



18.11.2019

Taxe sur les billets d'avion

Rapport à l'intention de la CEATE-N

17.071 n Révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020

1 Contexte

La CEATE-N a proposé, lors de la séance des 28 et 29 octobre 2019, d'examiner la possibilité de mettre en place un système simplifié pour l'utilisation des recettes de la taxe sur les billets d'avion s'appuyant sur les procédures de répartition visées à l'art. 87b de la Constitution fédérale (Cst.), en lieu et place du fonds pour le climat proposé par le Conseil des États (cf. ch. 2).

Le rapport doit aussi faire état des différentes modalités de la taxe sur les billets d'avion (cf. ch. 3).

2 Utilisation des recettes de la taxe sur les billets d'avion

L'art. 87b Cst. précise à quelles fins la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation et la surtaxe sur l'impôt à la consommation prélevé sur les carburants d'aviation sont affectées. Selon les modalités du Conseil des États, toutefois, la taxe sur les billets d'avion est une taxe d'incitation qui s'appuie constitutionnellement sur l'art. 74 Cst., comme la taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles. Les taxes d'incitation ne sont pas des impôts. Seule une petite partie du montant perçu peut être affecté si les moyens utilisés renforcent l'effet incitatif de la taxe. Ce n'est pas le cas avec les affectations prévues à l'art. 87b Cst., sauf le cas échéant avec la let. a.

3 Modalités de la taxe sur les billets d'avion

La taxe sur les billets d'avion est forfaitaire et son montant se situe entre 20 et 50 francs par passager, sans distinction entre classes ni différence en fonction de la distance parcourue (aviation d'affaires comprise)

Sur la base de l'art. 74 Cst., la Confédération peut introduire une taxe d'incitation sur les billets d'avion. Une telle taxe doit toutefois être conçue de sorte que son prélèvement génère un effet incitatif. Une taxe uniforme d'un montant situé entre 20 et 50 francs perdrait son effet incitatif pour les vols long-courriers ou de classe supérieure à la classe économique. Ainsi, cette solution n'est pas acceptable sur le plan constitutionnel.

Un tiers au maximum doit être lié

Pour limiter l'affectation partielle de la taxe sur les billets d'avion à un tiers au maximum, l'art. 38h du projet de loi sur le CO₂ doit être modifié comme suit :

Art. 38h Fonds pour le climat

² ..., et *un tiers* au plus du produit de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur les vols privés...

La taxe n'est introduite que lorsque tous les aéroports, y compris celui de Bâle, peuvent être concernés

Pour évaluer l'effet incitatif d'une taxe sur les billets d'avion, il est déterminant de savoir si les vols opérés au départ du secteur suisse de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, qui sont gérés conformément au droit suisse, peuvent être soumis à cette dernière. Sinon, il faut s'attendre à des effets de transfert importants qui remettraient globalement en question l'impact de l'instrument en Suisse.

En vertu de l'art. 6 de la Convention franco-suisse du 4 juillet 1949 relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim (RS 0.748.131.934.92), seul le droit français s'applique dans l'enceinte de l'aéroport, sauf les dérogations expresses apportées à ce principe.

Selon l'Office fédéral de la justice, la Confédération est à même de prélever une taxe sur les billets d'avion pour les vols opérés à partir du secteur suisse de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, car celle-ci peut être considérée comme faisant partie des droits de trafic régis par le droit suisse en vertu de l'art. 15 de ladite convention. La France peut toutefois contester cette souveraineté fiscale. En l'espèce, il resterait à trouver une solution politique, mais ce processus pourrait retarder l'introduction de la taxe sur les billets d'avion. L'Office fédéral de l'aviation civile estime que dans le cadre de cette discussion politique, la France pourrait remettre en cause l'Accord du 23 mars 2017 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française relatif à la fiscalité applicable dans l'enceinte de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (RS 0.748.131.934.924).

Les passagers en transfert sont exclus

La proposition du Conseil des États exclut de la taxe sur les billets d'avion les passagers en transit ou en transfert (art. 38a, al. 2, let. a, ch. 1).

Le décompte est annuel plutôt que mensuel

Un décompte annuel plutôt que mensuel n'est pas opportun. Les grandes entreprises de transport aérien assujetties à la taxe devraient encaisser chaque année des montants de l'ordre de plusieurs centaines de millions de francs selon les modalités du Conseil des États.