

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-1739

présenté par

M. Woerth, M. Jacob, M. Aubert, M. Bazin, Mme Beauvais, Mme Bonnivard, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Carrez, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. de Ganay, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme Duby-Muller, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, Mme Lacroute, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Levy, M. Lorion, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Poudroux, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, M. Thiériot, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier et M. Viry

ARTICLE 20

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'augmentation de la taxe de solidarité sur les billets d'avions va prélever 180 millions d'euros sur le secteur du transport aérien français, pourtant confronté à des écarts de compétitivités importants avec ses principaux homologues.

Qualifier d'« écocontribution » cette hausse de taxes est abusif. La taxe de solidarité est assise sur le nombre de passagers par vols et n'est donc pas directement fonction des émissions de CO² liées aux vols. Or, ces émissions varient de façon significative selon les modèles d'avions ou la qualité de la navigation aérienne. Un aéronef moins émissif et bénéficiant d'un meilleur taux de remplissage sera ainsi plus taxé qu'un avion plus consommateur de kérosène et transportant moins de passagers.

Il n'y aura aucun effet incitatif pour les passagers qui ne seront pas mis à contribution : dans le contexte extrêmement concurrentiel du transport aérien, les compagnies aériennes ne pourront pas répercuter le montant du prélèvement sur le prix des billets d'avion. La nouvelle taxe affectera donc directement leur bénéfice d'exploitation.

Les compagnies aériennes seront donc privées de marges de manœuvres alors qu'elles doivent investir pour réduire leur empreinte environnementale (renouvellement de leur flotte avec des avions plus sobres). La nouvelle charge fiscale va les fragiliser sans même ouvrir la perspective d'une diminution du prélèvement en cas d'atteinte d'objectifs environnementaux.

Il s'agit donc plus d'une mesure de rendement que d'une taxe à visée environnementale. L'écologie est le prétexte à des prélèvements obligatoires supplémentaires.

Plutôt qu'une taxe nationale qui va pénaliser les compagnies françaises en générant des distorsions de concurrence, il convient d'intervenir au plan européen, comme l'a rappelé le Conseil des prélèvements obligatoires dans son récent rapport sur la fiscalité écologique. Une taxation du kérosène à l'échelle européenne serait plus juste aux plans écologique et économique.

À rebours des attentes unanimes d'allègement de la fiscalité sur le secteur qui se sont exprimées lors des Assises du transport aérien, le choc fiscal va pénaliser tout particulièrement le Pavillon français et générer des distorsions de concurrence.

Cette hausse intervient au plus mauvais moment, alors que les compagnies aériennes françaises souffrent déjà d'un important déficit de compétitivité, et sont parfois directement menacées de faillite.

Il convient donc de supprimer cet article.

Cet amendement vise à empêcher la création d'une écotaxe sur les billets d'avion. Cette hausse importante des taxes sur les billets d'avion va alourdir encore davantage les impôts du secteur aérien, déjà plus taxé en France qu'ailleurs en Europe. Il s'agit par ailleurs d'une taxe antiéconomique qui va fragiliser encore davantage les compagnies aériennes françaises, qui souffrent déjà d'un important déficit de compétitivité, et qui sont parfois directement menacées de faillite. Surtout, dans le contexte extrêmement concurrentiel du transport aérien, les compagnies aériennes ne devraient pas pouvoir répercuter le montant du prélèvement sur le prix des billets d'avion. La nouvelle taxe affectera donc directement leur bénéfice d'exploitation. Plutôt qu'une taxe nationale qui va pénaliser les compagnies françaises en générant des distorsions de concurrence, il serait plus judicieux de réfléchir à la mise en place d'une taxation du kérosène à l'échelle européenne dont l'efficacité écologique et économique serait nettement plus juste. Cette taxe française relève encore une fois de la même logique d'une écologie punitive où l'écologie sert surtout de prétexte pour obtenir des recettes fiscales supplémentaires. En l'occurrence, cette taxe a été sortie du chapeau par le Gouvernement pour assurer les financements des infrastructures de transport prévues par la loi sur l'orientation des mobilités. D'ailleurs la taxe est antiécologique. En effet, elle est assise sur le nombre de passagers par vols et n'est donc pas directement fonction des émissions de CO² liées aux vols. Or, ces émissions varient de façon significative selon les modèles d'avions ou la qualité de la navigation aérienne. Un aéronef moins émissif et bénéficiant d'un meilleur taux de remplissage sera ainsi plus taxé qu'un avion plus consommateur de kérosène et transportant moins de passagers. En outre, les niveaux des tarifs sont peu susceptibles de susciter

des changements de comportements des utilisateurs du transport aérien : il s'agit donc plus d'une mesure de rendement que d'une taxe à visée environnementale. Enfin, cette taxe pourrait même être contreproductive sur le plan écologique en privant les compagnies aériennes de marges de manœuvres financières alors qu'elles en auraient justement besoin pour investir afin de réduire leur empreinte environnementale (renouvellement de leur flotte avec des avions de nouvelle génération moins pollués). La nouvelle charge fiscale va fragiliser cet effort sans même ouvrir la perspective d'une diminution du prélèvement en cas d'atteinte d'objectifs environnementaux. Il convient donc de supprimer cet article.