

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION

AMENDEMENT

N ° I-1075

présenté par

M. François-Michel Lambert, M. Pancher, Mme De Temmerman, M. Acquaviva, M. Clément,
M. Colombani, Mme Dubié, M. Falorni, M. Molac et M. Nadot

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 8, insérer l'article suivant:

I. – Les trois derniers alinéas du 1 du VI de l'article 302 *bis* K du code général des impôts sont remplacés par deux alinéas ainsi rédigés :

« Le tarif de la taxe est fixé en fonction de la destination finale, et de la catégorie de chaque passager, selon le tableau suivant :

Destination finale du passager :	Passager voyageant dans un jet privé dit « aviation d'affaire »	Passager pouvant bénéficier, sans supplément de prix, de services à bord auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement	Autre passager
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 €	30 €
Destination à plus de 2200 km	1200 €	400 €	60 €

»

II. – Le I entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2022.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à fixer des niveaux de taxe sur les billets d'avion plus cohérents avec les engagements pris par la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de l'Accord de Paris. Les émissions du secteur aérien ont augmenté de 71 % entre 1990 et 2018 en France. Par ailleurs, au niveau européen, elles sont susceptibles de tripler d'ici à 2050 sans action politique d'envergure.

- Le montant de cette contribution, perçue en fonction de la destination finale du passager, est fixé à son introduction, à 30 €, pour chaque passager embarqué pour une 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) et 60 €, pour chaque passager embarqué pour une destination à plus de 2200km.
- Ces tarifs sont portés, respectivement, à 180 et 400 € pour un vol national européen et un vol international, lorsque le passager est en classe affaires et qu'il peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement.
- Ces tarifs sont portés, respectivement, à 360 et 1200 € pour un vol national européen et un vol international, lorsque le passager a recours à un avion dit « d'aviation d'affaire » tels que les jets privés. L'ajout d'une tranche supplémentaire concernant l'aviation d'affaire se justifie du fait d'une empreinte carbone par passager supérieure au reste des vols, et des caractéristiques socio-économiques des passagers.

Cet amendement provient d'une proposition faite par la Conventionne citoyenne pour le climat comprenant l'augmentation des tarifs de l'écotaxe, l'ajout d'une tranche concernant l'aviation d'affaire et la modification du critère de destination, sur laquelle le Président de la République s'est lui-même engagé en juin dernier.

Afin de renforcer l'efficacité de cette taxe, il semble plus pertinent de prendre en compte la distance parcourue en avion plutôt que de prendre seulement en compte le pays de destination en faisant une simple différenciation UE/hors-UE comme c'est le cas aujourd'hui. Le critère de 2200km a donc été choisi pour être plus englobant, en incluant notamment les pays du Maghreb dans le tarif minimal.

Soulignons aussi que d'autres pays ont déjà mis en place des niveaux de taxe bien supérieurs à celle mise en place par le Gouvernement l'année passée, tels que l'Allemagne, le Royaume-Uni. Le Parlement vient également d'adopter une taxe environnementale sur les billets d'avion pour 2022, pour un montant de 27 à 110 euros en fonction de la classe et de la distance.

Afin de renforcer l'efficacité environnementale, de la taxe et son acceptabilité, les ressources dégagées devraient être affectées à l'amélioration et l'accessibilité du transport ferroviaire, des transports en commun et du vélo. Il est nécessaire d'affecter une partie non négligeable des ressources de la taxe à l'accompagnement des salariés du secteur, des dispositifs publics de formation et de transition professionnelles étant nécessaires. La hausse du montant des taxes permet de dégager les marges de manœuvre nécessaires.

Cet amendement a été élaboré avec le Réseau Action Climat.