

PARTIE I

Chapitre 3

Fiscalité et tourisme

Le rôle de la fiscalité du tourisme et ses incidences sur la compétitivité et l'attrait des destinations font actuellement l'objet d'un débat intense, auquel s'ajoute une demande accrue d'informations. Ce chapitre étudie l'évolution de la relation entre fiscalité et tourisme. Il vise à nourrir les discussions actuelles en aidant les lecteurs à mieux appréhender la logique et les problématiques du point de vue des pouvoirs publics comme des acteurs du secteur, et en dressant un inventaire des taxes liées au tourisme, à des fins comparatives. Cet inventaire, qui s'appuie sur une enquête menée auprès des pays membres et partenaires de l'OCDE, recense les taxes, droits et redevances indirects liés au tourisme relevant de six grandes catégories : i) arrivées et départs ; ii) transport aérien ; iii) hôtellerie et hébergement ; iv) taux réduits de taxe sur la consommation ; v) environnement ; et vi) aides fiscales. Ce chapitre aborde également les dernières tendances et les pratiques dignes d'intérêt mises en œuvre dans les pays étudiés.

Les données statistiques concernant Israël sont fournies par et sous la responsabilité des autorités israéliennes compétentes. L'utilisation de ces données par l'OCDE est sans préjudice du statut des hauteurs du Golan, de Jérusalem-Est et des colonies de peuplement israéliennes en Cisjordanie aux termes du droit international.

Tandis que la reprise économique mondiale reste fragile, de nombreux pays doivent poursuivre leurs efforts d'assainissement des finances publiques, qui les obligent à agir à la fois sur le volume des dépenses et le niveau des recettes et nécessitent souvent des compromis sur les objectifs des politiques, notamment en termes de croissance à court et long termes et d'équité.

L'aptitude du tourisme à stimuler l'économie *via* la création d'emplois, l'attrait exercé sur les investissements étrangers, l'apport de recettes en devises et la création de valeur à l'échelle nationale, régionale et locale n'est plus à démontrer. Néanmoins, le marché mondial évolue rapidement et s'avère très concurrentiel. À cela s'ajoute une tendance récente : la forte croissance du secteur dans les économies touristiques émergentes.

Par conséquent, une pression accrue s'exerce non seulement sur le secteur du tourisme et les infrastructures sous-jacentes, mais aussi sur les budgets alloués aux activités de type : i) commercialisation et promotion ; ii) fourniture des services et structures nécessaires à la satisfaction des besoins des touristes ; iii) sûreté et sécurité des visiteurs ; et iv) protection des environnements naturels particulièrement attractifs sur un plan touristique. Comme bien d'autres secteurs, le tourisme est soumis à un éventail de taxes, droits et redevances qui constituent l'une des sources de financement des investissements publics en faveur du développement du secteur.

De ce contexte découlent de plus en plus d'intérêt et de discussions sur la contribution de la fiscalité du tourisme aux recettes fiscales globales, le poids du tourisme dans les services publics, et le développement et la mise à disposition d'infrastructures et de services clés, thèmes auxquels s'ajoute un besoin d'informations de plus en plus pressant. Du point de vue des politiques du tourisme, il convient de déterminer l'incidence de ces prélèvements sur la compétitivité, l'attrait et la viabilité des destinations, et d'identifier les éventuels autres mécanismes de financement envisageables.

Les pays doivent disposer d'informations adéquates pour prendre des décisions de nature à optimiser l'équité, la transparence et l'efficacité de la fiscalité du tourisme. Toutefois, l'intérêt croissant des pouvoirs publics comme des acteurs du secteur se heurte à un manque d'informations comparatives détaillées sur les taxes, droits et redevances applicables, et sur leurs effets potentiels sur l'économie du tourisme.

Ce chapitre propose une première étude de la relation évolutive entre fiscalité et tourisme et contribue à l'actuel débat sur les politiques afférentes. Pour ce faire, il : i) dresse un inventaire des taxes, droits et redevances nationaux liés au tourisme, à des fins comparatives ; ii) aborde les tendances récentes et les pratiques dignes d'intérêt en la matière ; iii) analyse la logique et les problématiques du point de vue des pouvoirs publics et des acteurs du secteur ; et iv) propose une base de comparaison afin d'évaluer l'évolution dans le temps.

L'inventaire des taxes, droits et redevances comprend des informations collectées auprès de 30 pays membres et partenaires de l'OCDE (Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Autriche, Chili, Croatie, Danemark, Égypte, Espagne, Estonie, Finlande, France,

Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Israël, Japon, Lettonie, Mexique, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie). Sept pays membres ne sont pas inclus. Il dresse un état des lieux de la fiscalité du tourisme au 31 octobre 2013, mais le Comité du tourisme de l'OCDE s'attachera à le compléter à l'avenir.

Ce chapitre recense les taxes, droits et redevances visant principalement les activités liées au tourisme et relevant de six grandes catégories : i) arrivées et départs ; ii) transport aérien ; iii) hôtellerie et hébergement ; iv) taux réduits de taxe sur la consommation ; v) environnement ; et vi) aides fiscales. L'encadré 3.1 présente les tendances récentes mises en lumière dans le chapitre.

Encadré 3.1. **Tendances récentes en matière de fiscalité du tourisme**

- Bien que de nombreux prélèvements aient été mis en place de longue date, les 10 à 15 dernières années ont été marquées par une augmentation générale du nombre et de la portée des taxes, droits et redevances liés au tourisme.
- Les prélèvements sur les départs et arrivées revêtent généralement la forme de visas et les pays sont de plus en plus nombreux à mettre en place des régimes de visas de court séjour communs (par exemple, en Europe, l'espace Schengen est passé de seulement 7 États membres en 1995 à 26 aujourd'hui).
- On assiste à une multiplication des taxes associées au transport aérien. La majorité d'entre elles relève des trois sous-catégories suivantes : sécurité, services aux passagers et départs des aéroports (certaines ont pour objectif de favoriser les comportements respectueux de l'environnement via l'augmentation du prix des billets).
- L'écrasante majorité des prélèvements visant spécifiquement l'hôtellerie et l'hébergement (à l'image des taxes sur les nuitées, l'hébergement ou l'occupation et autres taxes de séjour) est administrée aux niveaux infranational et – principalement – municipal. Des taxes nationales ont été recensées dans seulement cinq pays.
- Les taux réduits de taxes sur la consommation propres aux activités touristiques s'appliquent principalement à l'hôtellerie et la restauration ; la plupart s'inscrit dans une tendance globale de maintien, voire d'augmentation, des taux normaux au cours des dernières années. Toutefois, plusieurs pays ont instauré pour la première fois des taux réduits sur la restauration.
- On assiste à une multiplication des taxes à visée environnementale, destinées à inciter les professionnels du secteur et les touristes à adopter des comportements plus respectueux de la planète ou à financer des mesures en faveur d'une meilleure gestion de l'impact écologique des activités touristiques.
- Des aides fiscales ont été maintenues ou mises en place afin de favoriser les investissements dans les structures et infrastructures hôtelières ou de loisirs, les dépenses touristiques (dispositifs de remboursement de TVA/TPS, par exemple) et le développement du tourisme interne.
- En règle générale, les mesures de suivi, d'évaluation et d'analyse des incidences des taxes et avantages fiscaux liés au tourisme font défaut. Or elles permettraient aux pays de s'assurer que les prélèvements et aides fiscales servent les objectifs visés sans nuire à la compétitivité du secteur.

Hormis l'objectif global de contribution aux recettes fiscales et de financement des investissements publics en faveur du développement touristique, les motivations qui sous-tendent la fiscalité du secteur et les types de prélèvement appliqués varient d'un pays à l'autre. Néanmoins, il est possible de dégager six grands thèmes :

- financement de la *protection de l'environnement* et du développement des infrastructures afin de mieux gérer l'impact du tourisme dans les zones sensibles et de garantir la cohérence entre les activités commerciales et les plans de gestion. Par exemple, la *taxe sur l'hébergement* mise en place en Islande est l'un des rares prélèvements dédiés au développement, au maintien et à la protection des attractions touristiques axées sur la nature et détenus ou contrôlés par la puissance publique, via le *Fonds de protection des sites touristiques* ;
- *récupération des coûts* liés au contrôle des passagers aux points d'entrée – douanes, immigration, sécurité, quarantaine, ou encore délivrance de visas de court séjour. Ainsi, l'Afrique du Sud prélève, pour chaque voyageur, un *droit sur les services aux passagers* destiné à couvrir les dépenses d'investissement et d'exploitation liées à divers services et installations mis à la disposition des passagers dans les aéroports du pays ;
- mesures visant à garantir la *sûreté et la sécurité* des voyageurs à destination et en provenance des pays, ainsi que sur leur territoire. Par exemple, en Nouvelle-Zélande, tout passager embarquant sur un vol intérieur ou international au départ de l'un des aéroports du pays doit s'acquitter d'une *taxe de sûreté* destinée à financer le Service de sûreté aérienne, organisme national chargé de la sécurité du secteur aérien ;
- stimulation des *dépenses touristiques* et des *créations d'emplois*. Israël a mis en place un dispositif de *remboursement de TVA* sur tous les biens achetés par les touristes afin de favoriser la consommation. En Irlande, l'hôtellerie et la restauration bénéficient d'une TVA à *taux réduit* destinée à doper le tourisme et l'emploi dans le secteur ;
- financement des activités de *commercialisation et de promotion* à l'échelon national et international. Au Mexique, 80 % des recettes fiscales générées par la *taxe imposée aux voyageurs non immigrants* entrant sur le territoire à des fins touristiques sont alloués à l'organisme mexicain de promotion du tourisme pour le financement des activités nationales et internationales ; et
- stimulation des *investissements* dans les infrastructures touristiques. Par exemple, l'Australie a instauré il y a près de 30 ans un *régime fiscal préférentiel en faveur de l'hôtellerie* afin de doper les investissements dans le secteur. Aux termes de ce dispositif, les investisseurs finançant la construction d'hôtels et d'hébergements de courte durée bénéficient de taux d'amortissement supérieurs à ceux appliqués dans le cadre de la construction d'autres types de bâtiments.

Les avis divergent quant aux incidences des différentes formes de fiscalité du tourisme sur la compétitivité et l'attrait des destinations. Cependant, les conséquences à long terme sont vraisemblablement déterminées à la fois par les taxes spécifiques et par l'impact du régime fiscal dans son ensemble sur le secteur touristique de chaque pays.

Diverses observations émanant du secteur montrent que les régimes fiscaux (prélèvements et avantages) demeurent, dans tous les pays, une problématique clé susceptible d'avoir une incidence majeure sur l'emploi, la croissance et la compétitivité du tourisme. Néanmoins, une approche plus coopérative ou participative de la fiscalité du tourisme existe bel et bien et donne, pour l'essentiel, des résultats plus que satisfaisants aux yeux des principaux organismes du secteur. La multiplicité des taxes, qu'elles soient

propres au tourisme ou de portée plus globale, est généralement considérée comme un frein à la croissance des entreprises touristiques et à la compétitivité internationale. Les préoccupations des acteurs du secteur sont illustrées dans l'encadré 3.2.

Encadré 3.2. **Positions des professionnels du secteur face à la fiscalité du tourisme**

Les acteurs du secteur expriment diverses préoccupations liées à certains types de prélèvements et d'autres problématiques relevant plus généralement de la fiscalité du tourisme :

- Les taxes sur le transport aérien sont essentiellement perçues comme un frein à l'attrait ou à la compétitivité des destinations, en particulier lorsque celles-ci sont éloignées. Deux observations viennent corroborer cette perception : d'une part, le nombre de voyageurs a chuté sur les liaisons aériennes assujetties à de tels prélèvements et, d'autre part, de nombreux agents de voyage recommandent à leurs clients de prendre des dispositions pour les contourner en choisissant des vols vers des pays adjacents, à partir desquels ils peuvent rallier leur destination finale.
- Les effets négatifs des taxes sur la consommation (de type TVA ou TPS) sur la compétitivité peuvent être liés à deux facteurs : i) la non-exonération des achats de biens et de services par des visiteurs étrangers, alors que d'autres activités d'exportation le sont ; et ii) l'absence de taux réduit pour les activités touristiques telles que l'hôtellerie et la restauration, ou l'existence d'un taux réduit qui reste supérieur à celui des destinations concurrentes.
- Autre sujet d'inquiétude : la multiplication des taxes, droits et redevances auxquels les opérateurs touristiques sont assujettis, et l'absence de relation claire entre le montant des prélèvements et le coût de la prestation de services. Certains considèrent que nombre de taxes donnent lieu à des recettes fiscales supérieures aux objectifs énoncés et appellent de leurs vœux l'instauration d'une relation plus étroite entre les recettes liées au tourisme et leur utilisation. Les hausses régulières de droits de visa et de taxes sur le transport aérien, supérieures à l'inflation, en constituent un exemple qui a été signalé.
- Les taxes ont un effet disproportionné sur les entreprises touristiques (en particulier en termes de masse salariale), plus que dans de nombreux autres secteurs : en cause, la forte intensité de main-d'œuvre qui caractérise le tourisme.
- Une meilleure compréhension du contexte fiscal s'avère nécessaire. Elle passe notamment par une analyse des coûts et avantages, de la sensibilité des prix et de l'incidence globale des taxes, droits et redevances sur la compétitivité internationale.
- Les gouvernements qui envisagent d'adopter de nouvelles taxes ou de modifier des dispositifs existants susceptibles d'affecter le tourisme ne doivent pas négliger l'intérêt que revêt la consultation des acteurs du secteur.

À ce titre, le cadre d'action des pouvoirs publics devrait s'appuyer sur un suivi, une évaluation et une analyse plus détaillées des incidences des taxes et avantages fiscaux existants. Les décideurs disposeraient ainsi de tous les outils nécessaires pour mettre en œuvre des mesures pragmatiques, garantes d'une croissance durable à long terme du tourisme. Si l'on y ajoutait une approche plus collaborative de la fiscalité du secteur, tous les ingrédients seraient alors réunis pour aider les pouvoirs publics à trouver le juste

équilibre entre, d'une part, le besoin de générer des recettes fiscales globales et de financer les principaux services et installations touristiques et, d'autre part, les préoccupations exprimées par le secteur.

Concepts et définitions relatifs à la fiscalité du tourisme

Dans la classification de l'OCDE, le terme « taxes » désigne les paiements obligatoires sans contrepartie collectés par les administrations publiques – administration centrale, autorités opérant sous son contrôle effectif, autorités régionales et locales et leurs administrations respectives, certains régimes de sécurité sociale et organismes gouvernementaux autonomes, à l'exclusion des entreprises publiques. Les systèmes d'imposition de la plupart des pays peuvent être classés en deux types d'impôts principaux : les impôts directs et les impôts indirects. Bien que ces deux catégories ne soient pas toujours faciles à distinguer, on peut néanmoins considérer que les impôts directs sont ceux qui sont perçus « directement » sur les revenus et (éventuellement) le patrimoine, tandis que les impôts indirects sont prélevés sur les dépenses financées à partir des revenus et du patrimoine, en particulier l'achat de biens et de services (à l'instar de la TVA). Cependant, la composition de chacune des catégories et les caractéristiques des impôts correspondants (par exemple, le taux ou le montant, ainsi que les possibilités d'exemption, de réduction ou d'abattement), varient d'un pays à l'autre (OCDE, 2012).

De même, il n'est pas toujours aisé de distinguer quels droits et redevances versés par les usagers doivent être considérés comme des taxes. Si personne ne conteste le fait qu'ils soient liés à un service ou une activité donnés – en l'occurrence, le tourisme –, la relation entre les droits prélevés et le service rendu peut varier considérablement, au même titre que le lien entre le montant des prélèvements et le coût de prestation des services.

L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) a défini les taxes sur le tourisme comme des prélèvements « applicables spécifiquement aux touristes et au secteur du tourisme ou, s'ils ne sont pas spécifiques au secteur du tourisme, ceux qui sont appliqués différemment dans des destinations concurrentes » (OMT, 1998). Cependant, presque tous les biens et services consommés par des touristes sont aussi consommés, au moins dans une certaine mesure, par d'autres personnes. De ce fait, on peut considérer que la matière imposable n'est pas le tourisme en tant que tel, mais plutôt la base fiscale qui lui est en gros associée et que toute mesure fiscale visant des activités de tourisme affectera aussi très souvent les non-touristes (Gago et al., 2009).

Par conséquent, il serait sans doute plus juste de définir la fiscalité du tourisme comme englobant les impôts, droits et redevances indirects visant principalement les activités liées au tourisme. Les recettes fiscales indirectes générées par les dépenses touristiques proviennent soit de taxes *générales*, telles que les droits de douane et les taxes sur les ventes ou sur la valeur ajoutée (TVA), soit de taxes *spécifiques* sur des activités considérées comme relevant principalement du tourisme, à l'image des taxes sur l'hôtellerie et la restauration, des taxes d'aéroport, des droits de visa et des taxes d'arrivée et de départ (encadré 3.3).

Selon un principe bien établi en matière de finances publiques, les dépenses publiques doivent être ciblées en fonction des retombées positives qu'elles génèrent, tandis que les taxes doivent viser des domaines dans lesquels l'impact sera le plus limité possible. La manière dont les recettes sont collectées ne doit avoir aucune incidence sur leur utilisation. Dans la pratique, ce principe est valable pour la plupart des recettes et dépenses

Encadré 3.3. Fiscalité indirecte des activités touristiques : taxes générales/taxes spécifiques

Taxes indirectes générales – La taxe sur la valeur ajoutée (TVA) constitue aujourd'hui le mode principal de fiscalité indirecte générale dans plus de 130 pays. La TVA est perçue sur les transactions mais, comme elle est ensuite reversée sur la base des montants calculés à partir des ventes marchandes, il s'agit en définitive d'une taxe sur la consommation finale. Bien que la TVA ait généralement un taux unique (en %) applicable à la plupart des biens et des services, il est théoriquement faisable et habituel en pratique d'appliquer des taux différents dans certains secteurs (par ex., les biens et services liés au tourisme). Dans de nombreux pays de l'UE, par exemple, le taux de la TVA applicable dans le secteur de l'hôtellerie est inférieur de 40 à 50 % au taux général de la TVA.

Augmenter le taux des taxes indirectes générales comme la TVA présente un avantage important : celui de minimiser les coûts de gestion administrative et de contrôle par rapport à la mise en œuvre de nouvelles taxes spécifiques sur le tourisme. D'un autre côté, l'utilité de la TVA comme moyen de fiscalité du tourisme diminue lorsque l'échelon gouvernemental imposant cette taxe diffère du territoire où existent des problèmes et des préoccupations en matière de tourisme. Lorsqu'il s'agit d'une taxe centrale, la TVA ne constitue pas un instrument exact (car ses effets s'étendent au-delà des régions touristiques et sont probablement nuisibles à l'économie envisagée globalement), mais cela pourrait être résolu en autorisant une différenciation régionale dans la réglementation sur la TVA.

Taxes spécifiques – La taxe sur les chambres d'hôtel est l'exemple le plus répandu dans le monde de fiscalité indirecte spécifique du tourisme. Généralement conçue comme une taxe sur les séjours dans un établissement hôtelier, elle peut prendre la forme d'une taxe *ad valorem* (dont le taux est exprimé en pourcentage des prix) ou un montant *ad quantum* (taxe unitaire) par nuit. Les recettes provenant de cette forme de fiscalité sont parfois affectées au financement de campagnes publicitaires promouvant une destination ou de projets visant à améliorer la qualité des activités touristiques ou à préserver l'environnement.

Source : Durbarry et Sinclair, 2001

des pays membres de l'OCDE. Néanmoins, il arrive que des taxes spécifiques soient levées à des fins particulières sans que les recettes correspondantes soient allouées exclusivement à ces fins.

Il en va ainsi du secteur touristique, dans lequel tout ou partie des recettes générées par les taxes sur le tourisme peut être utilisé pour assurer la mise en place d'infrastructures et d'autres équipements soutenant les activités du secteur et, dans l'optique des ressources non renouvelables, protéger l'environnement naturel dont le tourisme dépend en grande partie. Tel est le cas, par exemple, de la taxe sur l'hébergement appliquée en Islande, dont les recettes servent à financer le Fonds de protection des sites touristiques et le développement des infrastructures touristiques dans les parcs nationaux. En pareils cas, les taxes sont considérées comme au moins partiellement affectées.

Inventaire des taxes, droits et redevances liés au tourisme

Le présent inventaire recense les taxes, droits et redevances indirects administrés au niveau national et portant principalement sur les activités liées au tourisme relevant de six

grandes catégories : i) arrivées et départs ; ii) transport aérien ; iii) hôtellerie et hébergement ; iv) taux réduits de taxe sur la consommation ; v) environnement ; et vi) aides fiscales.

Arrivées et départs

Entrent dans cette catégorie les taxes, droits et redevances qui incombent généralement aux particuliers et, parfois, aux opérateurs ou équipages à l'entrée et la sortie d'un pays, quel que soit le mode de transport emprunté. Ce type de prélèvement revêt principalement la forme de visas, qui permettent à leur titulaire d'entrer et de séjourner dans un pays pendant une durée limitée, puis d'en sortir. L'obligation de visa et les droits associés peuvent varier en fonction d'un certain nombre de facteurs – durée du séjour, objet de la visite, pays d'origine et éventuels accords de réciprocité. Autre type de prélèvement appartenant à cette catégorie, les taxes sur les déplacements des voyageurs et autres taxes de transit et de départ ou d'embarquement visent généralement à couvrir les coûts administratifs associés aux services de douane, d'immigration et de contrôle des passagers et à la délivrance des visas de court séjour. À cela s'ajoute, depuis peu, le financement d'activités de promotion et de commercialisation.

Dans le cadre de l'enquête précitée, 20 des 30 pays sondés ont fait état d'au moins une taxe *d'arrivée et de départ* à l'échelle nationale. Si plusieurs d'entre elles sont appliquées de longue date ou ont été introduites dans les années 80 et 90, un grand nombre a été instauré après 2000. La majorité revêt la forme de droits de *visa* ; seuls cinq pays ont fait état de prélèvements s'apparentant à des taxes de *départ* ou de *transit* (Australie, Chili, Égypte, Nouvelle-Zélande et Portugal). Les taxes, droits et redevances liés au tourisme appliqués dans les différents pays sont présentés ci-après.

Dans douze des pays sondés (Autriche, Espagne, Estonie, France, Hongrie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Suède et Suisse), les droits associés à l'administration des *visas de court séjour* pour l'entrée dans l'espace Schengen constituent le principal, voire le seul prélèvement de cette catégorie (encadré 3.4). L'espace Schengen compte actuellement 26 États membres, contre sept en 1995, date de son entrée en vigueur (pour plus d'informations à ce sujet, voir l'encadré 2.3). D'autres pays de l'OCDE sont membres de l'espace Schengen : Allemagne, Belgique, Danemark, Finlande, Grèce, Islande, Italie, Luxembourg, Norvège et Slovénie.

Comme le montre l'encadré 3.4, l'octroi d'un visa de long séjour est régi par la législation nationale des États membres. Par exemple, en République tchèque, les droits prélevés sur les *visas de long séjour* et les *visas combinés de court et long séjour* s'élèvent respectivement à 2 500 et 2 800 CZK.

En 1978, l'**Australie** a instauré une taxe de départ, qu'elle a rebaptisée *Passenger Movement Charge* (PMC) en 1995. Il s'agit d'une *taxe sur les déplacements des voyageurs en partance* (de 12 ans et plus). Elle visait à l'origine à récupérer les coûts afférents au traitement des passagers (douanes, immigration et quarantaine), ainsi qu'à la délivrance des visas de court séjour. Elle n'est affectée à aucune dépense particulière. Néanmoins, en 2012, les pouvoirs publics australiens ont annoncé que 48.5 millions AUD de recettes collectées via cette taxe seraient alloués au fonds de commercialisation de la destination Australie en Asie, auxquels s'ajoutent 48.5 millions supplémentaires affectés au Fonds de développement régional de l'industrie touristique afin d'améliorer la qualité des produits et services touristiques du pays. D'un montant de 38 AUD au 1^{er} juillet 2008, la taxe est

passée à 47 AUD le 1^{er} juillet 2012, avant d'atteindre son niveau actuel : 55 AUD. En réponse aux inquiétudes quant à l'impact de ces hausses successives sur la compétitivité du secteur touristique national, le gouvernement a annoncé, le 11 octobre 2013, le gel de la taxe pour le reste de la législature.

Encadré 3.4. Régime commun de visas de court séjour de l'Union européenne

L'UE a mis en place un régime commun de visas pour les séjours de courte durée (jusqu'à trois mois), avec l'émission des « visas Schengen ». Pour pénétrer dans l'espace Schengen, les citoyens de certains pays non membres de l'Union européenne doivent détenir un visa. L'UE a établi une liste commune des pays dont les ressortissants sont soumis à l'obligation de visa pour franchir les frontières extérieures des États membres, et une liste de ceux dont les ressortissants en sont exemptés. Ces deux listes sont fixées par le Règlement n° 539/2001 et ses amendements successifs. En règle générale, un visa de court séjour émis par l'un des États membres permet à son titulaire de se déplacer dans les 26 pays de l'espace pendant trois mois au sein d'une période de six mois. Au-delà de cette période, l'octroi des visas est régi par les dispositifs nationaux.

À l'heure actuelle, les droits dont les touristes doivent s'acquitter pour obtenir un *visa de court séjour* les autorisant à pénétrer dans l'espace Schengen pour une durée n'excédant pas trois mois sur une période de six mois s'élèvent à 60 EUR (contre 35 EUR en 2007) et à 35 EUR pour les enfants âgés de 6 à 12 ans. Les droits prélevés dans le cadre des demandes de visa correspondent aux coûts administratifs encourus et font l'objet de réévaluations régulières.

Par ailleurs, les ressortissants de neuf pays non membres (Albanie, Bosnie-Herzégovine, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Géorgie, Moldavie, Monténégro, Serbie et Ukraine) ayant conclu des accords d'assouplissement du régime des visas avec l'UE doivent s'acquitter de droits d'un montant de 35 EUR pour obtenir des visas à entrée unique et à entrées multiples.

Source : Commission européenne (2013a).

L'autorisation de voyage électronique (*Electronic Travel Authority – ETA*) (sous-catégorie 601) et le *visa de visiteur* (sous-catégorie 600) de type Touriste (classé dans la catégorie visa touristique 676 jusqu'au 23 mars 2013) permettent aux titulaires de se rendre en Australie et d'entrer sur le territoire à des fins touristiques. Les droits à acquitter pour l'obtention de l'ETA s'élèvent actuellement à 20 AUD pour les demandes déposées en ligne via le site Internet officiel (pour les ressortissants des pays éligibles). Les demandes de visas ETA déposées par les compagnies aériennes ou les agents de voyage ne sont soumises à aucun prélèvement de l'État. Toutefois, il arrive que ces prestataires facturent la prise en charge de ces formalités. Quant aux ressortissants ne pouvant prétendre à l'ETA, ils doivent être titulaires d'un visa de visiteur (catégorie Touriste). S'ils en font la demande en dehors d'Australie, les droits sont fixés à 115 AUD (contre 100 AUD en 2009) ; s'ils sont déjà sur le territoire, il leur en coûte 290 AUD (contre 240 AUD en 2009).

Le *visa Working Holiday* (sous-catégorie 417) s'inscrit dans le cadre d'un programme réciproque visant à tisser des liens étroits et à favoriser les échanges culturels entre l'Australie et des pays partenaires (actuellement au nombre de 19), avec une cible privilégiée : les jeunes adultes. Les droits associés à ce type de visa, introduit en 1975, sont passés de 195 AUD en 2009 à 365 AUD actuellement. Par ailleurs, le *visa Work & Holiday*

(sous-catégorie 462) est le fruit d'un accord de réciprocité avec 10 pays partenaires ; il s'adresse aux personnes souhaitant allier vacances et travail. Les droits associés à ce type de visa, institué en 2005, ont subi la même évolution (de 195 AUD en 2009 à 365 AUD aujourd'hui).

Les frais de demande de visa sont revalorisés périodiquement et généralement indexés sur l'inflation, avec un ajustement annuel au 1^{er} juillet.

La *taxe d'embarquement* mise en place au **Chili** s'applique à l'ensemble des voyageurs, à l'exception des enfants de moins de deux ans, des passagers en transit, des diplomates en provenance de pays étrangers accrédités au Chili, des délégués prenant part à des réunions internationales et des membres d'équipage. Instaurée en 2005, elle s'établit actuellement à 30 USD (contre 26 USD en 2008) ; les recettes correspondantes sont destinées à la maintenance des installations aéroportuaires.

Qui plus est, depuis 2005, tout voyageur étranger se rendant au Chili pour un séjour de courte durée à des fins récréatives, sportives, médicales, éducatives, professionnelles, familiales, religieuses ou équivalentes doit être muni d'un *visa de tourisme*. Les droits afférents varient selon le pays d'origine. Les ressortissants de pays avec lesquels le Chili a conclu des accords d'exemption de visa en sont dispensés.

Enfin, la même année, le Chili a introduit un *droit de visa réciproque* destiné aux visiteurs en provenance de cinq pays : Albanie, Australie, Canada, États-Unis et Mexique. Le montant dont ils doivent s'acquitter varie en fonction de celui pratiqué dans leur pays d'origine.

Lors de leur arrivée en **Croatie**, les visiteurs étrangers en provenance de certains pays doivent être munis d'un *visa touristique de court séjour*. Prélevé depuis avril 2013, le droit correspondant s'élève à 35 EUR (69 EUR pour les demandes urgentes). Les recettes collectées contribuent à couvrir les coûts administratifs encourus. En prévision de son entrée dans l'Union européenne le 1^{er} juillet 2013, la Croatie a entrepris une harmonisation de son régime de visas à compter du 1^{er} avril 2013.

Chaque touriste arrivant en **Égypte** est assujéti à un *droit de visa* prélevé au point d'entrée sur le territoire. D'un montant minimum de 15 USD (porté à 25 USD le 1^{er} novembre 2013), ce droit varie pour chaque pays en fonction des coûts administratifs associés.

Lorsqu'ils quittent le territoire égyptien, les touristes doivent ensuite s'acquitter d'une *taxe de départ*. Elle s'élève actuellement à 20 USD (contre 15 USD le 1^{er} mai 2013). Pour ce qui est de Sharm El Sheikh et d'Hurghada, la taxe a pris effet le 1^{er} novembre 2013.

Israël a institué en 2005 un *droit de visa touristique* destiné à couvrir les coûts de traitement des demandes de visa. Chaque touriste doit s'acquitter de ce droit, à moins qu'il ne soit originaire de l'un des pays avec lesquels Israël a conclu des accords d'exemption. Il est actuellement de 90 ILS, montant resté inchangé au cours des cinq dernières années.

Depuis 1999, les visiteurs qui se rendent au **Mexique** à des fins touristiques doivent être en possession d'un permis d'immigration (*taxe imposée aux voyageurs non immigrants*). Ainsi, tous les visiteurs étrangers doivent s'acquitter de 295 MXN (contre 237 MXN en 1999). Les personnes qui entrent dans le pays par voie terrestre pour un séjour inférieur à sept jours en sont exemptées. Les recettes issues de cette taxe sont consacrées à la promotion du tourisme mexicain ; 80 % d'entre elles (50 % en 2002 et 70 % en 2006) sont alloués à l'organisme chargé de la promotion du tourisme à l'échelon national comme international (encadré 3.5).

Encadré 3.5. Recettes générées par la taxe pour les non-immigrants destinée à la promotion du tourisme au Mexique

Le 31 décembre 1998, le Congrès mexicain a adopté la taxe pour les non-immigrants (DNI), assortie d'un tarif uniforme fixé à 237 MXN (soit environ 20 USD) et destinée au suivi et au contrôle des activités liées à l'immigration.

Parallèlement, les organismes en charge du tourisme voyaient leurs activités de promotion limitées par des contraintes budgétaires accrues. D'où la nécessité de trouver des solutions de substitution pour planifier et financer la promotion du secteur afin d'attirer les touristes internationaux. C'est pourquoi les pouvoirs publics ont mis au point une stratégie de développement et de financement de ces activités.

En mai 1999, le gouvernement a créé le Conseil de promotion touristique mexicain (CPTM). Doté du statut d'entreprise publique, cet organisme est chargé de coordonner, d'élaborer et de développer les stratégies nationales et internationales en la matière, en étroite collaboration avec les administrations locales et le secteur privé. Le gouvernement mexicain a alors décidé d'affecter les recettes de la DNI au financement de ce Conseil. En 2001, la taxe contribuait à hauteur de 33 millions MXN au budget total du Conseil – soit environ 5.7 %.

Au cours des années qui ont suivi, une série de réformes de la loi fédérale sur les droits (LFD), qui reconnaît la DNI, a révélé l'importance, pour le gouvernement mexicain, de la promotion du tourisme. À partir de 2002, une part croissante des recettes issues de la DNI a été allouée au Conseil ; 50 % étaient destinés aux questions de migration et 50 % à l'organisme de promotion du tourisme. En 2007, il a été établi que seuls 20 % des recettes iraient aux activités liées à l'immigration, tandis que les 80 % restants seraient consacrés au tourisme. La loi prévoit l'affectation de 10 % des recettes au Fonds national de développement du tourisme, dédié aux projets de recherche et d'infrastructure destinés à améliorer les destinations touristiques du pays. Fin 2011, la DNI contribuait à hauteur de 1.65 milliard MXN au budget total – soit environ 60.7 %. En seulement une décennie (de 2001 à 2011), le budget consacré à la promotion de la marque et à l'amélioration de l'image du pays dans le monde a progressé de près de 5 000 %.

Autre dispositif mis en place au Mexique : les *visas ordinaires* délivrés aux détenteurs de passeports étrangers et assortis de droits au titre des services consulaires. Ces derniers s'appliquent à l'ensemble des voyageurs étrangers visitant le Mexique, sauf exemptions particulières dans le cadre d'accords conclus par le ministère des Affaires étrangères (*Secretaría de Relaciones Exteriores*) dans le but de stimuler le tourisme, le commerce et les échanges culturels. Introduits en 2005, ces droits s'élèvent actuellement à 535 MXN par personne (avec une réduction de 50 % pour les visas délivrés au Mexique).

Les voyageurs à destination de la **Nouvelle-Zélande** doivent s'acquitter d'un droit de *visa de visiteur*, à moins qu'ils ne soient originaires de l'un des 60 pays avec lesquels la Nouvelle-Zélande a conclu un accord d'exemption de visa de court séjour. Le tarif est actuellement de 130 NZD pour les demandes émises depuis l'Australie et les îles du Pacifique, et de 165 NZD pour les demandes déposées en Nouvelle-Zélande ou dans le reste du monde. Par ailleurs, les voyageurs en partance vers d'autres destinations et faisant escale en Nouvelle-Zélande pour une durée inférieure à 24 heures doivent être munis d'un *visa de transit*. Pour ce faire, ils doivent s'acquitter de 140 NZD. Les ressortissants des 60 pays précités et de 22 pays supplémentaires en sont exemptés. Dans un cas comme dans l'autre, les droits ainsi prélevés sont destinés à couvrir les coûts administratifs liés à la délivrance des visas et à la sécurité aux frontières.

Les touristes en provenance de Chine et se rendant en Nouvelle-Zélande dans le cadre d'un voyage organisé doivent acheter un *visa de groupe pour visiteurs chinois*. Les droits correspondants s'élèvent à 50 NZD par personne pour les touristes voyageant dans le cadre du « statut de destination autorisée » (SDA) et 80 NZD par personne pour ceux qui participent à des voyages organisés n'entrant pas dans ce cadre. Ces droits sont également destinés à couvrir les coûts administratifs liés à la délivrance des visas et à la sécurité aux frontières, lesquels sont inférieurs puisqu'il s'agit de voyages en groupe.

Outre les droits prélevés au titre des visas Schengen, le **Portugal** a instauré en 2005 des droits d'entrée applicables aux ressortissants étrangers, à l'instar des visas de court séjour délivrés aux postes-frontières pour motif exceptionnel ou imprévu (85 EUR) et des droits liés aux contrôles aux frontières sur les navires (320 EUR) et dans les aéroports (213 EUR), payables par les opérateurs. Une série de *taxes portuaires* a également été introduite la même année. Elles s'appliquent notamment aux passagers embarquant ou débarquant au Portugal (3 EUR par personne), aux navires quittant les quais (80 EUR par bâtiment) et aux équipages qui descendent à terre (1 EUR). Ces droits n'ont pas évolué au cours des cinq dernières années.

Les ressortissants étrangers souhaitant séjourner temporairement en **Afrique du Sud** à des fins touristiques ou professionnelles, pour une durée maximale de 90 jours, doivent être titulaires d'un *visa de visiteur*. Instaurés en 2002, les frais d'administration de ces visas sont actuellement fixés à 425 ZAR (en moyenne), un montant resté inchangé au cours des cinq dernières années.

Transport aérien

Dans de nombreux pays, la mise en œuvre de prélèvements spécifiques sur l'arrivée ou le départ de voyageurs par voie aérienne constitue un phénomène relativement récent. Elle fait généralement suite à la baisse des prix de ce mode de transport, devenu plus abordable, et à la croissance du trafic aérien international au cours des deux dernières décennies – tout particulièrement depuis 2000. Cet essor s'est, à son tour, traduit par une augmentation des coûts liés à la mise en place des infrastructures, mesures de sécurité et services aux passagers nécessaires, sans compter les préoccupations croissantes quant à l'impact environnemental d'une telle expansion. En conséquence, les pays ont instauré un éventail de taxes, droits et redevances destinés à couvrir la hausse des coûts de fourniture de services, voire dans certains cas de favoriser des comportements plus respectueux de l'environnement.

Parmi les différents pays sondés dans le cadre de l'enquête, 16 ont fait état d'au moins un prélèvement portant spécifiquement sur le *transport aérien* à l'échelon national. Une large majorité se présente sous la forme de *redevances aéroportuaires* (redevances d'atterrissage et d'attente, redevances de stationnement des aéronefs et autres redevances pour services terminaux), en vigueur dans la plupart des aéroports internationaux. Elles visent généralement à couvrir les coûts aéroportuaires et varient souvent d'un aéroport à l'autre, y compris dans un même pays. Entrent également dans cette catégorie d'autres types de taxes, droits et redevances liés à la *sécurité* et aux *départs*. Citons, par exemple, les taxes sur le transport aérien ou sur les billets d'avion, ou encore les redevances passagers, présentées ci-après.

L'**Autriche** a institué en 2011 une *taxe sur le transport aérien* applicable à chaque passager au départ de ses aéroports, sauf cas d'exemption particulier. L'objectif affiché est

d'augmenter le prix des billets afin de favoriser les comportements respectueux de l'environnement. Elle est assortie de différentes tranches d'imposition, selon la distance parcourue. Ainsi, les prélèvements en vigueur depuis janvier 2013 s'échelonnent entre 7 EUR pour les vols court-courriers, 15 EUR pour les moyen-courriers et 35 EUR pour les long-courriers. Si le montant pour les court et moyen-courriers a été revu à la baisse par rapport aux tarifs initiaux (fixés respectivement à 8 et 20 EUR), celui des long-courriers est resté inchangé. Ils seront réévalués en septembre 2014.

La **Croatie** a instauré une *taxe de départ* à laquelle sont assujettis les passagers aériens nationaux et internationaux. En sont exemptés les passagers en transit ou munis de billets ID 00 et ID 90, ainsi que les enfants de moins de deux ans. Les tarifs en vigueur depuis 2010 sont de 1.37 EUR pour les départs internationaux et de 0.68 EUR pour les départs et transferts nationaux. Les recettes correspondantes contribuent au financement de l'agence nationale d'aviation civile.

La **République tchèque** applique deux formes principales de *prélèvements sur le transport aérien*, payables uniquement par les passagers en transit ou au départ de l'aéroport de Prague. Ainsi, à une *taxe de départ* passée, au cours des cinq dernières années, de 525 CZK à 565 CZK s'ajoute une *taxe de transit* passée de 190 CZK à 205 CZK pendant la même période.

Une *redevance passager* destinée à couvrir les coûts aéroportuaires est due par chaque passager embarquant sur un vol international au départ d'**Estonie**, à l'exclusion des voyageurs en transit. Fixée à 9.91 EUR en 2008, elle a connu depuis lors deux baisses successives pour s'établir à 7.93 EUR en 2009, puis 7.03 EUR aujourd'hui.

En **France**, la *taxe de l'aviation civile* (TAC) entrée en vigueur en 2006 s'applique à toute entreprise de transport aérien public embarquant des passagers, du fret ou du courrier sur le territoire français. Les tarifs actuels sont les suivants : i) 4.31 EUR par passager à destination de la France, d'un État membre de la Communauté européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Suisse, contre 3.92 EUR en 2008 ; et ii) 7.75 EUR par passager embarqué vers d'autres destinations, contre 7.04 EUR en 2008.

À cela s'ajoute la *taxe de solidarité sur les billets d'avion*, instituée la même année et perçue sur le nombre de passagers quittant le territoire français (France métropolitaine et départements d'outre-mer), à l'exception des passagers en correspondance. Les tarifs actuels sont les suivants : i) 1 EUR pour les passagers à destination de la France métropolitaine, des départements et territoires d'outre-mer (DOM/TOM), d'un État membre de la Communauté européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Suisse ; et ii) 4 EUR pour les autres destinations. Cette taxe n'a enregistré aucune augmentation au cours des cinq dernières années.

En **Allemagne**, la *taxe sur les billets d'avion* a été instaurée en 2011 dans le but d'accroître le prix des billets et, ainsi, d'encourager les comportements respectueux de l'environnement. Composée de différentes tranches d'imposition, elle est prélevée sur les réservations de billets au départ des aéroports allemands (encadré 3.6).

En **Grèce**, une *redevance passager* (taxe de modernisation et de développement des aéroports) a été introduite en 2001. Elle s'applique aux passagers (âgés de plus de cinq ans) au départ des aéroports grecs. Les voyageurs en transit ou en correspondance en sont exemptés. L'ensemble des recettes est destiné à couvrir les dépenses d'investissement et les coûts d'exploitation des aéroports du pays – achats d'équipements, maintenance,

Encadré 3.6. **Taxe allemande sur les billets d'avion**

Le montant prélevé au titre de la *taxe sur les billets d'avion* dépend de la distance parcourue entre l'aéroport allemand de départ et l'aéroport de destination finale, répartie en trois catégories. En sont exemptés les enfants de moins de deux ans, les passagers de vols à caractère exclusivement officiel, militaire ou médical, les résidents insulaires embarquant sur des vols à destination ou en provenance d'îles nationales inaccessibles par voie terrestre, ainsi que les membres d'équipage.

Les tarifs actuels pour les trois tranches (en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2012) sont les suivants :

- i) 7.50 EUR par passager pour les vols à destination des États membres de l'UE ou de l'AELE, ou de pays situés à une distance équivalente ;
- ii) 23.43 EUR par passager pour les vols parcourant jusqu'à 6 000 km ;
- iii) 42.18 EUR par passager au-delà de cette distance.

En cas de vols avec correspondance ou escale de courte durée, la taxe s'applique uniquement à la première étape. Toutefois, cette règle n'est plus valable dès lors que l'escale sur le territoire allemand est plus longue (12 ou 24 heures). Jusqu'en 2012, les tarifs de chaque tranche étaient respectivement de 8, 25 et 45 EUR.

améliorations et expansion. Elle s'élève actuellement à 22 EUR pour les passagers à destination d'États non membres de l'UE et à 12 EUR pour les passagers se rendant dans les pays membres de l'EEE (UE et Norvège, Islande, Liechtenstein), ainsi qu'en Suisse.

En 2009, une *taxe sur le transport aérien* a été instituée en **Irlande**. Elle concerne chaque passager quittant le territoire par voie aérienne. À l'origine, elle comportait deux tranches, selon la distance entre l'aéroport de Dublin, et la destination : 2 EUR par passager pour les destinations situées à moins de 300 km de l'aéroport de Dublin et 10 EUR pour toutes les autres destinations. En mars 2011, un tarif unique de 3 EUR par passager a été instauré. En octobre 2013, les autorités ont annoncé la gratuité de cette taxe à compter d'avril 2014.

Cette décision s'inscrit dans le cadre d'une stratégie visant à ouvrir de nouvelles liaisons aériennes vers l'Irlande. Lors de l'annonce, le gouvernement a révélé son intention de suivre de près la réaction des compagnies aériennes, précisant qu'il rétablirait la taxe si la mesure ne produisait pas les effets escomptés. Toutefois, les résultats ont bel et bien été au rendez-vous. En témoignent les confirmations d'ouvertures de liaisons aériennes desservant les aéroports irlandais pour 2014.

Israël a mis en place, dès 1948, une *taxe sur le transport aérien* et une *redevance passager* dont doit s'acquitter chaque passager aérien entrant sur le territoire ou le quittant. L'objectif était de mettre en place un mécanisme de récupération des coûts liés à la sécurité et au contrôle des voyageurs aux aéroports internationaux. Le tarif, qui s'élève actuellement à 13 USD par personne, n'a fait l'objet d'aucune revalorisation au cours des cinq dernières années.

Tous les passagers au départ des aéroports de **Nouvelle-Zélande** acquittent un *droit pour la sécurité dans l'aviation civile* destiné à financer le programme de surveillance de la sécurité de l'autorité de l'aviation civile. Sa mission consiste à assurer la sécurité des aéronefs effectuant des vols dans le pays. Institué en 2002, ce droit est actuellement assorti d'un tarif forfaitaire de 1.50 NZD, contre 1.00 NZD en 2012.

Par ailleurs, depuis 1998, des *taxes de sûreté* sont levées sur chaque passager embarquant sur un vol intérieur ou international au départ de l'un des aéroports de Nouvelle-Zélande. Les compagnies aériennes répercutent généralement ces taxes sur le prix des billets (encadré 3.7).

Encadré 3.7. **Taxes de sûreté instaurées en Nouvelle-Zélande**

En Nouvelle-Zélande, les taxes de sûreté prélevées sur les passagers embarquant sur des vols intérieurs et internationaux contribuent à financer le Service de sûreté aérienne (Avsec), organisme public chargé de la sécurité du secteur aérien. Ce dernier gère la sécurité de six aéroports néo-zélandais désignés à cet effet : Auckland, Rotorua, Wellington, Christchurch, Dunedin et Queenstown. Ses activités s'articulent autour de cinq programmes majeurs :

1. Contrôle des passagers et de leurs bagages à main
2. Contrôle des bagages enregistrés
3. Contrôle des accès aux aéroports
4. Contrôle du personnel aéroportuaire
5. Gestion du système de cartes d'identité aéroportuaires donnant accès aux zones réservées.

La *taxe de sûreté prélevée sur les passagers internationaux* s'élève actuellement à 11.98 NZD (TPS comprise), contre 10.22 NZD en juin 2011 et 8.00 NZD en juin 2013. Quant à la *taxe de sûreté prélevée sur les passagers embarquant sur des vols intérieurs*, elle est actuellement de 4.60 NZD par passager, contre 2.80 NZD en 2002 et 3.70 NZD en juin 2013.

En sont exemptés les enfants de moins de deux ans, les membres d'équipage, les passagers voyageant à bord d'un avion destiné à la Force de défense néo-zélandaise, tout passager d'un vol à caractère exclusivement militaire, diplomatique ou officiel, quel que soit le gouvernement concerné, et les passagers en transit ne quittant pas les zones de transit/d'arrivée/de départ de l'aéroport.

Institué en 2008 au **Portugal**, un *droit sur les services aux passagers* est perçu sur chaque départ de voyageur et facturé directement aux opérateurs en fonction de leur destination. Les tarifs actuels varient pour :

- les vols au sein de l'espace Schengen (7.45 EUR au départ de Lisbonne ; 7.43 EUR de Porto ; 7.25 EUR de Faro et Beja ; et 5.95 EUR des Açores) ;
- les vols intra-UE en dehors de l'espace Schengen (9.50 EUR au départ de Lisbonne ; 9.45 EUR de Porto ; 9.19 EUR de Faro et Beja ; et 9.47 EUR des Açores) ; et
- les autres vols internationaux (12.66 EUR de Lisbonne ; 12.62 EUR de Porto ; 12.32 EUR de Faro et Beja ; et 12.64 EUR des Açores).

La même année, le Portugal a également mis en place une *taxe de sûreté* pour les services rendus aux passagers aériens ; elle vise à financer les coûts de personnel et d'équipement engagés pour assurer la sécurité du secteur aérien. Les tarifs par passager s'élèvent actuellement à 2.39 EUR pour les vols au sein de l'espace Schengen ; 4.06 EUR pour les vols intra-UE en dehors de l'espace Schengen ; et 7.07 EUR pour les autres vols internationaux.

La **République slovaque** a instauré des *droits sur les services aux passagers* dont les compagnies doivent s'acquitter pour chaque voyageur embarquant sur un vol régulier ou non régulier. Pour les vols internationaux, le tarif actuel (hors TVA) s'élève à 16.26 EUR ; dans le cas des vols intérieurs, il est de 6.30 EUR à l'aéroport de Bratislava M. R. Štefánik et de 10.45 EUR à l'aéroport de Košice. Les passagers en correspondance sur un vol intérieur bénéficient d'une réduction de 50 % par rapport au tarif appliqué aux voyageurs quittant le pays.

La *taxe de départ* mise en place en **Afrique du Sud** est un droit sur les services aux passagers aériens qui incombe au propriétaire, à l'exploitant ou à l'agent d'un aéronef ; elle contribue au financement des activités aéronautiques et des services aux voyageurs mis en œuvre pour faciliter les départs. Introduite en 2000, elle est prélevée sur chaque passager quittant le pays par voie aérienne et varie selon le type de vol (régional ou international). Le tarif actuel est de 100 ZAR par personne pour les vols régionaux et de 190 ZAR par personne pour les vols internationaux.

À cela s'ajoute un *droit sur les services aux passagers*. Levé sur chaque voyageur, il est destiné à couvrir les dépenses d'investissement et d'exploitation liées aux services et installations aéroportuaires du pays. Le tarif est fixé à 120 ZAR pour les vols intérieurs, 249 ZAR pour les vols régionaux et 328 ZAR pour les vols internationaux.

Par ailleurs, le pays a institué en 2012 une *redevance de sécurité passager*, perçue directement auprès de chaque voyageur au départ d'un aéroport sud-africain. Les recettes afférentes ont pour objectif d'aider l'agence nationale d'aviation civile à remplir sa mission, dont l'un des volets concerne la surveillance de la sécurité et de la sûreté auprès des entités et titulaires de certificats et de licences, dans l'intérêt des passagers. Le tarif s'élève actuellement à 116 ZAR (hors TVA) pour les passagers internationaux, 42 ZAR pour les passagers embarquant sur des vols intérieurs et 242 ZAR par personne pour les ressortissants des pays membres de l'UDAA.

Enfin, l'Afrique du Sud a instauré en 2012 un *droit sur les services de coordination de l'aviation* afin de contribuer à la location et la gestion d'équipements et de services de sécurité garantissant le contrôle idoine et la mise en correspondance entre le passager embarquant sur un vol, le titulaire du billet et les bagages enregistrés. Ce droit s'élève aujourd'hui à 21 ZAR par passager.

Outre les différentes taxes sur le transport aérien présentées ci-dessus, le **Royaume-Uni** a introduit, en 1994, l'APD (*Air Passenger Duty*). Il s'agit d'un droit prélevé sur chaque passager aérien au départ d'un aéroport britannique. Si le but premier était d'accroître les recettes provenant du secteur aéronautique, les décideurs anticipaient également des avantages environnementaux *via* l'impact sur le volume de trafic aérien. Le tarif initial était de 5 GBP pour les vols au sein du Royaume-Uni et de l'UE, et de 10 GBP pour les vols reliant les autres destinations. En 2009, le taux forfaitaire a été remplacé par une structure à quatre tranches correspondant à la distance entre Londres et la capitale du pays ou territoire de destination (0 à 2 000 miles, 2 001 à 4 000 miles, 4 001 à 6 000 miles, plus de 6 000 miles) (House of Commons, 2012). Au 1^{er} avril 2013, le tarif associé à chacune des quatre tranches était respectivement de 26, 134, 166 et 188 GBP. Par ailleurs, un tarif réduit, équivalant à 50 % du tarif standard correspondant, est appliqué aux passagers voyageant en classe économique.

Hôtellerie et hébergement

Cette section étudie les prélèvements propres aux établissements hôteliers et autres structures d'hébergement, à l'instar des taxes sur les chambres ou les nuitées et des taxes d'occupation. En revanche, elle n'aborde pas la TVA applicable aux séjours hôteliers, qui est traitée dans la section suivante consacrée aux *taux réduits de taxe sur la consommation* dont bénéficient les activités liées au tourisme.

Les réponses fournies par les pays dans le cadre de l'enquête montrent qu'une écrasante majorité des prélèvements de ce type est administrée aux niveaux infranational et – principalement – municipal, et présente par nature un caractère saisonnier. Des taxes nationales ont été recensées dans seulement cinq pays (Chili, Égypte, Espagne, Irlande et République tchèque). La plupart appartient à l'une des trois sous-catégories suivantes : *taxes sur les nuitées ou l'hébergement*, *taxes d'occupation* et *taxes de séjour*. Elles incombent soit aux touristes sur la base des nuitées à l'hôtel ou dans une structure d'hébergement, soit aux propriétaires d'établissements, en fonction de leur capacité d'accueil. Les recettes provenant des différents prélèvements liés à l'hôtellerie et à l'hébergement servent souvent à financer les activités de commercialisation, de promotion et de développement du tourisme au niveau local.

En 1974, le **Chili** a institué une *extension du prélèvement de la TVA* de façon à couvrir l'ensemble des paiements en devise effectués par les touristes étrangers dans les hôtels, en échange des services rendus. Les recettes générées par cette taxe (dont le taux est fixé à 19 %) sont affectées à la promotion des exportations. En 2011, la notion d'« entreprise hôtelière » a été élargie à tout type de logement.

La **République tchèque** a mis en place une *taxe sur les nuitées* due par chaque visiteur séjournant dans un établissement thermal ou récréatif. L'objectif est double : favoriser le développement touristique et contribuer au financement, par les municipalités, des dépenses associées à la hausse de la fréquentation. Elle est actuellement fixée à 15 CZK par personne et par jour. À cela s'ajoute une *taxe sur la capacité d'accueil* prélevée sur chaque lit occupé dans les établissements thermaux et récréatifs et servant les mêmes objectifs. Elle s'élève à 6 CZK par lit et par jour.

L'**Égypte** applique une *redevance sur les services* de 12 % aux paiements effectués dans les hôtels et les restaurants, tandis qu'en **Espagne**, la *taxe sur les hôtels et autres établissements proposant des services d'hébergement* est gérée conjointement par l'État et les collectivités locales. Instaurée en 1991, elle varie selon le type d'établissement. Les personnes physiques et les contribuables dont le chiffre d'affaires net est inférieur à 1 million EUR en sont exemptés.

En **Irlande**, des *droits d'enregistrement* pour les hôtels, maisons d'hôtes, maisons et appartements de vacances, pensions, auberges de jeunesse et terrains de camping et de caravanage ont été introduits en 1939 afin de favoriser le maintien des normes. Par ailleurs, le processus d'inspection apporte une garantie aux consommateurs et assure des conditions de concurrence loyale entre les exploitants. Les droits, qui varient selon le type d'hébergement, vont de 146.65 EUR (plus 2.10 EUR par emplacement) pour les terrains de camping et de caravanage à 453.93 EUR (auxquels s'ajoutent jusqu'à 17.40 EUR par chambre) pour les hôtels.

De même, une *contribution en faveur du personnel et de la formation* est en vigueur depuis au moins 2003, l'objectif étant que les hôtels et maisons d'hôtes contribuent aux coûts de formation du secteur. Elle varie selon le nombre de chambres par établissement : 3.81 EUR

par chambre en maison d'hôtes, 145.13 EUR pour les hôtels de taille réduite (10 à 19 chambres) et un maximum de 1 371.32 EUR pour les hôtels de 150 chambres et plus.

Taux réduits de taxe sur la consommation

La *taxe sur la valeur ajoutée* (TVA) et la *taxe sur les produits et services* (TPS) constituent les principales formes de fiscalité de la consommation dans 33 des 34 pays membres de l'OCDE, et représentent les deux tiers des recettes générées par ce type de prélèvement. Le tiers restant correspond à des taxes spécifiques telles que les droits d'accise.

Dans le cadre de l'enquête sur la fiscalité du tourisme, il a été demandé aux pays d'indiquer si, en présence d'une taxe générale sur la consommation, les activités principalement liées au tourisme (hôtellerie, restauration, transports, accès aux attractions, etc.) bénéficiaient d'un taux réduit.

Le tableau 1 illustre les résultats de l'enquête, complétés par d'autres sources de l'OCDE et de l'UE. Au total, 39 pays membres et partenaires de l'OCDE ayant mis en place une taxe sur la consommation de portée générale ont fait état de taux réduits pour le secteur touristique (en se concentrant sur les formes les plus communes, l'hôtellerie et la restauration). Les chiffres portent sur deux années, 2009 et 2013, ce qui permet d'établir des comparaisons.

En 2013, 6 pays au total (sur 39) appliquaient un taux normal de taxe sur la consommation inférieur ou égal à 10 % ; dans 9 autres pays, le taux était compris entre 11 % et 19 %. Enfin, les 24 pays restants pratiquaient un taux supérieur ou égal à 20 %. Les taux allaient de 5 % au Canada et au Japon à 27 % en Hongrie. Le taux moyen s'établissait à 19 %, en légère hausse par rapport à 2009 où il était de 18 %. Entre 2009 et 2013, 21 pays ont augmenté leurs taux normaux ; les taux réduits ont, dans certains cas, suivi cette tendance haussière (mais pas systématiquement).

Si l'on s'intéresse au secteur touristique, 26 pays pratiquent des taux de taxe sur la consommation réduits pour l'hôtellerie et les autres formes d'hébergement (« Hôtels »). Ces taux réduits vont de 0 % en Israël (où le taux normal [TN] est de 18 %) et au Mexique (TN de 16 %) à 18 % en Hongrie (TN de 27 %). Au total, 22 pays appliquent à l'hôtellerie des taux réduits inférieur ou égaux à 10 %, la moyenne s'établissant à 9 %. Neuf pays ont augmenté leur taux réduit entre 2009 et 2013 ; deux États (Grèce et Irlande) l'ont diminué, tandis que trois autres en ont instauré un (Allemagne, Croatie et Hongrie).

Sur les 26 pays pratiquant un taux réduit dans le secteur hôtelier, 16 en ont également institué un dans la restauration, l'alimentation, les services de traiteur, etc. (« Restaurants ») - seuls les pays dotés d'une TVA ont indiqué avoir mis en place des taux réduits pour les activités touristiques. Les taux apparaissant dans cette colonne vont de 3 % au Luxembourg (où le TN est de 15 % et le taux réduit pour l'hôtellerie [TH] de 3 %) à 15 % en Norvège (TN de 25 % et TH de 8 %). Au total, 11 pays appliquent à la restauration un taux réduit inférieur ou égal à 10 %, la moyenne s'établissant à 10 %. Entre 2009 et 2013, six pays ont augmenté ou supprimé leur taux réduit pour la restauration (Espagne, France, Grèce, Pologne, Portugal et Slovaquie), tandis que cinq autres l'ont diminué ou en ont instauré un (Croatie, Finlande, Irlande, Norvège et Suède). Par ailleurs, quatre pays (Estonie, Italie, Pays-Bas et Roumanie) ont augmenté leur taux normal de TVA sans modifier les taux réduits appliqués aux activités touristiques. D'où une baisse effective des taux dans l'hôtellerie et la restauration.

Bien que les résultats de l'enquête ne le précisent pas, il est fort probable que la prédominance des taux réduits dans l'hôtellerie par rapport à la restauration trouve – au moins partiellement – son origine dans le cadre d'application de la TVA au sein de l'Union européenne.

De fait, tous les pays membres partagent un système commun. Les États sont tenus d'établir un taux normal compris entre 15 et 25 % et ont la possibilité de définir des taux réduits (deux maximum) entre 5 et 15 % dans un nombre limité de secteurs déterminés. Si, au 1^{er} janvier 1991, ils disposaient de taux moindres (y compris des taux nuls), ils peuvent les conserver. En revanche, ils ne peuvent pas introduire de nouveaux taux inférieurs à 5 %. La Directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée établit (dans ses articles 93 à 130 et en annexe III) un cadre légal régissant l'application des taux de TVA dans les États membres. Ces derniers font largement usage des marges de manœuvre qui leur sont offertes. Par conséquent, dans la pratique, la situation s'avère aussi hétérogène que complexe. Les règles de base sont simples :

- Un taux normal de 15 % minimum s'applique aux biens et services soumis à TVA.
- Les États membres ont la possibilité d'appliquer un à deux taux réduits, qui ne peuvent être inférieurs à 5 % et concernent uniquement une liste limitative de biens et de services.

Depuis l'harmonisation de la TVA européenne en 1991, l'hébergement fourni dans des hôtels et établissements similaires peut faire l'objet d'un taux réduit. Toutefois, l'application facultative de taux réduits à certains services locaux à forte intensité de main-d'œuvre, en particulier aux services de restauration, n'est autorisée que depuis 2009 (Directive 2009/47/CE), la Commission ayant conclu que l'application de ces taux n'était pas susceptible de provoquer des distorsions de concurrence entre les prestataires des différents États membres. Auparavant, seuls les taux réduits institués avant l'harmonisation de 1991 ou avant l'adhésion du pays concerné à l'UE étaient autorisés. Cette évolution relativement récente peut expliquer l'application encore limitée de taux réduits aux services de restauration au sein de l'UE.

Parmi les motivations qui sous-tendent l'application d'un taux réduit de taxe sur la consommation aux activités liées au tourisme, de nombreux pays (notamment l'Allemagne, l'Autriche, la France, l'Irlande, l'Islande, la Lettonie, le Portugal et la Suède) évoquent en premier lieu le développement global, la création d'emplois et la croissance du secteur touristique. En revanche, en règle générale, les pays ne donnent pas d'indication claire sur un éventuel suivi ou une évaluation systématique en vue de déterminer si les objectifs visés lors de l'introduction ou de toute augmentation ou baisse ultérieure des taux réduits ont été atteints. Certains pays font toutefois exception : ainsi, la Suède a réalisé en janvier 2012 une analyse préliminaire de l'incidence de l'allègement de la TVA applicable aux services de restauration sur les prix à la consommation, la demande et les heures travaillées, avec pour résultat une réduction des prix de 4 %, une croissance de la demande de 3 % et une augmentation du nombre d'heures travaillées de 4 %. Par ailleurs, une évaluation de l'incidence du taux réduit de TVA sur le tourisme irlandais, menée par Fáilte Ireland en 2013, a révélé combien il était difficile de déterminer les effets directs des taxes spécifiques (encadré 3.8).

Plusieurs pays ont indiqué avoir appliqué des taux réduits de TVA non seulement aux secteurs de l'hôtellerie et de la restauration, mais aussi à d'autres activités liées au tourisme. Deux sous-catégories sont particulièrement concernées : les services de

Tableau 3.1. **Taxes sur la consommation et taux réduits appliqués à l'hôtellerie et la restauration à l'échelon national, 2009-13**

Pourcentage

	2009 (au 1 ^{er} janvier)			2013 (au 1 ^{er} janvier)		
	Taux normal	Taux réduit applicable aux activités liées au tourisme		Taux normal	Taux réduit applicable aux activités liées au tourisme	
		Hôtellerie	Restauration		Hôtellerie	Restauration
Afrique du Sud	14	-	-	14	-	-
Allemagne	19	-	-	19	7	-
Australie ¹	10	-	-	10	-	-
Autriche	20	10	10	20	10	10
Belgique	21	6	12	21	6	12
Canada	5	-	-	5	-	-
Chili	19	-	-	19	-	-
Corée	10	-	-	10	-	-
Croatie	22	-	-	25	10	10
Danemark	25	-	-	25	-	-
Égypte ²	10	-	-	10	-	-
Espagne	16	7	7	21	10	10
Estonie	18	9	-	20	9	-
Finlande	22	8	-	24	10	14
France	19.6	5.5	5.5	19.6	7	7
Grèce	19	9	9	23	6.5	13 ³
Hongrie	20	-	-	27	18	-
Irlande	21.5	13.5	13.5	23	9	9
Islande	25.5	7	7	25.5	7	7
Israël	15.5	0	-	18	0	-
Italie	20	10	10	21	10	10
Japon ⁴	5	-	-	5	-	-
Lettonie	21	10	-	21	12	-
Lituanie	19	-	-	21	-	-
Luxembourg	15	3	3	15	3	3
Mexique	15	0	-	16	0	-
Norvège	25	8	-	25	8	15
Nouvelle-Zélande ¹	12.5	-	-	15	-	-
Pays-Bas	19	6	6	21	6	6
Pologne	22	7	7	23	8	8
Portugal	20	5	12	23	6	-
République slovaque	19	-	-	20	-	-
République tchèque	19	9	-	21	15	-
Roumanie	19	9	-	24	9	-
Royaume-Uni	15	-	-	20	-	-
Slovénie	20	8.5	8.5	22	9.5	9.5
Suède	25	12	-	25	12	12
Suisse	7.6	3.6	-	8	3.8	-
Turquie	18	-	-	18	-	-


1. Taxe sur les produits et services.

2. Taxe sur les ventes.

3. Taux réduit pilote pour la restauration du 01/08/13 au 31/12/13.

4. Taxe japonaise sur la consommation.

Source : D'après les réponses des pays à l'enquête, OCDE (2012) et Commission européenne (2013b).

StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933065000>

Encadré 3.8. Incidences du taux réduit de TVA sur le tourisme irlandais

Dans le cadre d'une série de mesures en faveur du tourisme au titre du dispositif *Jobs Initiative* mis en place par le gouvernement irlandais, un nouveau taux réduit de TVA (de 13.5 % à 9 %) a été temporairement mis en place pour les produits et services liés au tourisme. Institué en juillet 2011 par le ministre des Finances, il vise à stimuler la croissance du tourisme et la création d'emplois dans le secteur.

En 2013, une analyse des incidences de cet allègement a été réalisée. Elle a mis en lumière combien il est ardu d'établir une relation de cause à effet directe entre, d'une part, la réduction de la TVA et, d'autre part, les chiffres globaux du secteur touristique et de l'emploi. De fait, les facteurs influant sur les touristes et les professionnels de l'hébergement et de l'hôtellerie sont nombreux et susceptibles d'avoir des effets positifs ou négatifs sur les performances générales du secteur – de la conjoncture économique du pays d'origine des touristes aux variations des taux de change, en passant par l'activité des destinations concurrentes sur le marché.

Une *évaluation indicative* des incidences (compte tenu des problématiques liées à l'alignement des différents ensembles de données, aux décalages et au peu de recul disponible depuis l'entrée en vigueur de l'allègement de la TVA) montre que le taux réduit semble avoir induit les résultats escomptés en termes de création d'emplois et de stimulation de l'activité touristique, et ce, à un coût inférieur à celui attendu. Les principales retombées sont les suivantes :

- répercussions tangibles de la réduction du taux sur les prix à la consommation dans quasiment toutes les catégories ;
- création d'une dizaine de milliers d'emplois, toutes catégories confondues ;
- regain de croissance du nombre de touristes étrangers et des recettes correspondantes ;
- hausse des niveaux d'activité à l'échelle du secteur – l'analyse des recettes fiscales liées à la TVA révèle une progression de 16 % au cours des 12 premiers mois qui ont suivi l'instauration du taux réduit par rapport aux 12 mois précédents ;
- meilleure perception du *rapport qualité-prix* par l'ensemble des visiteurs.

Source : Fáilte Ireland.

transport de passagers (Autriche, France, Grèce, Pologne et République tchèque) et l'accès aux théâtres, musées et autres types d'attractions particuliers (Autriche, France, Grèce et République tchèque). Dans le cas de la Grèce, le taux réduit appliqué aux billets d'entrée dans les attractions était de 13 %, à l'exception : i) des représentations théâtrales, qui bénéficiaient d'un taux de 6.5 % et ; ii) des musées, monuments et sites archéologiques, exonérés de TVA.

Environnement

Les faits montrent que de nombreux pays membres de l'OCDE tendent à mettre en œuvre des taxes environnementales, taxes vertes et écotaxes dans divers secteurs. Elles peuvent jouer un rôle d'incitation notable en faveur de l'innovation, les entreprises et les consommateurs étant à la recherche de nouvelles solutions, plus propres, en raison du prix de la pollution. Elles sont également susceptibles de conférer un intérêt commercial aux investissements dans les activités de R-D visant à développer des technologies et, plus important encore pour le tourisme, des produits de consommation plus écoproductifs.

En particulier, les politiques de fiscalité et d'allègements fiscaux dans le secteur touristique peuvent être utilisées pour favoriser les investissements verts dans les destinations et les infrastructures. Par exemple, des allègements peuvent être concédés sur l'achat d'équipements et de technologies qui réduisent les déchets, améliorent l'efficacité énergétique et hydrique, favorisent la conservation de la biodiversité (rétribution de services environnementaux) ou renforcent les liens avec les entreprises et les organisations locales (PNUE et OMT, 2011).

Dans le cadre de l'enquête, les pays ont été interrogés sur l'existence d'éventuels taxes, droits et redevances à visée *environnementale*, ciblant spécifiquement les activités touristiques. La plupart des prélèvements signalés ont été instaurés après 2000 et sont liés à des zones protégées ou écosensibles. L'objectif est triple : financer la protection de l'environnement et le développement des infrastructures, mieux gérer l'impact de l'affluence touristique et garantir la cohérence entre les activités commerciales et les plans de gestion existants.

En 1993, l'**Australie** a mis en place l'EMC (*Great Barrier Reef Marine Park Environmental Management Charge*), une taxe d'entrée dans le parc marin entourant les récifs de la Grande Barrière de Corail. Ainsi, pour la plupart des activités touristiques, les visiteurs doivent acquitter cette taxe auprès de leur voyageur, qui la reverse ensuite à la GBRMPA (*Great Barrier Reef Marine Park Authority*). D'autres opérations liées au parc marin – impliquant notamment la location d'équipements, la mise en place et l'exploitation des installations touristiques, des observatoires sous-marins et des points de rejet d'eaux usées, les opérations de distribution, etc. – donnent également lieu au paiement de redevances trimestrielles à la GBRMPA. Le produit de l'EMC est directement affecté à la gestion du parc. Il sert à financer les activités liées à l'éducation et la recherche, les patrouilles de surveillance, la planification du site, les mouillages publics, les indicateurs de protection du récif, les panneaux d'information et les cartes. Parallèlement, les informations fournies par les visiteurs lorsqu'ils s'acquittent de la taxe apportent une aide précieuse en vue de la mise en place des dispositions nécessaires pour garantir l'utilisation durable du parc marin. Les tarifs varient selon le type d'activité touristique. La contribution *Standard Tourism Programme Charge* va de 1.75 AUD par visiteur (pour une demi-journée) à 3.50 AUD par visiteur pour la journée entière.

La plupart des activités commerciales menées dans le parc marin (opérations touristiques, affrètement non touristique et installations) requièrent un permis spécial (*Great Barrier Reef Marine Park Permit*) délivré par la GBRMPA. Ce système lui permet de limiter les incidences sur les zones sensibles ou particulièrement fréquentées, de séparer les activités pouvant s'avérer conflictuelles, de favoriser les comportements responsables des utilisateurs du parc, de collecter des données à des fins de planification des parcs marins et de surveiller les activités potentiellement nuisibles. Les opérateurs touristiques accrédités bénéficient de conditions avantageuses (permis de plus longue durée, par exemple), avec, à la clé, une amélioration de la qualité de l'expérience touristique des visiteurs. Les droits payables au titre du traitement des demandes de permis varient selon l'activité et/ou le nombre de passagers concernés.

La grande majorité des parcs et réserves d'Australie est administrée par les États et les Territoires. Néanmoins, pour les six parcs nationaux gérés par le gouvernement australien,

les visiteurs doivent acquitter des *droits d'entrée*, tandis que les voyageurs doivent être titulaires de *licences et permis*. L'objectif est double :

- financer l'entretien et l'amélioration des installations, des infrastructures et des actifs en vue de protéger les richesses naturelles et culturelles des parcs ;
- garantir la cohérence entre les activités commerciales et les plans de gestion et favoriser l'optimisation des pratiques opérationnelles en offrant des opportunités aux opérateurs dûment accrédités.

Les droits d'entrée varient d'un site à l'autre selon la fréquentation et la durée de validité du laissez-passer. Quant au tarif des licences et des permis, il dépend de l'activité, de la durée de validité et du nombre de voyages par an.

En 2011, l'**Égypte** a instauré des *billets de visite* pour l'accès à des sites touristiques majeurs : i) la vallée des Baleines (Wadi Al-Hitan), dans la zone naturelle de Wadi El-Rayan ; ii) la zone protégée de Sainte-Catherine ; et iii) la réserve Ras Mohamed et les îles de Tiran dans le Sud-Sinaï et la vallée des Chameaux dans le gouvernorat de la mer Rouge. Le produit de la vente des billets contribue au fonds de protection de l'environnement mis en place par le ministère des Affaires environnementales. Les tarifs, qui varient selon le site concerné, vont de 5 EGP pour les visiteurs égyptiens à 80 EGP pour les touristes étrangers.

À cela s'ajoute une série de *taxes sur l'écotourisme* mises en place sur 12 sites au sein de quatre « zones protégées » (Centre, Sud-Sinaï, Ouest et mer Rouge). La première taxe a été instituée en 1993 dans la réserve Ras Mohamed. Neuf autres ont suivi depuis 2005. L'objectif est d'accroître les recettes générées par le tourisme vert en Égypte et, par là même, d'augmenter le revenu national et les recettes en devises. Les taxes varient d'un site à l'autre et selon le type de visiteur – égyptien ou étranger.

En **France**, la *taxe sur les nuisances sonores aériennes*, instaurée en 2003, s'applique aux entités publiques ou privées exploitant des aéroports pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs (de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes) a dépassé 20 000 au cours de l'une des cinq dernières années civiles. Le produit de la taxe est affecté, pour l'aéroport où se situe son fait générateur, au financement des aides aux riverains et des travaux de réduction des nuisances sonores. La liste des aéroports concernés et le taux appliqué sont fixés par la loi ; la taxe est actuellement assortie de quatre tranches allant de 0.50 EUR à 3 EUR pour l'aéroport de Strasbourg, jusqu'à 30 à 68 EUR pour les aéroports de Paris-Orly et Toulouse-Blagnac.

Instaurée en 1995, la *taxe sur les passagers maritimes embarqués à destination d'espaces naturels protégés* est due par les entreprises de transport maritime qui embarquent des passagers payants à destination de certains espaces protégés en France et dans les territoires d'outre-mer. Elle est basée sur le nombre de passagers embarqués. En 2013, le taux était fixé à 7 % du prix hors taxes du titre de transport, dans la limite légale de 1.60 EUR (contre 1.52 EUR en 2011). Elle est ajoutée au prix demandé aux passagers. Lorsque ces derniers s'embarquent dans la même journée à destination de plusieurs espaces protégés, le taux est réduit de moitié par rapport à celui appliqué au titre du premier trajet.

En 2011, l'**Islande** a institué une *taxe sur l'hébergement* spécifique destinée à stimuler le développement du tourisme au niveau local, via le *Fonds de protection des sites touristiques* (encadré 3.9). Le tarif actuel est fixé à 100 ISK par nuit et par chambre, tente, etc.

Encadré 3.9. **Fonds islandais de protection des sites touristiques**

Créé en 2011 par la loi 75/2011, le Fonds de protection des sites touristiques a pour mission de promouvoir le développement, le maintien et la protection des sites touristiques axés sur la nature et détenus ou contrôlés par la puissance publique. Utilisé pour garantir la sécurité des touristes et protéger la nature islandaise, il vise à attirer les touristes vers un nombre accru de sites afin de réduire la pression sur les destinations les plus fréquentées.

Il tire son financement d'une taxe sur l'hébergement (loi 87/2011), que vient compléter 1.5 milliard ISK de crédits publics garantis sur 3 ans, jusqu'en 2015. Avant 2011, l'Office du tourisme d'Islande consacrait jusqu'à 50 millions ISK par an à cette fin.

Le Fonds de protection des sites touristiques se compose de quatre représentants désignés par le ministre de l'Industrie : deux sur proposition de l'Association islandaise des voyageurs, un troisième présenté par l'Association des collectivités locales ; le dernier est nommé directement par le ministre et assume la présidence. Le Fonds est géré par l'Office du tourisme d'Islande. À l'heure actuelle, 40 % des ressources disponibles sont allouées à l'Agence pour l'environnement et consacrées à des projets de développement dans les parcs nationaux et d'autres zones protégées.

Le Fonds soumet au ministre des propositions d'affectation des ressources financières en tenant compte des avis émis par les autorités environnementales et d'autres parties prenantes quant aux avantages relatifs des développements envisagés.

En 2000, le **Mexique** a instauré des *droits d'entrée pour les activités aquatiques dans les zones naturelles protégées*, suivis, en 2002, de *droits d'entrée pour les activités terrestres dans les zones naturelles protégées*. Dans les deux cas, l'objectif était le même : générer des ressources en vue de la mise en œuvre de programmes environnementaux, l'ensemble des recettes étant alloué à la Commission nationale des zones protégées (*Comisión Nacional de las Areas Protegidas*). Les tarifs s'élèvent actuellement à 53.97 MXN par entrée dans les zones de faible densité et à 26.99 MXN pour toutes les autres. Par ailleurs, un forfait annuel de 280.64 MXN offre un accès illimité aux deux catégories d'activités.

En 2003, le Mexique a mis en place des *droits d'entrée dans les centres de protection et de conservation des tortues* ; les recettes sont allouées à la poursuite des efforts de développement de ce type de centre. Les tarifs actuels sont de 26.99 MXN par personne et par jour, ou de 280.64 MXN par personne et par an. Les trois taxes environnementales mexicaines ne s'appliquent pas aux enfants de moins de six ans ni aux personnes handicapées. Les tarifs sont réévalués périodiquement afin de tenir compte de l'inflation et de la croissance économique.

Le *dispositif d'échange de droits d'émission*, mis en place en **Nouvelle-Zélande** dans le cadre d'une approche axée sur le marché, sert deux objectifs : respecter les obligations internationales de réduction des émissions de CO₂ et contribuer à infléchir les effets du changement climatique. En vigueur depuis le 1^{er} juillet 2010, il concerne les fournisseurs d'électricité et de carburants, et son principal impact pour le secteur touristique est la hausse des prix que répercutent les fournisseurs. Il fut à l'époque le premier grand mécanisme d'échange de droits d'émission de CO₂ à toucher les compagnies aériennes, bien qu'il s'applique uniquement au transport aérien intérieur – le carburéacteur utilisé pour les vols internationaux en étant exempté.

Les activités aériennes ont été intégrées au système d'échange de quotas d'émission de l'**Union européenne** (SEQE-UE) en 2012. Selon certaines estimations, le SEQE pourrait coûter au secteur jusqu'à 2.8 milliards GBP par an, les compagnies aériennes devant payer pour leurs émissions de gaz à effet de serre au moyen d'un système de permis d'émission. Lorsqu'elles dépassent le plafond national d'émissions, elles doivent acheter des crédits d'émission de carbone (OCDE et PNUE, 2011).

À l'origine, le SEQE devait s'appliquer à l'ensemble des compagnies aériennes affrétant des vols à destination et au départ de l'UE, y compris les transporteurs non européens. Cependant, en novembre 2012, l'UE a décidé de suspendre la mise en œuvre du volet international du dispositif en reportant d'un an l'obligation de respect des quotas d'émission pour le trafic aérien vers et depuis l'UE. L'objet de cette suspension est de permettre de trouver une solution internationale de réglementation des émissions liées au trafic aérien (Commission européenne, 2012).

En 2004, le **Portugal** a institué une *taxe pour la certification de l'efficacité énergétique et la qualité de l'air à l'intention des entreprises touristiques*. Elle couvre la construction, la rénovation et la location – à bail ou classique – d'établissements touristiques. Ce système de certification a pour objet d'attester de la qualité thermique des bâtiments afin de garantir l'efficacité énergétique et une qualité de l'air satisfaisante. Dix ans après son instauration, la taxe s'élève à 307.50 EUR par certification.

Autre dispositif mis en place au Portugal en 2000, la taxe sur les *certificats d'impact environnemental* vise à promouvoir le développement durable en adoptant une approche équilibrée de la gestion des ressources naturelles au service du maintien de la qualité environnementale. La taxe s'applique : i) aux établissements hôteliers d'une capacité supérieure à 200 lits ; et ii) aux appartements touristiques, villages de vacances et autres centres de villégiature s'étendant sur plus de 55 hectares ou comptant plus de 50 habitants par hectare. Les tarifs applicables sont les suivants : i) 1 500 EUR pour les investissements allant jusqu'à 3 millions EUR ; et ii) 0.05 % de la valeur investie, avec un plafond de 100 000 EUR, pour les investissements allant jusqu'à 100 millions EUR.

Aides fiscales

Les aides fiscales en faveur des investissements désignent toute disposition légale ou réglementaire concédant des dégrèvements (allègement de la charge fiscale) à un sous-ensemble donné d'activités. Un tel mécanisme vise à subventionner avant tout des investissements « supplémentaires » qui ne seraient pas réalisés en l'absence de ces allègements. Entrent dans cette catégorie les exonérations temporaires, les taux réduits d'imposition sur les bénéfices des sociétés, les crédits d'impôt pour investissement, les allègements à vocation locale, les déductions de dépenses admissibles, ainsi que les exonérations de taxes indirectes et la création de zones économiques spéciales. Dans le cadre de l'enquête sur la fiscalité du tourisme, environ un tiers des pays (10) a fait état d'*aides fiscales* destinées non seulement à générer des investissements accrus ou supplémentaires dans les entreprises touristiques (notamment les hôtels), mais aussi à stimuler les investissements et les dépenses des personnes s'adonnant à des activités liées au tourisme (régimes de remboursement de TVA/TPS, par exemple).

L'**Australie** a instauré il y a près de 30 ans (en 1984) un *régime fiscal préférentiel en faveur de l'hôtellerie* afin de doper les investissements dans le secteur. Aux termes de ce dispositif, les investisseurs finançant la construction d'hôtels et d'hébergements de courte durée bénéficient de taux d'amortissement supérieurs à ceux appliqués dans le cadre de la construction neuve de la plupart des autres types de bâtiments ayant d'autres finalités. Ainsi, les hôtels peuvent amortir 4 % de la valeur des dépenses de construction par an sur 25 ans (voir un exemple d'application à l'encadré 3.10).

Encadré 3.10. Régime fiscal préférentiel en faveur de l'hôtellerie en Australie

Le système d'imposition australien autorise les contribuables qui entreprennent des travaux d'équipement générateurs de revenus (bâtiments et structures) à se prévaloir d'une déduction au titre des dépenses de construction engagées, généralement basée sur la date de construction de l'édifice et sur l'utilisation qui en est faite. Le taux de déduction est de 2.5 % par an sur 40 ans pour les bâtiments générateurs de revenus et ceux utilisés à des fins de recherche et développement.

Dans une volonté d'encourager les investissements dans le secteur touristique, le régime préférentiel en faveur de la construction d'hôtels et d'hébergements de courte durée a été étendu dans le cadre de la loi amendée sur l'établissement de l'impôt sur le revenu (n° 4) de 1984. Entré en vigueur le 21 août 1984, l'amendement a porté les déductions fixes autorisées à 4 % par an pendant 25 ans.

Comparaison entre deux investissements de 100 millions AUD dont l'un porte sur la construction d'un hôtel *Paradise* et l'autre sur la construction de locaux commerciaux non hôteliers

Déduction annuelle	Investissement	Déduction fiscale annuelle	Avantage fiscal conféré par la déduction	Gain après 25 ans	Gain après 40 ans
Déduction de 4 % pour l'hôtel <i>Paradise</i>	100 millions AUD	4 millions AUD	1.2 million AUD	30 millions AUD	30 millions AUD
Déduction de 2.5 % pour les locaux commerciaux autres	100 millions AUD	2.5 millions AUD	750 000 AUD	18.75 millions AUD	30 millions AUD
Gain réalisé par les investisseurs de l'hôtel <i>Paradise</i>		1.5 million AUD	450 000 AUD	11.25 millions AUD	0

Le tableau ci-dessous illustre un cas pratique d'application de ce régime fiscal préférentiel. Il porte sur un engagement de 100 millions AUD pour la construction d'un hôtel *Paradise* quatre étoiles à l'aéroport international de Sydney.

Par ailleurs, le *régime de remboursement de taxe aux touristes (Tourist Refund Scheme – TRS)* permet aux visiteurs, sous certaines conditions, de récupérer la TPS ou la taxe de péréquation sur les vins (*Wine Equalisation Tax – WET*). Pour en bénéficier, le touriste doit : i) dépenser 300 AUD ou plus dans un même magasin (TPS incluse) et conserver les factures correspondantes (jusqu'en mai 2013, cette somme devait faire l'objet d'une seule transaction) ; ii) avoir acheté les produits dans les 60 jours précédant son départ (avant mai 2013, ce délai était de 30 jours) ; et iii) porter ou transporter les produits à bord de l'avion ou du navire et les présenter, accompagnés de la facture d'achat originale faisant apparaître les taxes acquittées, à un agent des douanes d'un bureau TRS avant de quitter l'Australie.

Depuis 2005, les propriétaires de *maisons de vacances* au **Danemark** peuvent déduire jusqu'à 20 000 DKK lorsqu'ils déclarent les revenus imposables provenant de la location de leur bien. Cette déduction vise à inciter les propriétaires à louer leurs résidences de vacances aux touristes. En 2011, le plafond de la déduction est passé de 10 000 à 20 000 DKK. Par ailleurs, le pays a mis en place un dispositif de déduction de TVA dans l'hôtellerie en vue d'accroître la compétitivité des hôtels danois. En vigueur depuis 1978, il permet aux entreprises de déduire un pourcentage de la TVA sur les séjours dans les établissements hôteliers. Après une première hausse de 25 à 50 % en 2011, la déduction autorisée passera à 75 % en 2014.

En **France**, des initiatives d'aide à l'investissement dans l'immobilier de loisir ont été mises en place à partir de 1998. Elles prennent actuellement la forme d'une réduction de l'impôt sur le revenu pour les contribuables domiciliés en France et acquérant des logements neufs ou en cours d'achèvement, ou des logements construits au moins 15 ans auparavant et qui ont été ou sont sur le point d'être rénovés. Lorsque le logement se trouve dans une résidence de tourisme classée, les revenus sont imposables dans la catégorie des bénéficiaires industriels et commerciaux (BIC). La réduction est plafonnée à 300 000 EUR et combinée à d'autres dégrèvements fiscaux dans la limite de 10 000 EUR par exercice financier. Le propriétaire doit accepter de louer son bien pendant une durée minimum de neuf ans à l'exploitant de l'établissement ou de la résidence de tourisme. La réduction actuelle est valable du 1^{er} janvier 2009 au 31 décembre 2016. Le taux, qui était de 25 % lors de l'instauration du dispositif, est désormais fixé à 11 %.

Par ailleurs, la France a introduit en 2006 un *crédit d'impôt en faveur des maîtres-restaurateurs*. Sont concernées les entreprises imposées sur leur bénéfice réel ou exonérées en application de dispositions légales, dont le dirigeant a acquis le titre de maître-restaurateur entre le 15 novembre 2006 et le 31 décembre 2013. Les entreprises éligibles peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt égal à 50 % des dépenses prévues par le cahier des charges relatif au titre de maître-restaurateur.

En **Grèce**, la loi sur les incitations à l'investissement fournit un environnement propice à la réalisation d'investissements privés dans des hôtels ou des projets d'infrastructure touristique particuliers. Elle sert un double objectif : accélérer les procédures et garantir la transparence. Pour ce faire, elle offre aux investisseurs un cadre institutionnel efficace et accélère le processus d'approbation des projets d'investissement en attente.

Adoptée en 2011, elle prévoit un allègement fiscal sous forme d'exonération du versement de l'impôt sur les bénéfices résultant de l'activité des entreprises. Le montant de l'allègement équivaut à un pourcentage de la valeur des dépenses admissibles engagées dans le cadre du projet ou de la valeur des machines et autres équipements loués à bail. Elle constitue un fonds de réserve équivalent exonéré d'impôts. Les différents types d'aides (allègement fiscal, subvention, crédit-bail bonifié), qui peuvent être octroyés individuellement ou combinés, ne doivent pas dépasser 50 % du coût de l'investissement.

La *carte de loisirs Széchenyi* est une initiative fondée sur une allocation accessoire introduite en **Hongrie** en 2011. Elle vise à apporter des ressources complémentaires à d'importants objectifs de politique économique et sociale et aux secteurs du tourisme et de la restauration (encadré 3.11). L'assiette fiscale représente 119 % du montant de l'allocation accessoire versée.

Grâce au régime fiscal préférentiel, les investisseurs ayant financé la construction de l'hôtel *Paradise* peuvent appliquer un taux égal à 4 % de la valeur des dépenses de

Encadré 3.11. Carte de loisirs Széchenyi – une aide fiscale de type allocation accessoire en Hongrie

En Hongrie, les allocations accessoires font depuis toujours partie intégrante du système de rémunération des entreprises. Par le biais du régime fiscal, l'État encourage les employeurs à offrir à leurs collaborateurs des avantages non salariaux, lesquels sont assortis de conditions fiscales plus favorables que les salaires. La loi relative à l'impôt sur le revenu des personnes physiques constitue la base légale de ce dispositif. Elle définit les avantages sociaux, les modalités d'utilisation et les règles fiscales associées. Ainsi, un salaire net de 100 forints coûte aujourd'hui 196 forints à l'employeur, tandis qu'une allocation accessoire nette de 100 forints ne lui coûte que 135.7 forints. Pour l'État, ces allocations sont donc synonymes de baisse significative des recettes fiscales, mais pas seulement : elles constituent également des vecteurs de ressources complémentaires pour les objectifs de politique économique et sociale. Il en va ainsi des bons alimentaires, des allocations ouvrant droit à des soins de santé, des cotisations au titre des régimes d'épargne-retraite, des aides au transport quotidien et des subventions pour les *vacances* et loisirs. Ce dispositif n'est pas obligatoire : il se fait sur la base du volontariat des employeurs.

Depuis 1997, il comprend un volet directement axé sur le secteur touristique : les chèques-vacances. En 2010, les pouvoirs publics ont décidé de remplacer les chèques au format papier par un système plus moderne de cartes électroniques, baptisées Cartes de loisirs Széchenyi (*Széchenyi Recreation Card* – SzRC). À l'origine, les SzRC telles que prévues par la loi correspondaient à des cartes électroniques assorties d'un budget ou d'une valeur maximum de 1 000 EUR par an, utilisables uniquement pour des services liés à des séjours en hébergement payant. En 2012, le dispositif a été élargi pour inclure les achats relevant de trois sous-comptes (portefeuilles) : i) les services d'hébergement et les voyages organisés sur le territoire national ; ii) les services de restauration (dans un restaurant ou sur le lieu de travail) ; et iii) les services de loisirs (festivals, concerts/représentations théâtrales, thermalisme et piscines, zoos et parcs d'attraction, abonnements en salle de sport et location d'équipements sportifs).

Suite aux changements récents, le budget maximum des cartes a été porté à 1 500 EUR. Le montant annuel pouvant être alloué à chaque portefeuille et bénéficiant d'un régime fiscal préférentiel est le suivant :

- hébergement – jusqu'à 750 EUR ;
- restauration – jusqu'à 500 EUR ; et
- loisirs – jusqu'à 250 EUR.

Depuis le lancement du nouveau système, plus de 22 000 entreprises ont proposé cet avantage à leurs collaborateurs et plus de 886 000 cartes ont été émises. Fin octobre 2013, 430 millions EUR avaient été consacrés aux SzRC, dont 340 millions EUR ont d'ores et déjà été dépensés pour des prestations de services nationaux.

construction par an sur 25 ans, contre 2.5 % par an pendant 40 ans pour la majorité des autres bâtiments neufs.

Israël a mis en place une série d'aides liées au tourisme. Certaines portent sur le *remboursement de la TVA* levée sur l'ensemble des biens achetés par les touristes (au taux actuel de 18 %). Ce type de mesure vise à stimuler la consommation de produits pendant le séjour dans le pays. À cela s'ajoute l'*exonération de TVA sur les services aux groupes de*

touristes. Elle concerne les véhicules homologués pour la location à des fins de voyages organisés et loués par les touristes, l'objectif étant de doper le secteur touristique.

Par ailleurs, une *exemption de droits de douane sur les véhicules de tourisme* introduite en 1985 encourage les activités des guides et entreprises touristiques. Pour donner droit à l'exonération, les véhicules doivent avoir été achetés par un guide ou une entreprise touristique agréé(e) comptant plus de cinq ans d'expérience, dont les trois dernières au service de touristes, et au minimum 120 jours de travail par an. Autre condition : le véhicule doit être utilisé exclusivement pour des visites touristiques.

Depuis 2011, les *hôtels éligibles sont dispensés de droits de douane sur l'achat de produits étrangers*. Pour bénéficier de cette exonération, ils doivent remplir plusieurs conditions : être dûment enregistrés, détenir une licence à jour et se conformer aux réglementations mises en place par le ministère du Tourisme. L'une des dispositions prévoit notamment qu'au moins 10 % des clients soient des touristes.

Enfin, les *hôtels et attractions touristiques* bénéficient d'un éventail de *subventions et d'avantages fiscaux* visant à renforcer la capacité et la qualité de l'hébergement hôtelier en Israël. Les mesures d'incitation couvrent les domaines suivants : i) construction/extension des hôtels ; ii) restauration/transformation de bâtiments en hôtels ; iii) rénovation d'hôtels ; et iv) construction, extension et aménagement des attractions touristiques.

Quant à la **Pologne**, elle a mis en place en 1995 une *exonération d'impôt sur les revenus tirés de la location de chambres d'hôtes en zones rurales* (encadré 3.12). Cette mesure prévoit d'exempter d'impôt le produit de la location d'un maximum de cinq chambres d'hôtes à des fins de loisirs. La réglementation vise à stimuler le développement de l'agrotourisme en milieu rural et à permettre aux propriétaires agricoles d'ajouter à leurs revenus agricoles (tirés de leur activité principale) des revenus complémentaires modestes en offrant la pension et l'hébergement à des personnes en voyage d'agrément.

En 1995, le **Portugal** a introduit la notion d'*utilité touristique*. Le principe est d'octroyer ce statut aux entreprises de tourisme qui remplissent un ensemble de conditions liées à la localisation, aux bâtiments, aux équipements et aux services. Sont concernés les hôtels et autres structures d'hébergement, les restaurants, les équipements de loisirs et les installations thermales (par exemple les thermes en station). L'objectif visé est : i) de soutenir le secteur touristique en qualifiant ou requalifiant l'offre ; ii) d'attirer des touristes nationaux et étrangers ; iii) de contribuer au développement régional ; iv) de promouvoir la gastronomie portugaise ; et v) de garantir la conformité des établissements touristiques à la politique mise en place par les pouvoirs publics, baptisée Plan stratégique national pour le tourisme (PENT). Celui-ci s'articule autour de différentes mesures :

1. Exonération de droits municipaux de mutation immobilière (*Imposto Municipal sobre a Transmissão Onerosa de Imóveis, IMT*) lors de l'achat de tout ou partie de bâtiments à des fins d'activités touristiques (installations)
2. Réduction des droits de timbre (de 20 %) lors de l'achat de tout ou partie de bâtiments
3. Exonération de taxe municipale sur les biens immobiliers (*Imposto Municipal sobre Imóveis, IMI*) pendant sept ans
4. Dispense de versement des taxes dues à l'Inspection générale des activités culturelles.

En 1991, l'**Afrique du Sud** a mis en place un régime de *remboursement de la TVA* sur les achats supérieurs à 250 ZAR effectués par les visiteurs étrangers. Pour en bénéficier, ces derniers doivent présenter leurs factures d'achat aux bureaux compétents. Ce dispositif

Encadré 3.12. Exonération d'impôt sur les revenus tirés de la location de chambres d'hôtes en zones rurales en Pologne

Le 1^{er} janvier 1995 sont entrées en vigueur des dispositions de la loi du 26 juillet 1991 relatives à l'impôt sur le revenu des personnes physiques. Elles exonèrent les revenus tirés de la location, pour un séjour de loisirs, de chambres d'hôtes dans des habitations situées en milieu rural, sur des exploitations agricoles. L'exonération couvre également la pension offerte à ces visiteurs.

Pour en bénéficier, les agriculteurs doivent réunir les conditions suivantes :

- les services proposés doivent être liés à la location de chambres ;
- la location doit être gérée en personne par les exploitants agricoles ;
- les bâtiments abritant les chambres proposées à la location doivent être situés sur une exploitation agricole, en zone rurale, et avoir vocation d'habitation ;
- les locataires doivent y séjourner pour leurs loisirs ;
- le nombre de chambres proposées à la location ne doit pas être supérieur à cinq.

Si l'une quelconque de ces conditions n'est pas remplie, l'agriculteur est redevable de l'impôt sur le revenu en application des dispositions en vigueur. L'exonération n'est assortie d'aucun plafond particulier.

Sous réserve de conformité à l'ensemble de ces conditions, les exploitants agricoles ne sont pas tenus d'informer les autorités fiscales de leur activité de location de chambres, de déclarer les revenus afférents ou de transmettre ces informations aux autorités compétentes.

leur permet de réaliser une économie réelle de 14 % sur leurs achats, un taux inchangé depuis 1993. Le **Mexique** a lui aussi instauré un régime de *remboursement de TVA* équivalent en janvier 2006, dans le but d'accroître les dépenses des touristes et de stimuler la croissance du secteur. L'économie réelle s'élève dans ce cas à 16 %. Ce taux est resté stable au cours des cinq dernières années.

Références

- Commission européenne (2013a), Page de la DG Affaires intérieures [en anglais seulement], <http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/visa-policy/> (consultée le 31 octobre 2013).
- Commission européenne (2013b), *Taux de TVA appliqués dans les États membres de l'Union européenne*, Commission européenne, taxud.c.1(2013)2823545 – FR.
- Commission européenne (2012), Communiqué de presse : *Stopping the clock of ETS and aviation emissions following last week's International Civil Aviation Organisation (ICAO) Council*, Commission Européenne, MEMO/12/854 (12/11/2012).
- Durbarry, R. (2008), « Tourism Taxes: Implications for Tourism Demand. », *Review of Development Economics*, vol. 12, n° 1.
- Durbarry, R. et M.T. Sinclair (2001), *Tourism fiscalité in the UK*, document non publié.
- Gago, A., X. Labandeira, F. Picos et M. Rodriguez (2009), « Specific and general fiscalité of tourism activities. Evidence from Spain. », *Tourism Management*, vol. 30.
- House of Commons (2012), *Air passenger duty: introduction*, Standard Note: SN/BT/413, House of Commons Library.
- OCDE (2012), *Consumption Tax Trends 2012: VAT/GST and Excise Rates, Trends and Administration Issues*, Éditions de l'OCDE.
- OCDE et PNUE (Programme des Nations Unies pour l'environnement) (2011), *Climate Change and Tourism Policy in OECD Countries*, OCDE, Paris.
- OMT (Organisation mondiale du tourisme) (1998), *Tourism Fiscalité: Striking a Fair Deal*, Organisation mondiale du tourisme, Madrid.
- PNUE et OMT (2011), « Tourism – Investing in energy and resource efficiency », *Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication*, www.unep.org/greeneconomy.

