ASSEMBLÉE NATIONALE

6 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N° I-213

présenté par

M. Brun, M. Abad, Mme Bonnivard, M. Bony, M. Boucard, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Corneloup, M. Cinieri, M. Descoeur, Mme Louwagie, M. Masson, Mme Meunier, M. Pauget, Mme Poletti, M. Quentin, M. Ramadier, M. Straumann, M. Viala et M. Vialay

ARTICLE 20

Rédiger ainsi le tableau de l'alinéa 6 :

«

Destination finale du passager :	Passager pouvant bénéficier, sans supplément de prix, de services à bord auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement	Autre passager
– la France, un autre État membre de l'Union européenne, un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, la Confédération suisse :	51,27 €	21,13 €
– autres États :	145,07 €	54,51 €

»

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à fixer des niveaux de taxe sur les billets d'avion plus cohérents avec les engagements pris par la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de

l'Accord de Paris alors que nous constatons en 2018 une hausse de la consommation de kérosène et des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien en France[1].

- Le montant de cette contribution, perçue en fonction de la destination finale du passager, est fixé à son introduction, à 20 €, 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 et 50 €, pour chaque passager embarqué à destination d'un autre État.

- Ces tarifs sont portés, respectivement, à 40 et 100 € pour un vol national européen et un vol international, lorsque le passager est en classe affaires et qu'il peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement.

Le transport aérien jouit des exonérations totales ou partielles et de subventions publiques directes aux aéroports et compagnies aériennes, alors qu'il est fortement émetteur de CO₂ par kilomètre et par personne transportée (au minimum deux fois plus qu'en voiture et 14 à 40 fois supérieur au train[2]). Il représente à lui seul 15 % des émissions de CO₂ du transport (vols internationaux inclus).

- Le kérosène utilisé par les avions est exonéré de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et de TVA. L'exonération de TICPE est chiffrée à 3,6 milliards d'euros en 2018, un montant calculé sur la base d'un taux de taxation minimum de 33 centimes par hectolitre fixé par la directive européenne de la taxation de l'énergie. Cette niche représente un manque à gagner de 6,2 milliards, en comparaison de la taxation de l'essence.

- Les billets d'avions internationaux achetés en France sont soumis à un taux zéro de TVA tandis que les billets de vols nationaux sont soumis à un taux réduit de TVA.

Ces avantages fiscaux étant non seulement une incohérence écologique mais également une distorsion de concurrence favorable au secteur aérien au détriment du rail, allant à l'encontre des principes fondamentaux de la transition écologique et de la lutte contre les dérèglements climatiques, il est nécessaire d'une part de supprimer la niche fiscale sur le kérosène et d'instaurer une contribution climat sur les billets d'avion pour tout décollage au départ de la France. Cet amendement vise en particulier à concrétiser de manière pragmatique la seconde mesure en augmentant l'éco taxe sur les billets d'avion proposée par le Gouvernement dans le cadre du PLF 2020, de façon à pallier l'insuffisance de la TVA et les délais de mise en œuvre d'une taxation du kérosène sur les vols internationaux.

Le surcoût sera moindre pour les compagnies aériennes classiques, relativement aux compagnies aériennes low cost.

Soulignons d'abord que d'autres pays ont mis en place des niveaux de taxe bien supérieurs à celle proposée par le Gouvernement. Cette dernière n'est pas suffisante pour engendrer une réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports aériens.

Cette mesure est justifiée sur le plan social également puisque seuls 30 % des Français prennent l'avion. Une majorité des Français serait favorable à la taxation du kérosène[3]. Notons par ailleurs qu'un sondage montre que 70 % des Français sont d'accord pour supprimer les vols intérieurs là où une alternative existe[4].

Afin de renforcer l'efficacité environnementale de la taxe et son acceptabilité, les ressources dégagées devraient être affectées à l'amélioration et l'accessibilité du transport ferroviaire, des transports en commun et du vélo. Il est nécessaire d'affecter une partie non négligeable des ressources de la taxe à l'accompagnement des salariés du secteur, des dispositifs publics de formation et de transition professionnelles étant nécessaires. La hausse du montant des taxes permet de dégager les marges de manœuvre nécessaires.

- [1] <https://www.observatoire-climat-energie.fr/>
[2] <https://reseauactionclimat.org/publications/cinq-mythes-transport-aerien/>
[3] <https://www.bva-group.com/sondages/questions-de-leconomie-bva-tribune/>
[4] https://www.francetvinfo.fr/economie/automobile/diesel/sondage-les-francais-approuvent-tres-largement-la-loi-sur-les-mobilites_3499185.html