

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 décembre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2493)

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° CF278

présenté par

M. Cesarini, Mme De Temmerman, M. Daniel, M. Gaillard, M. Fugit, Mme Janvier, M. Vignal,
M. Cabaré, Mme Fontenel-Personne et M. Claireaux

ARTICLE 20

Après l'alinéa 11, insérer les deux alinéas suivants :

« Le tarif mentionné au deuxième alinéa du présent 1 est modulé en fonction du pourcentage de biocarburants dans le carburant destiné aux moteurs d'avions acquis durant l'année précédente par l'entreprise de transport aérien public concernée. Seuls sont pris en considération le biocarburant et le carburant acquis en France. Ne sont pas considérés comme des biocarburants au titre du présent alinéa les produits à base d'huile de palme. Cette modulation est calculée comme suit :

«

Année	Diminution du tarif de 40 %	Diminution du tarif de 20 %	Augmentation du
Modulation applicable en 2020 en fonction des taux d'incorporation suivants constatés en 2019	-	Supérieur ou égal à 0,25 %	-
Modulation applicable en 2021 en fonction des taux d'incorporation suivants constatés en 2020	Supérieur ou égal à 0,75 %	Supérieur ou égal à 0,5 % et inférieur à 0,75 %	Inférieur à 0,25 %
Modulation applicable en 2022 en fonction des taux d'incorporation suivants constatés en 2021	Supérieur ou égal à 1,25 %	Supérieur ou égal à 1 % et inférieur à 1,25 %	Inférieur à 0,75 % et supérieur
Modulation applicable en 2023 en fonction des taux d'incorporation suivants constatés en 2022	Supérieur ou égal à 1,75 %	Supérieur ou égal à 1,5 % et inférieur à 1,75 %	Inférieur à 1,25 % et supérieur
Modulation applicable en 2024 en fonction des taux d'incorporation suivants constatés en 2023	Supérieur ou égal à 2,25 %	Supérieur ou égal à 2 % et inférieur à 2,25 %	Inférieur à 1,75 % et supérieur
Modulation applicable en 2025 en fonction des taux d'incorporation suivants constatés en 2024	Supérieur ou égal à 2,75%	Supérieur ou égal à 2,5 % et inférieur à 2,75 %	Inférieur à 2,25 % et supérieur

»

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le Gouvernement a annoncé en juillet dernier l'instauration d'une éco-contribution sur le billet d'avion, qui ne s'appliquera qu'aux vols partant de France et non à ceux arrivant, pour un montant d'1,50 euro en classe éco pour les vols intérieurs et intra-européens, de 9 euros pour ces vols en classe affaire, de 3 euros pour les vols en classe éco hors UE et de 18 euros pour ces vols en classe affaire.

Cette nouvelle taxe sur le transport aérien, qui servira à financer des modes de transport concurrents à travers une affectation à l'Agence de financement des infrastructures de France (Afitf), pour des projets majoritairement ferroviaires et routiers et non la transition énergétique dans le domaine aérien, peut encore être améliorée, à l'aune de débats concernant le projet de loi de finances 2020.

S'il est important que le secteur aérien contribue à la lutte contre le réchauffement climatique, il apparaît d'autant plus injuste de taxer uniformément toutes les compagnies aériennes, tandis que certaines d'entre elles ont mis en place des stratégies ambitieuses visant à réduire significativement leur empreinte carbone. En conséquence, il est primordial que l'éco-contribution incite les acteurs du secteur à mettre en place des stratégies de décarbonations au lieu de rajouter une nouvelle taxe qui revêt un caractère punitif inadapté aux enjeux de la filière. Par ailleurs, plusieurs grandes

entreprises françaises du secteur, déjà fragiles économiquement, pourraient se retrouver en difficulté et ne pourraient s'ajuster à une nouvelle taxe.

Nous souhaitons en ce sens moduler l'éco-contribution pour que cette dernière se transforme en taxe incitative et non punitive, pour permettre au secteur d'assurer sa mutation pour décarboner le secteur.

Une modulation pertinente de l'écotaxe pourrait résider dans le soutien au développement de la filière française des biocarburants, filière prometteuse pour la décarbonation du secteur aérien. Par exemple, cette taxe pourrait être modulée en fonction du pourcentage de biocarburants dans le carburant destiné aux moteurs d'avions acquis durant l'année précédente par l'entreprise de transport aérien public concernée, incluant le biocarburant et le carburant acquis en France et en excluant les produits à base d'huile de palme. Ces optimisations possibles nous poussent ainsi à demander la modulation de l'éco-contribution sur l'aérien.