

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 1773

présenté par

Mme Louwagie, M. Ramadier, M. Nury, M. Pierre-Henri Dumont, M. Dassault et M. Straumann

ARTICLE 26

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet article prévoit qu'à compter du 1er 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'Etat 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'Etat 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 grands groupes n'ont eu aucune difficulté à mettre en œuvre la prime 2018 dont le calendrier s'achève au 31 mars 2019. Nombre 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 (à compléter par les chiffres de LegiSocial).

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 ».

La prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo correspond au montant de l'indemnité kilométrique vélo, fixé à 0,25 € par kilomètre parcouru, multiplié par la distance aller-retour la plus courte pouvant être parcourue à vélo entre le lieu de résidence habituelle du salarié et son lieu de travail ainsi que par le nombre de jours de travail annuel. Cette indemnité est exonérée de cotisations sociales dans la limite de 200 € par an et par salarié.