

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

Rejeté

AMENDEMENT

N° 4955

présenté par

M. Lagleize, M. Pupponi, M. Laqhila, M. Jerretie, Mme Mette et Mme Poueyto

ARTICLE 35

À la seconde phrase de l'alinéa 2, substituer aux mots :

« nationales susceptibles d'être mises en place à défaut d'un dispositif européen, notamment l'augmentation du tarif de la taxe de solidarité mentionnée au VI de l'article 302 *bis* K du code général des impôts »

les mots :

« européennes susceptibles d'être mises en place ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 35 du présent projet de loi prévoit de mettre en œuvre un prix du carbone à partir de 2025.

Le présent article prévoit également la remise au Parlement un an après la promulgation de la loi d'un rapport du Gouvernement relatif aux modalités de poursuite de l'objectif de voir le transport aérien s'acquitter d'un prix du carbone suffisant à partir de 2025.

Or, deux instruments donnant un « signal prix » sur les émissions du transport aérien sont déjà actuellement en vigueur : le système d'échange de quotas d'émissions européen (SEQE-UE ou EU ETS) et le *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (CORSA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), mécanisme mondial de compensation, au niveau international.

Même si la France doit drastiquement réduire ses émissions de gaz à effet de serre pour atteindre ses objectifs de neutralité carbone d'ici 2050, s'agissant du transport aérien comme pour d'autres, les mesures européennes et internationales sont préférables aux mesures nationales car elles

permettent d'éviter les distorsions de concurrence entre États et de limiter le transfert des émissions du transport aérien vers d'autres pays qui ne seraient pas soumis aux mêmes mesures.

En effet, cette mesure pourrait avoir, au-delà des secteurs aérien et touristique, un impact négatif sur l'attractivité économique de la France et de ses territoires. Les hubs aéroportuaires français seraient également pénalisés, en l'absence d'harmonisation européenne, par rapport à leurs voisins européens vers lesquels les trafics moyens et long-courriers se redirigeraient, compte tenu du coût plus élevé d'un passage dans les hubs français du fait de ce prix du carbone.

En effet, avant d'instaurer de manière unilatérale et sur le seul territoire français un prix du carbone suffisant à partir de 2025 dont devrait s'acquitter le transport aérien, il convient en premier lieu de s'assurer de l'efficacité des dispositifs européens et internationaux et de leur capacité à inscrire les émissions du transport aérien dans une trajectoire compatible avec nos objectifs climatiques.

En outre, alors que le secteur du transport aérien subit une crise sans précédent en raison de la pandémie de la COVID-19, ajouter une contrainte supplémentaire à partir de 2025, via une augmentation de la fiscalité sur le kérosène et/ou la suppression des quotas gratuits dont bénéficient aujourd'hui les compagnies aériennes à hauteur de 50 % de leurs besoins, pourrait être préjudiciable pour l'ensemble du secteur aérien et avoir des répercussions négatives sur la filière aéronautique.

Le présent amendement vise donc à ce que ce rapport étudie uniquement les dispositions européennes susceptibles d'être mises en œuvre à cet effet.