

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

17 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° I-1402

présenté par  
M. Maillard

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 7, insérer l'article suivant:**

I. – Au premier alinéa du I de l'article 266 *quindecies* du code des douanes, les mots : « , des essences et des carburéacteurs » sont remplacés par les mots : « et des essences ».

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et services.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

L'extension de la TIRUERT aux carburants d'aviation au 1er janvier 2022 a été conçu comme un signal à l'attention des acteurs du secteur aérien nationaux pour stimuler l'incorporation de carburants d'aviation plus durables pour l'aviation (CAD) en anticipation de la mise en place d'objectifs européens dans le cadre du paquet « Fit for 55 ». L'adoption du règlement ReFuel Aviation, qui entre en vigueur le 1er janvier 2025, devrait donc logiquement conduire à son abrogation.

Le règlement européen introduira plusieurs évolutions par rapport au dispositif initié par la France, dont une augmentation de l'objectif d'incorporation de biocarburants et la suppression du double comptage lié à l'utilisation de biocarburant dit « de 2ème génération ». Il mettra également fin à la possibilité de se soustraire à ces objectifs via une taxe exonératoire, remplaçant celle-ci par une amende en cas de non-respect. Cette différence juridique entre une sanction et une fiscalité incitative rendra l'utilisation incompatible avec le respect des mandats d'incorporation de ReFuel Aviation.

Par ailleurs, la TIRUERT a contribué à dégrader la compétitivité des compagnies aériennes françaises qui s'approvisionnent sur le territoire national, alors qu'elles subissent déjà un désavantage structurel face à leurs concurrents. Le SAF acquis par les compagnies aériennes auprès des distributeurs dans le cadre du mandat français est facturé au prix de la TIRUERT, soit de l'ordre de 5 000 €/T, bien au-dessus du prix du marché européen (environ 3500 €/T) et nettement plus élevé qu'aux États-Unis, où il est inférieur à 2 000 €/T grâce à des aides gouvernementales. Ainsi, la TIRUERT constitue un obstacle à la décarbonation du secteur aérien français.

La vocation de cette taxe était de ne pas être perçue et sa collecte lors des précédentes années est restée proche de zéro. Sa suppression n'entraîne donc pas de perte de recettes pour l'État. Il est donc demandé au Gouvernement de lever le gage.