

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-3132

présenté par

M. Coquerel, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, 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. 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 26, insérer l'article suivant:**

Le code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa de l'article L. 422-14 est remplacé par cinq alinéas ainsi rédigés :

« Est soumis à la taxe tout embarquement sur le territoire de taxation mentionné à l'article L. 422-16 de passagers à bord :

« 1° D'un aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct ;

« 2° D'un aéronef privé réalisant un vol commercial et transportant moins de soixante passagers, autre qu'en transit direct ;

« 3° D'un aéronef privé réalisant un vol mais ne faisant pas l'objet d'une exploitation commerciale au sens de l'article 3 du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, autre qu'en transit direct.

« Ne sont pas assujettis à la présente taxe les embarquements dans un des territoires mentionnés aux deuxième à cinquième alinéas de L. 422-16 du code de l'imposition des biens et services, à l'article L. 112-4 du même code, à l'article 74 de la Constitution, ainsi que la Corse, et ayant pour destination finale un autre de ces mêmes territoires. »

2° L'article L. 422-22 est ainsi rédigé :

a) Après la première occurrence du mot : « passager », sont insérés les mots : « , du type d'aéronefs ».

b) Le tableau du deuxième alinéa est ainsi rédigé :

«

Destination finale	Type d'aéronef	Services additionnels à bord dont bénéficie le passager, sans supplément de prix, par rapport à d'autres passagers	Montant (€)
Européenne ou assimilée	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Aucun service additionnel	20
Européenne ou assimilée	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Présence de services additionnels	60
Européenne ou assimilée	Aéronef privé réalisant un vol commercial et transportant moins de soixante passagers et aéronef privé réalisant un vol mais ne faisant pas l'objet d'une exploitation commerciale, tels que définis à l'article L422-14 du code des impositions sur les biens et services	Présence ou non de services additionnels	1000
Destination mentionnée à l'article L. 422-22 bis	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Aucun service additionnel	20
Destination mentionnée à l'article L. 422-22 bis	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Présence de services additionnels	60
Destination mentionnée à l'article L. 422-22 bis	Aéronef privé réalisant un vol commercial et transportant moins de soixante passagers et aéronef privé réalisant un vol mais ne faisant pas l'objet d'une exploitation commerciale, tels que définis à l'article L422-14 du code des impositions sur les biens et services	Présence ou non de services additionnels	1000
Tierce	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Aucun service additionnel	50

Tierce	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Présence de services additionnels	200
Tierce	Aéronef privé réalisant un vol commercial et transportant moins de soixante passagers et aéronef privé réalisant un vol mais ne faisant pas l'objet d'une exploitation commerciale, tels que définis à l'article L422-14 du code des impositions sur les biens et services	Présence ou non de services additionnels	3000

»

3° Après le même article L. 422-22, il est inséré un article L. 422-22 *bis* ainsi rédigé :

« Art. L. 422-22 *bis*. – Les États, hors espace économique européen, considérés comme destination européenne ou assimilée sont les suivants :

« 1° La Principauté d'Andorre ;

« 2° La Principauté de Monaco ;

« 3° Le Royaume uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ;

« 4° La République de Saint-Marin ;

« 5° La Confédération suisse ;

« 6° La Bosnie-Herzégovine ;

« 7° La Serbie ;

« 8° Le Kosovo ;

« 9° Le Monténégro ;

« 10° L'Albanie ;

« 11° La Macédoine du Nord ;

« 12° La Biélorussie ;

« 13° L'Ukraine ;

- « 14° Le Maroc ;
- « 15° L'Algérie ;
- « 16° La Tunisie ;
- « 17° La Libye ;
- « 18° La Turquie. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement des députés LFI-NFP identique au Nouveau Front Populaire prévoit de fixer des niveaux de taxe sur les billets d'avion cohérents avec les engagements pris par la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre dans le cadre des Accords de Paris, ce qui permettra de garantir des moyens à l'AFD.

Les émissions du secteur aérien ont augmenté de 85% entre 1990 et 2019 en France (ADEME). Avec 24,2 millions de tonnes de CO₂, cela représente 5,3 % des émissions globales françaises. Sans aucune politique d'envergure, elles seraient amenées à tripler en Europe d'ici 2050. Cette croissance des émissions aériennes est incompatible avec la neutralité carbone désirée par la France d'ici 2050 : il nous faut diviser par six les émissions de gaz à effet de serre du territoire. La décarbonation du secteur aérien joue ainsi un rôle phare dans l'atteinte de cet objectif. Or, notre fiscalité aujourd'hui ne permet pas de limiter certains comportements néfastes pour l'environnement, en premier lieu l'utilisation de jets privés.

L'idée provient de la Convention citoyenne pour le climat. A l'inverse d'une reprise « sans filtre » à laquelle il s'était engagé, Emmanuel Macron a supprimé par ordonnances et par décrets les dispositions insuffisantes de la taxe sur le transport aérien qui existait depuis 2006 présente à l'article 302 bis K du CGI. Déjà vidé de son contenu, cet article doit même être abrogé dès le premier janvier 2025.

Le montant de cette contribution est de 10 euros pour chaque vol de moins de 1 000 kilomètres, de 30 euros pour chaque vol de moins de 2200 kilomètres et de 60 euros pour chaque vol au-delà. Cette contribution est portée à 120, 360 et 1200 euros lorsque le passager voyage à bord d'un jet privé, qui relève d'un choix de confort de toute façon très onéreux. En augmentant mécaniquement le prix des billets d'avion, cette taxe viendra réduire la distorsion de fiscalité qui profite aujourd'hui au secteur aérien, et favoriser l'adoption de modes de transport moins carbonés, en premier lieu le train.

La hausse du montant des taxes pourra être affectée à l'investissement dans le ferroviaire et les transports en commun terrestres. Une partie de ces recettes peut également financer l'accompagnement des salariés du secteur via des dispositifs publics de formation et de transition professionnelles.

Parce que nos émissions de gaz à effet de serre ne réduiront pas sans une politique ambitieuse et courageuse, nous appelons donc à désinciter fiscalement les modes de transport les plus polluants. Il

s'agit du seul chemin qui vient à la fois réduire notre dette budgétaire, et, beaucoup plus important, notre dette climatique.