

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 octobre 2009

**LOI DE FINANCES POUR 2010 - (n° 1946)
(Première partie)**

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° I - 347

présenté par

M. Nayrou, M. Cahuzac, M. Sapin, M. Emmanuelli, M. Bartolone, M. Muet,
M. Baert, M. Carcenac, M. Bapt, M. Balligand, M. Eckert, M. Goua, M. Idiart, M. Claeys,
M. Jean-Louis Dumont, M. Bourguignon, M. Lurel, M. Hollande,
M. Moscovici, M. Habib, M. Vergnier, M. Lemasle, M. Rodet, Mme Girardin
et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

ARTICLE 6

I. – À l’alinéa 2, substituer au montant :

« 46 € »,

le montant :

« 45 € ».

II. – Compléter l’alinéa 3 par les mots et la phrase suivante :

« ou dans une commune intégrée à un de ces périmètres de transports urbains mais classée en zone de montagne. Ce montant est porté à 69 €, lorsque le contribuable est domicilié, au 31 décembre de l’année d’imposition, dans une commune classée en zone de montagne. ».

III. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« IV. – a) La disposition mentionnée au I n’est applicable qu’aux sommes venant en déduction de l’impôt dû. »

« b) « La perte de recettes pour l’État est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Pour tenir compte des différences de mode de vie entre zones rurales et urbaines en terme de moyens de transport collectif, notamment, imposant un recours accru à la voiture, le PLF distingue deux niveaux de crédit d'impôt pour le remboursement de la taxe carbone, entre les zones disposant d'un réseau de transports urbains et celles n'en disposant pas, recoupant approximativement les villes de moins de 20.000 habitants.

Cette distinction liée aux seuls transports est cependant nettement insuffisante pour couvrir l'inégalité géographique entre ménages en termes de consommation d'énergie. L'énergie dépensée pour se chauffer est le premier poste de consommation, et celle-ci diffère beaucoup au sein même des zones rurales, entre zones de plaine et de montagne. A l'évidence, ce coût n'est pas identique dans les Landes ou en Vendée et à Mouthe ! S'ajoutent à ce surcoût des surcoûts de consommation d'essence, liée au relief, etc.

La particularité des zones de montagnes à cet égard est reconnue à travers la loi Montagne, ainsi que dans le mode de calcul des dotations aux collectivités locales, etc. Il serait logique que la compensation de la taxe carbone la prenne en compte également.

Aussi cet amendement vous propose-t-il de prélever sur le crédit d'impôt des zones de plaine un euro symbolique de solidarité, restitué aux habitants des zones rurales et non à ceux des zones urbaines, principaux gagnants du nouveau dispositif, ce qui permettra d'éviter que la taxe carbone ne pénalise par trop les habitants des zones de montagne.

A raison de 4,7 millions d'habitants en zone de montagne pour une population totale de 65 millions d'habitants, la réduction d'un euro du forfait global permet une redistribution de 8 euros pour les contribuables de zone de montagne, si l'on considère que ceux des zones rurales représentent la moitié de la population. Ainsi rédigé, le coût de l'amendement est donc nul ou faible.