ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-CF1851

présenté par

Mme Mercier, M. Vallaud, M. Faure, M. Philippe Brun, M. Baptiste, M. Baumel, M. Bouloux,
M. Oberti, Mme Pantel et les membres du groupe Socialistes et apparentés

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

Le premier alinéa de l'article L. 422-14 du code des impositions sur les biens et services 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 se situant 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. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement des députés Socialistes et apparentés, porté à l'identique par les groupes du Nouveau Front Populaire reprend la demande des citoyens de la Convention Citoyenne pour le

Climat concernant l'adoption d'une écocontribution renforcée sur les billets d'avion, et l'étend aux utilisateurs de jets privés.

Par ailleurs, en Europe, plusieurs pays ont déjà mis en place ce type de taxe : le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, la Suède et la Norvège.

Rappelons, comme l'ADEME, que le transport aérien émet 14 à 40 fois plus de CO2 que le train par kilomètre parcouru et personne transportée. D'autre part, hormis les émissions de CO2, l'aviation affecte le climat en émettant d'autres gaz à effet de serre (GES) et en formant des traînées de condensation qui favorisent le réchauffement de la surface de la Terre.

Pour autant, le transport aérien bénéficie d'un nombre important d'exonérations de taxes sur les carburants et sur la TVA, qui créent un effet d'aubaine au détriment des transports bas-carbone comme le train. Enfin, le transport aérien bénéficie de subventions importantes de la part de l'État.

Au-delà d'un effet dissuasif permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre, la taxe rapporterait des financements nécessaires qui permettraient de favoriser les transports bas-carbone et d'améliorer les réseaux de transport.

Ainsi, afin d'envoyer un signal cohérent avec l'Accord de Paris et les engagements climatiques de la France, l'objectif de cette proposition est de mieux refléter les dommages environnementaux générés par le transport aérien.

Dans un contexte de difficultés pour les outre-mers, il convient par ailleurs de ne pas accentuer les difficultés de desserte et le caractère inévitable, et donc de placer les territoires ultramarins, ainsi que la Corse, en dehors de cette taxe remaniée.