

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 1397

présenté par

M. Orphelin, Mme Chapelier, Mme Dupont, M. Nadot, M. Pahun, Mme Rossi, M. Ruffin, M. Villani, M. Balanant, M. Cubertafon, M. Juanico, M. Larssonneur, Mme Melchior, M. Potier, Mme Sanquer, M. Thiébaud, Mme Wonner, M. Dombreval, Mme Sage, M. Chiche, M. Wulfranc, Mme Valérie Petit et Mme Batho

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

L'article 302 *bis* K du code général des impôts est complété par un VIII ainsi rédigé :

« VIII. – 1. Les montants mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du II font l'objet d'une contribution additionnelle, dénommée « contribution au financement des infrastructures de transport », versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« Le montant de cette contribution, perçue en fonction de la destination finale du passager, est fixé à :

« a) 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 ;

« b) 50 € pour chaque passager embarqué à destination d'un autre État.

« Ces tarifs sont portés, respectivement, à 40 et 100 € lorsque le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement.

« Ces tarifs sont intégralement répercutés sur chaque billet d'avion, dans le respect des catégories mentionnées aux troisième à cinquième alinéas du présent VIII.

« L'intitulé et le montant de cette contribution sont portés à l'attention du passager et de l'acquéreur du billet d'avion, en évidence, à la fois en amont de l'achat et sur le titre de transport.

« 2. La contribution au financement des infrastructures de transport n'est pas perçue lorsque le passager est en correspondance au sens du 2 du VI.

« 3. La contribution au financement des infrastructures de transport est contrôlée dans les conditions prévues au IV et suivant les délais de prescription du droit de reprise prévus à l'article L. 176 du livre des procédures fiscales en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

« 4. La contribution au financement des infrastructures de transport est recouvrée dans les conditions fixées au V. Elle est reversée mensuellement à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« 5. La contribution au financement des infrastructures de transport est due pour les billets achetés à compter du 1^{er} janvier 2021. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à introduire une contribution au financement des infrastructures de transport, versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et visant notamment à financer le développement de l'offre ferroviaire, en particulier les petites lignes, ainsi que le développement des mobilités actives.

Plus rien ne justifie que le transport aérien ne contribue pas au financement des politiques de mobilités durables, et que le kérosène du transport aérien ne soit pas taxé. Depuis le début de la crise des gilets jaunes, de nombreux citoyens ont dénoncé cette absurdité. Les déplacements effectués en avion augmentent fortement d'année en année, alors qu'il s'agit du mode de transport le plus polluant au kilomètre (sur le même trajet, 14 fois plus émetteur qu'un train classique et 40 fois plus qu'un TGV). Le kérosène n'est pas taxé, ce qui contribue à permettre aux compagnies de proposer des prix défiant toute concurrence. Un signal prix peut être fixé afin de mieux prendre en compte les fortes externalités environnementales liées à ce mode de transport, et d'inciter ainsi à un changement des habitudes. Ce serait par ailleurs une mesure de justice environnementale et sociale. Pour rappel, 40 % des Français ne partent pas en vacances, encore moins en avion. Dans le monde, 95 % des gens n'ont jamais pris l'avion. En France, l'essentiel de la clientèle du transport aérien est dans les 8e à 10e décile. Il existe une forte corrélation entre revenu et choix de l'avion comme mode de déplacement. Enfin, le droit communautaire et le droit international (notamment la convention de Chicago), parfois invoqués à l'encontre d'une telle contribution financière du transport aérien, ne s'y opposent en fait pas.