

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

SOUS-AMENDEMENT

N° I-3739

présenté par

Mme Sas, M. Amirshahi, Mme Arrighi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

à l'amendement n° 3630 du Gouvernement

APRÈS L'ARTICLE 26

I. – Après l'alinéa 1, insérer les deux alinéas suivants :

« 1° A L'article L. 422-14 du code des impositions sur les biens et services est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation aux deux premiers alinéas, est soumis au tarif de solidarité tout embarquement sur le territoire de taxation mentionné à l'article L. 422-16 de passagers à bord d'un aéronef réalisant un vol sans faire 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. »

II. – En conséquence, substituer aux alinéas 25 et 26 les deux alinéas suivants :

« 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 qui ne relèvent 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, 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. Sont également concernés les aéronefs 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 ;

« 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 qui ne relèvent 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, 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. Sont également concernés les aéronefs 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. » .

II. – En conséquence, supprimer l'alinéa 28.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Ce sous-amendement à l'amendement n°I-3630 vise à renforcer la proposition gouvernementale sur le tarif solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers, en élargissant l'assiette aux jets privés non commerciaux, qu'ils soient la propriété directe d'ultrariches ou loués pour leurs loisirs.

Il est impératif que tous les jets privés soient inclus dans cette taxation, car ils représentent une source de pollution disproportionnée. En effet, ramenée à l'empreinte carbone par passager, un trajet en jet privé émet 14 fois plus de CO₂ qu'un vol en avion de ligne classique et 50 fois plus qu'un trajet en train selon l'ONG Transport & Environment. Cette réalité environnementale rend nécessaire une taxation sans distinction de tous les vols privés.

Parmi les principaux utilisateurs de jets privés en France, 40 appareils appartiennent directement à des membres du classement des 500 plus grandes fortunes de France, ou à des groupes du CAC 40 comme TotalEnergies. En effet, malgré l'aberration écologique que représente l'usage des jets privés, ce secteur ne s'est jamais aussi bien porté. En outre, en 2022 et 2023 les ventes de jets privés d'occasion et neufs, ont atteint des records, dépassant les 34 milliards de dollars.

En plus de ces propriétaires fortunés, les jets français sont majoritairement détenus par des compagnies de voyage privées qui offrent des vols à la demande aux particuliers et aux professionnels. Ce marché a connu un essor considérable depuis la crise du COVID-19, lorsque de nombreuses entreprises de taille intermédiaire ont opté pour l'aviation d'affaires pour les

déplacements de leurs dirigeants et une fois la crise passée ne sont pas retournées vers l'aviation commerciale, contribuant ainsi à une forte demande pour les jets privés.