

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 6959

présenté par

M. Potier, M. Leseul, Mme Jourdan et M. Garot

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 36, insérer l'article suivant:**

Après l'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts, il est inséré un article 1609 *quatervicies* B ainsi rédigé :

« Art. 1609 *quatervicies* B. – I. – Une taxe dénommée taxe d'empreinte carbone aérienne est perçue au profit de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France visée aux articles R. 1512-12 à R. 1512-19 du code des transports.

« II. – La taxe est due par toute entreprise de transport aérien public pour les liaisons aériennes définies au III du présent article. La taxe s'applique aux passagers embarqués par l'entreprise sur chaque vol opéré sur une des liaisons aériennes précitées, quelles que soient les conditions tarifaires accordées par le transporteur, aux mêmes exceptions et conditions que celles énoncées aux 1 et 2 du I de l'article 302 *bis* K et s'ajoute au prix acquitté par le client.

« III. – La taxe est applicable sur les liaisons aériennes sans escale pour lesquelles il existe, en régularité comparable, une alternative ferroviaire à grande vitesse dont la durée de trajet n'excède pas celle de la liaison aérienne de plus de 250 % lorsque le prix moyen annuel du billet d'avion est inférieur à celui du prix moyen annuel du billet de train. Le montant de la taxe correspond à l'écart de prix entre ces deux référentiels, il est nul lorsque les prix sont identiques ou lorsque le prix moyen annuel du billet d'avion est supérieur à celui du train.

« IV. – Les modalités de calcul des prix moyens annuels visés au III sont précisées par décret.

« V. – Le produit de la taxe est affecté à l'établissement public visé au I.

« VI. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article ainsi que les modalités de déclaration par les entreprises de transport aérien des passagers concernés et les moyens de contrôle de ces déclarations.

« VII. – La taxe prévue au I du présent article est applicable aux mouvements d'aéronefs intervenant à compter du 1^{er} janvier 2023. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à tirer les conséquences de l'écart entre l'impact écologique d'un trajet en avion et d'un trajet en train sur une même liaison. En effet, selon le rapport, « Focusing on environmental pressures from long-distance transport term 2014 », réalisé par l'Agence européenne de l'environnement, la production de gaz à effet de serre serait en moyenne de 14 grammes par passager et par kilomètre effectué à bord d'un train, contre environ 285 grammes à bord d'un avion. Le présent amendement propose donc, lorsqu'une alternative ferroviaire comparable existe à l'avion, qu'une taxe d'empreinte carbone aérienne s'ajoute au prix du billet acquitté par le passager aérien lorsque le prix de l'avion est inférieur à celui du train. Cette taxe correspondrait à l'écart entre le prix moyen du billet de train et celui du billet d'avion sur le même trajet. Celle-ci ne s'appliquerait que lorsque la durée du trajet en train n'est pas excessivement plus longue que celle du trajet en avion. Elle s'appliquerait ainsi à un Paris-Marseille par exemple mais pas à un Paris-Biarritz.

Le produit de cette taxe serait reversé à l'AFITF. Idéalement, ce produit devrait être fléché pour le financement de la maintenance, du renouvellement et du développement du réseau ferré conventionnel et notamment des petites lignes. Cette «taxe carbone» aérienne serait ainsi péréquatrice au sens où les passagers aériens qui pourraient raisonnablement prendre le train, financeraient l'infrastructure ferroviaire des trains du quotidien. Il n'est pas possible d'apporter cette précision dans le corps de l'amendement pour satisfaire aux exigences de l'article 40 de la Constitution.

L'amendement prévoit enfin que la taxe ne s'appliquerait qu'aux vols intervenant à compter du 1^{er} janvier 2023. En effet, à l'exception des compagnies « low cost », la plupart des compagnies aériennes commercialisent leurs vols environ 9 mois à l'avance. Cette date d'entrée en vigueur différée vise donc à tenir compte de ce délai et de la durée d'examen et d'adoption du projet de loi.