

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 novembre 2014

PLF POUR 2015 - (N° 2234)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° II-822

présenté par

M. Estrosi, M. Morel-A-L'Huissier, M. Le Fur, M. Vialatte, M. Couve, M. Aubert, M. Abad,
M. Daubresse, M. Aboud, M. Siré, M. Decool, M. Marlin, M. Guilloteau, M. Salen, M. Voisin,
M. Sturni, M. Moyne-Bressand, Mme Genevard, M. Dord, Mme Arribagé, Mme Poletti,
M. Teissier, M. Marcangeli, M. Martin-Lalande, M. de Ganay, M. Douillet, M. Myard et
M. Kossowski

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 44 , insérer l'article suivant:**

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 212 *bis* est ainsi modifié :

a) Après le I, il est inséré un I *bis* ainsi rédigé :

« I *bis*. – Les charges financières nettes afférentes aux sommes laissées ou mises à disposition des sociétés concessionnaires d'autoroutes liées par un contrat de concession mentionné à l'article 4 de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, au sens de l'article 223 A, sont réintégrées au résultat pour une fraction égale à 75 % de leur montant. » ;

b) Le 2° du V est complété par les mots : « à l'exception des contrats passés entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes ».

2° L'article 223 B *bis* est ainsi modifié :

a) Après le I, il est inséré un I *bis* ainsi rédigé :

« I *bis*. – Les charges financières nettes afférentes aux sommes laissées ou mises à disposition des sociétés concessionnaires d'autoroutes liées par un contrat de concession mentionné à l'article 4 de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes, au sens de l'article 223 A, sont réintégrées au résultat pour une fraction égale à 75 % de leur montant. » ;

b) Le 2° du V est complété par les mots : « à l'exception des contrats passés entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes ».

II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes, qui se sont intentionnellement endettées pour bénéficier d'une fiscalité avantageuse, et qui ont été contre-productive en matière d'emploi, ont développé de l'ingénierie financière et ne respectent ainsi pas du tout les attentes de l'État alors qu'elles sont en situation de rente.

Leur chiffre d'affaire est passé de 7,4 milliards d'euros à 8,8 milliards d'euros, soit + 20 % en 6 ans. L'augmentation des tarifs des péages est bien plus rapide (+2,2 % par an pour ESCOTA à titre d'exemple) que celle de l'inflation (+1,6 %). Une marge nette comprise entre 20 et 24 % est dégagée selon les sociétés. Leur bénéfice s'établit en 2013 à 1,794 milliards d'euros et les taux de rentabilité des contrats restent élevés : 8,25 % pour ESCOTA encore une fois, valeur pourtant négociée par la Direction des Infrastructures de Transports au dernier contrat de plan.

C'est pourquoi, le présent amendement vise, d'une part, à durcir les conditions de déductibilité de leurs intérêts d'emprunt en portant à 75 %, le taux des charges financières nettes devant être réintégrées au bénéfice imposable.

D'autre part, le présent amendement a aussi pour but de faire raisonnablement contribuer ces sociétés à l'effort national tout en gardant à l'esprit le fait qu'elles bénéficient depuis trop longtemps du manque de contrôle par les pouvoirs publics comme l'atteste le rapport de la Cour des comptes en date du 24 juillet 2013.