



Cour constitutionnelle

COMMUNIQUÉ DE PRESSE ARRÊT 165/2023

La Cour rejette les recours contre la loi du 28 mars 2022 qui introduit une taxe sur le départ des passagers à partir d'un aéroport belge

La loi du 28 mars 2022 introduit une taxe sur le départ des passagers à partir d'un aéroport belge. Son montant (de 2 à 10 euros par passager) est le plus élevé lorsque la destination finale est située à moins de 500 km, afin d'inciter le recours à des moyens de transport moins polluants que l'avion. Plusieurs exemptions sont prévues, notamment pour les passagers qui transitent par un aéroport belge pour une escale ou une correspondance. Ryanair, la Fédération Belge d'Aviation et deux pilotes d'avion privé demandent l'annulation de cette taxe.

La Cour rejette les recours. Elle juge que le législateur fédéral était bien compétent pour adopter la taxe attaquée. La Cour considère ensuite que le principe d'égalité et de non-discrimination et l'article 15 de la Convention de Chicago ne sont pas violés. En particulier, l'exemption pour les passagers en transit est raisonnablement justifiée par l'objectif du législateur de préserver la position concurrentielle des aéroports belges comme plaques tournantes du trafic aérien international. Enfin, la Cour juge que la loi attaquée réalise un juste équilibre entre la liberté d'entreprendre et le droit à la protection d'un environnement sain.

1. Contexte de l'affaire

La loi du 28 mars 2022 « portant réduction de charges sur le travail » crée ou augmente certains prélèvements en vue de financer des réductions de charges sur le travail. Elle introduit ainsi une **taxe sur l'embarquement dans un aéronef, qui est perçue sur le départ d'un passager à partir d'un aéroport belge**. En plus de l'**objectif budgétaire**, cette taxe poursuit un **but environnemental**. Le montant de la taxe, qui varie de 2 à 10 euros par passager, est le plus élevé lorsque la destination finale est située à moins de 500 km, afin d'inciter le recours à des moyens de transport moins polluants que l'avion, comme le train. La loi prévoit **plusieurs exemptions**. Ainsi, la taxe n'est pas due sur le départ des passagers qui transitent par un aéroport belge pour une escale ou une correspondance. En outre, la taxe n'est pas applicable, entre autres, aux aéronefs militaires ou affectés à un service d'État, aux vols locaux en paramoteur, aux vols sans escale au départ et à destination d'un même aéroport et aux vols nécessaires à l'exercice d'une activité professionnelle dans l'espace aérien.

La compagnie aérienne Ryanair, l'ASBL « Fédération Belge d'Aviation - Belgische Federatie voor Luchtvaart » et deux pilotes d'avion privé demandent l'annulation de cette taxe.

2. Examen par la Cour

2.1. Les règles répartitrices de compétences (B.6-B.14)

Ryanair fait valoir que la taxe attaquée empiète sur la compétence des régions en matière d'environnement. Elle estime aussi que l'autorité fédérale aurait dû se concerter avec les gouvernements régionaux avant d'adopter la taxe attaquée.

La Cour relève d'abord que la taxe attaquée est un **impôt prélevé par l'autorité fédérale sur la base de sa compétence fiscale propre**. La Cour considère ensuite que la taxe attaquée ne rend pas impossible ou exagérément difficile l'exercice par les régions de leurs compétences en matière d'environnement. En effet, le choix du législateur fédéral d'inciter fiscalement le recours à certains modes de transport **n'empêche pas les régions de poursuivre leur politique environnementale**. L'option politique fédérale apparaît d'ailleurs complémentaire, et non contradictoire, par rapport à celle des régions. Enfin, la Cour juge que l'autorité fédérale n'était pas tenue de se concerter préalablement avec les gouvernements régionaux. Les critiques de Ryanair ne sont donc pas fondées.

2.2. Le principe d'égalité et de non-discrimination et l'article 15 de la Convention de Chicago (B.15-B.30 et B.38-B.48)

2.2.1. Le traitement identique des vols depuis un aéroport belge vers une destination finale à plus de 500 km, qu'ils s'agissent de vols directs ou de vols avec une escale ou une correspondance à moins de 500 km

Ryanair critique le fait que les vols depuis un aéroport belge vers une destination finale à plus de 500 km soient taxés de la même manière qu'ils s'agissent de vols directs ou de vols avec une escale à moins de 500 km. Il serait discriminatoire de taxer à un montant de 10 euros par passager les vols d'une distance totale de moins de 500 km afin d'inciter les voyageurs à prendre le train, alors que les vols vers une escale à moins de 500 km pour lesquels une alternative ferroviaire existe également ne sont pas taxés car ils font partie de trajets plus longs.

La Cour relève que, pour déterminer si un vol est soumis au tarif applicable en cas de destination située à moins de 500 km, il faut calculer la distance entre l'aéroport de Bruxelles-National (qui est toujours considéré comme le point de référence, afin de garantir que la taxe soit la même quel que soit l'aéroport belge de départ) et l'aéroport de destination finale. Ainsi, le vol vers un aéroport à moins de 500 km pour y faire escale ou y prendre une correspondance n'est pas taxé séparément. La Cour souligne que, pour le voyageur, la correspondance ou l'escale ne sont pas des fins en soi mais un moyen d'atteindre la destination finale. Eu égard à l'objectif du législateur de favoriser les modes de transport moins polluants que l'avion et au large pouvoir d'appréciation du législateur en matière fiscale, la Cour juge qu'**il n'est pas déraisonnable que le calcul du montant de la taxe ne tienne pas compte du fait que le voyage comporte une correspondance ou une escale à moins de 500 km**.

2.2.2. La différence de traitement entre les vols au départ d'un aéroport belge et les vols qui transitent par un aéroport belge

Les parties requérantes critiquent la différence de traitement entre les vols au départ d'un aéroport belge et les vols au départ d'un aéroport étranger qui transitent par un aéroport belge.

La Cour rejette cette critique. Selon la Cour, **l'objectif du législateur de préserver la position concurrentielle des aéroports belges comme plaques tournantes du trafic aérien international justifie raisonnablement que la taxe ne soit pas due sur le départ des passagers qui transitent par un aéroport belge pour une escale ou une correspondance**.

2.2.3. L'article 15 de la Convention de Chicago

Les parties requérantes font valoir que la taxe attaquée viole l'article 15 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.

La Cour relève que l'article 15 de la Convention de Chicago interdit de soumettre les aéronefs étrangers à des taxes prélevées uniquement en raison de leur transit, de leur entrée, ou de leur sortie du territoire. Selon la Cour, cette disposition vise à interdire les discriminations entre aéronefs nationaux et étrangers et à éviter qu'il soit porté atteinte aux possibilités pour les compagnies aériennes de se faire concurrence. En outre, l'utilisation du terme « uniquement » implique que ce sont les montants prélevés exclusivement à titre de droits d'entrée, de sortie ou de transit qui sont interdits. Les prélèvements qui poursuivent un objectif de protection de l'environnement et qui sont liés à la distance parcourue sont admis, pour autant qu'ils ne soient pas discriminatoires. La Cour constate que **la taxe attaquée poursuit un objectif de protection de l'environnement, que son montant varie en fonction de la distance parcourue et que les aéronefs étrangers y sont soumis comme les aéronefs nationaux.** La Cour en conclut que **l'article 15 de la Convention de Chicago n'est pas violé.**

2.2.4. Les vols récréatifs

La Fédération Belge d'Aviation et les deux pilotes d'avion privé reprochent à la loi attaquée de traiter de la même manière les compagnies aériennes et le secteur de l'aviation récréative. Elles critiquent aussi la différence de traitement entre les différentes catégories de vols bénéficiant d'une exemption et les vols récréatifs, qui n'en bénéficient pas.

La Cour relève d'abord que la taxe n'est due qu'en cas de transport de passagers, étant entendu que le personnel de bord, y compris le pilote, n'est pas pris en compte. Par conséquent, les vols récréatifs sans passagers ne sont pas soumis à la taxe. Ensuite, vu l'exemption pour les vols sans escale au départ et à destination d'un même aéroport, les vols récréatifs avec passagers qui reviennent à leur aéroport de départ ne sont pas taxés non plus. Enfin, la Cour considère que le législateur a raisonnablement pu assimiler les vols récréatifs transportant un passager d'un point A vers un point B à des vols de transports de passager.

La Cour juge ensuite que les différentes exemptions critiquées sont raisonnablement justifiées.

2.3. La liberté d'entreprendre (B.31-B.37)

Ryanair fait valoir que la taxe attaquée porte une atteinte disproportionnée à la liberté d'entreprendre des transporteurs aériens.

La Cour rappelle que la liberté d'entreprendre n'est pas absolue. Elle ne fait pas obstacle à ce que le législateur règle l'activité économique des personnes et des entreprises. Le législateur n'interviendrait de manière déraisonnable que s'il limitait la liberté d'entreprendre sans aucune nécessité ou si cette limitation était disproportionnée au but poursuivi.

La Cour juge que, eu égard aux montants de la taxe et aux différentes exemptions, le législateur a réalisé un **juste équilibre entre la liberté d'entreprendre et le droit à la protection d'un environnement sain.**

3. Conclusion

La Cour rejette les recours.

La Cour constitutionnelle est la juridiction qui veille au respect de la Constitution par les différents législateurs en Belgique. La Cour peut annuler, déclarer inconstitutionnels ou suspendre des lois, des décrets ou des ordonnances en raison de la violation d'un droit fondamental ou d'une règle répartitrice de compétence.

Ce communiqué de presse, rédigé par la cellule « médias » de la Cour, ne lie pas la Cour constitutionnelle. Le [texte de l'arrêt](#) est disponible sur le site web de la Cour constitutionnelle.

Contact presse : [Romain Vanderbeck](#) | 02/500.13.28 | [Martin Vrancken](#) | 02/500.12.87

Suivez la Cour via Twitter [@ConstCourtBE](#)