

Transcription légistique de l'objectif E : TL

Limiter les effets néfastes du transport aérien

COMMENT LIRE LES TRANSCRIPTIONS LÉGISTIQUES ?

Le ~~noir barré~~ concerne les parties de textes existant qui devraient être supprimées.

Les parties en **rouge gras** correspondent aux textes qu'il y aurait lieu de créer ou mots à ajouter dans les textes existants.

PROPOSITION SD-EI : ADOPTER UNE ÉCOCONTRIBUTION KILOMÉTRIQUE RENFORCÉE

POINTS D'ATTENTION

- Contrairement aux idées reçues, il n'y a pas depuis janvier 2020 de nouvelle taxe (éco-contribution) mais il y a eu un relèvement des plafonds de la taxe de solidarité déjà existante ;
- l'éco-contribution ne concerne pas les outre-mer. Il n'est donc pas nécessaire de prévoir des tarifs adaptés ou de les exclure du champ d'application car c'est déjà le cas ;
- la mise en place d'une éco-contribution kilométrique souhaitée par la CCC (moins de 2000 et plus de 2000kms) est différente du champ d'application de la taxe de solidarité (UE et hors UE) ;
- afin de ne pas discriminer certains pays de l'Union européenne, il faut prévoir un tarif UE et moins de 2000kms et un tarif hors UE et plus de 2000 kms. On ne peut pas se contenter d'un tarif de moins et plus de 2000 kms qui serait discriminant pour certains de ces pays ;
- la notion de jet privé ne correspond pas à une notion précise en droit aérien. C'est un type d'avion et pas un type de transport.
- Le comité légistique propose une transcription taxant l'aviation d'affaires (qui inclut les jets mais aussi les autres appareils dédiés à ce type d'aviation) et le transport aérien privé (vols non commerciaux/ toute activité de transport organisée à titre gratuit par une personne morale ou physique et pour son propre compte).

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Pour des raisons de lisibilité il faudrait amender le système de la taxe de solidarité et le rendre cohérent avec l'éco-contribution souhaitée

a/ Modifier l'article 302 bis K

I. – 1. A compter du 1^{er} janvier 2006, une taxe de l'aviation civile au profit du budget annexe " Contrôle et exploitation aériens " est due par les entreprises de transport aérien public **et privé [uniquement pour les jets ?]**.

b/ Au VI-1 du même article

Remplacer ce tableau :

Destination finale du passager :	Passager pouvant bénéficier, sans supplément de prix, de services à bord auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement	Autre passager
– la France, un autre Etat membre de l'Union européenne, un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, la Confédération suisse :	11,27 € – 20,27 €	1,13 € – 2,63 €
– autres Etats :	45,07 € – 63,07 €	4,51 € – 7,51 €

Par ce tableau :

Destination finale du passager	Classe économique	Classe affaire	A Aviation d'affaires et transport aérien privé [uniquement pour les jets ?]
La France, un autre État membre de l'Union européenne, un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, la Confédération suisse et tout vol inférieur à 2000 kms	Taux de la taxe de solidarité + 30 € d'éco contribution	Taux de la taxe de solidarité + 180 € d'éco contribution	Taux de la taxe de solidarité + 360 € d'éco contribution
Vols supérieurs à 2 000 kms	Taux de la taxe de solidarité + 60 € d'éco contribution	Taux de la taxe de solidarité + 400 € d'éco contribution	Taux de la taxe de solidarité + 1200 € d'éco contribution

PROPOSITION SD-E2 : ORGANISER PROGRESSIVEMENT LA FIN DU TRAFIC AÉRIEN SUR LES VOLS INTÉRIEURS D'ICI 2025, UNIQUEMENT SUR LES LIGNES OÙ IL EXISTE UNE ALTERNATIVE BAS CARBONE SATISFAISANTE EN PRIX ET EN TEMPS (SUR UN TRAJET DE MOINS DE 4H)

POINTS D'ATTENTION

- Une proposition de loi n°2005 visant à remplacer les vols intérieurs par le train a été enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 juin 2019 ;
- Le problème des vols intérieurs en transit international se pose et pourra difficilement être concerné par cette proposition de loi (le changement de mode de transport entre deux vols risque d'être beaucoup trop chronophage) ;
- Un projet de loi complet serait nécessaire et devrait traiter de nombreux sujets: champ d'application, lignes concernées, accompagnement social (compensations accordées aux compagnies aériennes, aux aéroports, aux territoires...). La transcription juridique proposée ne porte que sur l'article posant le principe voulu par la proposition du GT.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

1/ Compléter l'article L. 64123 du code des transports :

“L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire français est soumise à autorisation préalable de l'autorité administrative, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat et, pour ceux de ces services relevant du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, dans le respect des dispositions de ce règlement. A cet effet, les programmes d'exploitation des transporteurs aériens sont soumis à dépôt préalable ou à l'approbation de l'autorité administrative.

« Sont interdits à compter du 1^{er} janvier 2025 les services mentionnés au premier alinéa du présent article lorsqu'ils sont exécutés sur une liaison également assurée par voie ferrée, sans correspondance et en moins de quatre heures, empruntant le réseau ferré défini à l'article L. 21221, dans la mesure où ce service garantit un déplacement d'une durée équivalente à celle nécessaire par avion depuis l'enregistrement jusqu'à la fin du débarquement des passagers. Ces limitations sont réévaluées tous les trois ans, conformément à l'article 20 du règlement (CE) 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté »

2/ Prévoir un projet de loi traitant de l'ensemble des conséquences de cette interdiction

PROPOSITION SD-E3 : INTERDIRE LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX AÉROPORTS ET L'EXTENSION DES AÉROPORTS EXISTANTS

POINTS D'ATTENTION

- Cette proposition devra s'inscrire dans un ensemble de propositions destinées à dissuader de l'usage du transport aérien (taxation du kérosène, prix du transport aérien, compétitivité des autres transports...) ;
- Il faut prévoir des aménagements à cette proposition, notamment afin de permettre les travaux de sécurité tout comme une date d'entrée en vigueur et un dispositif transitoire laissant le temps d'adaptation nécessaire compte tenu des chantiers en cours ;

→ La prise en compte des situations particulières (territoires enclavés et Outre-Mer) est nécessaire au-delà du cas particulier de Mayotte présent dans la proposition des membres.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

De nombreuses dispositions seraient nécessaires pour désinciter au transport aérien.

Une déclaration d'utilité publique étant nécessaire pour pouvoir réaliser les travaux de création, d'extension ou d'aménagement important dans les aéroports, le comité légistique imagine ce moyen pour poser le principe d'interdiction de création ou extension, sauf nécessité de sécurité et territoire enclavé.

Créer dans le code de l'expropriation un article L 122-2-1 :

« A compter du [1^{er} janvier 2025] ne peuvent être déclarées d'utilité publique les opérations de travaux et d'ouvrage ayant pour objet la création d'un nouvel aéroport ou l'extension d'un aéroport existant à l'exception de Mayotte et sauf motif impérieux de sécurité et à l'exception des opérations de ce type sur l'aéroport d'un territoire enclavé sans autre moyen de transport que l'aérien »

Mise en cohérence dans le code de l'aviation civile les articles D211-2, D221-1 et D221-2 :

Ces articles devraient être soit abrogés soit modifiés pour tenir compte de ce que les travaux seraient réservés aux motifs impérieux de sécurité et aux territoires enclavés. Les articles sont rappelés pour mémoire :

Article D211-2 : La décision de création d'un aéroport par l'Etat est prise par le ministre chargé de l'aviation civile ou, le cas échéant, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ou des autres ministres intéressés.

La création d'un aéroport par une personne autre que l'Etat est subordonnée à une autorisation administrative délivrée dans les conditions fixées aux titres II et III ci-après.

Article D221-1 : Les aéroports destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé [...]

Article D221-2 : La demande d'autorisation de créer un aéroport destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique ou d'ouvrir à la circulation aérienne publique un aéroport existant est adressée au ministre chargé de l'aviation civile, accompagnée d'un dossier dont la composition sera fixée par arrêté ministériel.

La décision est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou, le cas échéant, par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ou des autres ministres intéressés.

PROPOSITION SD-E4 : TAXER DAVANTAGE LE CARBURANT POUR L'AVIATION DE LOISIR

POINTS D'ATTENTION

Le carburant avion dit AVGAS est déjà soumis à la TICPE et à la TVA, contrairement au kérosène (exemption prévue dans la convention de Chicago de 1944).

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

1/ Prévoir le nouveau taux dans un article de la loi de finances [2021 ?]

2/ Modifier l'article 265 du code des douanes

"1. Les produits énergétiques repris aux tableaux B et C ci-après, mis en vente, utilisés ou destinés à être utilisés comme carburant ou combustible sont passibles d'une taxe intérieure de consommation dont les tarifs sont fixés comme suit :

Tableau A (abrogé par l'article 43 de la loi de finances rectificative n° 92-1476 du 31 décembre 1992).

Tableau B : Produits pétroliers et assimilés.

1° Nomenclature et tarif.

Désignation des produits (numéros du tarif des douanes)	Indice d'identification	Unité de perception	Tarif (en euros)
----essence d'aviation ;	10	Hectolitre	68

PROPOSITION SD-E6 : GARANTIR QUE L'ENSEMBLE DES ÉMISSIONS QUI NE POURRAIENT ÊTRE ÉLIMINÉES SOIENT INTÉGRALEMENT COMPENSÉES PAR DES PUIITS DE CARBONE

POINTS D'ATTENTION

Les compagnies aériennes sont déjà tenues d'établir des bilans carbone (Article R229-37-7 du code de l'environnement). La nouveauté réside ici dans le caractère obligatoire de la compensation. Or il est difficile d'imposer la compensation carbone à un seul secteur économique.

La proposition vise également à obliger les compagnies aériennes desservant les DOM TOM à compenser par des puits carbonés leurs émissions, sans pour autant impacter le prix des billets d'avion. Toutefois, le mécanisme de sanction envisagé – le retrait du droit d'exploitation pour les compagnies desservant les DOM TOM – se heurte à deux principes :

- le principe constitutionnel d'unité de la République et donc de continuité territoriale, qui rend nécessaire le maintien de la desserte des collectivités d'outre-mer.
- le principe de libre concurrence, imposé par le droit de l'Union européenne et le droit national. Si seules les compagnies françaises sont pénalisées et que les compagnies étrangères peuvent desservir les collectivités d'outre-mer, la libre concurrence entre les compagnies quelle que soit leur nationalité ne serait pas respectée.

La transcription juridique proposée n'inclut donc pas cette partie.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Compléter l'article R229-37-7 du code de l'environnement

«[...] Chaque année à partir de 2013, au plus tard le 31 mars, chaque exploitant d'aéronef ayant au préalable soumis un plan de surveillance de ses émissions soumet à l'autorité compétente une déclaration des émissions résultant de ses activités aériennes de l'année précédente, ces données d'émissions étant vérifiées selon les dispositions de l'article L. 229-14. L'autorité compétente transmet les déclarations des exploitants à la Commission européenne ainsi qu'au teneur du registre mentionné à l'article L. 229-16. **Chaque exploitant d'aéronef compense ses émissions carbonées non éliminées et constatées dans son bilan carbone annuel**».

Créer un arrêté d'application de l'article R229-37-7 au code de l'environnement avec des dispositions particulières pour l'Outre-mer :

« Art 1^{er} : les compagnies aériennes [nationales ?] desservant les départements et collectivités d'outre-mer compensent leurs émissions par des puits de carbonés ».

« Art 2 : à partir [du 1^{er} octobre 2020] les compagnies compensent de façon volontaire 40 % de leurs émissions de gaz à effet de serre ;

À compter du 1^{er} janvier 2022 les compagnies compensent de façon volontaire 60 % de leurs émissions de gaz à effet de serre et de façon obligatoire 40% de leurs émissions de gaz à effet de serre ;

À compter du 1^{er} janvier 2024, les compagnies compensent de façon volontaire 80 % de leurs émissions de gaz à effet de serre et de façon obligatoire 60% de leurs émissions de gaz à effet de serre ;

À compter du 1^{er} janvier 2027, les compagnies compensent de façon volontaire 100% de leurs émissions de gaz à effet de serre et de façon obligatoire 80% de leurs émissions de gaz à effet de serre ».

Art 3 : Les compensations en puits de carbone s'effectuent [prioritairement ?] sur les territoires des DOM et COM où sur tout autre territoire.

Art 4 : La mise en œuvre des compensations carbone fait l'objet d'un rapport annuel consultable. [déjà exigé dans les bilans carbone annuels proposés au-dessus]