



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

redevances aéronautiques

Question écrite n° 82558

Texte de la question

Mme Josette Pons demande à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer que la TVA sur les carburants d'aviation de type essence (AVGAS 100 LL) en usage professionnel soit récupérée comme cela se passe pour le kérosène (JET A1). Dans toutes les professions, en effet, la TVA sur les carburants et l'énergie sous toutes ses formes est récupérée, sauf dans le travail aérien. De fait, on comprend mal qu'il puisse y avoir une différence de traitement entre une activité professionnelle effectuée avec des avions propulsés par des turbomachines alimentées par du kérosène et la même activité effectuée avec des avions à moteurs à pistons fonctionnant à l'essence aviation. Le souci parfois avancé d'un risque de détournement de cette essence au profit des voitures ne tient pas : ce type d'essence est plombé et son indice d'octane très élevé le rend impropre à un usage routier. En plus, donc, de ce problème de TVA, cette profession a été frappée par l'augmentation des prix des carburants mais, contrairement à d'autres secteurs, n'a bénéficié d'aucune mesure d'accompagnement fiscal, ce qui la pénalise encore davantage. Enfin, s'agissant des nouvelles redevances aux entreprises liées aux activités aéronautiques imposées par la loi du 30 décembre 2004, dont les modalités d'application devraient être validées au mois de juin prochain, celles-ci préoccupent fortement cette profession malgré la réduction du montant de la taxe de l'aviation civile inscrite dans le projet de loi de finances 2006. Cette taxe, en effet, concerne les entreprises de transport aérien public, pas celles de travail aérien. Aussi il apparaît nécessaire que les mêmes dispositions de compensation soient accordées à ces entreprises qui contribuent à préserver et créer des emplois et à dynamiser notre économie.

Texte de la réponse

La taxe à la valeur ajoutée (TVA) n'est pas récupérable lorsqu'elle concerne des achats d'essence AVGAS 100 LL utilisée pour des usages professionnels par certaines entreprises de travail aérien et par les écoles de formation au pilotage qui mettent en oeuvre des avions légers utilisant exclusivement ce type de carburant, alors que la TVA sur l'achat de kérosène est récupérable. Pour ces entreprises, la TVA sur les achats d'essence représente entre 4 et 6 % du coût de l'heure de vol. La sixième directive de l'Union européenne du 17 mai 1977, dite d'harmonisation des législations fiscales, a autorisé les États, par dérogation à la règle de déduction de la TVA, à maintenir les exclusions à ce droit en vigueur avant le 1er janvier 1979, date d'entrée en vigueur de ce texte, dans l'attente de l'adoption par l'Union d'une liste des dépenses n'ouvrant pas droit à déduction. Cette liste n'a jamais été arrêtée. De ce fait, la France a maintenu la règle de non-récupération de la TVA sur les achats d'essence pour les besoins des avions. Par ailleurs, s'agissant des nouvelles redevances créées par la loi de finances du 30 décembre 2004, leur produit est destiné à couvrir le coût des prestations que la DGAC fournit aux entreprises du secteur aéronautique pour le contrôle de la sécurité. Le niveau de ces redevances a été fixé par l'arrêté du 28 décembre 2005 et celles-ci sont recouvrées depuis le 1er janvier 2006. Avant 2006, l'encadrement et le contrôle technique des activités de ce secteur (délivrance des licences et des qualifications, délivrance de documents de navigabilité pour le matériel volant, organisation des examens...) étaient financés sur le budget annexe de l'aviation civile, qui était à cette fin alimenté par une quote-part de la taxe de l'aviation civile payée par tout passager aérien au départ d'un aéroport français. Les compagnies aériennes étaient donc

amenées à répercuter sur leurs passagers aériens des dépenses qui ne leur étaient pas imputables. Le mode de financement aujourd'hui appliqué apparaît donc plus juste. La nouvelle tarification a été mise en oeuvre après des concertations avec les acteurs concernés, et en tenant compte de la situation particulière des petites entreprises. Ainsi, les tarifs fixés pour 2006 pour les organismes de formation aéronautique professionnelle ont été sensiblement réduits par rapport aux premiers projets présentés. Les compagnies aériennes de leur côté acquittent un montant global de redevances destiné à couvrir le coût de leur surveillance. Quant aux sociétés de travail aérien, elles n'acquittent pas de redevances nouvelles par rapport à celles, déjà acquittées depuis plusieurs années, liées à la surveillance du suivi de la navigabilité de leurs appareils. L'activité de ces sociétés n'est en effet pas soumise à agrément dans la réglementation actuelle. Enfin, les services de la direction générale de l'aviation civile ont entamé un dialogue avec les représentants de toutes les professions en vue d'évaluer les méthodes de contrôle et de surveillance.

Données clés

Auteur : [Mme Josette Pons](#)

Circonscription : Var (6^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 82558

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 janvier 2006, page 41

Réponse publiée le : 6 juin 2006, page 6037