



Curia Vista - Objets parlementaires

13.3901 – Motion

Supprimer l'imposition préférentielle du trafic aérien

Déposé par



Masshardt Nadine

Date de dépôt

27.09.2013

Déposé au

Conseil national

Etat des délibérations

Non encore traité au conseil

Texte déposé

Pour couvrir les coûts des pouvoirs publics, améliorer la vérité des coûts et lutter contre une nouvelle augmentation de la pollution environnementale, le Conseil fédéral est chargé:

- a. de supprimer les avantages fiscaux (impôt sur les huiles minérales et TVA) dont bénéficie le trafic aérien;
- b. d'ici que ces adaptations aient été effectuées, d'instaurer une taxe climatique sur les billets d'avion applicable aux vols internationaux.

Développement

Jusqu'à présent, la Confédération n'a pas pris de mesures efficaces contre la pollution causée par le trafic aérien, qui nuit au climat. A l'échelle internationale, malgré quinze ans de discussions, aucun accord visant à améliorer l'équité des coûts n'est en vue. Poursuivre cette politique d'attentisme ne semble pas opportun, car le trafic aérien - nocif pour le climat -, qui connaît une croissance exponentielle, cause des dégâts considérables qui, un jour ou l'autre, nous coûteront cher.

Aujourd'hui, le principe s'appliquant au trafic aérien est l'opposé du principe du pollueur-payeur puisque cette forme de mobilité est même encouragée fiscalement. L'Etat subventionne le trafic aérien en lui accordant directement ou indirectement de nombreux privilèges fiscaux. Le trafic aérien international est par exemple exempté du paiement de la TVA et, à la différence des automobilistes et des propriétaires d'immeubles, ne paie ni taxe sur le CO2 ni impôt sur les huiles minérales.

Cette imposition préférentielle est d'autant plus inacceptable qu'elle sape les efforts de la Suisse en faveur de la protection du climat. A brève échéance, il faudrait donc instaurer une taxe sur les billets d'avion, comme le font tous nos pays voisins. Cet argent pourrait être restitué à la population et aux entreprises comme c'est le cas de la taxe sur le CO2.

Les Suisses prennent souvent l'avion - en moyenne deux fois plus que les Allemands, les Français ou les Italiens. Les conséquences de ce phénomène sont inquiétantes: aujourd'hui déjà, 16 pour cent des atteintes au climat dues à la Suisse sont imputables au trafic aérien. En

2020, on sera probablement déjà à 22 pour cent. Si l'on ne remédie pas à la situation, le trafic aérien va bientôt remplacer en Suisse la circulation routière et les chauffages des bâtiments en tant que principale source de pollution nocive pour le climat. Or, il n'y a pas que le CO₂ qui est nocif pour le climat. Les oxydes d'azote et la vapeur d'eau émis à haute altitude réchauffent eux aussi le climat.

Dans sa réponse à la motion **07.3062**, "Inclusion du transport aérien dans le commerce européen des émissions", le Conseil fédéral a dit: "Le Conseil fédéral est également d'avis que l'aviation doit apporter sa contribution à la protection du climat". L'instauration d'une taxe climatique sur les billets d'avion serait un premier pas dans la bonne direction.

Avis du Conseil fédéral du 13.11.2013

Le Conseil fédéral est toujours d'avis que l'aviation doit également apporter sa contribution à la protection du climat. C'est pourquoi il a donné suite à la demande de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'élaborer jusqu'en juin 2012 un plan d'action national en vue de réduire l'impact du trafic aérien sur le climat. Le plan d'action alors conçu en vue de réduire les émissions de CO₂ de l'aviation suisse s'inscrit dans la stratégie du Conseil fédéral pour le développement durable 2012-2015. Il présente les mesures prévues ou en cours de réalisation en Suisse et dans le reste de l'Europe en relation avec des aéronefs plus écologiques, les opérations de vol, l'infrastructure au sol et dans l'espace aérien. Il prévoit en outre des mesures basées sur le marché, notamment un système d'échange de quotas d'émission. Le plan d'action sera revu et mis à jour d'ici le milieu de l'année 2015.

Le trafic aérien ne parvient pas, loin de là, à couvrir ses coûts directs sans subventions de l'Etat. Du fait de l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales dont bénéficient le trafic international de lignes et le trafic charter, ce sont pourtant près de 1,3 milliard de francs de recettes potentielles qui échappent chaque année à la Confédération. Cette exonération se fonde sur les exigences de la Convention de Chicago et des résolutions de l'OACI qui en découlent ainsi que sur plus de 140 accords sur le transport aérien conclus par la Suisse avec d'autres Etats, lesquels excluent une telle forme d'imposition.

Jusqu'à présent, aucun pays d'Europe n'a introduit de taxe passagers pour des motifs liés à la protection du climat. Il est vrai que, au sein de l'UE, l'Allemagne, l'Autriche, la France, l'Irlande, l'Italie et le Royaume-Uni perçoivent auprès des passagers une taxe sur les vols, mais celle-ci sert uniquement à des fins fiscales. Non satisfaits des expériences faites dans ce domaine, le Danemark, la Norvège et les Pays-Bas ont fait machine arrière; de nombreux passagers préféreraient en effet faire le détour par des aéroports étrangers pour échapper à la taxe. Si la Suisse introduisait de telles taxes, elle risquerait aussi d'essuyer des pertes économiques en raison de ce trafic d'évitement non souhaitable du point de vue écologique. Sans compter que l'introduction d'une taxe passagers s'assimilant à un impôt suppose une base constitutionnelle spécifique expresse.

S'agissant des mesures basées sur le marché, le Conseil fédéral a manifesté sa préférence pour l'intégration du trafic aérien dans un système d'échange de quotas d'émission négociables dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂. En décembre 2009, l'administration a délivré un mandat de négociation en vue d'intégrer l'aviation dans des systèmes d'échange de quotas d'émission. Ces négociations ont bien progressé de sorte qu'une connexion des deux systèmes semble à portée de main.

Proposition du Conseil fédéral du 13.11.2013

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

Conseil prioritaire

Conseil national

Cosignataires (21)

Aebischer Matthias Allemann Evi Aubert Josiane Badran Jacqueline
Bertschy Kathrin Chopard-Acklin Max Feri Yvonne Fischer Roland Friedl Claudia
Grossen Jürg Gysi Barbara Hardegger Thomas Jans Beat Munz Martina
Nussbaumer Eric Piller Carrard Valérie Schneider Schüttel Ursula Semadeni Silva
Streiff-Feller Marianne Trede Aline Tschäppät Alexander

Descripteurs (en allemand): Aide

Luftverkehr Steuerabzug Lenkungsabgabe Klimapolitik Gleichbehandlung
grenzüberschreitende Umweltbelastung Klimaveränderung Bekämpfung der Umweltbelastungen
Kohlendioxid Abgas Verursacherprinzip

Indexation complémentaire:

52;48

Compétence

Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)

Vous êtes ici: [Le Parlement suisse](#) > [Recherche](#) > [Geschaefte](#)