



Sommaire :

Page 1/

- Accès à la profession de **commissionnaire de transport** : suppression de la capacité financière.
- **Contribution économique territoriale** - Télépaiement

Page 2/

- **Taxe à l'essieu** (TSVR) Renouveau de l'**exonération** pour certains véhicules de travaux publics ou industriels
- **Eco-taxe PL** - Répercussion (projet de rapport d'étape).

Page 3/

- **Cabotage routier** : nouvelles règles.
- **Reclassement à l'étranger des salariés en cas de licenciement** : loi du 18 mai 2010.

Page 4/

- Nomenclature et enregistrement des **installations classées**
- Obligation d'emploi des **personnes handicapées**
- European Transport Registry

TLF Sud-Ouest

Franck Puharré
Henri-Vincent Amouroux

16 rue Ferrère
CS 30041
33001

BORDEAUX Cedex
Tel : 05 56 01 02 88
Fax : 05 56 48 51 65
tlf-sudouestb@e-tlf.com



REGLEMENTATION TRANSPORT

Accès à la profession de commissionnaire de transport : suppression de la capacité financière

Nous savons depuis plusieurs mois que les règles en matière d'accès à la profession de transporteurs et de commissionnaires faisaient l'objet d'une réflexion au sein de différentes administrations. Après certaines modifications réglementaires intervenues en 2009 (liberté d'établissement des commissionnaires étrangers), le *décret 2010-561 du 27 mai 2010* a réformé plus en profondeur les règles d'accès au marché pour les professionnels. En effet, la **condition de capaci-**

té financière des commissionnaires de transport vient d'être supprimée. Ce décret intervient dans le cadre de la transposition de la *directive européenne 2006/123/CE* relative aux services dans le marché intérieur. Cette condition franco-française était considérée par Bruxelles comme une entrave à la liberté d'exercice pour les ressortissants communautaires. TLF s'est aussitôt opposé à ce projet jugé incohérent au regard de la volonté des Pouvoirs publics de durcir les règles

d'accès à la profession de transporteurs. Cette idée va à l'encontre également des efforts déployés par les professionnels en matière de valorisation de leurs activités et d'assainissement des pratiques. Malgré le soutien du Secrétariat aux transports, l'arbitrage a donné gain de cause au Ministère de l'Economie, favorable à cette suppression. L'accès à la profession de commissionnaire de transport est, désormais, subordonné **uniquement aux conditions de capacité professionnelle et d'honorabilité.**

Autres modifications réglementaires:

Le décret 2010-524 du 20 mai 2010 (JO du 22 05 2010) modifie certaines dispositions relatives aux Transport routier de marchandises. Ce décret permet la reconnaissance de l'expérience professionnelle pour l'obtention du justificatif de capacité professionnelle concernant le transport routier utilisant des véhicules de moins de 3,5t.

Ce même texte modifie également les conditions d'obtention de l'attestation de capacité professionnelle « transporteurs » par l'expérience ainsi que le mode de désignation des membres des commissions régionales de sanctions administratives.



FISCAL

Contribution économique territoriale -Télépaiement

Par dérogation, les entreprises ne relevant pas de la Direction des Grandes Entreprises (DGE) **pourront être dispensées de la procédure de télépaiement des acomptes de CVAE et de CFE** en cas de difficultés rencontrées pour télé payer.

Acompte de CVAE

Il pourra être effectué :
- soit par chèque avant le 15 juin accompagné du formulaire 1329 AC,

- soit par télépaiement sachant qu'il est accordé un délai supplémentaire jusqu'au 28 juin.

Acompte de CFE

Il est payable normalement le 15 juin. Toutefois des instructions seront données pour qu'aucune pénalité ne soit appliquée, s'il est payé jusqu'au 28 juin et que le contribuable peut justifier d'une réception tardive de l'avis d'acompte.

Date limite de dépôt de la déclaration de CFE (formulaire 1447).

La date limite de dépôt de cette déclaration reste fixée au 15 juin 2010. Toutefois, les entreprises tenues au dépôt d'une déclaration ne seraient pas pénalisées si les déclarations sont déposées au delà de cette date et jusqu'au 28 juin 2010.



Taxe à l'essieu (TSVR) - Renouveaulement de l'exonération pour certains véhicules de travaux publics ou industriels

Taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR)

....

Prorogation de l'exonération jusqu'au 31 décembre 2014



Conformément à la *directive 1999/62/CE du 17 juin 1999* relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, les Etats membres peuvent appliquer des exonérations de la taxe sur les véhicules pour les poids lourds qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques de l'Etat membre d'immatriculation et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence. Cette exonération est soumise à l'accord de la Commission européenne.

Par décision du 20 juin 2005, la Commission avait ainsi donné son accord à la France sur l'**exonération**, jusqu'au 31 décembre 2009, de la **taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR)** pour les **véhicules d'un poids égal ou supérieur à 12 tonnes utilisés exclusivement dans le cadre de certains travaux publics et industriels** en France. Cette exonération avait été transposée en droit national par le *décret n°2006-818 du 7 juillet 2006*, modifiant le *décret n°70-1285 du 23 décembre 1970* relatif au transfert de l'assiette et du recouvrement de la taxe spéciale sur certains véhicules routiers à l'administration des douanes. La France a demandé à la Commission de renouveler jusqu'au 31 décembre 2014 son accord sur cette exonération. La Commission a approuvé, par décision du 15 octobre 2009, ce renouvellement.

Le *décret n°2010-554 du 26 mai 2010* ci-joint a intégré la **prorogation de l'exonération jusqu'au 31 décembre 2014** dans le *décret n°70-1285 du 23 décembre 1970*.

Le décret du 23 décembre 1970 précise la liste des véhicules exonérés, qui comprend, pour mémoire :

- les engins de levage et de manutention automoteurs (grues installées sur un châssis routier) ;
- les pompes ou stations de pompage mobiles installées à demeure sur un châssis routier ;
- les groupes motocompresseurs mobiles installés à demeure sur un châssis routier ;
- les bétonnières et pompes à béton installées à demeure sur un châssis routier, à l'exception des bétonnières à tambour utilisées pour le transport de béton ;
- les groupes générateurs mobiles installés à demeure sur un châssis routier ;
- les engins de forage mobiles installés à demeure sur un châssis routier.

Eco-taxe PL - Répercussion (projet de rapport d'étape)

Portique de contrôle LKW Maut (Allemagne)



Initialement prévue pour entrer en vigueur au début 2012, le gouvernement a annoncé, le 19 avril 2010, sa décision de repousser de près d'un an la mise en œuvre de l'écotaxe PL.

L'incidence de la taxe va de 0,1% du prix du transport pour un trajet international et 12% pour un parcours régional.

Face à cette situation, TLF a demandé que la répercussion de la taxe soit parfaitement sécurisée. La loi dispose que le prix de transport sera majoré de plein droit du montant de l'éco-

taxe supporté par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. La facture fera apparaître les charges supportées par l'entreprise de transport au titre de la taxe. Un décret en Conseil d'Etat fixera les conditions dans lesquelles cette majoration sera établie, sur des bases réelles ou forfaitaires ainsi que les modalités d'application correspondantes.

Au printemps 2009, Dominique Bussereau a confié à Claude Abraham l'animation d'un groupe de travail chargé de la mise en place des modalités de ré-

percussion de l'éco-taxe. L'objectif de ce groupe est de définir les bases du futur décret.

À la demande de TLF, le rapport insiste à plusieurs endroits sur les surcoûts administratifs relatifs à la collecte, au traitement et à la communication des informations liés à la future éco-taxe. D'ores et déjà, la fédération a formulé des observations techniques, notamment sur la compatibilité des modalités envisagées de répercussion envisagée avec les droits français et européen de la concurrence et de la facturation.

L'éco-taxe PL, qu'est ce que c'est?

L'article 153 de la loi de finances pour 2009 a prévu l'instauration d'une nouvelle taxe dénommée « taxe poids lourds nationale » (TPLN) afin de faire payer la circulation des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes sur près de 15.000 kilomètres de routes actuellement gratuites. Le montant de la taxe sera compris entre 2,5 à 20 centimes d'euro par km en fonction du nombre d'essieux et de la catégorie environnementale du véhicule, soit un montant moyen de 0,12 €/km.

REGLEMENTATION TRANSPORT

Cabotage routier : nouvelles règles

Depuis le 14 mai 2010, une nouvelle définition du cabotage est entrée en vigueur dans l'ensemble des États membres de l'Union européenne. L'article 8 du *règlement européen n°172/2009 du 21 octobre 2009* établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route limite l'exercice du cabotage aux trois conditions cumulatives :

- consécutif à un transport international,
- durée maximale de séjour de 7 jours,
- au maximum 3 prestations de cabotage.

En France, l'article 6-1 de la *loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs* (modifié par l'article 33 de la *loi du 8 décembre 2009*) a également fixé par anticipation ces nouvelles règles de cabotage routier et fluvial. Elles sont les suivantes :

*Dans le cadre d'un transport **international à destination de la France**:

- consécutif à un transport international,
- durée maximale de séjour de 7 jours sur le territoire national,
- au maximum 3 prestations de cabotage.

*Dans le cadre d'un transport **international n'ayant pas pour destination la France**:

- consécutif à un transport international vers un autre Etat puis à l'entrée à vide sur le territoire français,
- durée maximale de séjour de 3 jours sur le territoire national,
- durée maximale de 7 jours suite au déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international,
- 1 prestation de cabotage.

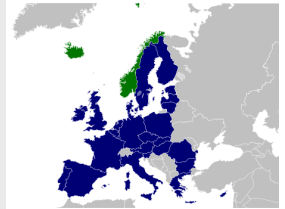
Ce texte instaure également le **principe de la coresponsabilité du donneur d'ordres** en cas de non respect des dispositions relatives à l'exercice du cabotage. L'amende maximale est de 15 000 €. Une sanction identique est prévue pour le transporteur infractionniste.

Documents de transport

L'*arrêté du 22 avril 2010* relatif aux documents de transport routier de marchandises et au transport combiné modifie l'**arrêté du 9 novembre 1999** précisant les documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules. Pour les opérations de cabotage, les lettres de voiture doivent désormais comporter le numéro d'immatriculation du véhicule moteur qui effectue le transport et la date de déchargement des marchandises.

Transport combiné

Ce nouveau texte modifie également l'*arrêté du 25 septembre 1991* relatif à l'exécution des transports combinés de marchandises entre les États membres de l'Union européenne. Les nouvelles dispositions sur le cabotage **ne sont pas applicables aux opérations routières effectuées dans le cadre des transports combinés**. En revanche, un document attestant du caractère international et intermodale de l'opération de transport devra être présenté par l'entreprise.



Ce texte instaure également le principe de la coresponsabilité du donneur d'ordres en cas de non respect des dispositions relatives à l'exercice du cabotage

SOCIAL

Reclassement à l'étranger des salariés en cas de licenciement : loi du 18 mai 2010

La proposition de loi, adoptée par l'Assemblée Nationale en juin 2009, visait, à permettre aux entreprises ayant des implantations à l'étranger de sortir enfin de l'impasse dans laquelle les plaçait l'interprétation jurisprudentielle de l'obligation de reclassement en cas de licenciement.

Soit elles respectaient cette obligation et étaient ainsi conduites à faire des offres de reclassement à l'étranger à un niveau de salaire correspondant aux standards locaux, et jugées humiliantes, soit elles ne proposaient pas ces reclassements et elles s'exposaient alors à des condamnations dont le montant pouvait les conduire à déposer le bilan.

Désormais, les offres de reclassement à l'étranger sont encadrées dans les conditions prévues par la *loi n°2010-499 du 18 mai 2010*. Ainsi, dans le cas d'une entreprise appartenant à un groupe implanté hors du territoire national, l'employeur devra, préalablement à toute offre de reclassement à l'étranger, demander au salarié d'indiquer dans quels pays et sous quelles restrictions il accepterait d'être muté.

L'employeur se trouve ainsi délié de l'obligation de proposer un reclassement en dehors des conditions fixées par le salarié. Le défaut de réponse du salarié, dans un délai de 6 jours ouvrables, vaut refus de toute offre de reclassement à l'étranger.



Nomenclature et enregistrement des installations classées

Les décrets permettant la mise en œuvre du nouveau régime d'enregistrement, intermédiaire entre la déclaration et l'autorisation, ont été publiés au Journal officiel du mercredi 14 avril.

Ce régime a été adopté dans le cadre de la loi n°2009-179 du 17 février 2009 pour l'accélération des programmes de construction et d'investissement publics et privés. Un quart des installations classées actuellement soumises à autorisation devraient être concernées, à terme, par ce nouveau régime plus léger.

Le décret n°2010-368 du 13 avril 2010, porte diverses dispositions relatives aux installations classées pour la protection

de l'environnement et fixe la procédure d'enregistrement applicable à certaines de ces installations. Il modifie la partie réglementaire du code de l'environnement et décrit la nouvelle procédure (demande, instruction, décision administrative, etc.). Une circulaire d'application de ce premier décret est actuellement en cours de rédaction.

Le décret n°2010-367 du 13 avril 2010, modifie la nomenclature des installations classées et ouvre certaines rubriques au régime de l'enregistrement, notamment les quatre faisant l'objet d'un arrêté de prescriptions générales).

Les quatre premiers arrêtés de prescriptions générales qui découlent de ce

deuxième décret ont été publiés au Journal officiel du 16 avril 2010. Ils concernent les stations service, les entrepôts couverts et frigorifiques, et les dépôts de papier et carton. Le ministère du Développement durable a également mis en ligne quatre guides d'aide à la justification de conformité.



Obligation d'emploi des personnes handicapées

Afin d'aider les entreprises à respecter l'obligation d'emploi de personnes handicapées qui leur incombe, l'Union Nationale des Entreprises Adaptées (UNEA) a mis en place un outil pour faciliter le recours aux entreprises adaptées. Ainsi, **les entreprises de 20 à 49 salariés, étant toujours à taux 0, peuvent encore s'exonérer de la sur-contribution AGEFIPH si elles font une action positive en faveur de l'emploi des handicapés avant le 1^{er} juillet 2010.**

Cet outil internet, appelé Place de Marché, permet de publier (www.unea.fr) des demandes de prestations ou de sous-traitance qui sont envoyées sous forme d'e-mail aux entreprises adaptées. Passer un marché avec une Entreprise Adaptée, ou lui commander une prestation, permet à coup sûr de pérenniser l'emploi des salariés handicapés de cette entreprise. Ces entreprises appartiennent au milieu du travail et sont soumises aux mêmes obligations que toutes les entreprises du secteur privé.



Les services du Ministère chargé des transports ont été alertés par des entreprises de transport routier qui ont récemment reçu un courrier émanant d'une structure dénommée « **EUROPEAN TRANSPORT REGISTRY ETR SPRL** » domiciliée à Bruxelles.

Cette entité se présente comme centralisant depuis le 1^{er} janvier 2010 « les in-



REGLEMENTATION TRANSPORT

European Transport Registry

formations relatives aux licences communautaires de transport enregistrées auprès des États membres de la Communauté européenne ». Pour ce faire, il est proposé aux entreprises de se connecter sur un site internet (www.europeantransportregistry.eu) avec l'aide de l'identifiant figurant dans le courrier.

Le Ministère français chargé des transports (DGITM) ne connaît pas cet organisme, ni la Commission européenne qu'il a interrogé. Ce site ne

présente pas un caractère officiel et ne permet pas de répondre aux obligations légales et réglementaires françaises et communautaires relatives à la profession de transporteur routier.

La DGITM mène actuellement une enquête et a saisi le centre de surveillance du commerce électronique pour qu'il examine cette affaire. En outre, l'Office central de lutte contre la criminalité liée aux technologies de l'information et de la communication a été alerté.

La DGITM rappelle que la plus grande prudence s'impose.