

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

17 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

**RETIRÉ AVANT DISCUSSION****AMENDEMENT**

N ° I-781

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

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

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

1° L'article L. 422-14 est ainsi rédigé :

« Art. L. 422-14. – 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, autre 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.

« En Corse, est également soumis à la taxe tout débarquement de passagers d'un aéronef réalisant un vol commercial, autre qu'en transit direct, à l'exception des aéronefs privés effectuant un vol commercial et transportant moins de soixante passagers. »

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'aéronefs	Services additionnels à bord dont bénéficie le passager, sans supplément de prix, par rapport à d'autres passagers	MINIMUM (€)	MAXIMUM (€)
Européenne ou assimilée	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Aucun service additionnel	1,13	2,63
Européenne ou assimilée	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Présence de services additionnels	11,27	20,27
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	200	200
Tierce	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Aucun service additionnel	4,51	7,51
Tierce	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Présence de services additionnels	45,07	63,07
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	400	400

»

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement de repli vise à renforcer la taxe sur le transport aérien de passagers en la ciblant spécifiquement sur les passagers de jets privés, qu'ils soient utilisés à des fins d'usage privé ou pour des vols commerciaux. L'objectif est de mettre en place des mesures limitant l'achat et l'utilisation de biens ostentatoires particulièrement émetteurs de CO<sub>2</sub>, et donc néfastes pour le climat et notre planète.

Cet amendement est d'abord une mesure de justice fiscale, car les jets privés sont évidemment utilisés par les personnes les plus riches. Or ceux qui ont les moyens de contribuer davantage au financement des services publics doivent contribuer d'avantage, qui plus est sur leurs activités les plus polluantes. En 2023, plus de 250 000 mouvements aériens (décollages et atterrissages) de jets privés ont eu lieu en France. 84 % d'entre eux étaient des vols commerciaux et privés. En termes de destination, 45 % de ces vols étaient des vols domestiques, 50 % étaient à destination d'un pays européen et 5 % avaient pour destination un pays hors de l'Europe. Ce sont donc des vols qui auraient pu être remplacés par des alternatives en transport en commun.

Les jets privés ont une empreinte carbone considérable. Les émissions cumulées des 106 000 vols réalisés en jet privé en France ont été évaluées à 0,53 Mt CO<sub>2</sub> en 2023 d'après le Réseau Action Climat.

Les taxer pourrait encourager des comportements plus durables et financer des initiatives écologiques, comme le financement du train, transport collectif charnière pour l'accession de toutes et tous aux mobilités les moins carbonnées. Elles peuvent aussi générer des revenus pour l'État, à l'heure où celui-ci cherche tant à couvrir le déficit abyssal de 6,1%, générés par des baisses sans mesure d'autres recettes fiscales ces sept dernières années.

Taxer les jets privés est enfin une mesure symbolique qui permet d'envoyer un message d'équité sur les inégalités sociales et les responsabilités fiscales des plus riches : selon le principe pollueur payeur, chacun doit participer à la lutte contre le dérèglement climatique selon les émissions que son mode de vie génère. Comment accepter autrement que l'on instaure un bonus-malus sur les véhicules individuels routiers si on n'applique pas la même logique aux privilèges des plus fortunés les plus polluants ? L'adhésion populaire des taxes carbone est aussi l'objet de cet amendement.