



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

taxe intérieure sur les produits pétroliers

Question écrite n° 10754

Texte de la question

M. Charles-Ange Ginesy interroge M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur les exonérations de TIPP en matière de transports aériens. En effet, les transports aériens bénéficient d'une exonération de TIPP, notamment pour les vols intérieurs. Cela représente, selon les estimations, entre 1,2 et 1,3 milliard d'euros. Or le Grenelle a mis en lumière combien ce secteur était consommateur d'énergies fossiles extrêmement polluantes. Il souhaiterait donc connaître la position défendue par le ministère en la matière, et l'utilité du maintien de telles exonérations.

Texte de la réponse

Depuis une dizaine d'années, la question de l'imposition de taxes sur les carburants utilisés par l'aviation commerciale a fait l'objet de nombreux débats au niveau européen ainsi qu'au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ce débat a été renforcé par la signature du Protocole de Kyoto. La question s'est alors posée de la possibilité de taxer le kérosène et d'évaluer les gains environnementaux que l'on pourrait en attendre. Pour les vols internationaux, l'exemption de taxation du carburant fait l'objet de recommandations de l'OACI, reprises dans la plupart des accords aériens bilatéraux. La taxation de ce carburant supposerait donc la renégociation de ces accords : les pays européens ont évoqué cette hypothèse à plusieurs reprises lors des assemblées générales de l'OACI et n'ont jamais pu obtenir un consensus sur ce point. Au niveau européen, la directive « énergie » du 27 octobre 2003 confirme le principe d'exonération de tous les carburants s'ils sont utilisés à des fins commerciales. Cependant, elle laisse aux États membres la possibilité de n'appliquer cette exonération qu'au carburéacteur et n'interdit pas une taxation sur les vols intérieurs, ou sur les vols intracommunautaires sous réserve d'accords particuliers entre les pays concernés. La mise en oeuvre d'un tel dispositif s'est avérée impraticable car elle nécessiterait un accord entre tous les États. De plus, des études de la Commission européenne ont montré que le gain environnemental était infime, alors que les risques de distorsions de concurrence étaient réels. Pour les seuls vols nationaux, une taxation du carburéacteur présenterait peu d'avantages du point de vue fiscal, surtout si on la limitait aux vols intérieurs à la métropole. Elle n'aurait aucun impact environnemental et présenterait des risques plus élevés encore de distorsion de concurrence, notamment pour les vols en correspondance sur les aéroports français. Sans abandonner totalement cette option visant à taxer les carburants d'avions utilisés à titre commercial, la Commission européenne a travaillé sur d'autres instruments économiques et a conclu que l'inclusion de l'aviation commerciale dans le système européen d'échanges de quotas d'émissions de gaz carbonique était le plus efficace. Ce système permet d'obtenir une maîtrise des émissions de gaz carbonique dans les secteurs où sa justification économique est la plus forte, supérieure à l'effet d'une taxe. Il laisse cependant aux transporteurs le choix de leur stratégie pour faire face à ces limitations. Pour poursuivre leur croissance, ils seront obligés de gérer au mieux leurs quotas. Ils le feront en optimisant leur réseau, leur coefficient de remplissage, leur flotte et leur exploitation. Le 20 décembre 2006, la Commission a ainsi rendu public un projet de directive, actuellement en discussion. Le développement durable est une priorité et la France soutient fortement ce projet de directive qui vise à internaliser progressivement le coût des nuisances du transport aérien, afin de lutter efficacement

contre le réchauffement climatique. La France considère que l'Union européenne se doit de donner l'exemple avec une première phase, dès 2011, qui s'appliquerait aux vols intra-communautaires.

Données clés

Auteur : [M. Charles-Ange Ginesy](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (5^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10754

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : Écologie, développement et aménagement durables

Ministère attributaire : Écologie, développement et aménagement durables

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 novembre 2007, page 7174

Réponse publiée le : 19 février 2008, page 1430