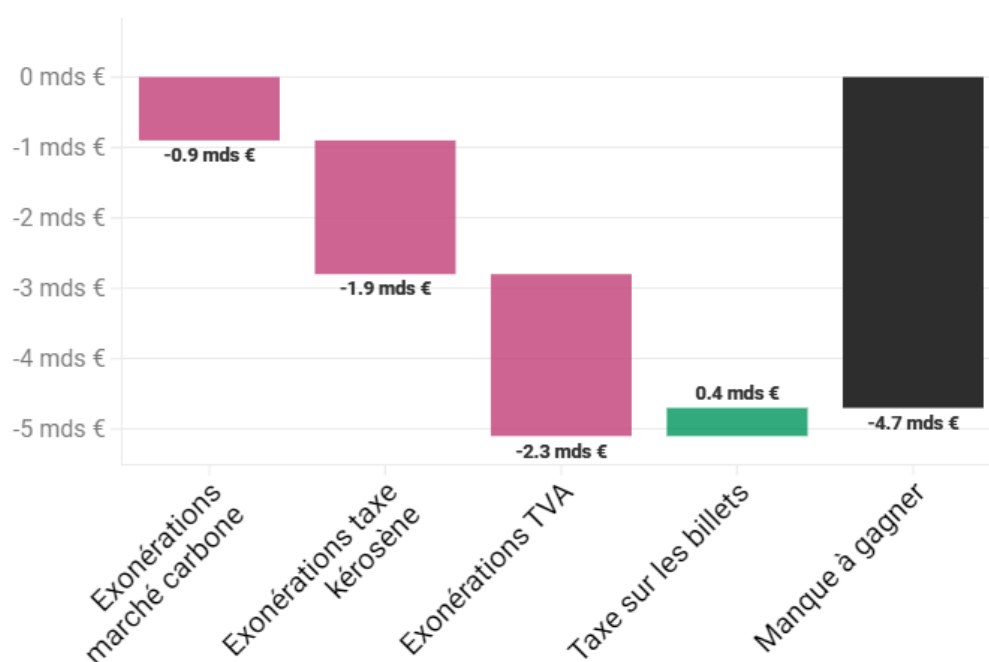


Fiscalité de l'aviation : la France largement derrière ses voisins européens

1. Les exonérations fiscales sur le secteur aérien grèvent le budget de l'Etat de 4,7 milliards d'euros

Comme le montre notre rapport de juillet 2023¹, le secteur aérien bénéficie d'importantes exonérations fiscales. En 2022, cela représentait **4,7 milliards d'euros** :

Décomposition du manque à gagner pour la France en 2022



Avec la reprise du trafic et sans mesure additionnelle, **ce manque à gagner devrait passer à 6,1 milliards d'euros en 2025.**

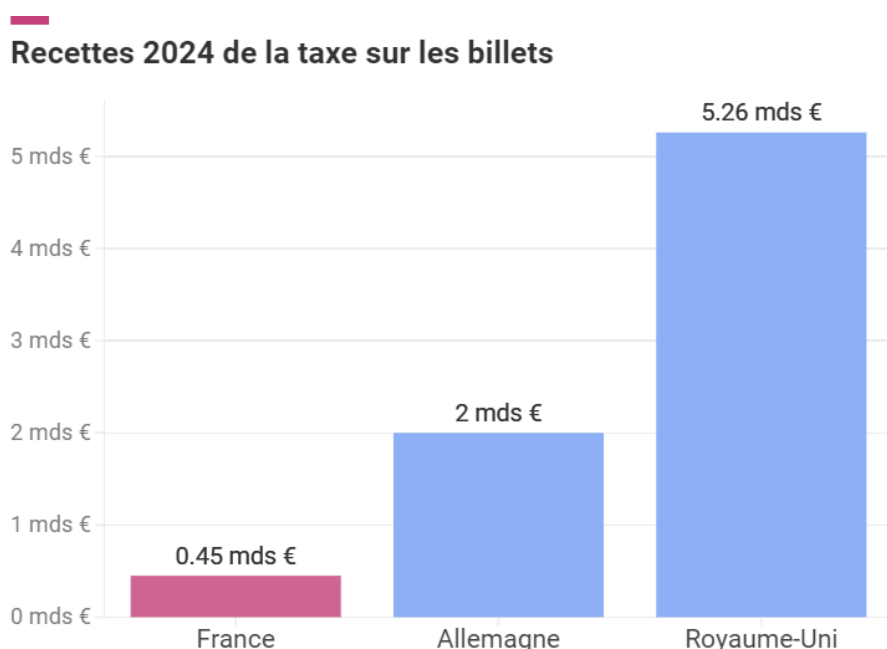
¹ [Aviation's tax gap](#), Juillet 2023, Transport & Environment,

2. Utiliser la rente budgétaire de l'aviation : la France n'a pas encore pris le virage, à l'inverse de ses voisins européens

La taxe sur les billets d'avion est un outil fiscal que l'Etat français peut réviser chaque année par l'intermédiaire du le projet de loi de finances. Cette taxe s'applique à tous les vols au départ de France, les passagers en correspondance étant exonérés. Ce sont les compagnies aériennes qui sont assujetties et la taxe dépend du nombre de passagers embarqués.

Aujourd'hui, la taxe sur les billets d'avion se compose de la taxe de solidarité, dite "taxe Chirac", dont les recettes sont affectées au fonds de solidarité; et de l'éco-contribution, dont les recettes sont affectées à l'AFITF. Le total de ces recettes représentent **452 millions d'euros**².

Les voisins de la France comptant les principaux hubs européens (Heathrow, Amsterdam et Francfort) ont des niveaux de prélèvement bien plus élevés. Une tendance qui s'est accélérée en 2023 et début 2024.



Ainsi en Allemagne, après avoir **augmenté en 2019 la taxe sur les billets d'avion de 74% pour les vols court et moyen-courriers** et de 41% pour les longs courriers, générant 740 millions d'euros supplémentaires par an³, le gouvernement allemand a acté en janvier 2024⁴ une nouvelle augmentation de 580 millions d'euros supplémentaires par an⁵, portant **les recettes annuelles de la taxe allemande à environ 2 milliards d'euros** pour 2024.

² Selon le projet de loi de finances 2024 https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/textes/l16b1680_projet-loi

³ L'Allemagne vote une très forte hausse des taxes sur les billets d'avion, le Figaro (17/10/2019)

<https://www.lefigaro.fr/conjoncture/l-allemande-vote-une-tres-forte-hausse-des-taxes-sur-les-billets-d-avion-20191017>

⁴ Entwurf eines Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetzes 2024, (01/2024)

<https://table.media/wp-content/uploads/2024/01/08195436/Haushaltsfinanzierungsgesetz.pdf>

⁵ 400 millions pour l'année 2024, du fait d'une augmentation en cours d'année.

Le Royaume-Uni quant à lui n'a pas hésité à **doubler sa taxe en 2007**, puis à l'augmenter régulièrement jusqu'à atteindre des niveaux bien supérieurs à ceux de la France. Une augmentation a encore été actée en juillet 2023⁶. **Les recettes annuelles de la taxe sur les billets d'avion sont estimées à 4,5 milliards de livres, soit 5,26 milliards d'euros, en 2024⁷.**

Enfin, aux Pays-Bas, **la taxe sur les billets d'avion a plus que triplé en 2023⁸, passant à 28,58 € par billet, contre 2,63 € en France** pour un vol européen en classe économique. L'accord de coalition passé le 15 mai 2024⁹ aux Pays-Bas prévoit encore un nouveau renforcement de la taxe sur les billets d'avion en 2027, générant 248 m€ de recettes supplémentaires.

3. Pour se mettre au niveau de ses voisins, la France doit réviser le barème de sa taxe

Conséquence de l'inaction de l'Etat français sur l'évolution de la taxe sur les billets d'avion depuis 2020, la différence du barème français avec celui de l'Allemagne et du Royaume-Uni a aujourd'hui atteint d'importantes proportions que nous illustrons ci-après.

Pour les vols en classe économique, la différence de barème avec l'Allemagne et le Royaume-Uni est particulièrement forte vers les destinations hors-UE : **les montants de taxe de ces voisins y sont entre 10 et 15 fois supérieurs à ceux de la France.**

Pour les vols en classe business, le retard de la France par rapport à ses voisins européens est moins important. Il reste néanmoins un axe de travail pour les vols à destination hors UE, segment du marché particulièrement exonéré, du fait qu'il n'est pas couvert par le marché carbone européen. Le montant de la taxe française est 4 fois inférieur à celui du Royaume-Uni.

Entre 2019 et 2023, les prix du transport aérien ont augmenté de 26% en France¹⁰. Adapter la fiscalité de l'aérien pour conserver la même part d'imposition en proportion du coût total reviendrait à relever le niveau de la taxe sur les billets.

⁶ Air Passenger Duty: banding reforms and rates from 1 April 2023 to 31 March 2024 (20/07/2023)

<https://www.gov.uk/government/publications/air-passenger-duty-banding-reforms-from-april-2023/air-passenger-duty-banding-reforms-and-rates-from-1-april-2023-to-31-march-2024>

⁷ Office for budget responsibility <https://obr.uk/forecasts-in-depth/tax-by-tax-spend-by-spend/air-passenger-duty/>

⁸ Prijs vliegticket knalt omhoog (07/09/2022) <https://www.telegraaf.nl/nieuws/31325100/prijs-vliegticket-knalt-omhoog>

⁹ <https://www.kabinetsformatie2023.nl/documenten/publicaties/2024/05/16/budgettaire-bijlage-hoofdlijnenakkoord>

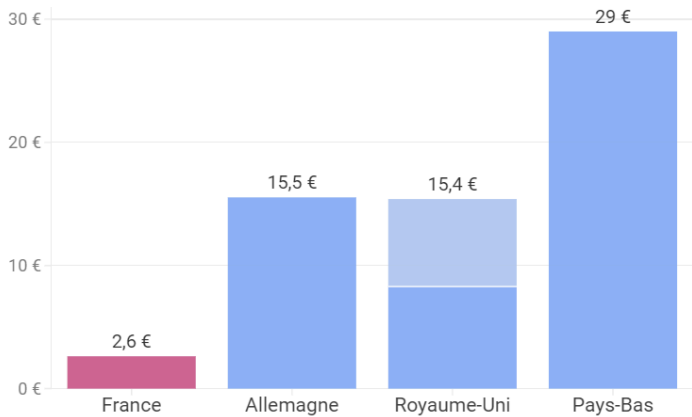
¹⁰ Note de conjoncture du trafic aérien - 4ème semestre 2023, DGAC,

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/note_conjoncture_trafic_aerien_4emetrimestre2023.pdf

Comparaison des barèmes de la taxe sur les billets d'avion

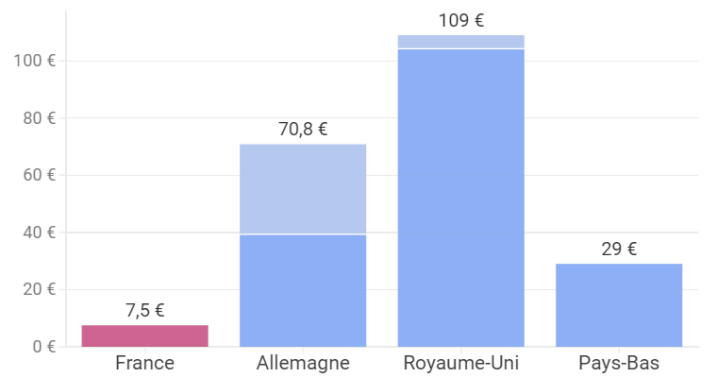
Classe économique

Tarifs 2024 de la taxe sur les billets : classe économique - vols UE



Le Royaume-Uni distingue vols domestiques et vols dans la zone économique européenne. Ces deux catégories sont représentées avec une couleur différente.

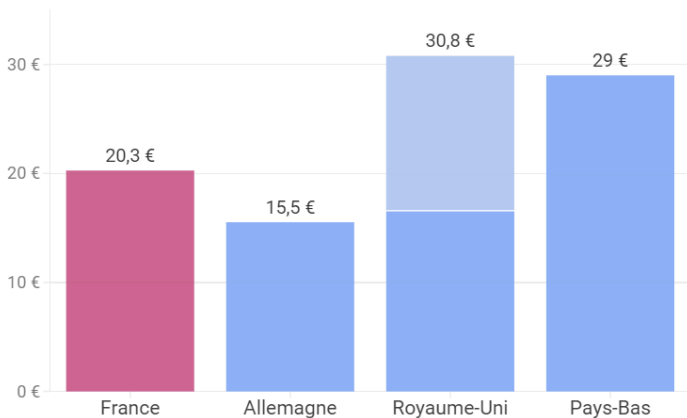
Tarifs 2024 de la taxe sur les billets : classe économique - vols hors-UE



Le Royaume-Uni et l'Allemagne ont deux niveaux de taxation pour les vols hors Europe selon un critère de distance, pour distinguer les vols en-deçà et au-delà de 8,800 km (RU) et 6,000 km (All). Ces deux catégories sont représentées avec une couleur différente.

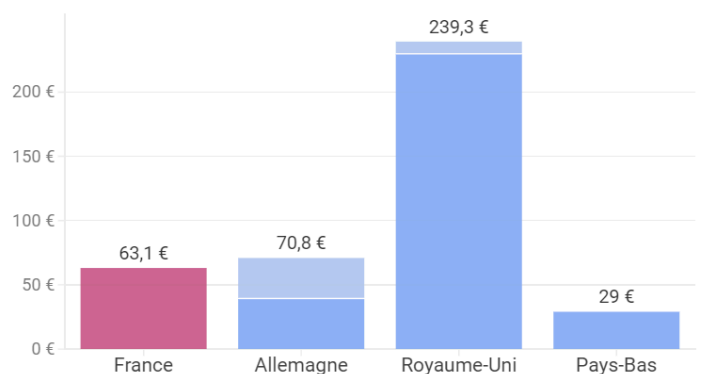
Classe business

Tarifs 2024 de la taxe sur les billets : classe business - vols UE



Le Royaume-Uni distingue vols domestiques et vols dans la zone économique européenne. Ces deux catégories sont représentées avec une couleur différente.

Tarifs 2024 de la taxe sur les billets : classe business - vols hors-UE



Le Royaume-Uni et l'Allemagne ont deux niveaux de taxation pour les vols hors Europe selon un critère de distance, pour distinguer les vols en-deçà et au-delà de 8,800 km (RU) et 6,000 km (All). Ces deux catégories sont représentées avec une couleur différente.

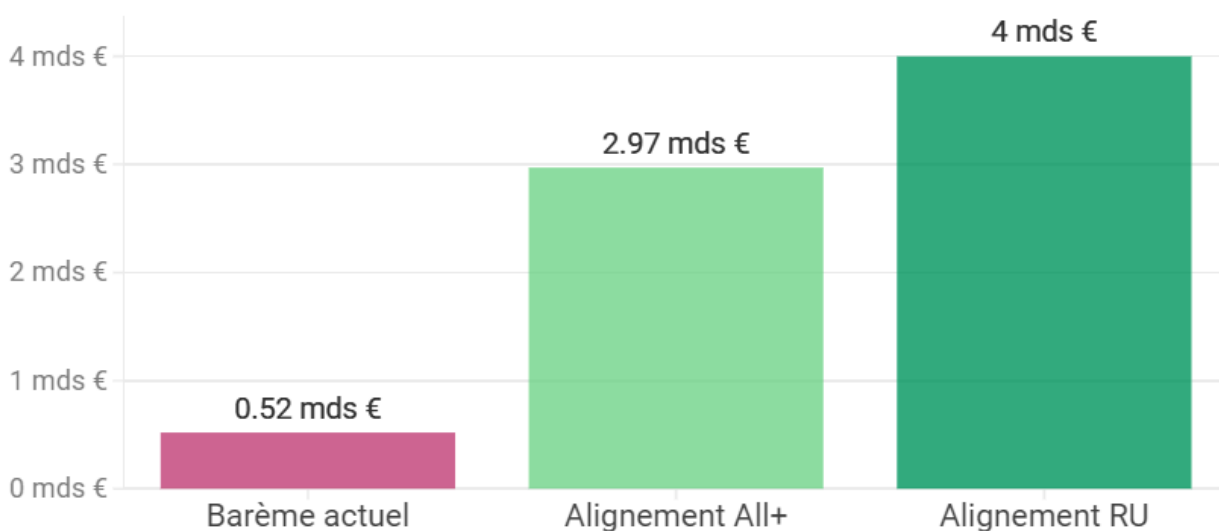
4. Le budget 2025 pourrait bénéficier de 3,5 milliards d'euros supplémentaires si la France relevait sa taxe au niveau du Royaume-Uni

Nous avons modélisé les recettes 2025 de la taxe sur les billets d'avion française¹¹ dans trois scénarios :

1. **Barème actuel** : en conservant le barème de la taxe sur les billets d'avion tel qu'il existe aujourd'hui ;
2. **Alignement All+** : en alignant le barème de la classe économique sur le niveau allemand¹² et en doublant ce barème de la classe économique pour la classe business ;
3. **Alignement RU** : en alignant le barème sur le la taxe du Royaume-Uni¹³.

Nous trouvons qu'un alignement de la taxe sur les billets d'avion avec le barème du Royaume-Uni générerait **4,0 milliards d'euros de recettes pour la France en 2025, soit 3,5 milliards d'euros de recettes supplémentaires**. D'ici à 2030, c'est 21,0 milliards d'euros de recettes supplémentaires qui pourraient être dégagés.

Comparaison des recettes 2025 de la taxe française sur les billets selon plusieurs scénarios



Source: Trafic de passagers: OAG • Nous faisons l'hypothèse d'une croissance annuelle uniforme du trafic de 1.1%. Les développements récents du trafic aérien suggèrent une certaine résilience de la demande face à l'augmentation du prix des billets. Nous faisons l'hypothèse d'une élasticité de -0.16%, comme suggéré dans la publication de l'IEA (IEA (2023) The role of of e-fuels in decarbonising transport)



¹¹ Cette modélisation prend en compte l'impact du relèvement de cette taxe sur la demande.

¹² La taxe allemande comporte deux catégories distinctes pour les vols extra-UE, nous choisissons d'aligner sur le niveau de taxation le plus élevé.

¹³ La taxe du Royaume-Uni comporte deux catégories distinctes pour les vols domestiques et vols de l'espace économique européen, nous choisissons d'aligner sur le niveau de taxation pour les vols européens.

5. La taxe sur les billets doit faire payer plus cher les plus riches

Les mesures environnementales sont d'autant mieux acceptées qu'elles mettent à contribution les plus aisés. Il est donc essentiel que la réforme de la taxe sur les billets d'avion inclut la création d'une catégorie pour les jets privés.

Les jets privés sont juridiquement répartis en deux catégories ;

- ***l'aviation d'affaires commerciale*** regroupe les vols effectués dans des jets loués par des opérateurs. Ces vols ne sont pas assujettis à la TICPE mais sont soumis à la taxe sur les billets d'avion, au même niveau que pour des passagers sur les compagnies régulières.
- ***l'aviation d'affaires non-commerciale*** regroupe les vols effectués par les propriétaires de leurs jets. Cette partie de l'aviation d'affaires est assujettie à la TICPE à hauteur de 0,75€ /L.

Nous recommandons donc une **égalisation des niveaux de taxation entre ces deux catégories juridiques** en créant une catégorie spécifique à l'aviation d'affaires commerciale à l'intérieur de la taxe sur les billets. La taxe sur les billets pour ces vols serait égale en moyenne par catégorie de vol (intra-UE / pays tiers) à la TICPE payée par l'aviation d'affaires non-commerciale. Cette catégorie spécifique pour l'aviation d'affaires existe déjà dans la taxe sur les billets du Royaume-Uni.

Catégorie	Aviation d'affaires commerciale
Destination européenne ou assimilée	639 €
Destination tierce	2006 €

Tableau 1 : Niveau de barème proposé pour l'aviation d'affaires commerciale

Les recettes additionnelles issues de la taxation des jets privés représentent environ 120 millions d'euros.

Annexe : synthèse des niveaux de barème modélisés

	Barème actuel	Alignement All+	Alignement RU
Classe éco - vols UE	2,63 €	15,53 €	15,40 €
Classe éco - vols extra-UE	7,51 €	70,83 €	104,23 €
Classe business - vols UE	20,27 €	31,06 €	30,79 €
Classe business - vols extra-UE	63,07 €	141,66 €	229,78 €
Recettes 2025	0,52 mds €	2,97 mds €	4,0 mds €