

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 décembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4709)

Adopté

AMENDEMENT

N° CF309

présenté par
M. Saint-Martin, rapporteur général

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 14 TER, insérer l'article suivant:**

I. – L'article 1609 *quatervicies A* du code général des impôts est ainsi modifié :

1° La seconde phrase du premier alinéa du III est ainsi modifiée :

a) Le nombre : « 0,5 » est remplacé par le nombre : « 0,25 » ;

b) Le nombre : « 120 » est remplacé par le nombre : « 60 » ;

2° À la fin du troisième alinéa du IV, le montant : « 40 € » est remplacé par le montant : « 75 € ».

II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} avril 2022.

III. – La perte de recettes pour les personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes résultant du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

IV. – La perte de recettes pour l'État résultant du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement déplace l'article 32 *ter* de la seconde partie à la première partie du projet de loi de finances, afin d'avancer son entrée en vigueur du 1^{er} avril 2023 au 1^{er} avril 2022.

La disposition a pour objet de modifier certains paramètres de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, prévue à l'article 1609 *quatervicies A* du code général des impôts, dont les recettes financent l'aide à l'insonorisation en faveur des riverains des aérodromes dont le trafic répond aux critères énoncés par ce même article.

La classification en groupes acoustiques des aéronefs est obsolète. Les bornes de la classification acoustique n'ont pas été modifiées depuis 2005 et ne tiennent pas compte de plus de quinze d'évolutions technologiques. En 2019, plus de 86 % des aéronefs relevaient du groupe 5a, pour lequel les coefficients de modulation du tarif de la TSNA sont les plus bas, c'est-à-dire du groupe le moins taxé. La classification actuelle n'est donc plus suffisamment discriminante et ne donne plus satisfaction au regard du principe pollueur-payeur.

En complément de la nouvelle classification acoustique, qui sera mise en place au niveau réglementaire, la disposition ici proposée modifie les valeurs des coefficients de modulation qui servent au calcul de la taxe. Elle augmente aussi le montant du tarif maximal de la taxe pour les opérations effectuées sur les aérodromes relevant du premier groupe tarifaire, notamment afin de tenir compte des spécificités de l'aérodrome de Paris-Le Bourget.

Ces modifications visent à affiner la fixation du tarif de la taxe au niveau de nuisance généré par chaque vol, en maintenant un rendement raisonnable de la taxe et l'acceptabilité de la charge fiscale pour les redevables, et en conservant les pondérations selon les périodes de journée (et en particulier, la plus forte taxation des vols réalisés la nuit).

L'objectif est de renforcer les caractéristiques de taxe environnementale attachées à la taxe sur les nuisances sonores aériennes. En prenant en compte l'évolution technologique des aéronefs, la mesure garantit l'économie générale de la politique publique d'aide aux riverains pour le financement des travaux d'insonorisation de leur logement tout en renforçant son caractère incitatif pour les exploitants de ces aéronefs.

La date d'entrée en vigueur, désormais fixée au 1^{er} avril 2022, correspond au début de la saison aéronautique d'été, traditionnellement retenue pour la mise à jour des éléments de tarification des billets d'avion. Cette date permet donc aux compagnies aériennes d'anticiper les évolutions tarifaires dans leurs systèmes informatiques de réservation et de gestion.