

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 novembre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

SOUS-AMENDEMENT

N ° I-3806

présenté par

M. Padey et M. Gumbs

à l'amendement n° 3630 du Gouvernement

APRÈS L'ARTICLE 26

I. – Rédiger ainsi le tableau de l'alinéa 20 :

«

Destination Finale	Catégorie de service	Tarif (€) par passager
Destination européenne ou assimilée	normale	9,5
	Avec services additionnels	30
	Aéronef d'affaires de masse maximale certifiée au décollage supérieure strictement à 2,5 t mais inférieure à 10 t	100
	Aéronef d'affaires de masse maximale certifiée au décollage supérieure strictement à 10 t mais inférieure à 30 t	500
	Aéronef d'affaires de masse supérieure certifiée maximale au décollage strictement à 30 t	1000
	Aéronefs d'affaires à propulsion hybride électrique ou électrique	50
Destination intermédiaire	Normale	15
	Avec services additionnels	80
	Aéronef d'affaires de masse maximale certifiée au décollage supérieure strictement à 2,5 t mais inférieure à 10 t	500
	Aéronef d'affaires de masse maximale certifiée au décollage supérieure strictement à 10 t mais inférieure à 30 t	1500
	Aéronef d'affaires de masse maximale certifiée au décollage strictement supérieure à 30 t	2000
Destination lointaine	Normale	40
	Avec services additionnels	120
	Aéronef d'affaires de masse maximale certifiée au décollage supérieure strictement à 2,5 t mais inférieure à 10 t	1000
	Aéronef d'affaires de masse maximale certifiée au décollage supérieure strictement à 10 t mais inférieure à 30 t	2000
	Aéronef d'affaires de masse maximale certifiée au décollage strictement supérieure à 30 t	3000

»

II. – En conséquence, supprimer l’alinéa 25.

III. – En conséquence, substituer à l’alinéa 26 les trois alinéas suivants :

« 4° La catégorie « aéronef d’affaires » 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 à bord d’un aéronef disposant d’une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers inférieure ou égale à 19, exploité selon les Annexes III (Partie ORO) et IV (Partie CAT) du règlement (CE) n° 965/2012 du Parlement européen et du Conseil du 28 octobre 2012 dans le cadre d’un service aérien non régulier ou des Annexes VI (Partie NCC) et VII (Partie NCO) du règlement (CE) du Parlement européen et du Conseil n° 965/2012 du 28 octobre 2012 modifié par le règlement (CE) du Parlement européen et du Conseil n° 800/2013 du 25 août 2013. Dans le cas des Annexes VI et VII citées précédemment, on entend par « passager » toute personne prenant place à bord dont la présence n’est pas indispensable à la conduite de l’aéronef ou de sa mission.

« Sont exclus de l’application du présent article, les transports sanitaires, de greffon, de secours, les activités spécialisées relevant de l’Annexe VIII du règlement (CE) n° 965/2012 du Parlement européen et du Conseil du 28 octobre 2012, et les activités de formation au sens du règlement (CE) n° 1178/2011 du Parlement européen et du Conseil du 8 avril 2012, Annexe VII (Partie ORA). »

« La masse maximale certifiée au décollage s’entend comme la masse maximale au décollage présente sur le Certificat acoustique de l’aéronef (MTOW ou MMCD) ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent sous-amendement a pour but de limiter le tarif de la taxe proposée par le gouvernement afin de conserver une proportion plus juste de la taxe, égale à 15% en moyenne du tarif de global de la prestation.

Il permet également d’étendre le principe de taxation aux aéronefs effectuant des opérations non commerciales et transportant des passagers (Aéronefs privés opérés par des entreprises, individuels ou GIE). L’augmentation du nombre de vols concernés permet de compenser la baisse du montant de la taxe pour les aéronefs plus légers par rapport au montant initialement proposé par le gouvernement.

L’indexation sur le tonnage permet aisément d’orienter vers le type d’appareil adapté à la liaison et de limiter l’impact sur la partie de l’activité permettant l’accès à des territoires enclavés.

Le montant devrait être collecté au niveau des aéroports, pour assurer l’équité avec les transporteurs aériens étrangers et permettre une taxation des aéronefs effectuant des opérations non commerciales (Aviation Générale et Privée), tout en excluant les activités récréatives, d’intérêt public et de formation.

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.