique global, ce serait au transporteur de calculer la majoration à faire supporter au donneur d'ordre. Pour l'instant, le texte est gelé.

La *Fédération Nationale des Transports Routiers* (FNTR) ne décolère pas ! Elle en appelle au respect de la loi Grenelle I. Elle demande également le respect du principe de répercussion qu'elle posait en matière de déploiement de la taxe poids lourd. Au cœur de sa colère se trouve le projet de décret relatif aux modalités de majoration du prix du transport liée à l'instauration de la taxe alsacienne et de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises, tel qu'il a été réécrit par le Conseil d'État.

Sa fureur a porté ses fruits puisqu'elle a obtenu le gel du texte. Elle a ramené sur la table du dialogue avec l'administration le principe d'une taxe sur le chiffre d'affaires, moins coûteuse pour les finances publiques et aisément répercutable par l'entreprise.

Le projet a été réécrit par la section des travaux publics du Conseil d'Etat à la lumière du Code des transports et des délais de paiement (article L. 441-6 du Code de commerce), posant en principe que les informations complémentaires que le donneur d'ordres demande au transporteur sont sans effet sur ces derniers.

Actuellement, ce décret segmente le marché et le mode de répercussion en plusieurs catégories.

- La première catégorie concerne les opérations de groupage ou toute autre prestation indissociable de l'opération de transport qui ne permet pas d'isoler le prix de la traction : le prix du transport est majoré d'un montant forfaitaire. Ce dernier est fonction du poids du véhicule poids lourd, les lieux de chargement/déchargement passés à la moulinette d'un barème fixé par arrêté. Ce prix sera amené à évoluer chaque année. Toutefois, en cas de variation significative des coûts du Transport Routier de Marchandises, une révision du prix serait faite immédiatement.
- La seconde catégorie concerne toutes les autres opérations de transport : le pourcentage forfaitaire qu'il appliquera au prix du déplacement sera calculé par le professionnel. Aucune grille n'est fournie par le décret. Le calcul qui sera fait par l'entreprise résultera donc du rapport entre le montant de la taxe et le chiffre d'affaires de la période concernée, hors groupage et prestations globales.

Pour la *Fédération Nationale des Transports Routiers* (FNTR), c'est le retour de l'usine à gaz promise aux prémices de la réflexion sur la taxe Poids Lourd. Cette même usine à gaz avait pourtant été balayée du champ des possibilités par des promesses gouvernementales...

La conception de la haute juridiction administrative semble moins dirigiste et moins intrusive de la

vie des entreprises. Elle comprend que la problématique de la messagerie doit être traitée à part. Pour autant, elle ne souhaite pas d'une économie administrée pour l'ensemble de la profession. L'idée d'une grille basée sur une répercussion forfaitaire définie par décret n'a pas convaincu. Coincé entre ses promesses à la profession et l'obligation de respecter celui qui a la dernière main sur les textes réglementaires, Nathalie Kosciusko-Morizet pourrait être tentée de mettre le dossier sous la pile de ses priorités, laissant le chantier à son successeur. Ce serait une surprise empoisonnée pour son successeur.