

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

11 octobre 2013

## PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014 - (N° 1395)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° I-450

présenté par

M. Arnaud Leroy, Mme Delaunay, M. Plisson, Mme Gaillard, Mme Beaubatie, Mme Quéré,  
M. Bouillon, M. Bricout, M. Burrioni, M. Noguès, M. Bardy, Mme Reynaud, Mme Buis et Mme Le  
Dissez

-----

**APRÈS L'ARTICLE 7**

Le *b quater* de l'article 279 du code général des impôts est complété par les mots : « , transports aériens exceptés ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

En dépit de son impact dramatique sur le climat et l'environnement, le transport aérien bénéficie de plusieurs avantages fiscaux, parmi lesquels une exonération de TICPE et de TVA sur le carburant, un taux zéro de TVA pour les billets internationaux et un taux réduit de TVA au niveau domestique.

Ces avantages sont donc non seulement néfastes pour l'environnement mais également inéquitables d'un point de vue social puisqu'il bénéficie en priorité aux catégories les plus aisées.

Si la directive européenne sur la TVA interdit de soumettre à la TVA les billets d'avions internationaux et notamment intra européenne, elle laisse en revanche la liberté aux États membres de l'UE de soumettre les billets nationaux au taux de TVA qu'ils souhaitent. C'est ainsi que l'Allemagne a par exemple choisi de soumettre aux taux normal les titres de transport achetés pour des trajets effectués en avion au taux normal de TVA de 19 %, tout en maintenant le taux réduit de TVA sur les services de transports collectifs du quotidien.

La hausse du taux de TVA intermédiaire de 7 à 10 % envoie un signal contradictoire aux citoyens que la transition énergétique encourage à utiliser les transports collectifs. Aussi il serait de pertinent de rétablir une certaine logique dans la fiscalité liée aux services de transports, en différenciant les taux de TVA entre modes de transports.

Censées enclencher l'instauration d'un mécanisme international permettant de réduire les émissions du secteur aérien international, les négociations internationales qui se sont clôturées au niveau de l'organisation internationale de l'aviation civile (OACI) le vendredi 4 octobre 2013 ont en réalité marqué un recul par rapport aux politiques existantes concernant ce secteur. En effet, l'envergure et l'efficacité du marché européen des quotas de carbone auquel est intégré depuis 2012 le secteur aérien en sort très diminuées. Le transport aérien reste donc loin de contribuer à la lutte contre le changement climatique à la hauteur de ses impacts. Devant l'inertie des négociations internationales pour parvenir à un mécanisme, il convient de renforcer les politiques de réduction des émissions du secteur au niveau français.

Cet amendement vise donc à soumettre le transport aérien de passagers au taux normal de TVA à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014.

En 2011, le transport de voyageurs continue d'augmenter mais à un rythme ralenti. Le transport aérien intérieur (intra-métropole), porté par le dynamisme accru des liaisons transversales (province-province), continue d'augmenter à un rythme élevé. La hausse de 10 % des prix des billets d'avions qui en résulterait n'aurait pas d'impact social négatif puisque ces billets derniers sont principalement achetés par des catégories sociales dont le revenu est au dessus de la moyenne.