ASSEMBLÉE NATIONALE

18 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-2491

présenté par

M. Amard, Mme Abomangoli, M. Alexandre, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terrenoir, M. Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 33, insérer l'article suivant:**

Le tableau du IV de l'article L. 213-10-2 du code de l'environnement est complété par une ligne ainsi rédigée :

«

PFAS (substances per- et polyfluoroalkylées)	30 euros	100ng/litre
--	----------	-------------

»

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, les députés LFI-NFP proposent de supprimer la niche fiscale sur le kérosène aérien. Aujourd'hui, un remboursement sur le kérosène aérien à usage commercial continue d'être pratiqué. Un choix résolument politique qui défend sciemment l'aérien, au mépris de la justice fiscale et de la planète. En juillet 2023, l'ONG Transport & environnement a calculé le «manque à gagner» des États européens du aux diverses exonérations fiscales en vigueur dans le secteur de

l'aviation (sur le kérosène, mais aussi sur la TVA, la taxe sur les billets...). Elle base ses calculs sur une taxe sur le carburant de 0,38€ par litre, soit l'équivalent de ce que propose la Commission européenne elle-même dans sa proposition de révision de la réglementation Energy taxation directive, qui fait l'objet de nombreux blocages des Etats-membres dont la France. Les résultats sont aussi éloquents que révoltants : de par ces exonérations, l'Etat français s'est privé de 4,7 milliards d'euros en 2022, dont 1,94 milliard pour la seule taxe sur le kérosène. L'institut I4CE identifie « 16 milliards d'euros de niches fiscales sur la taxation des énergies fossiles ». Quatre niches à elles seules « impliquent que 25% des émissions françaises [soient] peu ou pas taxées : l'exonération sur le kérosène des avions, les taux réduits pour les poids lourds, pour le gazole non routier et pour le gazole routier par rapport à l'essence ». L'avion est pourtant le moyen de transport le plus polluant. Son impact sur le climat a doublé en vingt ans et pourrait tripler d'ici 2050, selon le RAC. Cela représente 7% des émissions totales du pays et 16% des émissions du secteur du transport. Mais le CO2 n'est pas la seule émission nocive. Les traînées de condensation et les oxydes d'azote des avions contribuent aussi largement au réchauffement climatique en multipliant entre 2 et 3 fois les impacts de l'aviation sur la hausse de la température. Il est impensable de demander aux citoyens de s'astreindre à des modifications de leurs modes de vie dans un objectif de sobriété écologique lorsque perdue en parallèle un système organisé de niches fiscales favorisant les grandes sociétés et nuisant gravement à l'environnement. Il est plus que temps de "responsabiliser" (terme d'ailleurs cher à l'exécutif) le secteur aérien, notamment au changement climatique, en cessant de lui appliquer une fiscalité avantageuse, sans que cela ne soit économiquement, écologiquement, ou socialement justifié. Pour toutes ces raisons, il nous paraît nécessaire de rétablir la contribution du secteur aérien à la transition écologique à hauteur de sa responsabilité dans les changements climatiques.