

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT****N ° 3190**

présenté par

Mme Abba, rapporteure au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire (Titre IV)

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

Dans le cadre des travaux lancés à l'échelle de l'Union européenne sur une éventuelle taxation du transport aérien, le Gouvernement remet au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2019, un rapport d'information portant sur les niveaux de fiscalité du secteur aérien en France et, par comparaison, dans les autres pays de l'Union Européenne.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La mise en place d'une contribution du secteur aérien à la lutte contre le changement climatique, sous la forme d'une taxe sur le kérosène ou d'une taxe sur les billets d'avion pose la question du niveau de fiscalité global qui pèse sur le secteur au niveau européen. En effet, il est indispensable de bien connaître les niveaux de fiscalité existants partout en Europe, pour éviter que la mise en place d'un tel instrument ne contribue au développement de « fuites de carbone » vers des pays ou des plateformes aéroportuaires qui n'intégreraient pas les mêmes exigences environnementales que les autres.

La version provisoire de l'étude récente de la Commission Européenne « Taxes in the Field of Aviation and their impact » montre une forte disparité à l'intérieur de l'Union Européenne dans les différentes taxes qui s'appliquent à l'aviation (taxe sur les billets d'avion, taxe sur le kérosène, TVA, autres taxes environnementales...). Alors que certains pays européen ne disposent de quasiment aucune taxe (par exemple de Danemark et l'Irlande), les taxes existantes dans les autres États Membres sont très variables tant par leur assiette que par leur taux.

Afin de faciliter la mise en œuvre d'une mise à contribution du secteur aérien à la lutte contre le changement climatique, il est donc nécessaire de bien comprendre les niveaux de fiscalité existants, ainsi que la finalité des différentes taxes. Le prix des billets d'avion est en effet un facteur important de compétitivité pour les compagnies aériennes comme pour les plateformes aéroportuaires.

Il est donc proposé de mettre à l'étude les effets d'une fiscalité sur les billets d'avion, qui est l'approche la plus réaliste à court terme pour faire contribuer le secteur aérien à la lutte contre le changement climatique. Cette mise à l'étude pourrait prendre la forme d'un rapport étudiant :

- Les niveaux de fiscalité existants en France et dans les différents pays de l'Union Européenne, avec le détail concernant leur finalité (taxes environnementales ou non);
- Les perspectives liées à la mise en place de mesures domestiques comme la taxe de solidarité sur les billets d'avions (dite taxe Chirac), mais aussi des taxes environnementales (comme celle annoncée par les Pays-Bas);
- Une modélisation des risques de fuites de carbone associés à la mise en place unilatérales de fiscalité sur les billets d'avion dans quelques pays de l'Union Européenne;
- L'identification des mesures permettant d'éviter les fuites de carbone dans le cadre de la mise en place d'une fiscalité sur les billets d'avion.