

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 2826

présenté par
Mme De Temmerman**ARTICLE ADDITIONNEL****AVANT L'ARTICLE 36, insérer l'article suivant:**

I. – Afin de contribuer efficacement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la taxe de solidarité sur les billets d'avion, mise en place par l'article 72 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020, fait l'objet d'une augmentation détaillée au présent II, qui entre en vigueur le 31 décembre 2022 au plus tard.

II. – En conséquence, le troisième alinéa du VI de l'article 302 *bis* K du code général des impôts est ainsi modifié :

| | | |
|--|---|--|
| Destination finale du passager : | Passager voyageant dans un jet privé dit « aviation d'affaire » | Passager pouvant bénéficier de services à bord aux prix de services à bord aux passagers ne peut accéder g |
| Destination à moins de 2200km (France, un autre État membre de l'Union européenne, un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, la Confédération suisse, pays du Maghreb) | 360 € | 180 € |
| Destination à plus de 2200 km | 1 200 € | 400 € |

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement reprend la demande des citoyens de la Convention Citoyenne pour le Climat concernant l'adoption d'une éco-contribution renforcée sur les billets d'avion.

Le secteur aérien constitue la première source de croissance des émissions de CO2 françaises ces 10 dernières années. Pour autant, ce mode de transport bénéficie d'un nombre important d'exonérations de taxes sur les carburants et sur la TVA. L'éco-contribution mise en place en 2019

représente un pourcentage par billet largement insuffisant pour contrebalancer les avantages fiscaux de l'aviation.

Le secteur a reçu des aides de l'État pendant la crise, à hauteur de 15 milliards d'euros dans le cadre du plan de sauvetage du secteur aéronautique ; une solidarité vitale mais qui ne peut perdurer dans le temps face à son coût important. Les éco-conditionnalités présentées par le Gouvernement auront un effet extrêmement faible sur la réduction des émissions de GES du secteur. De nouveaux dispositifs pourraient donc être mis en place au 1er Janvier 2023, à commencer par l'évolution de la fiscalité.

Les taxes sur les billets d'avions sont très faibles en comparaison de nombreux autres pays européens, qui font le choix d'augmenter la fiscalité de manière importante depuis quelques années. La taxe proposée par les citoyens est très progressive et porte davantage sur les classes affaires. Elle rapporterait 4,2 milliards d'euros (source MTES) au budget de l'État, un budget qui suffirait à financer intégralement la régénération du secteur ferroviaire (3 milliards/an) et l'atteinte de nos objectifs du plan vélo (500 millions/an). Avec un surplus de près d'un milliard d'euros, cette réorientation des flux financiers permettrait la création d'une dynamique attractive et ambitieuse pour les transports « bas-carbone » dans leur globalité.

Cet amendement se fonde sur le modèle de la proposition SD-E1 de la convention citoyenne pour le climat : « Adopter une éco contribution kilométrique renforcée pour le transport aérien public et privé ».

Cet amendement est issu de discussions avec le Réseau Action Climat.