

ASSEMBLÉE NATIONALE

15 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N° I-199

présenté par

Mme Petex, Mme Corneloup, Mme Sylvie Bonnet et Mme Frédérique Meunier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 10, insérer l'article suivant:**

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 *bis* est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« P. – Les services de transport public de voyageurs conventionnés régionaux et locaux. » ;

2° Le b *quater* de l'article 279 est complété par les mots : « à l'exclusion des services de transport public de voyageurs conventionnés régionaux et locaux qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 *bis* » ;

3° Au dernier alinéa du 2° du 1 du I de l'article 297, après la référence : « H », sont insérés les mots : « , et P ».

II. – La perte de recettes pour l'État du présent est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à appliquer le taux dévolu aux services de première nécessité aux transports publics de voyageurs du quotidien, définis au sens de l2 du règlement 1370/2007 (règlement OSP), comme étant « les services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence » ce qui correspond, en France, aux services de transport conventionnés c'est-à-dire les transports publics urbains et régionaux, y compris le transport scolaire et le transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap.

En effet, le rôle essentiel des transports publics de voyageurs favorisant la mobilité de tous et luttant contre les exclusions n'est plus à démontrer.

Il est donc primordial que les transports publics du quotidien soient désormais considérés comme un service de première nécessité comme ils le sont chez nos voisins européens : Belgique, Allemagne, Suède, Portugal ou Angleterre.

Si la baisse du taux de TVA est généralement associée à une baisse tarifaire, l'objectif de cette mesure est plutôt de dégager des marges de manœuvre pour contribuer au développement des politiques de mobilité des autorités organisatrices de la mobilité et au financement des investissements nécessaires à la lutte contre le réchauffement climatique, à la transition énergétique des flottes de véhicules, à l'amélioration du maillage des réseaux et de la fréquence de l'offre, à la rénovation des infrastructures et au développement de nouveaux services de mobilité.