

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N° I-959

présenté par

Mme Sas, M. Amirshahi, Mme Arrighi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

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

I. – Le I de la section V du chapitre premier du titre II de la première partie du livre premier du code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 *bis* est complété par un P 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 ».

II. – La perte de recettes pour l'État 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 l'article 2 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, ou au 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 financières 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. Ainsi, passer de 10 % à 5,5 % de TVA entraînerait par répercussion un gain estimé à 280 millions d'euros par an pour les AOM.

A l'inverse, l'argument d'un manque à gagner pour les finances de l'Etat n'est pas pertinent. Des solutions de financement de cette mesure existent, notamment par l'augmentation du taux de TVA à 20 % sur les vols domestiques et la suppression de l'exonération de taxation du kérosène pour ces mêmes vols, ce qui permettrait de générer respectivement 170 millions et 500 millions d'euros d'économies par an.