

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 novembre 2015

PLFR POUR 2015 - (N° 3217)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 172

présenté par

Mme Santais, rapporteure pour avis au nom de la commission des affaires économiques

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 11, insérer l'article suivant:**

I. – Le *b* du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes est complété par une phrase ainsi rédigée :

« À compter du 1^{er} janvier 2019, l'exonération ne s'applique pas aux aéronefs effectuant des liaisons intérieures sur le territoire métropolitain, à l'exception des liaisons soumises aux obligations de service public mentionnées à l'article R. 330-7 du code de l'aviation civile ; ».

II. – Les aéronefs effectuant des liaisons intérieures sur le territoire métropolitain, à l'exclusion des liaisons soumises aux obligations de service public mentionnées à l'article R. 330-7 du code de l'aviation civile, bénéficient de l'exonération prévue au 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes à hauteur de 75 % de cette exonération en 2016, de 50 % en 2017 et de 25 % en 2018.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à supprimer l'exonération de taxation du kérosène utilisé comme carburant pour l'aviation, pour un plein effet à partir de 2019.

Il s'agit de mettre fin à une situation conduisant le carburant des avions à être totalement détaxé, lorsque les autres carburants sont tous taxés à des degrés divers, de manière à rétablir une fiscalité plus conforme aux objectifs de lutte contre le changement climatique que la France s'est donnée lors de l'adoption des lois Grenelle.

Certes, la convention de Chicago sur l'aviation civile internationale de 1944, ratifiée par la France, impose une exonération de toute taxe sur les carburants d'aviation destinés aux vols internationaux, mais la directive 2003/CE/96 prévoit que les États membres de l'Union européenne peuvent limiter son champ d'application aux transports internationaux et intracommunautaires.

La taxation sur les seuls vols intérieurs est techniquement possible : elle déjà pratiquée dans certains États, comme les États-Unis, le Brésil, le Japon, la Norvège, ou encore, au sein de l'Union Européenne, les Pays-Bas.

L'exonération a un coût élevé : 3,5 milliards en 2009, dont 400 millions d'euros pour les vols intérieurs. Sa suppression pourrait créer une nouvelle recette.

Plus fondamentalement, l'exonération va à l'encontre des objectifs affirmés de développement durable dans le secteur des transports, puisqu'elle bénéficie au mode de transport le plus polluant par passager ou par tonne transportée.

La taxation du kérosène pourrait, au contraire, permettre un report vers des modes de transports plus sobres et plus adapté sur le territoire métropolitain, notamment le transport ferroviaire.