

AVIATION : LA BELGIQUE A PERDU 700 MILLIONS D'EUROS DE RECETTES FISCALES EN 2022

12 JUILLET 2023

Le secteur de l'aviation est, depuis des décennies, sous-taxé et sous-réglementé. Cela a engendré une forte croissance de ses émissions gaz à effet de serre alors même qu'elles devraient diminuer. Le rapport « Aviation Tax Gap » de Transport & Environment (T&E) analyse ce problème en profondeur et fournit une évaluation exacte des avantages financiers dont bénéficie le secteur de l'aviation du fait d'exemptions injustifiées en matière de taxes et de tarification des émissions.

T&E définit le « déficit fiscal » comme l'écart entre les recettes provenant des niveaux actuels de taxation et ce qui serait obtenu si le secteur ne bénéficiait pas de telles exemptions. Le déficit fiscal est calculé pour 2022 et pour 2025¹.

Le rapport examine les taxes et les mécanismes de tarification du carbone spécifiques au secteur de l'aviation (dont les recettes ne sont pas réinjectées dans le secteur), notamment la TVA, la taxe sur le carburant, le système d'échange de quotas d'émission (SEQE ou ETS pour Emissions Trading System), les taxes sur les billets et le mécanisme CORSIA.

Il en ressort que :

- le déficit fiscal en Europe était de 34 milliards d'euros en 2022. Il s'agit de la différence entre les recettes perçues en 2022 et ce qui aurait dû être perçu si le secteur avait été correctement taxé ;
- en 2025, à politique inchangée (en sous-taxant le secteur), l'écart fiscal passera à 47 milliards d'euros.

Et en Belgique ?

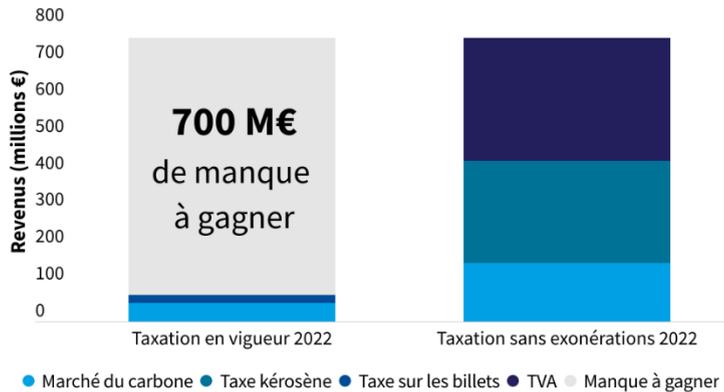
Le marché du carbone pour l'aviation (ETS) s'applique aux émissions de tous les vols au départ de la Belgique vers des destinations de l'Espace Economique européen (EEE), la Suisse et le Royaume-Uni ainsi qu'aux vols intérieurs. La Belgique applique également une taxe sur les billets (taxe belge sur les avions). Le montant prélevé dépend de la distance du vol : 10 € pour les vols de moins de 500 km, 2 € pour les vols de plus de 500 km à destination de l'EEE, du Royaume-Uni et de la Suisse, et 4 € pour les vols en dehors de l'EEE, du Royaume-Uni et de la Suisse. Une TVA de 6 % est appliquée sur les vols intérieurs. Les taux de ces taxes sont trop faibles pour produire une modification des comportements des compagnies aériennes et des passagers et pour compenser le « déficit fiscal ». Pour plus d'informations, veuillez consulter l'annexe II.1 du rapport.

Il en résulte que :

¹ Pour l'année 2025, T&E a adopté l'hypothèse que le transport aérien a retrouvé son niveau d'avant la pandémie. T&E a donc calculé ce que serait le déficit fiscal dans un scénario de statu quo et a évalué comment différentes politiques pourraient contribuer à combler ce déficit.

- l'écart fiscal en Belgique en 2022 était de 700 millions d'euros. Il s'agit d'un manque à gagner pour l'État belge qui aurait pu être affecté à la décarbonation du secteur et à l'atténuation des effets les plus néfastes du changement climatique ;
- en 2025, à politique inchangée, le gouvernement belge perdra 950 millions d'euros.

Exonérations fiscales de l'aviation : le manque à gagner pour la Belgique



Source: Analyse de T&E.

Recommandations clés

1. appliquer une taxe sur le kérosène, un taux de TVA de 20 % sur les billets et étendre le marché du carbone pour l'aviation à tous les vols au départ de l'Espace Economique Européen (EEE) ; ces mesures permettraient de combler le déficit fiscal ;
2. en l'absence de ces mesures, Canopea recommande d'appliquer une taxe sur les billets équivalente à l'écart fiscal belge, soit 950 millions d'euros en 2025 ;
3. adopter le projet (actuellement en cours de discussion) d'interdiction des « sauts de puce » (vols à très courte distance) en Belgique et négocier avec les pays voisins pour interdire ces vols d'un pays à l'autre.