

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 octobre 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2027 - (N° 3210)

Rejeté

N° I-CF212

AMENDEMENT

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, M. Roumégas, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

ARTICLE 24

I. – Après l’alinéa 8, insérer l’alinéa suivant :

« 3° *bis* L’article L. 312-58 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« « Ce tarif réduit n’est pas applicable aux produits mentionnés au premier alinéa lorsque le déplacement s’effectue par voie aérienne et à l’intérieur du territoire français, hors vols à destination et en provenance des territoires d’Outre-mer et de la Corse. » »

II. – En conséquence, au début de l’alinéa 237, après la première occurrence du mot :

« le »,

insérer les mots :

« 3° *bis* du I, le ».**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à supprimer l’exemption de taxation du kérosène, dès 2027, pour les vols domestiques en dehors de la Corse ou des outre-mer.

Plus précisément, il propose de mettre fin au « tarif réduit » applicable aux carburants ou combustibles consommés pour les vols aériens internes, qui correspond en réalité à un taux zéro, alors même qu'il s'agit d'un carburant fortement émetteur de gaz à effet de serre (GES).

En effet, selon l'ADEME, le kérosène émet en moyenne 3,75 kilogrammes de CO₂ par kilogramme consommé, dont 16 % sont liés à sa production et sa distribution (extraction, raffinage, transport et distribution), et 84 % à sa combustion. En outre, la combustion du kérosène libère d'autres gaz à effet de serre, tels que le méthane et le protoxyde d'azote.

Cette mesure intervient par ailleurs dans un contexte de reprise récente de certaines liaisons aériennes intérieures. En août 2026, le trafic domestique en métropole a progressé de 2,6 % par rapport à août 2025, pour le deuxième mois consécutif. Cette reprise est particulièrement marquée sur certaines liaisons. En effet, sur les cinq premiers mois de l'année, le trafic a augmenté de 7 % entre Paris et Nice et de 7,2 % entre Paris et Toulouse. Ces évolutions confirment que la question de la fiscalité applicable aux vols domestiques conserve toute son actualité.

Si la convention de Chicago de 1944 limite la taxation du carburant aérien destiné aux vols internationaux, elle n'empêche pas la taxation pour les vols domestiques, qui est effective dans des pays comme les États-Unis ou le Japon. Pourtant, le kérosène continue d'échapper à une véritable taxation, et ce n'est pas la contribution de dernier recours prévue par le Gouvernement dans le cadre très spécifique du financement des e-SAF qui règle cette anomalie. Il demeure ainsi l'un des rares carburants bénéficiant d'une telle exemption, alors même qu'il alimente l'un des modes de transport les plus polluants.

Aussi, la suppression de ce tarif réduit pour les vols domestiques est également légitime d'un point de vue de l'équité puisque ces vols sont empruntés par les classes sociales les plus aisées dans une large majorité de cas.

De plus, d'après le Réseau Action Climat, la suppression de cette dépense néfaste au climat permettrait à la France d'économiser de l'ordre de 520 millions d'euros par an. À travers cet amendement, il s'agit donc de rétablir une fiscalité socialement plus juste et davantage conforme aux objectifs de lutte contre le dérèglement climatique.