

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-CF1849

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° Le premier alinéa de l'article L. 422-14 est remplacé par cinq alinéas ainsi rédigés :

« 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, autres qu'en transit direct.

« 2. d'un aéronef privé réalisant un vol commercial et transportant moins de soixante passagers.

« 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.

« 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. »

2° Le tableau du second alinéa de l'article L. 422-22 est ainsi rédigé :

Destination finale	Type d'aéronef	Services additionnels à bord bénéficie le passager, sans de prix, par rapport à d'aut
Européenne ou assimilée	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Aucun service additionnel
Européenne ou assimilée	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Présence de services additi
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 service additionnels
Destination mentionnée à l'article L. 422- 22 <i>bis</i>	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Aucun service additionnel
Destination mentionnée à l'article L. 422- 22 <i>bis</i>	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Présence de services additi
Destination mentionnée à l'article L. 422- 22 <i>bis</i>	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 service additionnels
Tierce	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Aucun service additionnel
Tierce	Aéronef réalisant un vol commercial, autres qu'en transit direct	Présence de services additi
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 service additionnels

3° Après l'article L. 422-22, il est inséré un article L. 422-22 *bis* ainsi rédigé :

« *Art. L. 422-22 bis* – Les États, hors espace économique européen, considérés comme destination européenne ou assimilée sont les suivants :

« 1. La Principauté d'Andorre ;

« 2. La Principauté de Monaco ;

« 3. Le Royaume uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ;

« 4. La République de Saint-Marin ;

« 5. La Confédération Suisse ;

« 6. La Bosnie-Herzégovine ;

« 7. La Serbie ;

« 8. Le Kosovo ;

« 9. Le Monténégro ;

« 10. L'Albanie ;

« 11. La Macédoine du Nord ;

« 12. La Biélorussie ;

« 13. L'Ukraine ;

« 14. Le Maroc ;

« 15. L'Algérie ;

« 16. La Tunisie ;

« 17. La Libye ;

« 18. La Turquie. »

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.