

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N° I-3220

présenté par

Mme Arrighi, M. Amirshahi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

ARTICLE 12

I. – À la fin de l’alinéa 4, substituer aux mots :

« qui remplit individuellement la condition de chiffre d’affaires prévue au premier alinéa du présent II »,

les mots :

« dont le groupe auquel elle appartient remplit la condition de chiffre d’affaires prévue au premier alinéa du présent II pour ses activités d’exploitation de navires armés au commerce ».

II. – En conséquence, à l’alinéa 6, substituer au taux :

« 9 % »

le taux :

« 26 % ».

III. – En conséquence, au même alinéa 9, substituer au taux :

« 5,5 % »

le taux :

« 22 % ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise d'une part à réhausser la contribution exceptionnelle prévue par le gouvernement pour les grandes entreprises de transport maritime qui bénéficient de la taxe au tonnage et d'autre part à corriger une faille dans la rédaction proposée par le gouvernement qui permet à certaines filiales de grands groupes de transport maritime d'échapper à la contribution au prétexte qu'elle ne réalise pas individuellement un chiffre d'affaires suffisant. Par ailleurs, ces entreprises pourraient être tentées de créer de nouvelles filiales ou de répartir différemment leur activité de manière à optimiser leur contribution et échapper à la contribution.

Le régime de la taxe au tonnage s'est avéré être une aubaine pour les plus gros armateurs, qui ont engendré des bénéfiques records ces dernières années. CMA CGM, numéro trois mondial du transport maritime, compte parmi les entreprises qui ont vu leurs profits monter en flèche du fait de la crise sanitaire. Les années 2021, 2022 et 2023 notamment ont représenté des années exceptionnelles pour l'entreprise, dont la somme du résultat net a atteint les 42 milliards d'euros cumulés sur cette période. Ainsi, proportionnellement, cette entreprise n'a été taxée qu'à hauteur de 3% de ses profits environ entre 2021 et 2023. Si les taux de fret ont de nouveau baissé dans le maritime depuis 2023, le secteur se maintient dans une situation économique solide et les armateurs les plus rentables doivent prendre leur juste part à l'effort collectif de redressement des finances publiques.

La contribution exceptionnelle du transport maritime prévue par le gouvernement est justifiée mais les taux retenus et les recettes attendues (500 M€ en 2025 et 300 M€ en 2026) sont sans commune mesure avec les profits exceptionnels engendrés par ces entreprises ces dernières années du fait de l'avantage fiscal de la taxe au tonnage.

En effet, le cumul des deux contributions exceptionnelles (grandes entreprises et armateurs) revient à taxer les bénéfices d'une entreprise comme CMA CGM à hauteur de 19% seulement en 2025 et 14,6% en 2026 (hypothèse formulée sur la base des revenus de 2023). Cette hausse est insuffisante par rapport à celle qui sera imposée aux autres grandes entreprises réalisant un chiffre d'affaires de plus de 3 Md€ soumises à la contribution exceptionnelle (35,3% en 2025 et 30,15% en 2026). Surtout, cela reste bien inférieur au taux normal d'impôt sur les sociétés de 25% dont toutes les entreprises françaises sont redevables.

Cet amendement propose de rétablir l'équilibre en relevant les taux de la taxe exceptionnelle du transport maritime à 26 % en 2025 et 22 % en 2026 pour obtenir des recettes de l'ordre de 760 M€ en 2025 et 640 M€ en 2026. L'amendement propose aussi de s'assurer que la condition qui déclenche la contribution exceptionnelle soit bien le chiffre d'affaires réalisé par le groupe auquel appartient une entreprise pour ses activités de transport maritime et non le chiffre d'affaires de la filiale afin d'éviter les stratégies visant à échapper à la contribution.