

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 novembre 2022

PLFR POUR 2022 - (N° 393)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CF241

présenté par

M. Mickaël Bouloux, M. Baptiste, M. Philippe Brun, Mme Pires Beaune et les membres du groupe
Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe Nupes)

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 1, insérer l'article suivant:**

Le paragraphe 1 de la sous-section 3 de la section 2 du chapitre II du titre II du livre IV du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1° L'article L. 422-20 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 5° Le tarif de la taxe sur les jets privés déterminé dans les conditions prévues à l'article L. 422-24-1 »

II. – Il est complété par un article L. 422-24-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 422-24-1.* – La circulation d'aéronefs privés, à l'exception des aéronefs individuels de plaisance, pouvant transporter moins de 25 passagers et dont le poids au décollage à vide est inférieur à 30 tonnes, est soumise à une taxe en fonction des émissions de dioxyde de carbone lors du survol de l'espace aérien national et des espaces aériens placés sous juridiction française. Le tarif de la taxe est fixé à 44,6 euros par tonne émise. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

C'est pourquoi cet amendement des députés Socialistes et apparentés propose de taxer tout jet privé qui traverse l'espace aérien français, qu'il soit immatriculé en France ou non, qu'il se pose en France ou non, en fonction de ses émissions de gaz à effet de serre.

Un vol d'une heure en jet privé est à l'origine de deux tonnes de CO2 en moyenne. Cela peut aller jusqu'à 5 tonnes. Au kilomètre, un jet émet jusqu'à 20 fois plus de gaz à effet de serre qu'un avion de ligne classique.

Si l'on prend en compte le nombre de voyageurs transportés, le bilan est encore plus catastrophique : un jet privé dispose en général d'une dizaine de places, contre 75 à plus de 800 places pour les avions de ligne classique.

Il est vital de désinciter à l'usage des jets privés.

Le tarif de la taxe est calqué sur le tarif de la taxe carbone. Sont exclus du dispositif les avions de ligne, les avions de plaisance individuels type monoplaces ou biplaces et les avions concourant aux services publics (quoi qu'il conviendrait de trouver un mécanisme afin de désinciter certains ministres à aller voter en jet privé).

Si la question est écologique, c'est aussi une question de justice fiscale et sociale : comment faire accepter aux Françaises et aux Français la sobriété nécessaire dans le cadre de la transition énergétique, pendant qu'en parallèle, une vie d'efforts d'un Français moyen peut être effacée par un trajet en jet privé d'un multi-milliardaire ? Cette préoccupation n'est pas un argument théorique, ce sont les recommandations n° 2 et 3 de l'OCDE aux États pour réussir à rendre acceptables les politiques écologiques : <https://www.oecd.org/climate-change/international-attitudes-toward-climate-policies/>