

ASSEMBLÉE NATIONALE
5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-CD159

présenté par
M. Leseul, M. Delautrette, Mme Jourdan, M. Bertrand Petit et les membres du groupe Socialistes et apparentés (membre de l’intergroupe Nupes)

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 15, insérer l'article suivant:

I. – Le tableau du deuxième alinéa de l’article L. 422-22 du code des impositions sur les biens et services est ainsi rédigé :

DESTINATION FINALE	SERVICES ADDITIONNELS À BORD DONT BÉNÉFICIE LE PASSAGER, SANS SUPPLÉMENT DE PRIX, PAR RAPPORT À D'AUTRES PASSAGERS	MINIMUM (€)	MAXIMUM (€)
Européenne ou assimilée	Aucun service additionnel	1,13	49,5
	Présence de services additionnels	11,27	183,0
Tierce	Aucun service additionnel	4,51	201,0
	Présence de services additionnels	45,07	864,2

II. – Le I entre en vigueur au 1^{er} avril 2024.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à relever le barème du tarif de solidarité pour compenser les exonérations fiscales dont bénéficie le secteur aérien.

Selon le rapport de juillet 2023 de l'ONG Transport & Environment, la secteur aérien a en effet bénéficié d'exonérations fiscales pour les activités françaises à hauteur de 4,7 milliards d'euros en 2022. Selon les estimations de l'ONG, ce montant devrait s'élever en 2025 à 6,1 milliards d'euros, avec la reprise du trafic. Ces exonérations sont les suivantes :

- TVA : 0 % sur les vols UE et internationaux, 10 % sur les vols domestiques, au lieu du tarif normal de 20 % : 2,3 milliards d'euros de manque à gagner ;
- taxe sur le kérosène (TICPE) : 0 € / L pour tous les vols commerciaux, à comparer aux 0,6075 €/L imposés sur le gazole routier (au 1^{er} janv. 2023) : 1,9 milliards d'euros de manque à gagner avec une hypothèse conservatrice d'une taxe à 0,38 € / L ;
- marché carbone : prix moyen payé à la tonne de carbone de 45 € en 2022 au lieu de 85 € : 0,9 milliards d'euros de manque à gagner.

Ces exonérations fiscales présentent plusieurs problèmes :

- budgétaire : elles privent l'État d'importantes ressources pour financer la transition écologique, dans une situation de restrictions budgétaires ;
- justice fiscale avec le train : elles faussent la concurrence avec d'autres modes de transport moins polluants (étude Greenpeace 2023, l'avion en moyenne 2,6 fois plus cher que le train en France) ;
- effet rebond : elles abaissent artificiellement le prix des billets et stimulent ainsi la demande, et font donc augmenter les émissions de gaz à effet de serre. L'amélioration tendancielle de l'efficacité des moteurs alimente l'effet rebond et n'est pas associée à un cadre fiscal évolutif ;
- décarbonation du secteur aérien : rétablir un juste cadre fiscal pour l'aérien est également un prérequis pour que les carburants alternatifs jouent leur rôle de décarbonation : sans le signal-prix lié à la fiscalité, la croissance du trafic nécessitera une grande quantité de carburants alternatifs qu'il ne sera pas possible de produire.

La taxe sur les billets peut être utilisée au niveau national comme un moyen simple et efficace pour compenser ce manque à gagner.

Les recettes supplémentaires dégagées sont affectées au financement des infrastructures tel qu'identifié par le Conseil d'orientation des infrastructures.

Cet amendement a été travaillé avec la fédération d'ONG Transport et Environnement.