

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 1186

présenté par

M. Cherpion, Mme Levy, M. Pauget, Mme Anthoine, M. Lurton, Mme Bazin-Malgras, M. Manuel, M. de la Verpillière, Mme Dalloz, Mme Kuster, Mme Bonnivard, M. Hetzel, M. Perrut, M. Vialay, M. Bouchet et M. Viala

ARTICLE 26

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet article prévoit qu'à compter du 1^{er} janvier 2020, l'employeur peut prendre en charge, tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail avec leur vélo ou vélo à assistance électrique personnel ou en tant que passager en covoiturage sous la forme d'un « forfait mobilités durables » dont les modalités sont fixées par décret

Ce « forfait », d'un montant maximum de 400 euros, est exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu.

Un amendement du Sénat vise à rendre possible le cumul de ce « forfait mobilité durable » avec la prise en charge, par l'employeur, d'une partie des frais d'abonnement de ses salariés aux transports publics ainsi que de leurs frais de carburant.

Le présent amendement propose la suppression de l'article 26 au motif que ce sujet renvoie davantage à une mission de l'État et qu'il aurait été préférable de créer une incitation fiscale pour les salariés plutôt que de passer par l'entreprise. Force est de constater, de façon répétée dernièrement, que l'État renvoie à l'entreprise la mission de corriger certaines inégalités.

Ce schéma crée en lui-même une iniquité puisque certaines entreprises vont être capables de réaliser la mesure et bénéficieront ainsi de la solidarité nationale, d'autres non.

Or, faut-il le rappeler, la première demande exprimée par les chefs d'entreprise de proximité dans le cadre de leur contribution au Grand Débat National concerne l'équité fiscale et sociale.

Les grandes entreprises n'ont eu aucune difficulté à mettre en œuvre la prime 2018 dont le calendrier s'achève au 31 mars 2019. Beaucoup de très petites entreprises n'ont pu faire bénéficier leurs salariés de la mesure, faute d'information sur le mode d'emploi ou de trésorerie.

La disposition de l'article 26, généreuse en droit, ne ferait qu'aggraver les différences entre grandes et petites entreprises.

Elle crée aussi un risque pour le chef d'entreprise en cas de contrôle URSSAF, s'il s'avère que les salariés pour lesquelles l'entreprise aura reçu une exonération de cotisation ont changé de modalité de transport.

Rappelons enfin qu'il existe déjà un dispositif « indemnité kilométrique vélo » : depuis le 13 février 2016, les entreprises du secteur privé ont la possibilité de prendre en charge tout ou partie des frais engagés par le salarié pour ses déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre sa résidence habituelle et son lieu de travail, sous la forme d'une « indemnité kilométrique vélo ».