

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

11 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° I-2516

présenté par

M. Giraud, rapporteur général au nom de la commission des finances, M. Simian, Mme Cattelot, Mme Bonnivard, M. Kamardine, M. Sermier, M. Straumann, M. Leclerc, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Bony, M. Brun, M. Le Fur, M. Descoeur, M. Cordier, M. Cinieri, Mme Duby-Muller, Mme Dalloz, M. Saddier, M. Bazin, M. Jean-Pierre Vigier, M. Reda, M. Hetzel, Mme Louwagie, M. Forissier et M. Abad

**ARTICLE 29**

- I. – Supprimer l'alinéa 19.
- II. – En conséquence, supprimer les alinéas 65 et 66.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à maintenir la taxe pour frais de contrôle versée par les entreprises de transport public routier de personnes assurant des services réguliers interurbains communément (dénommés « cars Macron ») définie à l'article 1609 *sextricies* du CGI. Le produit de cette taxe est affecté à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER).

L'ARAFER bénéficie d'une taxe affectée distincte au titre de chacun des secteurs qu'il régule ou contrôle : ferroviaire, liaisons interurbaines par car, et concessions autoroutières.

La taxe pour frais de contrôle versée par les entreprises de transport public routier de personnes vise donc à ce que ce secteur contribue à financer les missions de régulation de l'ARAFER qui le concernent.

Or la perte de recette liée à la suppression de la taxe, proche de 300 000 euros en 2019, serait compensée par l'augmentation de la recette liée au droit fixe acquitté par les entreprises ferroviaires (article L. 1261-20 du code des transports), qui vise à financer les activités de régulation dans le domaine ferroviaire.

La suppression de cette taxe revient donc à faire payer la régulation du secteur des cars de transport interurbain par le secteur ferroviaire. Ceci constitue un risque au regard du principe constitutionnel d'égalité devant les charges publiques : une distorsion est créée entre l'objet de l'imposition et ses redevables ; les opérateurs économiques des cars bénéficieraient d'une différence de traitement non justifiée par rapport aux opérateurs des secteurs autoroutiers et ferroviaires.

Enfin, la recette de l'ARAFER au titre de cette taxe est désormais dynamique (182 000 euros en 2016, 229 000 en 2017, 265 000 en 2018 et 300 000 prévus pour 2019) du fait de la forte croissance du secteur des liaisons interurbaines par car (+14,5 % e 2017 et + 43 % au second trimestre 2018). Il ne convient donc pas de se priver de cette recette.