

ASSEMBLÉE NATIONALE
20 octobre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-584 (Rect)

présenté par
M. Mathiasin, M. de Courson, M. Molac, Mme Sanquer, M. Serva et M. Taupiac

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 21, insérer l'article suivant:

I – L’article L. 422-21 du code des impositions sur les biens et services est ainsi rédigé :

« Art. L. 422-21. – Le tarif de l’aviation civile prévu au 1° de l’article L. 422-20 est égal, pour l’année 2025, aux montants suivants :

DESTINATION FINALE	TARIF EN 2026 (€)
Européenne ou assimilée	4,66
Tierce	8,37

« À compter de 2026, ce tarif est indexé sur l’inflation dans les conditions prévues par la sous-section 2 de la section 1 du présent chapitre. »

II – Le tableau de l’alinéa 2 de l’article L. 422-22 du code des impositions sur les biens et services :

DESTINATION FINALE	SERVICES ADDITIONNELS À BORD DONT BÉNÉFICIE LE PASSAGER, SANS SUPPLÉMENT DE PRIX, PAR RAPPORT À D'AUTRES PASSAGERS	MINIMUM (€)	MAXIMUM (€)
Européenne ou assimilée	Aucun service additionnel :	1,13	2,63
	Présence de services additionnels :	11,27	20,27
Tierce	Aucun service additionnel	4,51	7,51
	Présence de services additionnels :	45,07	63,07

III. – La perte de recettes pour l’État est compensée à due concurrence par la création d’une taxe additionnelle à l’accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à rétablir le tarif de solidarité sur les billets d’avion (TSBA) et le tarif de l’aviation civile, tels qu’ils étaient avant la hausse générale massive décidée dans la dernière loi de finances.

Sept mois après son entrée en vigueur, chacun peut constater les conséquences néfastes de cette charge fiscale supplémentaire qui pèse sur le secteur aérien. Ainsi, les premières données dont disposent les acteurs du secteur font état d’une baisse constante des ventes des compagnies nationales pour la destination Paris, quand Londres et Munich continuent de croître. Cela représente plusieurs millions de tourisme en moins sur le territoire français, avec des pertes directes engendrées pour l’ensemble de notre économie.

Cette hausse pénalise durablement notre pavillon national, représentant un surcoût d’1,35 milliard d’euros cette année, avec un effet direct sur les prix des billets d’avion proposés à nos concitoyens.

En contrepartie le rendement théorique de la taxe, estimé à 850 millions d’euros par an, pourrait être totalement annulé, voire dépassé, par les conséquences économiques négatives qu’elle entraîne.

De plus, plusieurs propositions visant à limiter cette hausse à une seule année avaient été adoptées lors du dernier débat parlementaire. Par ailleurs, d'autres mesures de hausse de fiscalité, notamment dans le secteur maritime, ont également été prévues à titre temporaire.

Pour rappel, le secteur aérien représente selon la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM) :

- Plus de 570 000 emplois soit 2,1 % de l'emploi total en France ;
- Plus de 1,8 % du PIB français ;
- Un des fleurons de l'industrie et de l'ingénierie française ;
- Une garantie de souveraineté nationale et de continuité territoriale ;
- Un vecteur de rayonnement international.

Par ailleurs, les recettes issues de la TSBA sont affectées en partie au budget général de l'Etat alors que cette filière stratégique a besoin de soutien pour poursuivre sa décarbonation et préserver sa compétitivité. Il aurait été préférable de mobiliser ces recettes pour financer la décarbonation du secteur, notamment via la production de carburants d'aviation durables.

Cet amendement a été travaillé avec le Groupe Air France-KLM.