

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 novembre 2008

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2009 - (n° 1127)
(Seconde partie)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° II - 150 Rect.

présenté par
Mme Gruny-----
ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 52, insérer l'article suivant :**

I. – Le I *bis* de l'article 1647 C du code général des impôts est ainsi modifié :

- 1° Au début du a), le nombre : « 700 » est remplacé par le nombre : « 1 400 »,
- 2° Au début du b), le nombre : « 1 000 » est remplacé par le nombre : « 2 000 »,
- 3° Au début du d), le nombre : « 366 » est remplacé par le nombre : « 700 ».

II. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée par la majoration à due concurrence de la dotation globale de fonctionnement, et corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Doublement et dégrèvement « camions et autocar » prévu en matière de taxe professionnelle.

La base d'imposition à la taxe professionnelle est constituée par les immobilisations corporelles utilisées pour les besoins de la profession. Les entreprises de transport sont soumises à cette taxe sur la base de la valeur locative de leurs biens immobiliers mais également des véhicules qu'elles utilisent pour les besoins de leur activité.

Parmi les activités du service, le secteur du transport et de la logistique est le premier contributeur au titre de la taxe professionnelle : ainsi ramené à la part de la valeur ajoutée produite, le secteur du transport contribue à hauteur de 12,7 % de la taxe professionnelle collectée au niveau national alors qu'il ne produit que 7,9 % de valeur ajoutée. En comparaison, l'énergie contribue à hauteur de 8,2 % de la taxe collectée et le BTP à hauteur de 3,3 %. La charge de taxe professionnelle correspond à 3,3 % de la valeur ajoutée du secteur transport contre 3,1 % dans l'industrie et seulement 2 % pour le commerce (chiffres MEDEF-GPS).

Or dans les services, la masse salariale représente 70 % de la valeur ajoutée. Ramenée à l'effectif, la charge de la taxe professionnelle du secteur transport varie ainsi de 1 500 à 2 800 euros par salarié par an. Au vu de ces éléments, il est clair que la taxe professionnelle est extrêmement pénalisante pour nos entreprises qui ont une dimension européenne.

Par ailleurs, le Grenelle de l'environnement prévoit la mise en place de dispositifs incitatifs en faveur de l'environnement. Or, les entreprises de transport et de logistique sont soumises au respect des normes européennes d'émission polluantes pour les poids lourds qu'elles acquièrent. Ces véhicules répondant aux dernières normes européennes représentent des investissements plus coûteux que les véhicules plus polluants et font peser sur les entreprises qui les achètent une charge fiscale plus importante du fait du mécanisme d'imposition de la taxe professionnelle. Celle-ci est calculée en fonction sur le prix de revient du véhicule. Par conséquent, plus un véhicule a un prix d'acquisition élevé, plus la taxe professionnelle y afférente sera élevée. Les véhicules les plus avantageux, proportionnellement, sont ceux dont le prix d'acquisition aura été moindre, soit ceux qui ne répondent pas aux dernières normes Euro disponibles sur le marché.

Afin de soutenir l'effort des entreprises de transport en matière de développement durable, il est nécessaire d'adopter une mesure favorisant l'usage de véhicules propres. En conséquence, il est proposé de doubler le montant du dégrèvement « camion et autocar » prévu par l'article 1647 C du code général des impôts.