

BULLETIN D'INFORMATION JURIDIQUE ET SOCIAL

Numéro 3, octobre 2009

Taxe Carbone : La ristourne TIPP serait augmentée...

Le projet de loi de finances pour 2010 donne une première indication de ce que sera la future taxe carbone. Elle devra entrer en application au 1^{er} janvier 2010. Le mécanisme retenu est, au départ, simple : la taxe est prévue pour s'ajouter à la TIPP payée sur le carburant. Par hectolitre de gazole, elle sera de 4,52 euros supplémentaires.

Tarifs de la taxe carbone selon le type de carburant

Gazole	4,52 €/hectolitre
Fuel lourd	5,3 €/100 kg net
GPL	4,84 €/100 kg Net
Huiles lourdes, fuel domestique	4,52 €/hectolitre
Essence et supercarburant	4,11 €/hectolitre

Mais pour le transport routier de marchandises, le gouvernement a décidé que le signal prix sera répercuté vers l'aval, et donc que l'opération devra être neutre pour le transporteur.

Le mécanisme retenu serait le suivant :

- La ristourne TIPP telle qu'elle figure dans les articles 265 septies et 265 octies du code des Douanes serait augmentée de 4,52€.
- Aucune ristourne n'est prévue pour la taxe sur le fioul.



Taxe Carbone (suite) : ... et les chargeurs paieraient une taxe complémentaire

Les donneurs d'ordres seraient donc en contrepartie redevables d'une taxe générale sur les activités polluantes applicable au transport routier de marchandises. Cette taxe serait assise sur le volume de carburant consommé pour l'exécution du transport.

Deux modes de calcul sont possibles :

- 1) Le volume de carburant consommé est forfaitairement égal à **Dm X Nm X Vf**.
Dm est la distance minimale par route entre les points de départ et d'arrivée du transport pour la part parcourue.
Nm est le nombre minimal de véhicules de 40 t qui serait requis pour la réalisation du transport.
Vf est un volume forfaitaire au kilomètre fixé par décret en Conseil d'Etat sur la base de la consommation

kilométrique moyenne des véhicules de 40 t les moins performants au plan énergétique.

On multiplie ensuite cette base par le montant de la taxe.

- 2) On pourra substituer à ce forfait le volume de carburant réellement consommé (à condition de le prouver).

EXEMPLES : Un donneur d'ordres qui a besoin de deux complets de 40t consommant 35l/100 pour faire 500 km aura une base de 350 (2 x 500 x 0,35) et donc une taxe de 15,82€.

Un donneur d'ordre qui charge 3 palettes au sol sur un véhicule consommant 30l/100 pour faire 200 km aura une base de 5,4 (0,09 x 200 x 0,3) et donc une taxe de 0,244 € (sic !). Le 0,09 correspond à l'encombrement de 3 palettes au sol sur un chargement maximal de 33.

Les chargeurs devront s'acquitter de la taxe semestriellement.

Les intermédiaires (commissionnaires et transitaires) seraient exonérés de cette taxe dès lors que le donneur d'ordres en est redevable. De même les « comptes propres » pourront répercuter la taxe.

REMARQUE : le mécanisme est évidemment complexe à mettre en application en cas de messagerie ou de groupage et plusieurs questions restent en suspens (le transporteur devra-t-il mentionner sur chaque facture les trois éléments du calcul ? comment résoudre le cas de donneurs d'ordres étrangers ?)

BREF : munissez vous d'Aspirine

ATTENTION : il ne s'agit que du projet de loi initial. Le vote par le Parlement pourrait changer la donne. L'UNTF vous tiendra au courant.

Pour en savoir plus :

- Les dispositions fiscales du Projet de Loi de Finances
http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/fichiers_joints/PLF_2010_-_Dispositions_fiscales.pdf

- Les modifications envisagées au niveau du code des douanes :

<http://www.performance-publique.gouv.fr/fileadmin/medias/documents/ressources/PLF2010/PLF-2010-Eval.pdf>. Il s'agit du document technique accompagnant le projet de loi et précisant les dispositions législatives à intégrer.

Il faut aller entre les pages 97 et 105

Réforme de la Taxe Professionnelle : que faut-il en attendre ?

Le projet de loi de finances pour 2010 a également donné des précisions quant à la réforme de la taxe professionnelles.

A compter du 1^{er} janvier, la TP deviendrait la **Contribution Economique Territoriale (CET)**, qui serait composée de deux cotisations :

- La **Cotisation Locale d'Activité (CLA)** assise sur les valeurs foncières des entreprises (en fait la VLF, valeur locative des biens passibles d'une taxe foncière). Les bases foncières des établissements industriels seraient réduites de 15%. La valeur locative des équipements et biens mobiliers est donc exclue.

- La **Cotisation Complémentaire (CC)** assise sur la valeur ajoutée, selon le barème suivant :

CA de l'entreprise (M d'€)	Taux applicable à la VA (en %)
Moins de 0,5	0%
Entre 0,5 et 3	$0,5\% \times (CA \text{ en M€} - 0,5 \text{ M€}) / 2,5 \text{ M€}$
Entre 3 et 10	$0,5\% + 0,9\% \times (CA \text{ en M€} - 3 \text{ M€}) / 7 \text{ M€}$
Entre 10 et 50	$1,4\% + 0,1\% \times (CA \text{ en M€} - 10 \text{ M€}) / 40 \text{ M€}$
Plus de 50	1,5%

Pour une entreprise dont le chiffre d'affaires est de 40 M€, le taux sera de 1,475%. S'il est de 8 M€, le taux sera de 1,14%. Sur la CC, un abattement à la base de 1000 € serait instauré pour les PME dont le CA est inférieur à 2 M€. Par ailleurs, l'assiette taxable serait plafonnée à 80% du chiffre d'affaires. Un lissage sur 5 ans serait mis en place.

Le cabinet Avoxa a transmis à l'un des adhérents (Le Calvez) une petite note de synthèse sur ce nouveau mécanisme. Avoxa met en avant plusieurs questions essentielles :

- Pour le calcul de la CLA, le cas des entrepôts frigorifiques n'est pas tranché (établissement industriel ou pas ?). La question, si elle se résout, permettra également de donner une réponse aux contentieux en cours sur cette question.

- Concernant la base de calcul de la CC, elle devrait intégrer les plus values de cessions d'immobilisations « lorsque ces cessions revêtiront un caractère courant et normal », ce qui est le cas des plus values de cessions sur véhicules.

Pour connaître le contenu des dispositions fiscales du Projet de Loi de Finances

[http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/fichiers_joints/PLF_2010 - Dispositions fiscales.pdf](http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/fichiers_joints/PLF_2010_-_Dispositions_fiscales.pdf)

Pour contacter le cabinet Avoxa : www.avoxa.fr

Report des congés en cas de maladie : changement à venir ?

Jusqu'à présent, la Cour de Cassation n'autorise pas le report des congés payés si le salarié tombe malade pendant ces derniers. Poursuivant son interprétation de la Directive Européenne 2003/88, la CJCE, dans son Arrêt du 10 septembre 2009, accorde au salarié le droit au report des congés payés quand il est tombé malade pendant ceux-ci.

Pour la CJCE, la finalité du droit aux congés payés est de permettre au travailleur de se reposer et de disposer d'une période de détente et de loisirs. Cette finalité est différente du droit au congé de maladie qui est accordé au travailleur afin qu'il puisse se rétablir d'une maladie.

Voilà une notion qui pourrait faire évoluer prochainement le droit français.

Source : *Alerte Judicial, Dominique Jopeck*



Conducteurs privés d'emplois : le CFA reste possible

L'accord du 28 mars 1997 exige que le salarié qui fait valoir son droit à CFA appartienne à une entreprise relevant du champ d'application de cet Accord. L'Accord du 30 juin 2009 prolonge le bénéfice de ce dispositif, pendant 12 mois suivant la rupture de leur contrat de travail, pour les salariés privés d'emploi à la suite d'un licenciement économique.

Cette mesure destinée à prendre en considération le «contexte économique subi» par les entreprises de transport s'applique à compter du 1er juillet 2009 et ce pour un délai d'un an.

Source : *Alerte Judicial, Dominique Jopeck*



Contingents d'heures indemnisables en cas de chômage partiel

Face à la crise économique, le Gouvernement a été conduit à augmenter le contingent d'heures indemnisables à compter du 1er janvier dernier. Celui-ci avait alors été porté à 800 heures pour le cas général, et à 1000 heures pour certaines branches fortement touchées par la crise (*industrie automobile notamment*).

Par Arrêté du 2 septembre 2009, et conformément aux demandes des partenaires sociaux, le Gouvernement a choisi d'uniformiser le contingent annuel d'heures indemnisables au titre de l'allocation spécifique de chômage partiel, quels que soient les secteurs. Celui-ci est désormais fixé à 1000 heures pour toutes les branches.

Source : *Alerte Judicial, Ludivine Leidinger*