

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

8 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-2054

présenté par

Mme Pires Beaune, M. Jean-Louis Bricout, Mme Rabault, Mme Rouaux, M. Alain David, M. Aviragnet, Mme Battistel, Mme Biémouret, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, Mme Jourdan, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Leseul, M. Letchimy, Mme Manin, M. Naillet, Mme Pau-Langevin, M. Potier, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud, Mme Victory et les membres du groupe Socialistes et apparentés

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 16, insérer l'article suivant:**

À la première phrase du deuxième alinéa de l'article 302 *bis* ZB du code général des impôts, le montant : « 7,32 € » est remplacé par le montant : « 8,50 € ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement du groupe Socialistes et Apparentés vise à augmenter le taux de base de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) portant sur l'activité des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA), telle qu'elle est établie à l'article 302 *bis* ZB du code général des impôts.

La TAT est un apport essentiel au compte d'affectation spéciale aux services nationaux de transport conventionnés de voyageurs ainsi qu'au budget de l'agence pour le financement des infrastructures de transports de France (AFITF) dont elle est la deuxième ressource, représentant en 2019 environ 21,2 % de ses recettes. Sa vocation est de permettre une contribution des SCA au financement de moyens et infrastructures de transport non-autoroutiers, dans une logique de péréquation.

La TAT doit aujourd'hui se doter clairement d'un objectif sous-jacent de décarbonation des transports.

L'affectation de la taxe au financement d'alternatives au transport routier répond déjà à une telle logique. La TAT pourrait cependant également adopter une nouvelle logique d'internalisation des

externalités négatives du transport autoroutier et suivre une trajectoire haussière pour mieux en refléter le coût de ces externalités : pollutions locales, usure des voies annexes desservant les autoroutes, incitation à l'usage du transport routier -source de 28,5 % des émissions de gaz à effet de serre en France en 2017.

La baisse des impôts de production conduit de surcroît à la réduction de la charge fiscale supportée par les concessionnaires autoroutiers. La hausse envisagée du taux de base de la TAT de 1,18 € par millier de kilomètres parcourus pour atteindre une valeur de 8,50 € représente un surplus de recettes fiscales d'environ 103 millions d'euros annuels. En raison de son caractère raisonnable et dans le contexte fiscal, cette hausse pourrait être prise en charge par les concessionnaires sans modifier l'équilibre économique des contrats. Elle est en effet de nature à maintenir un gain fiscal net des SCA à l'issue de la baisse du taux d'impôt sur les sociétés, tout en garantissant un utile surplus de ressources publiques affectées à des objectifs de politique publique prioritaires dans la perspective de la transition écologique.