

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-CF1349

présenté par

M. Jean-Philippe Tanguy et les membres du groupe Rassemblement National

ARTICLE 15

I. Rédiger ainsi l'alinéa 14 :

« 3° Le niveau de rentabilité de l'exploitant au sens de l'article L. 425-8 excède le niveau prévisionnel de rentabilité de l'exploitant au sens du même article. »

II. Remplacer les alinéas 35 à 40 par cinq alinéas ainsi rédigés :

« Niveau de rentabilité de l'exploitant »

« Art. L. 425-7. – Le niveau de rentabilité de l'exploitant s'entend du taux de rentabilité interne constaté depuis le début de l'exploitation ou, le cas échéant, depuis le début de l'exécution de la concession mentionnée à l'article L1121-1. du code de la commande publique. »

« Le niveau prévisionnel de rentabilité de l'exploitant s'entend du taux de rentabilité interne prévisionnel constaté depuis le début de l'exploitation ou, le cas échéant, au moment de la signature de la concession mentionnée à l'article L1121-1. du code de la commande publique. »

« Toutefois, la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance n'est pas prise en compte dans les charges pour déterminer le taux de rentabilité interne constaté. »

« Lorsque l'exploitant, pour l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, est signataire d'un contrat de concession mentionné à l'article L1121-1 du code de la commande publique, le surplus de produits résultant des augmentations tarifaires, à l'exclusion de celles relevant des paramètres d'évolution fixés par la convention de concession, n'est pas pris en compte dans les produits pour déterminer le taux de rentabilité interne constaté. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Tel que rédigée, la taxe sur les autoroutes et aérodromes se fonde sur un niveau de rentabilité fondé sur le quotient entre le résultat net et le chiffre d'affaires.

Il apparaîtrait préférable d'introduire la notion de TRI pour le déclenchement de cette taxe, en prévoyant que cette dernière s'enclenche dès que le TRI constaté dépasse le TRI prévisionnel. Cette taxe, en l'état de sa rédaction, ayant de fait vocation à s'appliquer à des concessions de services public, la détermination d'un TRI prévisionnel et d'un TRI constaté ne pose de problème particulier.

La notion de TRI reflète en effet davantage les choix de l'investisseur au moment de l'investissement, prend en compte la vitesse du retour sur investissement, et la survenue de rentes de monopoles liées à la détention d'une concession de longue durée.

L'amendement prévoit en outre que les surplus de produits à raison d'éventuelles augmentations tarifaires consécutives à la mise en place de cette taxe (et qui ne relèvent de l'application de paramètres dans les concessions) sont retranchés du calcul du produit pour le TRI.

Si le présent amendement est adopté, il convient de préciser que, dans l'esprit du législateur, la notion de TRI s'entend du « TRI actionnaire », et non du « TRI projet ».