

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-CF1083

présenté par

M. Woerth, Mme Louwagie, M. Aubert, Mme Bonnivard, M. Carrez, M. Cornut-Gentille,
Mme Dalloz, M. Hetzel et M. Parigi

ARTICLE 20

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

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 surtaxé. En effet, il y a déjà plus de 50 % de taxes sur le prix d'un billet d'avion en France contre 30 % 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.