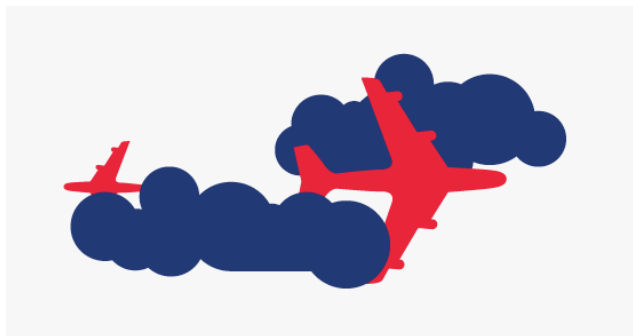


## Fin de l'exonération de taxe et de TVA pour le kérosène utilisé dans l'aviation

CETTE FICHE A ETE REALISEE PAR LE RESEAU ACTION CLIMAT – FRANCE.  
ELLE N'ENGAGE EN RIEN LA POSITION DES ASSOCIATIONS SIGNATAIRES DE L'APPEL.  
POUR PLUS D'INFORMATIONS, MERCI DE CONTACTER L'ORGANISATION REDACTRICE.

### Éléments de contexte et de compréhension :



L'aviation est, de tous les modes de transport, le plus émetteur de gaz à effet de serre. Par passager et par kilomètre parcouru, ce mode de transport est trois fois plus nocif pour le climat que la voiture. Un aller-retour Londres-New York génère à peu près autant d'émissions de gaz à effet de serre qu'une personne pour se chauffer pendant un an<sup>1</sup>.

Depuis 1990, les émissions de ce secteur au sein de l'Union européenne ont augmenté de 110%, au regard notamment du coût de plus en plus faible de ce mode de transport<sup>2</sup>.

L'aviation contribue au changement climatique de plusieurs manières :

- par les émissions de CO<sub>2</sub> ;
- par celles d'oxyde d'azote (Nox), qui ont des effets indirects sur le climat car elles produisent de l'ozone qui est un gaz à effet de serre ;
- par la vapeur d'eau produite par les avions et qui entraîne la formation de traînées de condensation qui ont tendance à réchauffer la surface de la terre.

Actuellement, la contribution de l'aviation aux émissions globales de gaz à effet de serre de l'UE est estimée à 3%. Mais cet impact est de 2 à 4 fois plus important si l'on prend en compte l'ensemble des paramètres précités (rapport spécial du GIEC de 1999).

Si rien n'est fait, les émissions de ce secteur doivent doubler, voire tripler d'ici à 2050, réduisant à néant toute chance de limiter le réchauffement de la planète bien en deçà de 2° C d'ici la fin du siècle.

Pourtant, malgré sa contribution importante au changement climatique, ce secteur bénéficie encore d'un statut privilégié. Il n'est pas couvert par le Protocole de Kyoto qui a renvoyé à l'organisation de l'aviation civile internationale (l'OACI) le soin de réglementer les émissions en provenance des vols internationaux. Mais aucun accord n'a pu être trouvé depuis 1997. Face à cette inertie, l'Union européenne a décidé d'inclure le secteur aérien au sein de son marché de quotas d'émissions de gaz à effet de serre. Cette mesure, en vigueur depuis début 2012, a provoqué une levée de boucliers de la part de très nombreux pays et compagnies aériennes. Pourtant, d'après les estimations de la Commission européenne, cette inclusion ne

<sup>1</sup> Source Commission européenne : [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/index_en.htm)

<sup>2</sup> Transport and Environment : <http://www.transportenvironment.org/what-we-do/aviation-and-eu-ets>

permettra que de compenser une année d'augmentation des émissions du secteur. Il s'agit donc d'un premier pas, qui doit sans plus attendre être suivi par l'adoption d'autres mesures, en premier lieu, la suppression des avantages fiscaux dont bénéficie actuellement ce secteur.

### **Détails de l'avantage accordé :**

#### Exonération de taxe et de TVA pour le carburant :

Dans les années 40, et pour faciliter l'essor de ce mode de transport, une série d'accords bilatéraux relatifs aux services aériens a été signée. Parmi les clauses de ces accords figure l'exemption de toute taxe pour le carburant d'aviation destiné aux vols internationaux. Au niveau national il en va de même, le carburant utilisé pour l'aviation est totalement exonéré de taxe intérieure sur la consommation mais aussi de TVA.

Ainsi le kérosène est le seul carburant d'origine fossile dont la consommation ne supporte aucune taxe.

#### Taux réduit ou à taux zéro de TVA pour les billets d'avion :

Les billets pour les vols internationaux (et intra-européens) sont soumis à un taux de TVA à 0%. Cette situation trouve son origine dans une dérogation négociée en 1977 au sein d'une directive et qui ne devait s'appliquer que de manière provisoire. Pire qu'une exemption de TVA, un taux à 0% signifie que les compagnies peuvent réclamer le remboursement de la TVA pour leurs achats de biens et de services destinés à leur activité alors qu'elles ne l'ont pas payé pour les billets. Au niveau de l'Union européenne, ce taux de TVA à 0% représente un manque à gagner d'environ 10 milliards d'euros par an<sup>3</sup>. Les billets nationaux sont quant à eux soumis à un taux réduit de TVA de 7%.

### **Impacts de cet avantage sur l'environnement :**

Ces avantages privilégient, par rapport aux autres modes de transport, le transport aérien aussi bien fret que passagers, pourtant le plus émetteur d'entre tous. Le taux zéro de TVA pour les billets d'avion internationaux et intra-européens a pour effet de diminuer de 15 à 20% le prix des billets. Quant au rapport du comité d'évaluation des dépenses fiscales d'avril 2011, il estime que l'exonération de taxe intérieure sur la consommation pour le carburant utilisé dans l'aviation a pour effet de réduire de 12% le prix des billets<sup>4</sup>. Ces derniers sont pourtant principalement achetés par des catégories sociales dont le revenu est au dessus de la moyenne. Cet avantage est donc non seulement négatif pour l'environnement mais également inéquitable d'un point de vue social puisqu'il bénéficie en priorité aux catégories les plus aisées.

### **Contradiction vis-à-vis d'engagements de la France :**

Les multiples privilèges fiscaux concédés au secteur aérien sont en totale contradiction avec les engagements que la France a pris en matière de lutte contre les changements climatiques, que ce soit au niveau international, européen ou national. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la France s'est engagée à réduire de 20% les émissions du secteur des transports d'ici à 2020 afin de les ramener à leur niveau de 1990.

3

<http://www.transportenvironnement.org/sites/default/files/media/2011%2005%20T%20E%20Response%20to%20VAT%20Consultation%20Final.pdf>

<sup>4</sup> <http://www.budget.gouv.fr/files/rapport-comite-evaluation-depenses-fiscales-et-niches-sociales.pdf>

## **Demande des associations :**

- ⇒ La suppression de l'exonération de taxe sur l'énergie pour le kérosène : une taxation du kérosène, outre les bénéfices en termes de réduction des émissions, permettrait de générer des sommes importantes, ce qui se justifie particulièrement dans le contexte actuel de déficit public. Au total, l'exonération de la Taxe Intérieure sur la Consommation des produits énergétiques (TICPE) pour l'aviation représente un manque à gagner pour l'Etat de 3,5 milliards d'euros/an pour les vols au départ et à l'arrivée du territoire français (1,3 milliards d'euros pour les vols intérieurs). Au sein de l'Union européenne, seul les Pays-bas ont instauré une taxe sur le kérosène utilisé pour les vols domestiques. D'un point de vue légal, l'instauration d'une taxe sur le kérosène est autorisée pour chaque Etat membre sur son propre territoire mais aussi pour les vols à l'intérieur du territoire européen. La Convention de Chicago ne l'interdit pas et les nombreux accords bilatéraux ne concernent que les vols internationaux. Ainsi, la directive sur la taxation de l'énergie<sup>5</sup> souligne la faisabilité d'instaurer, sous couvert de l'accord des Etats membres, une taxation du kérosène pour les vols intra européens. Une taxe sur le kérosène peut par ailleurs être instaurée par un accord bilatéral entre la France et d'autres Etats membres de l'Union européenne, sans passer par une révision de la directive sur la taxation de l'énergie.
- ⇒ La suppression de l'exonération de TVA pour le carburant utilisé dans l'aviation au niveau national
- ⇒ La taxation au taux normal de TVA pour les billets d'avion pour les trajets nationaux.

Fiche réalisée par le  
Réseau Action Climat - France (RAC-F)

---

<sup>5</sup> Directive 2003/96/CE