



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 24485	De <b>M. Patrick Vignal</b> ( La République en Marche - Hérault )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Économie et finances		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > Union européenne	<b>Tête d'analyse</b> > Taxe carburant avion et bateau en Europe	<b>Analyse</b> > Taxe carburant avion et bateau en Europe.
Question publiée au JO le : <b>12/11/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>20/10/2020</b> page : <b>7347</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b>		

### Texte de la question

M. Patrick Vignal interroge M. le ministre de l'économie et des finances sur l'intention d'instaurer une taxe européenne sur les carburants des avions et des bateaux afin de contribuer à l'objectif d'une économie zéro carbone en 2050 dans le cadre de la présentation du pacte productif. Il existe une disparité importante entre les pays européens, avec des initiatives propres à chacun des États membres en termes de législation applicable aux carburants du transport aérien (par exemple la Suède *versus* la Finlande). Il aimerait savoir si un consensus européen est un objectif de la France en matière de taxation sur les carburants des avions et des bateaux et, le cas échéant, dans quel délai.

### Texte de la réponse

Il est nécessaire d'assurer une concurrence équitable entre les différents transporteurs aériens opérant sur le marché européen et c'est pourquoi la remise en cause de l'actuelle exonération du kérosène utilisé pour le transport aérien doit être envisagée à cette échelle. En ce sens, la France est satisfaite que la Commission européenne ait, dans le cadre de la récente présentation de son « Pacte vert », fait part de son intention d'« examiner avec attention les exonérations fiscales actuellement consenties en faveur des carburants d'aviation ». Elle lui a d'ores et déjà exprimé son soutien tout en étant consciente, en tant qu'État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), du fait que cette révision devra être articulée avec les principes de la Convention de Chicago. C'est d'ailleurs dans cet esprit que le Président de la République avait indiqué en mai dernier qu'« [il voudrait] que l'on avance sur la taxation commune du kérosène en Europe et que l'on ait une vraie négociation internationale ». La France continuera donc dans les prochains mois à soutenir la nécessité de faire évoluer la tarification de l'aviation, qui pourra s'appuyer sur le renforcement du système de quotas d'émission « ETS aviation ». Elle dispose de plusieurs soutiens en Europe pour cela, comme en témoigne la lettre commune signée le 7 novembre dernier avec la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Allemagne, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suède. À cet égard, il convient de relever que si l'actuelle directive sur la taxation de l'énergie (2003/96/CE) a posé le principe de l'exonération du kérosène, elle accorde cependant aux États membres la possibilité d'y déroger librement et via des accords bilatéraux pour des vols intra-européens, ainsi que pour les vols domestiques. En ce qui concerne le transport maritime, la France est favorable à la mise en place d'une taxe carbone ou d'un système d'échange de quotas d'émissions (ETS). Elle pense cependant que la recherche d'une solution à l'échelle internationale, au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), devrait être privilégiée dans un premier temps. Une solution internationale serait en effet plus efficace et permettrait d'éviter les distorsions de concurrence



entre ports intra- et extra-européens et de prendre en compte les enjeux de compétitivité des armateurs européens liés à la forte concurrence des armateurs extra-communautaires. Mais la France considère que l'Europe doit se tenir prête à agir si des mesures concrètes tardent à être adoptées à l'OMI et soutient les réflexions qui vont dans ce sens.