

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 octobre 2016

PLF 2017 - (N° 4061)

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° I-CF95

présenté par

M. Olivier Faure, M. Chanteguet et M. Juanico

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 11, insérer l'article suivant:

I. – Le c du C de l'article 266 *quinquies* C du code des douanes est ainsi rédigé :

« c. Pour les personnes qui exercent une activité de transport de personnes et de marchandises par train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable ou électrique et trolleybus, le tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux consommations finales d'électricité effectuées pour les besoins de ces activités est fixé à 0,5 € par mégawattheure. »

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte affiche de fortes ambitions concernant la réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre. Elle met en exergue le rôle majeur que les transports en commun ont à y jouer.

Ainsi, les réseaux de transport public se doivent d'acquérir 50 % d'autobus et d'autocars « à faibles émissions » dans le cadre du renouvellement de leur flotte à partir du 1^{er} janvier 2020 puis la totalité à partir du 1^{er} janvier 2025, tandis que la RATP y est soumise dès le 1^{er} janvier 2018 (article 37 III).

Le décret à venir, définissant les véhicules « à faibles émissions » et les zones géographiques concernées, fera nécessairement la part belle à la traction électrique au regard aux différentes versions qui ont été soumises à la concertation des parties prenantes au cours des derniers mois.

Il est proposé de retenir deux types d'autobus, déjà définis par l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

A très court terme, les flottes de bus hybrides rechargeables et électriques vont donc venir compléter le parc déjà peu émissif des réseaux de transport public urbain. D'ores et déjà, de nombreux réseaux les expérimentent à l'instar de la RATP, de la RTM à Marseille, des TCL à Lyon ou de la Régie Lignes d'Azur à Nice. Il est ainsi cohérent que leur consommation d'électricité soit soumise au même tarif réduit de la taxe intérieure de consommation applicable aux consommations finales d'électricité.