

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-CF1848

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:**

Au chapitre VII du titre II de la première partie du livre premier du code général des impôts, il est inséré un article 302 *bis* K *bis* ainsi rédigé :

« Art. 302 *bis* K *bis* I. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, une contribution additionnelle, dénommée taxe de solidarité sur les billets d'avion, est due par les entreprises de transport aérien public.

II. – La taxe est assise sur le nombre de passagers et la masse de fret et de courrier embarqués en France, quelles que soient les conditions tarifaires accordées par le transporteur, à l'exception :

a) Des personnels dont la présence à bord est directement liée au vol considéré, notamment les membres de l'équipage assurant le vol, les agents de sûreté ou de police, les accompagnateurs de fret ;

b) Des passagers, du fret du courrier reprenant leur vol après un atterrissage forcé en raison d'incidents techniques, de conditions atmosphériques défavorables ou de cas de force majeure.

La taxe est exigible pour chaque vol commercial réalisé au départ du territoire de taxation mentionné à l'article L. 422-16 du code des impositions sur les biens et services.

Pour la perception de la taxe, les évacuations sanitaires d'urgence ne sont pas considérées comme des vols commerciaux de transport aérien public.

Ne sont pas assujettis à la présente taxe les embarquements dans un des territoires mentionnés aux alinéas 2 à 5 de L. 422-16 du code de l'imposition des biens et services, à l'article L. 112-4 du

même code, à l'article 74 de la Constitution, ainsi que la Corse, et ayant pour destination finale un autre de ces mêmes territoires.

III. – 1. Le tarif de la taxe, perçue en fonction de la destination finale, et de la catégorie de chaque passager, selon le tableau suivant :

Destination finale du passager	Passager voyageant dans un jet privé dit « aviation d'affaire »	Passager pouvant bénéficier, sans supplément de prix, de services à bord auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement
Destination à moins de 1 000 km	120 €	60 €
Destination à plus de 1 000 km et moins de 2 200 km	360 €	180 €
Destination à plus de 2 200 km	1200 €	400 €

2. Le tarif de la taxe est de 50 € par tonne de courrier ou de fret embarquée.

À compter de l'année 2026, ces tarifs sont revalorisés chaque année dans une proportion égale au taux prévisionnel de croissance de l'indice des prix à la consommation hors tabac associé au projet de loi de finances de l'année. Ces tarifs annuels entrent en vigueur pour les vols effectués à compter du 1<sup>er</sup> avril de l'année.

IV. – 1. Les entreprises de transport aérien déclarent, au plus tard le dernier jour de chaque mois, conformément au modèle prescrit par l'administration de l'aviation civile, le nombre de passagers et la masse de fret et de courrier embarqués le mois précédent pour les vols effectués au départ de la France.

2. Ces déclarations sont adressées par voie électronique aux comptes du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». Concomitamment, les redevables acquittent cette contribution de solidarité par télépaiement.

3. Les déclarations mentionnées au 1. Et au 2. sont contrôlées par les services de la direction générale de l'aviation civile. À cette fin, les agents assermentés peuvent examiner sur place les documents utiles.

4. À défaut de déclaration dans les délais, il est procédé à la taxation d'office sur la base des capacités d'emport offertes par les types d'aéronefs utilisés pour l'ensemble des vols du mois au départ de chaque aéroport et exprimées comme suit :

a) nombre total de sièges offerts pour les avions passagers ;

b) nombre total de sièges offerts au titre du trafic passagers et charge maximale offerte pour le trafic de fret et de courrier pour les avions emportant à la fois des passagers, du fret ou du courrier ;

c) charge marchande totale pour les avions cargos.

5. En cas de manquement aux obligations déclaratives la taxation d'office prévue au 4. est appliquée, majorée d'un intérêt de retard prévu à l'article 1727 du présent code.

6. En cas de déclaration frauduleuse constatée par les services de la direction générale de l'aviation civile, le montant de cinq fois la taxation d'office prévue au 4. est appliqué.

V. – Sous réserve des dispositions qui précèdent, le recouvrement de la taxe est assuré par les agents comptables du budget annexe « contrôle et exploitation aériens » selon les procédures, sûretés, garanties et sanctions applicables en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

Le contentieux est suivi par la direction générale de l'aviation civile. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées comme en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement reprend les propositions de nombreuses organisations de la société civile et de la convention citoyenne pour le climat au sujet de l'adoption d'une écocontribution renforcée sur les billets d'avion.

Il n'est plus possible de laisser l'avion, mode de transport ultra-polluant, être favorisé par rapport au train, mode de transport bas-carbone.

Par ailleurs, alors que des investissements dans les infrastructures ferroviaires, il est pertinent de davantage faire contribuer le secteur aérien. Cela répond également à une exigence de justice sociale de mieux répartir les efforts sur ceux qui sont capables de les assumer. Si la fiscalité du secteur aérien doit être revue de façon profonde et ambitieuse pour mettre fin à tous les avantages dont il profite, la taxe sur les billets d'avion (TSBA) semble le meilleur véhicule pour enclencher cette transition.

C'est le choix fait par tous nos voisins et notamment les pays hébergeant les principaux hubs européens (London Heathrow, Francfort, Amsterdam Schiphol) qui disposent tous de niveaux de taxation bien supérieurs à ceux de la France. Le Réseau Action Climat a montré que la proposition de la Convention citoyenne rapporterait 3,7 milliards d'euros (3,5 milliards pour un alignement sur le barème britannique et 2,5 milliards sur le barème allemand). Cette taxe est prélevée au décollage, et son montant est calculé en fonction de la destination finale, il n'y a donc aucun risque de fuite de trafic dans d'autres aéroports. Ses recettes sont directement fléchées vers l'AFIT, et permettraient de renforcer les investissements dans les infrastructures de transport décarboné.