

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 novembre 2008

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2009 - (n° 1127)
(Seconde partie)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° II - 152

présenté par
Mme Gruny-----
ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 52, insérer l'article suivant :**

I. – Après l'article 1466 E du code général des impôts, il est inséré un article 1466 F ainsi rédigé :

« *Art. 1466 F.* – Sont exonérées de la taxe professionnelle les entreprises de transport, pour les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises dont elles disposent pour les besoins de leur activité. »

II. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La base d'imposition à la taxe professionnelle est constituée par les immobilisations corporelles utilisées pour les besoins de la profession. Les entreprises de transport sont soumises à cette taxe sur la base de la valeur locative de leurs biens immobiliers mais également des véhicules qu'elles utilisent pour les besoins de leur activité.

Parmi les activités de service, le secteur du transport et de la logistique est le premier contributeur au titre de la taxe professionnelle: Ainsi, ramené à la part de valeur ajoutée produite, le secteur du transport contribue à hauteur de 12,7 % de la taxe professionnelle collectée au niveau national alors qu'il ne produit que 7,9 % de valeur ajoutée. En comparaison, l'énergie contribue à hauteur de 8,2 % de la taxe collectée et le BTP à hauteur de 3,3 %. La charge de taxe

professionnelle correspond à 3,3 % de la valeur ajoutée du secteur transport contre 3,1 % dans l'industrie et seulement 2 % pour le commerce (chiffres MEDEF-GPS).

Or dans les services, la masse salariale représente 70 % de la valeur ajoutée. Ramenée à l'effectif, la charge de la taxe professionnelle du secteur transport varie ainsi de 1 500 à 2 800 euros par salarié par an. Au vu de ces éléments, il est clair que la taxe professionnelle est extrêmement pénalisante pour nos entreprises qui ont une dimension européenne.

Par ailleurs, le Grenelle de l'environnement prévoit la mise en place de dispositifs incitatifs en faveur de l'environnement. Or, les entreprises de transport et de logistique sont soumises au respect des normes européennes d'émission polluantes pour les poids lourds qu'elles acquièrent. Ces véhicules répondant aux dernières normes européennes représentent des investissements plus coûteux que les véhicules plus polluants et font peser sur les entreprises qui les achètent une charge fiscale plus importante du fait du mécanisme d'imposition de la taxe professionnelle. Celle-ci est calculée en fonction sur le prix de revient du véhicule. Par conséquent, plus un véhicule a un prix d'acquisition élevé, plus la taxe professionnelle y afférente sera élevée. Les véhicules les plus avantageux, proportionnellement, sont ceux dont le prix d'acquisition aura été moindre, soit ceux qui ne répondent pas aux dernières normes Euro disponibles sur le marché.

Afin de soutenir l'effort des entreprises de transport en matière de développement durable, il est nécessaire d'adopter une mesure favorisant l'usage de véhicules propres.

C'est donc l'assujettissement même des véhicules à la taxe professionnelle qu'il faut reconsidérer. Ceci se justifie d'autant plus que ces biens d'équipement routier, à savoir les véhicules et les remorques ont un caractère mobile. Ils sont déjà taxés pour l'utilisation qu'ils font des infrastructures : taxe à l'essieu, taxe intérieure sur les produits pétroliers etc.. Enfin, il est utile de rappeler que, par ailleurs, certains équipements de transports bénéficient déjà d'une exonération en matière de taxe professionnelle. Tel est le cas des aéronefs qui n'entrent pas dans l'assiette de la taxe professionnelle. Dès lors que les véhicules de transport de marchandises sont des engins par définition « mobiles » et que la taxe professionnelle se base sur des éléments fixes évalués localement, il est difficile de concevoir qu'un impôt local puisse avoir pour assiette des éléments qui sont amenés à évoluer nationalement et internationalement. En conséquence, il est proposé d'exonérer en totalité les véhicules destinés au transport routier de marchandises du champ de la taxe professionnelle.