

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° I-3630

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 26, insérer l'article suivant:**

I. – La section 2 du chapitre II du titre II du livre IV du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifiée :

1° L'article L. 422-15 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois » ;

b) Après le mot : « kilomètres », la fin du d du 1° est ainsi rédigée : « de l'aérodrome national de référence au sens de l'article L. 422-15-1 ; »

c) Le 2° est ainsi rédigé :

« 2° Les destinations intermédiaires, qui comprennent celles qui ne relèvent pas du 1° ou du 3° ; »

d) Après le 2°, il est inséré un 3° ainsi rédigé :

« 3° Les destinations lointaines, qui comprennent les territoires des États dont le principal aérodrome desservant sa capitale est situé à une distance supérieure à 5 500 kilomètres de l'aérodrome national de référence. » ;

2° Après l'article L. 422-15, il est inséré un article L. 422-15-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 422-15-1. – L'aérodrome national de référence s'entend de l'aérodrome suivant :

« 1° Lorsque l'embarquement du passager a lieu sur le territoire métropolitain, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;

« 2° Lorsque l'embarquement du passager a lieu sur le territoire d'une collectivité relevant de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Barthélemy ou de Saint-Martin, l'aérodrome principal de la collectivité concernée.

« Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile constate les États pour lesquels les conditions de distance par rapport à l'aérodrome de référence mentionnées au *d* du 1° et au 3° de l'article L. 422-15 sont remplies. » ;

3° L'article L. 422-21 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 422-21.* - Le tarif de l'aviation civile prévu au 1° de l'article L. 422-20 est égal, du 1^{er} janvier 2025 au 31 mars 2025, aux montants suivants :

«

DESTINATION FINALE	TARIF (€)
Européenne ou assimilée	5,05
Intermédiaire ou lointaine	9,09

« Ce tarif est indexé sur l'inflation dans les conditions prévues par la sous-section 2 de la section 1 du présent chapitre. » ;

4° L'article L. 422-22 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 422-22.* – Le tarif de solidarité prévu au 2° de l'article L. 422-20, déterminé en fonction de la destination finale du passager et de la catégorie de service au sens de l'article L. 422-22-1, est le suivant :

«

DESTINATION FINALE	CATEGORIE DE SERVICE	Tarif (€)
DESTINATION EUROPÉENNE OU ASSIMILÉE	Normale	9,50
	Avec services additionnels	30
	Aéronef d'affaires avec turbopropulseur	300
	Aéronef d'affaires avec turboréacteur	600
DESTINATION INTERMÉDIAIRE	Normale	15
	Avec services additionnels	80
	Aéronef d'affaires avec turbopropulseur	1000
	Aéronef d'affaires avec turboréacteur	1500
DESTINATION LOINTAINE	Normale	40
	Avec services additionnels	120
	Aéronef d'affaires avec turbopropulseur	1500
	Aéronef d'affaires avec turboréacteur	3000

» ;

5° Après l'article L. 422-22, il est inséré un article L. 422-22-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 422-22-1.* – Pour l'application du tarif de solidarité, sont distinguées les catégories de services suivantes :

« 1° La catégorie « normale » lorsque le service ne relève pas des 2° à 4° ;

« 2° La catégorie « avec services additionnels » lorsque le service ne relève pas des 3° à 4° et lorsque le passager peut bénéficier, sur au moins l'un des tronçons compris entre le point d'embarquement initial et le point de débarquement final, sans supplément par rapport au prix initialement convenu, de services à bord auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder sans un tel supplément ;

« 3° La catégorie « aéronef d'affaires avec turbopropulseur » lorsque le service ne relève pas du 4° et que, sur au moins l'un des tronçons compris entre le point d'embarquement initial et le point de débarquement final, le transport est réalisé dans le cadre d'un service aérien non régulier à bord d'un aéronef équipé d'un ou plusieurs turbopropulseurs et disposant d'une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers inférieure ou égale à 19 ;

« 4° La catégorie « aéronef d'affaires avec turboréacteur » lorsque, sur au moins l'un des tronçons compris entre le point d'embarquement initial et le point de débarquement final, le transport est réalisé dans le cadre d'un service aérien non régulier à bord d'un aéronef équipé d'un ou plusieurs turboréacteurs et disposant d'une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers inférieure ou égale à 19.

« Le point d'embarquement initial s'entend du premier embarquement qui n'est ni en correspondance, ni en transit direct. Le point de débarquement final s'entend du dernier débarquement qui n'est pas suivi d'un embarquement en correspondance ou en transit direct.

« Le service aérien non régulier s'entend de celui qui ne relève pas du 16 de l'article 2 du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, dans sa rédaction en vigueur. »

II. – Le 11° de l'article 37 de l'ordonnance n° 2021-1843 du 22 décembre 2021 portant partie législative du code des impositions sur les biens et services et transposant diverses normes du droit de l'Union européenne est abrogé.

III. – Les I et II sont applicables dans les collectivités mentionnées aux 1° à 4° de l'article L. 422-16 du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objet de faire contribuer les passagers aériens à l'effort de rétablissement des comptes publics.

Les mesures qu'il prévoit généreront un rendement supplémentaire de 1 Md€, qui portera :

- sur les trajets de l'aviation commerciale d'affaires à hauteur de 150 M€, avec la création d'un tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP) spécifique à cette catégorie de service ;

- sur les trajets relevant d'un service aérien régulier à hauteur de 850 M€, au moyen d'une hausse du tarif de solidarité de la TTAP.

Cette hausse du tarif de solidarité de la TTAP est assurée en instaurant une différence de taxation entre les trajets de longue distance (au moins 5 500 kilomètres) et les trajets plus courts. L'effort est majoritairement porté par les classes dites « affaires » pour lesquelles les passagers bénéficient de services additionnels par rapport à la classe de droit commun.

En outre, le présent amendement entend préserver la situation spécifique des collectivités ultramarines, qui font l'objet du premier type de tarif, indépendamment de la distance. Il est par ailleurs précisé que les distances des trajets sont déterminées à partir de l'aérodrome principal de leur territoire.

Par ailleurs, l'entrée en vigueur au 1er janvier 2025 de cette nouvelle grille tarifaire appelle une mise à jour informatique de l'outil déclaratif. Puisque cette mise à jour ne pourra intervenir qu'au cours du premier semestre 2025, des dispositions réglementaires viendront compléter le présent amendement afin, d'une part, de préciser les modalités de déclaration de la TTAP durant la période antérieure à la mise à jour et, d'autre part, de prévoir un dispositif de régularisation une fois que la gestion et le recouvrement de la taxe seront définitivement opérationnels.