

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

---

**LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)**

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° CD2312

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Kamardine, M. Cattin, Mme Bonnivard, M. Hetzel, M. Reda, M. de la Verpillière, M. Leclerc, M. Cinieri, Mme Bassire, M. Masson, M. Rémi Delatte, Mme Louwagie, Mme Beauvais, M. Lurton, M. de Ganay, M. Bazin, Mme Anthoine, M. Reiss, Mme Valentin, M. Manuel, Mme Genevard, M. Abad, Mme Poletti, Mme Dalloz et M. Viala

-----

**ARTICLE 40 BIS**

Supprimer cet article.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

La possibilité d'une tarification préférentielle pour les véhicules à carburants alternatifs a été introduite dans le code de la voirie routière lors de l'adoption de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Ainsi, l'avant-dernier alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière stipule que : « La différenciation dans les abonnements proposée par les concessionnaires d'autoroutes afin de favoriser les véhicules à très faibles émissions dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes ainsi que les véhicules utilisés en covoiturage est mise en œuvre sous la responsabilité des concessionnaires sans modification du rythme d'évolution des tarifs de péage et sans augmentation de la durée des concessions autoroutières. »

Dans sa rédaction actuelle, l'imposition de mesures de réductions tarifaires obligatoires pour toute nouvelle concession ou modification d'une concession existante entraînerait nécessairement une compensation de l'impact économique de ces mesures par une augmentation des tarifs de péage venant affecter les autres usagers, qui sont souvent ceux qui ne bénéficient pas des revenus les plus élevés.