

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Retiré

**AMENDEMENT**

N° CD1448

présenté par

M. Cesarini, Mme Khattabi, M. Vignal, Mme Hérin, M. Gaillard, Mme Fontaine-Domeizel,  
Mme Bono-Vandorme, Mme Brulebois et M. Daniel

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

L'article 302 *bis* K du code général des impôt est complété par un VIII ainsi rédigé :

« VIII. – 1. Les montants mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du II font l'objet d'une contribution additionnelle, dénommée "taxe de transition écologique sur les billets d'avion", versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« Le tarif de cette taxe, perçue en fonction de la destination finale du passager, est fixé à :

« *a*) 3 € pour chaque passager embarqué à destination de la France, d'un autre État membre de l'Union européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ;

« *b*) 6 € pour chaque passager embarqué à destination d'un autre État.

« Ces tarifs sont portés, respectivement, à 18 € et 36 € lorsque le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement.

« 2. Cette taxe n'est pas perçue au départ des collectivités d'outre-mer de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin, ni lorsque le passager est en correspondance. Est considéré comme passager en correspondance celui qui remplit les trois conditions suivantes :

« *a*) L'arrivée a eu lieu par voie aérienne sur l'aéroport considéré ou sur l'un des aéroports appartenant au même système aéroportuaire desservant la même ville ou agglomération ;

« *b*) Le délai entre les heures programmées respectives de l'arrivée et du départ n'excède pas vingt-quatre heures ;

---

« c) L'aéroport de destination finale est distinct de celui de provenance initiale et ne fait pas partie du même système aéroportuaire tel que mentionné au a.

« Pour l'application du a, un décret précise les aéroports faisant partie d'un même système aéroportuaire.

« 3. La taxe de solidarité sur les billets d'avion est contrôlée dans les conditions prévues au IV et suivant les délais de prescription du droit de reprise prévus à l'article L. 176 du livre des procédures fiscales en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

« 4. La taxe de transition écologique sur les billets d'avion est recouvrée dans les conditions fixées au V. Elle est reversée mensuellement à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« 5. L'intitulé et le montant de cette contribution sont portés à l'attention du passager et de l'acquéreur du billet d'avion. ils sont mis en évidence lors de l'achat et figurent sur le titre de transport.

« 6. La taxe de transition écologique sur les billets d'avion est due pour les billets achetés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020. »

### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Pas de justice climatique si toutes les sources de carbone ne sont pas réduites de façon concomitante. A l'heure où la taxe carbone pèse lourd dans les déplacements quotidiens de chaque citoyen, il n'est pas juste de voir le kérosène non taxé. En effet, ce carburant utilisé dans l'aviation n'est soumis à aucune taxe sur le territoire français. Or, il est l'un des plus polluants : l'empreinte carbone d'un avion est supérieure à celle d'une voiture, et 40 fois plus importante que celle d'un TGV. L'absence de taxes sur les vols internationaux est la résultante d'une convention adoptée en 1944, modifiable à l'unanimité des pays signataires. L'amendement propose d'instaurer une taxe de transition écologique pour compenser la non taxation du kérosène. Les recettes attendues sont de l'ordre de 400 millions d'euros. Il est normal que les voyageurs de ce mode de transport contribuent au financement des modes de transport moins polluants.