

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° I-CF1416

présenté par

Mme Arrighi, M. Amirshahi, 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 Laernoes, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie,  
Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas,  
Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

-----

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

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

1° Au *d* du 1° de l'article L. 422-15, le nombre : « 1 000 » est remplacé par le nombre : « 2 000 » ;

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

« Le tarif de solidarité prévu au 2° de l'article L. 422-20 est déterminé en fonction du type d'aéronef, de la destination finale et de la distance parcourue par le passager et des services additionnels dont le passager bénéficie à bord, sans supplément de prix par rapport à d'autres passagers, selon les modalités suivantes :

« 1° Pour les aéronefs d'une capacité inférieure à 20 passagers :

Destination finale	Tarif de solidarité (€)
Union européenne ou assimilée	639
Tierce	2006

« 2° Pour les autres aéronefs :

Destination finale selon la distance parcourue	Présence de services additionnels	Tarif de solidarité (€)
Union européenne et assimilées	Aucun service additionnel	16
	Présence de services additionnels	32
Tierce inférieure à 5 000 kilomètres	Aucun service additionnel	39
	Présence de services additionnels	68
Tierce supérieure ou égale à 5 000 kilomètres	Aucun service additionnel	71
	Présence de services additionnels	142

« Le passager est réputé bénéficiaire des services additionnels lorsqu'il peut bénéficier, sur au moins l'un des tronçons compris entre le point d'embarquement initial et le point de débarquement terminal, sans supplément par rapport au prix initialement convenu, de services à bord auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder sans un tel supplément. À cette fin, les points d'embarquement initial et de débarquement final s'entendent respectivement du premier et du dernier d'entre eux qui ne sont ni en correspondance, ni en transit.

« La distance parcourue est la distance séparant l'aérodrome de destination finale de l'aérodrome d'embarquement initial calculée selon des modalités définies par arrêté. »

3° L'article L. 422-30 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les embarquements et débarquements en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à Mayotte ou à La Réunion sont exonérés du tarif de solidarité prévu au 2° de l'article L. 422-20. »

## **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à refondre le tarif de solidarité, composante de la taxe sur le transport aérien de passagers, en alignant le barème de la classe économique sur le niveau allemand, et en doublant ce barème pour obtenir le montant en classes premium. Le barème de l'aviation d'affaires commerciale est mesuré pour égaler l'effet de la TICPE sur le kéroène (à laquelle l'aviation commerciale d'affaires n'est pas assujetti).

Actuellement, ce tarif est uniquement différencié selon la destination finale du passager (France métropolitaine, DOM, autre État membre de l'UE, autre État partie à l'accord sur l'EEE, États situés à moins de 1000 km de la France, et autres destinations) et la classe (« première » ou « affaires », et autres).

L'amendement prévoit une modulation du tarif selon plusieurs critères :

- La destination finale, à laquelle est adossée un bornage kilométrique (< 2 000 km, entre 2 000 et 5 000 km et > 5 000 km), en excluant les territoires d'Outre-mer ;

- Le type d'aéronef emprunté ;

- La classe de voyage.

Dans un contexte budgétaire contraint, cette mesure permettrait de percevoir 2,5 milliards d'euros supplémentaires par an, selon Transport & Environment. Un premier pas pour combler le manque à gagner lié aux exonérations fiscales dont jouit le secteur aérien : 6,1 milliards d'euros pour l'absence de toute taxe sur le kérosène selon I4CE(2018) et 3,1 milliards d'euros pour la TVA réduite selon Transport & Environment (2019).

Elle permettrait aussi, sans remettre en cause le droit de circulation des personnes - notamment celles voyageant vers les territoires d'Outre-mer -, de renforcer le caractère juste de cette taxe en prévoyant une gradation de son montant en fonction de la situation financière des passagers ; en effet, les aéronefs dits d'affaires (jets privés) et les classes supérieures sont davantage accessibles aux ménages les plus aisés.

En outre, cette nouvelle tarification est également plus pertinente d'un point de vue écologique, puisqu'elle module le tarif des vols internationaux entre un court-courrier (Europe, Afrique du Nord), un moyen-courrier (Afrique de l'Ouest) et un long-courrier (Asie, Amériques). Le Secrétariat Général à la Planification Écologique avait ainsi pointé, dans une étude sur la décarbonation du secteur aérien, la très faible taxation des long-courriers (3,2% sur un Paris - New York) au regard de leurs importantes émissions de CO2.

Le moment semble particulièrement propice puisque :

- La France connaît une situation budgétaire critique qui appelle tous les secteurs, à commencer par les plus polluants à contribuer à la solidarité nationale ;

- Les pays qui hébergent les principaux aéroports internationaux en Europe (Allemagne, Pays-Bas, Royaume-Uni) prélèvent tous des montants de taxe sur les billets d'avion bien supérieurs à la France.

Type de courrier/ Pays	France (Paris CDG)	Royaume-Uni (London Heathrow)	Pays-Bas (Amsterdam Schiphol)	Al... (Fr...)
Court-courrier	2,5 €	15 €	29 €	16 €
Moyen-courrier	7,6 €	103 €	29 €	39 €
Long-courrier	7,6 €	108 €	29 €	71 €