Le petit journal de la Taxe PL

Numéro 4, juillet 2013

A LA UNE

Les droits et devoirs des transporteurs définis par décret

Le Journal Officiel du 28 juin dernier a publié trois décrets relatifs à la mise en place de l'EcoTaxe. Le premier, le 2013-558, concerne EcoMouv. C'est en fait un décret de pure forme visant à harmoniser le décret originel du 23 août 2011 avec le contenu de la loi 2013-431 du 28 mai (celle qui comprend entre autres le dispositif de majoration). Le second décret, le 2013-560, traite des relations entre EcoMouv et les SHT et des modalités de liquidation et de communication de la taxe par EcoMouv aux SHT. Ces deux textes ne concernent que très indirectement le monde du transport.
En revanche, le décret 2013-559 est d'une portée plus importante pour les transporteurs, puisqu'il définit les droits et obligations des « redevables » et apporte plusieurs précisions concernant :
- La définition des différents types de redevables
- La mise à disposition et l'installation du boîtier
- Les règles de communication de la facture au transporteur
- La procédure de secours
- Les « manquements »

1) Trois catégories de « redevables »

Le redevable est le propriétaire, le conducteur ou tout utilisateur d'un véhicule soumis à l'EcoTaxe (véhicules de plus de 3,5t de PTAC).
Le décret 2013-559 segmente les « redevables » en trois catégories :
- Le redevable abonné est celui qui passe par une SHT en lui ayant donné mandat de déclarer ses véhicules et d'acquitter la taxe.
- Le redevable non abonné est celui qui traite en direct avec EcoMouv.
- Le redevable « enregistré » est celui qui reçoit communication des éléments de liquidation et du montant de la taxe due. En gros, celui qui paye la taxe. Ce redevable enregistré est désigné par le redevable abonné ou non abonné. Dans la plupart des cas, il s'agit du même. Mais pas forcément. Dans le cadre d'un crédit bail, le redevable enregistré sera le bénéficiaire du crédit. Dans le cas d'une location, par principe le redevable enregistré est la société de location. Mais le décret précise que pour les contrats d'une durée supérieure à trois mois, le redevable enregistré pourra être le locataire (il faut l'accord du loueur).

2) Mise à disposition et installation de l'équipement embarqué

Précision importante apportée par le décret 2013-559 : pour les abonnés, c'est à la SHT de fournir les boîtiers, mais c'est au redevable de procéder à l'installation du boîtier sur le véhicule dédié. C'est le redevable qui indique le nombre d'essieux et qui doit s'assurer du fonctionnement permanent de l'appareil (y compris en stationnement). L'activation du boîtier ne peut se faire qu'après enregistrement du véhicule par EcoMouv.

A noter que les véhicules en cours d'immatriculation sont également soumis à l'obligation d'avoir un boîtier (avec, de manière forfaitaire un paramétrage en classe 2 et Euro IV en 2013/Euro V en 2014). Enfin, pour les non abonnés, la mise à disposition est gratuite, mais reste soumise au versement d'une caution (le montant sera déterminé par un prochain arrêté ministériel).

3) Règles de communication du détail de la facture

Il figure déjà dans le Code des Douanes les principes selon lesquels la taxe est due chaque mois et la facture doit être transmise par la SHT au transporteur avant le 10 du mois suivant.
Le décret 2013-559 apporte une précision importante quant à la nature de cette facture. Elle est, par principe, récapitulative. Mais si le transporteur en formule la demande, la SHT doit lui fournir, gratuitement, les éléments de la liquidation détaillés par point de tarification franchi pour la période en cause.

4) Procédure de secours

C'est incontestablement l'un des éléments les plus « rigides » du système. Sur le principe, voilà comment la procédure fonctionne. En cas de panne, perte ou vol d'un équipement embarqué, le transporteur a pour obligation de le signaler immédiatement. Ensuite :
- Il se met d'accord avec EcoMouv (attention : il faudra contacter EcoMouv et pas la SHT !) pour déterminer l'itinéraire emprunté pour rejoindre un des fameux points de distribution où il se verra remettre un nouveau boîtier.
- Sur la base des points de tarification que l'on trouve sur cet itinéraire, un montant de la taxe due est indiquée au transporteur (pas question de perdre un quelconque € !).
- La facture récapitulative du mois mentionnera le montant dû au titre de l'ancien appareil, le montant dû lors de l'opération de secours et le montant dû au titre du nouvel appareil.

Attention : il est impératif que le contrat avec la SHT prévoie explicitement la mise en place d'une procédure spécifique de secours, ce qui permet au transporteur de garder son statut de redevable abonné. Si la procédure de secours n'est pas prévue, le transporteur redevient un « non abonné » avec toutes les conséquences qui en découlent : le nouvel appareil sera délivré moyennant caution avec versement d'une avance; il faudra recommencer la procédure d'enregistrement du véhicule avec un nouveau boîtier et rapporter celui qui aura été délivré au point de distribution (une histoire simple encore !).

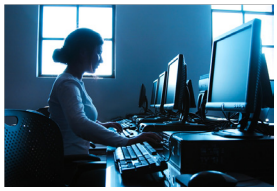
Dernière précision : le transporteur qui ne respecte pas cette procédure de secours sera en situation potentielle de fraude avec d'éventuelles sanctions à la clé.
L'absurdité de cette procédure de secours a été mentionnée à la dernière Assemblée Générale de l'UNTF, compte tenu du fait que les produits gérés en transport sous température dirigée sont des produits frais, soumis à des règles de délais et de respect de la chaîne du froid très strictes. Un déroutement du parcours pourra avoir des conséquences importantes pour l'ensemble des acteurs. Affaire à suivre de près.

5) « Manquements » et recours

Un « manquement », c'est lorsque le transporteur n'a pas acquitté un droit d'usage sur une partie taxable ou de manière imparfaite parce que la classe et la norme Euro ne sont pas les bonnes.
Ces manquements sont constatés par les appareils de contrôle automatique, les fameux « portiques ».
EcoMouv adresse alors au transporteur une taxe forfaitaire ou au réel. Il faudra les acquitter dans un délai de 30 jours ou éventuellement les contester (toujours dans un délai de 30 jours). A ce niveau là, il est important de signaler que l'absence de réponse d'EcoMouv signifie le rejet de la demande (et que donc il faut payer la taxe forfaitaire).
Attention : ces manquements ne sont pas constitutifs d'une amende ou d'une quelconque sanction pénale ou administrative. Il s'agit juste de demander au transporteur de payer ce qu'il aurait du payer (et qu'il n'a pas payé).
Il existe à côté un mécanisme d'amendes ou de sanctions, mais qui doivent être notifiées par des agents habilités (douanes, forces de l'ordre, contrôleurs des transports terrestres, etc.) et qui se dérouleront lors de contrôles « volants » ou d'opérations « coup de poing ».

Fichier central : le «Big Brother» de l'EcoTaxe

Le texte est probablement passé inaperçu, mais il relève d'un véritable « fichage » de tout le secteur du transport routier en France. L'arrêté du 4 juillet 2013, publié au JO du 9 juillet autorise en effet, dans le cadre d' l'Ecotaxe, la constitution d'un gigantesque fichier détenu par l'administration des Douanes et Droits Indirects.
Ce fichier comportera notamment les données à caractère personnel et informations suivantes :
– Numéro et pays d'immatriculation du véhicule.
– Raison sociale du titulaire du certificat.
– Autre personne morale pouvant disposer du véhicule.
– Raison sociale, qualité du redevable enregistré.
– Adresse postale.
– Représentant légal avec nom, prénom et qualité au sein de l'entreprise.
– Numéro d'identification SIRET ou identifiant EORI ou numéro de TVA intracommunautaire.
– Nom et prénom du point de contact chez le redevable enregistré.
– Adresse électronique et numéro de téléphone.
– Coordonnées bancaires du redevable.
– Adresse d'envoi des factures, avis de paiement et détail de liquidation.



– Les données issues du dispositif de contrôle automatique (équipement embarqué) : identifiant et localisation du CAF/CAD ; date et heure de passage; images associées faisant apparaître la totalité de la cabine du véhicule, la plaque d'immatriculation du véhicule et le nombre d'essieux.
– Les données de localisation par satellite du redevable : identifiant de l'équipement embarqué, identifiant du point de tarification franchi, date et heure du franchissement, points de géolocalisation associés, positions point d'arrivée, point de départ, routes empruntées.
Les données pourront être conservées 4 ans (18 mois pour les données issues du dispositif de contrôle). Elles pourront être consultées également en tout ou partie par les forces de l'ordre (police nationale, gendarmerie) et les contrôleurs des transporteurs terrestres.

L'OTRE attend des réponses claires concernant l'homologation et la fiabilité des badges

L'OTRE a publié le 2 juillet dernier un communiqué de presse relatif au problème de l'homologation des badges :
«(...) L'État ne peut se défausser impunément via des textes qu'il édicte lui même sans s'être assuré auparavant que le mécanisme technique mis en place fonctionne bien. Or, à ce jour, rien n'est moins sûr ! Sur les six sociétés habilitées à émettre des télébadges (SHT), seules deux ont vu leurs équipements être autorisés conformes au cahier des charges technique. Ces habilitations devaient être terminées au 30 juin, selon la mission taxe poids lourds...
De même, aucun test grandeur nature n'est prévu par l'État sur la conformité et la qualité des équipements embarqués du prestataire délégataire Écomouv'. L'OTRE demande pourquoi ?
Les tests établis en privé par les SHT ne seraient, à ce jour, aucunement probants et de nombreuses irrégularités quant au décompte des kilomètres parcourus seraient constatées par les transporteurs « cobayes ». (...) Rien n'est calé de façon propre. Or ce sont un million de badges qui doivent être produits et paramétrés pour être effectifs au 1er octobre 2013, date de la mise en application envisagée. Pour l'OTRE, cette date n'est plus adaptée, et ne pourra manifestement pas être tenue. (...) En attendant, au regard de tous ces errements techniques, l'OTRE invoque le principe de précaution pour appeler les transporteurs à continuer de ne pas s'abonner auprès des SHT, ni d'Écomouv'. Et ce tant que nous ne serons pas certains que les équipements embarqués prévus renvoient les bonnes et justes informations pour le paiement de la taxe.»

Questions à Michel Cornil, vice-président d'EcoMouv

Lors de sa dernière Assemblée Générale qui s'est déroulée à Beaune le 14 juin dernier, l'UNTF avait convié Michel Cornil, vice-président d'EcoMouv pour faire le point à date sur l'état d'avancée du dossier Ecotaxe. Les adhérents présents ont eu loisir de lui poser moultes questions, reflétant l'inquiétude du monde du transport sur la mise en place et les conséquences de cette taxe. Petit florilège des questions posées par l'assistance :

Où en est le calendrier ?
Michel Cornil : La mise en place effective est prévue pour le 1er octobre 2013 et une exploitation par Ecomouv jusqu'au 1er janvier 2025. Actuellement le système est testé sur pistes. Dans le meilleur des cas, Ecomouv donnera le feu vert aux SHT pour l'enregistrement début juillet. Durant l'été, les tests se feront en réel avec des flottes tests avant une marche à blanc d'un mois en septembre.

Comment comptez vous enregistrer 800 000 véhicules en quelques semaines ?
Michel Cornil : C'est un souci que nous partageons. C'est un challenge considérable, une première de cette envergure en France. Malgré les difficultés liées à cette préparation, des retards de quelques jours seulement sont possibles.

Est-ce que le mécanisme EcoTaxe va rester cantonné aux seuls véhicules de plus de 3,5t ou va t-il être élargi ?
Michel Cornil : La France doit entretenir ses infrastructures routières, la taxe à l'essieu ne suffisant pas. Par ailleurs, la demande est forte de la part des Conseils Généraux qui cherchent à recueillir les fruits du réseau ecotaxé. Le dispositif pourrait donc être élargi, en termes de réseau et de véhicules concernés. Le réseau est également utilisable pour la mise en place de péages urbains et ce y compris pour les voitures particulières. Par ailleurs une hausse des tarifs est quasi-certaine pour les années futures.

Le coût de collecte de l'impôt sur le revenu est de 1,6%, celui de l'écotaxe est de 25%. Cette taxe n'est donc absolument pas rentable.
Michel Cornil : Cette remarque est vraie mais les investissements sont très importants. Et des marges élevées sont nécessaires pour couvrir le risque lié au développement. Pour information, Ecomouv compte 50 salariés actuellement et devra en recenser 300 à la date de lancement, dont 200 sur le centre de traitement de Metz.

En cas de panne, y'aura-t-il des dérogations pour rouler avec un boîtier défectueux au moins pour le caractère urgent du transport frigorifique ?
Michel Cornil : Non, il s'agirait d'un manquement à l'obligation. Mais le caractère d'infraction sera ensuite vérifié.

Comment avez-vous communiqué en Europe auprès des transporteurs internationaux ?
Michel Cornil : Nous avons été sur plusieurs salons, et les SHT ont largement communiqué et démarché dans toute l'Europe.

Les syndicats de salariés risquent de demander des expertises sur l'innocuité des boîtiers et objecter une modification des conditions de travail. Dans quelle mesure les inspecteurs du travail vont appuyer les transporteurs pour sensibiliser le personnel ?
Michel Cornil : La question sur les ondes émises par les boîtiers n'a jamais été posée et sera étudiée.

LA MAJORATION : HEURS ET MALHEURS

Réalisation d'un Guide Méthodologique

Dans le cadre de l'application de la loi sur la majoration Eco-Taxe, le gouvernement a décidé d'élaborer un « guide méthodologique». Démarche d'autant plus originale qu'on ne sait pas quel sera le statut de ce guide. On peut supposer qu'il n'aura véritablement aucune force juridique contraignante (contrairement à un décret, arrêté ou circulaire).
En revanche, dans le cas d'un litige avec un donneur d'ordre, les juges s'en serviront comme base référentielle. Autre avantage de ce guide : donner des réponses concrètes à des questions concrètes posées par les Organisations Professionnelles.

Un premier projet a été présenté fin juin. Trois questions posées depuis longtemps ont un début de réponse à la lecture du projet :

1) L'ntégration du pied de facture gazole dans l'assiette de la majoration. Le principe est à priori acté. La majoration EcoTaxe se fera donc après la majoration gazole.

2) L'application de la majoration aux activités de location avec conducteur. Le principe retenu est le suivant :
- Si le locataire paye l'eco-taxe, le loueur n'applique pas de majoration.
- Si le loueur (celui qui met à disposition le véhicule et le conducteur) paye l'eco-taxe, il majore sa facture sur la base des taux définis.
Malgré les demandes des organisations professionnelles, il semble qu'il sera impossible de faire une majoration «au réel», alors même que le principe de la facturation prtaiquée ici, sur la base jour + nombre de kms, le permettrait.

3) L'assiette de la majoration. La question existentielle qui est posée est loin d'être neutre : dans le cadre d'opérations complexes (type groupage/messagerie), l'application de la majoration se fait-elle sur la base du prix global de la prestation ou sur les seules activités de transport routier ? Le premier projet de guide apporte une réponse inquiétante en indiquant que « la majoration ne pourra s'appliquer qu'à la seule composante du prix de transport routier facturé et non au prix total du contrat.» Ce qui nécessiterait d'isoler dans une opération de groupage ou de messagerie ce qui est du ressort de l'activité transport routier de ce qui est du ressort du reste.
Les organisations professionnelles ont été unanimes à rejetr ce système (c'est également le cas du Conseil d'Administration de l'UNTF qui s'est opposé à un tel principe). A priori le message est passé puisque le minsitre a pris l'engagement le 2 juillet dernier en recevant les représentants de la FNTR que la majoration s'appliquerait sur le prix de la totalité de la prestation de transport.

Enfin, ce premier projet de guide apporte quelques réponses à des questions très pratiques :
- Concernant les opérations de transport combiné rail-route, seule la partie effectuée par voie routière fera l'objet d'une majoration.
- Les prestations de transport réalisées dans le cadre d'opération de cabotage seront soumises à la majoration de prix.
- Sur le plan comptable, la majoration s'applique au prix de la prestation de transport et sera intégrée dans le chiffre d'affaires qu'elle viendra augmenter d'autant. La majoration est donc soumise à la TVA.

Les règles pour les transports internationaux

Sur quelle partie de la prestation internationale s'appliquera la majoration ?
Pour les trajets internationaux, la majoration s'appliquera sur le prorata du prix de la prestation de transport correspondant à la partie française du trajet (c'est à dire le rapport du kilométrage réalisé en France sur le nombre total de kilomètres parcourus pour la prestation facturée).
Le taux de majoration appliqué à la partie française du trajet sera fonction des régions où se situent soit le point d'entrée du territoire et celui de déchargement soit le point de chargement et celui de sortie du territoire. Il sera appliqué un taux intra-régional si ce trajet est situé à l'intérieur d'une même région ou le taux interrégional si ce trajet concerne plusieurs régions.
Le point d'entrée du territoire sera le lieu où le véhicule commence à utiliser le réseau routier français, qu'il soit assujetti ou non à l'EcoTaxe, et par point de sortie du territoire, celui où le véhicule cesse d'utiliser ce réseau.

Le principe de majoration est-il obligatoire dans le cas d'un transport international ?
En l'absence de choix par les cocontractants de la loi applicable, le droit français est applicable si le transporteur a sa résidence habituelle en France et si le chargement ou la livraison des marchandises a lieu en France ou si l'expéditeur a sa résidence habituelle en France (article 5 du règlement CE n°593/2008 du 17 juin 2008).
Dans ces différents cas, le dispositif de majoration s'applique. Mais, compte tenu de la réglementation européenne, les parties peuvent déterminer librement la loi applicable à leur contrat en vertu du principe d'autonomie. Dans ces conditions, les parties peuvent choisir qu'une législation étrangère régisse leur rapport. Dans ce cas là, le principe de majoration, issu, lui, d'une loi française, ne s'appliquera pas. Néanmoins, le transport restera soumis à l'éco-taxe et il est à espérer que le transporteur concerné intégrera le surcoût dans le prix de sa prestation.

Majoration des taux : ce qu'il se dit...

Lors de la réunion qui s'est tenue au ministère le 25 juin dernier et de l'entretien qu'a eue la FNTR avec le Ministre des Transports, le principe d'une hausse des taux de majoration a été évoquée :
- Le taux inter-régional passerait de 4,4 à 4,8%
- Ce taux serait porté à 5,2% au 1er janvier 2014 pour tenir compte de la hausse de l'Ecotaxe à cette même date.
- Les taux intra-régionaux seraient tous revus à la hausse dans des fourchettes allant de 0,2 à 0,5% selon les régions.

Le Ministère a indiqué qu'il publierait l'arrêté fixant les taux dans le courant du mois de juillet.

.../...

Le point de vue des chargeurs

Lors de la dernière Assemblée Générale de l'UNTF, plusieurs chargeurs ont été invités à participer à une table ronde sur les relations transporteurs-industriels-distributeurs.

A cette occasion, ils ont été amenés à s'exprimer sur la manière d'appliquer le mécanisme de majoration :
- **Gérard Soulard**, directeur logistique Fleury-Michon : *«Nous paierons la majoration sans se poser de questions. Mais nous rechercherons des économies dans le coût global transport.»*
- **Richard Lebreton**, directeur logistique Bongrain : *«Il n'y aura pas de remise en cause des accords actuels. Nous n'embaucherons pas 15 personnes pour calculer l'écotaxe au réel.»*
- **Jean-Philippe Mazet**, responsable transport Carrefour : *«Le coût réel sera une réflexion pour les donneurs d'ordres. Il faudra trouver des solutions pour compenser. Nous appliquerons la loi en essayant d'en atténuer les impacts.»*

De gauche à droite : R. Lebreton (Bongrain), Y. Moine (Picard), J.P. Mazet (Carrefour) et G. Soulard (Fleury-Michon)

Vu dans la presse .... FlashTransport L'info transport au quotidien

Le Medef Bretagne demande le report

Le Medef breton exige le report de l'écotaxe qui doit s'appliquer à partir du 1er octobre 2013 aux transports routiers en véhicules de plus de 3,5 tonnes.
Les patrons bretons avancent trois justifications à cette revendication. D'abord, tous les décrets d'application de l'écotaxe ne sont pas encore publiés, il manque notamment le texte sur la répercussion des taux que le ministre promet pour la fin du mois. Mais d'ici cette publication, les entreprises ne peuvent pas bien estimer le coût réel de la nouvelle mesure, regrette le Medef breton.
Délai trop court
Deuxième justification de leur revendication, il faudra équiper les véhicules concernés d'un badge de télépéage d'ici au 1er octobre. Un délai bien trop court, insiste le Medef. D'ailleurs, les SHT seraient en peine de les fournir aux transporteurs qui en font la demande.
Troisième argument en faveur d'un report : cette écotaxe arrive au plus mauvais moment. «La situation économique est terriblement dégradée, des dépôts de bilan se multiplient et le chômage atteint des niveaux historiques», énumère le Medef.

La FNTR prévient : le 1er octobre, le transport routier sera plus cher

Le 9 juillet, la FNTR a publié un communiqué de presse alertant l'ensemble des acteurs industriels et de la distribution sur les conséquences de la mise en place de l'Ecotaxe.
La FNTR rappelle que «deux lois vont, à partir du 1er octobre 2013, impacter le transport routier de marchandises. La première loi (la loi Grenelle I) crée une écotaxe poids lourds. La seconde loi (loi de majoration) vise le « bénéficiaire de la circulation de la marchandise » qui a recours à l'opérateur de transport par route. Le prix de toute prestation de transport par route sera majoré, indépendamment des routes empruntées (départementales, nationales, autoroutes...).»
Puis le communiqué précise :
«La majoration alourdira le prix du transport par route pour favoriser le report modal. Les deux lois sont distinctes l'une de l'autre. Il n'y a pas, pour une prestation de transport donnée, de correspondance ou de relation entre l'écotaxe acquittée par le redevable fiscal (l'opérateur de transport) et la majoration de la circulation routière acquittée par le bénéficiaire de la circulation de la marchandise (le client de l'opérateur). La majoration n'est pas une répercussion directe de l'écotaxe.
Le dispositif de majoration forfaitaire est obligatoire, d'ordre public. Pas plus que la taxe poids lourds pour le transporteur, la majoration forfaitaire n'est négociable et ne peut faire l'objet d'une transaction commerciale par le chargeur.
Dans le cadre de négociations commerciales 2014 qui s'annoncent difficiles sur l'indexation des prix du transport hors taxe poids lourds, la FNTR entend parer à toutes les tentatives de contournement de la loi : pression sur le prix de base de la prestation, appel d'offre ne prenant pas en compte la majoration, application d'un système de répercussion ligne par ligne, chantage à la sous-traitance étrangère, introduction de clauses léonines, etc.
La FNTR appelle les administrations compétentes à exercer, dès l'entrée en vigueur de la loi de majoration, leur pouvoir de contrôle. Pour sa part, la FNTR n'hésitera pas, en accompagnement des entreprises de transport routier lésées, à :
- organiser les procédures contentieuses
- saisir la justice au besoin
- dénoncer publiquement les comportements indélicats.»

Vu dans la presse .... l'Officiel des transporteurs

A noter que cette appli dédiée à l'EcoTaxe (disponible sous Androïd et Ios) ne sera disponible que fin juillet. On y trouvera le réseau taxé, les taux, le mode de fonctionnement des boîtiers et une rubrique «actualités».

TAXE POIDS LOURDS. L'outil d'information sur l'écotaxe et de calcul de la majoration pourra être téléchargé gratuitement à partir de l'été 2013 sur les smartphone Android et les iPhone.

La FNTR lance son «appli» pour smartphone

Présentée le 26 juin, l'application « Écotaxe » paraît claire et pratique. Le logiciel de la FNTR vise à répondre aux questions courantes : quel est le réseau taxé ? Comment fonctionnent les boîtiers écotaxe ? Où se procurer un boîtier de secours en cas de panne ? Mais aussi, de combien sera majorée une prestation en fonction du type de transport, des régions de départ et d'arrivée, et du prix du voyage ? Le calculateur n'est pas un distancier. Il ne peut donc pas évaluer le coût de l'écotaxe sur un trajet donné. En revanche, il peut faciliter le travail d'un commercial en clientèle, ou d'un patron chauffeur répondant à une offre sur la route, pour évaluer la majoration forfaitaire prévue en contrepartie de l'acquittement de la taxe poids lourds. Car comme l'a rappelé Jean-Paul Delevoye, président du conseil de surveillance de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Aftf), *«il n'y a pas de dispositif de calcul de l'écotaxe, mais deux dispositifs distincts de calcul de coûts pour les transporteurs et les chargeurs».*

4 100 POINTS DE TARIFICATION CARTOGRAPHIÉS

L'application devrait être disponible en téléchargement gratuit dès validation de publication sur les plates-formes de téléchargement (version Android via Google Play Store et version iOS *via* l'Apple Store), *« donc en principe à partir du mois de juillet »*, a indiqué Benoît Daly, le secrétaire général de la Fédération. Elle s'adresse aux chefs d'entreprise, aux conducteurs, exploitants et administratifs ; et se décline en six grandes rubriques : la taxe en bref (définition, périmètre, champ d'application, etc.) ; la carte du réseau taxé ; le fonctionnement des boîtiers écotaxe avec la

Deux vues d'écran, pour évaluer la majoration forfaitaire prévu en contrepartie de l'acquittement de la taxe

problèmes éventuels de dysfonc-