

ASSEMBLÉE NATIONALE

14 octobre 2020

PLFSS POUR 2021 - (N° 3397)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° 500

présenté par

M. Le Gac, Mme Firmin Le Bodo, M. Pahun, Mme Panonacle, M. Bothorel, Mme Le Feur,
M. Travert, M. Claireaux, M. Christophe, Mme Melchior, M. Berville, M. Balanant,
M. Larsonneur, M. Rouillard, M. Pellois, Mme Mette, Mme Magnier, M. Haury, Mme Thillaye,
M. Bouyx et Mme Krimi

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 13, insérer l'article suivant:**

- I. – Au premier alinéa de l'article L. 5553-11 du code des transports, après le mot : « exonérées » sont insérés les mots : « de l'intégralité des charges salariales et »
- II. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le transport maritime sous pavillon français souffre depuis le début de la crise sanitaire de la covid-19, dans un contexte déjà marqué par une forte concurrence internationale. Ainsi, par exemple, le transport dit « transmanche » qui représente à lui seul près de 9 millions de passagers annuels a vu son activité réduite jusqu'à 90 % pour certains acteurs. Le fret maritime dans son ensemble est aussi fortement impacté. Les équipages doivent également endurer des problématiques de relève et d'accès à terre. La situation est grave et, si les mesures annoncées en soutien à certaines entreprises ou le maintien du prêt garanti par l'État et du dispositif de chômage partiel donnent de la visibilité à court terme, il convient de préparer dès à présent l'après crise, et d'assurer aux acteurs du transport maritime sous pavillon français les conditions de leur survie.

Il s'agit donc d'accroître et, a minima, de maintenir la compétitivité internationale des entreprises françaises de transport et de services maritimes.

Un levier essentiel de cette compétitivité est le coût du travail. Conscient de l'importance de ce poste de charge pour les entreprises d'armement maritime, l'employabilité des marins et l'attractivité du pavillon français, la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, dite « loi Leroy », avait mis en place un dispositif d'exonération total des charges patronales hors Enim selon le principe du « net wage », ou salaire net, conforme au droit de l'Union Européenne en matière de concurrence. A ce titre l'exonération s'applique aux cotisations visées à l'article L. 5553-1 du Code des transports ainsi qu'aux allocations familiales et aux cotisations d'assurance chômage versées par l'employeur, lorsque l'entreprise maritime concernée est soumise à titre principal à une concurrence internationale.

Néanmoins le « net wage » pratiqué notamment en Finlande, au Danemark, en Allemagne, en Belgique, en Italie, ou en Grande-Bretagne, est véritablement net puisqu'il porte également sur les charges salariales, et pas uniquement patronales.

Compte tenu de la situation présentée, il convient aujourd'hui d'étendre cette exonération à la part des cotisations salariales du marin français dans les mêmes conditions que pour l'exonération des charges patronales.

En conséquence il est proposé de modifier l'article L. 5553-11 du Code des transports pour exonérer les entreprises maritimes visées, de l'intégralité des charges patronales et salariales, et mettre en place les conditions d'un « net wage » étendu. Il s'agit de leur permettre non seulement de surmonter les conséquences économiques de la crise sanitaire mais également d'être véritablement concurrentielles sur le marché international du transport et des services maritimes.