

ASSEMBLÉE NATIONALE

14 novembre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N ° II-2524

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 56, insérer l'article suivant:

À compter du 1^{er} avril 2019, le IV de l'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts est ainsi modifié :

1° À la seconde ligne de la deuxième colonne du tableau du sixième alinéa, le montant : « 11,5 € » est remplacé par le montant : « 10,8 € » ;

2° Le neuvième alinéa est complété par trois phrases ainsi rédigées :

« Pour chaque aéroport et groupement d'aéroports des classes 1 et 2 dont les coûts annuels par passager embarqué éligibles au financement par la taxe sont supérieurs ou égaux à 9 € en moyenne sur les trois dernières années civiles connues, le tarif est fixé de manière à couvrir 94 % des coûts éligibles supportés par son exploitant, sous réserve des limites fixées au sixième alinéa. Les coûts éligibles complémentaires sont à la charge exclusive de cet exploitant. Pour les autres aéroports et groupements d'aéroports, le tarif est fixé de manière à couvrir l'intégralité des coûts éligibles supportés par leur exploitant, sous réserve des limites fixées au même alinéa. »

3° Au début du dixième alinéa, les mots : « Ces données » sont remplacés par les mots : « Les données relatives au trafic, aux coûts et aux autres produits de l'exploitant ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement prévoit que lorsque les coûts annuels des missions de sûreté et de sécurité d'un des plus gros aéroports français dépassent le seuil de 9 euros par passager embarqué, le tarif de la taxe d'aéroport est fixé de manière à couvrir 94 % de ces coûts, les 6 % restant étant à la charge exclusive de l'exploitant aéroportuaire concerné.

Conformément aux dispositions de l'article 1609 quatervicies du code général des impôts, le financement des missions régaliennes de sûreté et sécurité des aéroports français repose sur la taxe d'aéroport, qui est aujourd'hui perçue exclusivement sur les transporteurs aériens et répercutée par ceux-ci sur le prix des billets d'avion. Or, l'importance des coûts de sûreté et de sécurité atteints sur les aéroports français, liée notamment à l'évolution de la menace terroriste et au renforcement continu de la réglementation européenne, fait peser une charge croissante sur les transporteurs aériens et détériore la compétitivité de leur offre, au détriment de l'ensemble du secteur aérien français. Ce constat a d'ailleurs été dressé par de multiples rapports parlementaires.

Pour les plus petits aéroports assujettis à la taxe d'aéroport (classe 3 comprenant les aéroports accueillant chaque année entre 5 000 et 5 millions d'unité de trafic (UDT), où 1 UDT = 1 passager ou 100 kg de fret ou de courrier embarqué ou débarqué), lorsque le coût annuel par passager des missions régaliennes dépasse le plafond fixé par l'article législatif susmentionné, le tarif de la taxe d'aéroport à la charge des compagnies aériennes est limité à ce plafond et le besoin de financement complémentaire est apporté au moyen des ressources de la majoration de la taxe d'aéroport dans le cadre d'un mécanisme de péréquation.

Sur les autres aéroports assujettis à la taxe d'aéroport (classe 1 et 2 comprenant ceux accueillant chaque année plus de 5 millions d'UDT), le présent amendement prévoit la mise à contribution des exploitants d'aéroport à hauteur de 6 % des coûts éligibles, lorsque ces coûts dépassent 9 € par passager. Il permettrait de faire contribuer au financement certains exploitants d'aéroport qui bénéficient aujourd'hui d'un environnement sécurisé, notamment pour développer leurs activités commerciales, sans pour autant participer à son financement. Ces aéroports disposent en effet d'une taille critique qui leur permet de disposer, d'une part, des leviers nécessaires et d'une assiette de trafic importante pour optimiser les coûts des missions régaliennes, et, d'autre part, d'une capacité contributive suffisamment significative pour prendre en charge une partie de ces coûts. Par ailleurs, la mise en place d'un tel reste à charge permettrait d'inciter d'autant plus les exploitants des aéroports concernés à réduire leurs dépenses de sécurité et de sûreté.

Cette prise en charge par les exploitants d'aéroports n'aurait pas d'impact sur les tarifs des redevances aéroportuaires facturées aux compagnies aériennes, dans la mesure où elle relèverait du périmètre comptable de la taxe d'aéroport qui est distinct du périmètre régulé.

Sur la base des trois dernières années civiles, seul le groupement d'aéroports de la classe 1 présente des coûts éligibles supérieurs à 9 € par passager embarqué. La prise en charge par son exploitant de 6 % de ces coûts permettrait de réduire la charge pesant sur les compagnies aériennes en diminuant d'autant le tarif de la taxe d'aéroport qui y est applicable. C'est la raison pour laquelle le plafond du tarif de la taxe d'aéroport applicable sur le groupement d'aéroports de la classe serait réduit de 11,5 € à 10,8€.

