

NOTE SUR LA FISCALITE ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT AERIEN

Quelle fiscalité environnementale pour l'aviation civile ?

Une meilleure taxation de l'aviation civile européenne pourrait rapporter plus de 40Md d'euros par an. Et si la fiscalité environnementale ne s'arrêtait pas à l'alignement de la taxation du gazole sur celle de l'essence ? C'est l'idée qu'a explorée CE Delft. Dans une note publiée le 24 juillet dernier, le consultant néerlandais imagine l'impensable : une juste taxation du transport aérien de passagers.

Mandaté par l'association bruxelloise Transport & Environment, CE Delft rappelle que de nombreux pans du transport aérien sont détaxés. Peu de pays de l'Union européenne appliquent la TVA sur les billets d'avion. Et du fait de la convention de Chicago, le Kérosène n'est pas une vache à lait fiscale, à l'instar de l'essence ou du gazole.

Or le potentiel est loin d'être négligeable. S'appuyant sur les statistiques de l'association internationale du transport aérien (IATA), CE Delft estime le chiffre d'affaires du secteur aérien à 62 milliards d'euros par an.

Taxé à 20% (taux moyen de la TVA dans l'Union européenne), le secteur pourrait apporter plus de 12 Md d'euros/an aux trésors publics des 27. Pas forcément négligeable. Chaque année, le montant (détaxé) de la facture en kérosène des compagnies opérant en Europe s'élève à 50Md d'euros/an. En lui appliquant les taux de taxation frappant d'autres carburants pétroliers en Europe (de 33 à 53 cents le litre), les 27 pourraient ainsi « lever » de 20 à 32 Md d'euros/an. De quoi agir sur les comportements et renflouer les caisses.