

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 novembre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-3421

présenté par

M. Dufrègne, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaigne, M. Dharréville,
Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, Mme Lebon, M. Lecoq, M. Nilor, M. Peu,
M. Fabien Roussel, M. Serville et M. Wulfranc

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 51, insérer l'article suivant:**

I. – Après le VII du chapitre I^{er} du titre II *bis* de la deuxième partie du livre I^{er} du code général des impôts, il est inséré un VIII ainsi rédigé :

« VIII. – Taxes perçues pour le financement des infrastructures de transport.

« *Art. 1599* quinquies *D.* – I. – À compter du 1^{er} janvier 2022, il est institué, au profit de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France, une taxe annuelle sur les surfaces de stationnement annexées à des locaux commerciaux exerçant une activité de commerce de détail sur une surface de vente de plus de 2 500 mètres carrés.

« II. – Sont soumises à la taxe les personnes privées et publiques propriétaires de surfaces de stationnement ou titulaires d'un droit réel portant sur celles-ci. « La taxe est acquittée par le propriétaire, l'usufruitier, le preneur à bail à construction, l'emphytéote ou le titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public constitutive d'un droit réel qui dispose, au 1^{er} janvier de l'année d'imposition, d'une surface taxable.

« III. – Le montant de la taxe est de 40 euros le mètre carré.

« IV. – Ces tarifs sont actualisés au 1^{er} janvier de chaque année en fonction du dernier indice du coût de la construction publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques. Les valeurs sont arrondies, s'il y a lieu, au centime d'euro supérieur.

« V. – Les redevables déposent une déclaration selon les modalités prévues au VII de l'article 231 *ter*.

« VI. – Le contrôle, le recouvrement, le contentieux, les garanties et les sanctions relatifs à la taxe sont régis par les règles applicables en matière de taxe sur les salaires jusqu’au 31 décembre 2003. »

II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L’urbanisme commercial français est aujourd’hui particulièrement défavorable aux déplacements doux, puisque les hypermarchés détiennent une part de marché particulièrement élevée, unique en Europe. Avec leurs 1,6 million de places de parkings, ils génèrent de très nombreux déplacements automobiles, et constituent une concurrence majeure pour les commerces de centre-ville et de centre-bourg.

Une action publique est nécessaire pour inverser cette tendance, et privilégier les autres formes de commerces alimentaires, supermarchés, supérettes et commerces spécialisés, et participer à la revitalisation des villes et villages dans le pays. Cela permettra également de limiter l’artificialisation des sols en incitant à un urbanisme moins consommateur d’espaces.

Par ailleurs, les besoins d’investissements en matière de mobilité sont très importants et l’AFITF manque de moyens. Il est nécessaire d’investir beaucoup plus dans le réseau ferré, les transports urbains et les aménagements cyclables.

En 2015 a été créée dans la seule région Ile-de-France, une taxe additionnelle annuelle sur les surfaces de stationnement annexées aux locaux à usage de bureaux, aux locaux commerciaux et aux locaux de stockage, en vue de financer les dépenses d’investissement de la Région Île-de-France en faveur des transports en commun. Cette taxe vertueuse du point de vue écologique concerne les surfaces de stationnements des hypermarchés et centres commerciaux offrant plus de 2 500 m² de surface de vente.

Avec cet amendement, il est proposé d’étendre à l’ensemble du pays ce principe, afin d’apporter une contribution conséquente au budget de l’AFITF et au développement d’investissement pour une mobilité vertueuse du point de vue écologique.