

**AEROSUISSE**

Dachverband der  
schweizerischen  
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de  
l'aéronautique et de  
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello  
dell'aeronautica e  
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation  
of Swiss Aerospace

Sekretariat:  
Kapellenstrasse 14  
Postfach  
CH-3001 Bern  
T +41 (0)58 796 98 90  
F +41 (0)58 796 99 03

info@aerosuisse.ch  
www.aerosuisse.ch

À l'attention des membres des CEATE-N

Berne, le 10 janvier 2020

**Position d'AEROSUISSE concernant la taxe sur les billets d'avion et les vols privés**

Dans le cadre des débats relatifs à la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2020 (17.071), le Conseil des États a adopté l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion et sur les vols privés dont les modalités sont prévues aux articles 38a et suivants ainsi qu'à l'art. 38g<sup>bis</sup>.

AEROSUISSE est persuadée qu'une taxe d'incitation nationale mal conçue sur les billets d'avion risque de faire perdre à la Suisse des liaisons aériennes directes vers d'importants centres économiques. La Fédération attire par ailleurs l'attention sur un enchevêtrement réglementaire :

- À partir de cette année, le transport aérien suisse sera intégré au système d'échange de quotas d'émission de l'UE qui prévoit la réduction ou la compensation des émissions de CO<sub>2</sub> résultant des vols intérieurs et des vols entre Suisse et un pays de l'Espace économique européen.
- À partir de cette année, le transport aérien suisse mettra également en œuvre l'instrument de protection du climat CORSIA (Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale), efficace à l'échelle mondiale. Toutes les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la croissance de l'aviation suisse seront ainsi compensées dans leur intégralité. Contrairement à une taxe d'incitation nationale, cet instrument présente l'avantage d'un impact à l'échelle mondiale. Une taxe d'incitation nationale sur les billets d'avion compromet cette approche mondiale.

En ce qui concerne la taxe nationale d'incitation sur les billets d'avion, AEROSUISSE souligne que ce sont l'offre, la demande et le marché qui déterminent les prix. Voici deux exemples :

- Pour les compagnies aériennes exploitant des vols au départ de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, il faut veiller à ce que les taxes perçues par la Suisse et la France sur les billets d'avion soient harmonisées et sensiblement identiques. Si la différence entre la taxe française et la taxe suisse est trop élevée, les compagnies aériennes opérant sous les droits de trafic suisses (actuellement plus de 90%), opteront tout simplement pour les droits de trafic français. Or la demande de vols au départ de Bâle-Mulhouse augmentera en fonction du niveau de la taxe sur les billets d'avion à Zurich et à Genève.
- Un Boeing 777 est équipé de 340 sièges. L'objectif de la compagnie aérienne est de remplir chacun de ces 340 sièges, car environ 90 % du coût d'un vol est encouru, que les passagers soient à bord ou non. Chaque passager contribue ainsi à la compensation des coûts fixes. Le prix d'un billet d'avion ne dépend qu'à la marge du coût réel d'un vol ; il tient compte de la demande, de l'offre et du

marché. Des billets très bon marché peuvent effectivement être proposés en cas de faible demande pour un vol mais c'est généralement une exception.

### **Proposition concernant la taxe sur les billets d'avion à l'art. 38a et suivants :**

- AEROSUISSE doit être invitée dans le cadre d'une consultation au sein des CEATE-N au sujet du mécanisme de tarification dans le secteur du transport aérien.
- La taxe sur les billets d'avion doit être conçue de manière à couvrir également tous les vols (privés ou commerciaux) qui sont exonérés de la taxe sur les huiles minérales (taxe sur les vols privés). Ainsi, non seulement les compagnies aériennes, mais aussi les jets d'affaires seront assujettis à la taxe. Des exceptions doivent être prévues pour les vols de formation, de sauvetage et d'entraînement.
- Les recettes de la taxe sur les billets d'avion doivent être affectées à des investissements en faveur d'une réduction efficace des émissions de CO2 du trafic aérien.

### **Argumentaire:**

La composition des CEATE-N étant renouvelée du fait des élections de 2019, il convient d'informer également les nouveaux membres des commissions des particularités du mécanisme de tarification des billets d'avion. Si l'on veut réduire sensiblement les émissions de CO2 de l'aviation grâce à la taxe sur les billets d'avion, les recettes de cette taxe doivent en principe être entièrement affectées à une réduction des émissions à la source. Si la taxe sur les billets d'avion sur le CO2 reste ancrée dans la loi comme proposé, il s'impose a minima que la majeure partie des recettes qui en découlent soient réinjectée dans l'aviation afin de promouvoir la disponibilité du carburant durable pour l'aviation (Sustainable Aviation Fuel – SAF), de fournir des incitations financières pour son utilisation (le SAF coûte environ trois fois plus que le kérosène classique) et de promouvoir des innovations technologiques pour réduire les émissions de CO2 dans le secteur aéronautique. AEROSUISSE rejette le principe d'une taxe nationale sur les billets d'avion qui ne prévoit pas l'utilisation de fonds pour des projets visant à réduire les émissions de CO2 de l'aviation.

### **Propositions concernant la taxe sur les vols privés à l'art. 38g<sup>bis</sup> et suivants :**

La version actuelle de la taxe sur les vols privés n'est ni pragmatique ni bien pensée. Elle suppose de graves conséquences pour le sport et l'aviation légère, puisque le concept de « jets privés » peut inclure des aéronefs tels que des avions légers, des hélicoptères, des motoplans et des montgolfières.

Le chapitre 4b concernant la taxe sur les vols privés devrait être biffé.

### **Argumentaire :**

La proposition actuelle du Conseil des États englobe de nombreux vols privés. Une somme forfaitaire de 500 francs sur ces vols intérieurs en Suisse signifierait la fin d'un grand nombre de services tels que les vols de ravitaillement en hélicoptères, les vols d'entraînement ou les vols panoramiques touristiques. Une taxe de ce type n'aurait plus de fonction incitative : elle interdirait certaines activités aériennes et entraînerait une double imposition. En effet, les exploitants d'un grand nombre de vols susceptibles d'être

soumis à la taxe sur les vols privés s'acquittent déjà d'un impôt sur les huiles minérales. En bref, une somme forfaitaire de 500 CHF sur ces vols réduirait considérablement les mouvements aériens dans les aérodromes régionaux, et mettrait leur existence en péril ainsi que celle des écoles de pilotage qui y sont établies.

En résumé, AEROSUISSE est persuadée que la contribution du transport aérien suisse à la prévention d'une augmentation de la température mondiale supérieure à deux degrés doit commencer là où les effets sont les plus importants, à savoir par des investissements dans des avions de dernière génération et dans de nouveaux carburants. L'introduction d'une taxe sur les billets d'avion privera les compagnies aériennes de ressources financières qui seraient mieux investies dans des flottes d'avions modernes. Enfin, il convient de rappeler que les compagnies aériennes opérant à partir de la Suisse, comme EasyJet et Swiss, comptent parmi les transporteurs aériens disposant des appareils les plus modernes au monde et dont les émissions de CO<sub>2</sub> par passager sont les plus faibles. Ceci est également le cas pour l'aviation d'affaires depuis la Suisse.

Nous vous remercions de bien vouloir tenir compte de nos propositions et vous présentons, Mesdames, Messieurs, nos meilleures salutations.

**AEROSUISSE**  
**Fédération faîtière de l'aéronautique**  
**et de l'aérospatiale**

Le directeur :



Philip Kristensen