

Les taxes de l'aviation civile

Années 2019-2020.

Sources : Site Internet DGAC et

Cocoéco Budget annexe « contrôle et exploitation aériens »

7 novembre 2019.

1. La taxe de l'aviation civile (TAC).

Cette taxe est due par toute entreprise de transport aérien public, quelle que soit sa nationalité ou son statut juridique, qui embarque un passager, du fret et/ou du courrier sur le territoire français

La taxe de l'aviation civile est codifiée à l'article 302 bis K du code général des impôts

Pour les vols à compter du 1er avril 2019 jusqu'au 31 mars 2020 (période de vols), les tarifs de la taxe, fonction de la destination finale du passager, sont les suivants :

| | |
|---|--------|
| Passager à destination de la France métropolitaine, des DOM/COM, d'un autre Etat membre de l'Union Européenne, d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen, de la Suisse | 4,58 € |
| Passager à destination d'autres Etats | 8,24 € |
| Tonne de fret ou de courrier (toutes destinations confondues) | 1,36 € |



Remarque : à compter du 1er janvier 2016 (période de vols), les passagers en correspondance (*) sont exonérés de la taxe de l'aviation civile.

Prévision de recettes 2019 : 473,5 M €

Pour les vols à compter du 1er avril 2020 jusqu'au 31 mars 2021 (période de vols), les tarifs de la taxe, fonction de la destination finale du passager, sont les suivants :

| | |
|---|--------|
| Passager à destination de la France métropolitaine, des DOM/COM, d'un autre Etat membre de l'Union Européenne, d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace Economique Européen, de la Suisse | 4,63 € |
| Passager à destination d'autres Etats | 8,32 € |
| Tonne de fret ou de courrier (toutes destinations confondues) | 1,37 € |

2. La taxe de solidarité sur les billets d'avion.

Elle est perçue au profit du Fonds de Solidarité pour le Développement, en vue de contribuer au financement des pays en voie de développement notamment dans le domaine de la santé.

La taxe de solidarité est codifiée au paragraphe VI de l'article 302 bis K du code général des impôts.

Les tarifs de la taxe de solidarité sont les suivants (art 108 de la LFI 2014) :

| Destination finale du passager | Conditions de transport du passager | Tarif applicable | |
|---|--|-------------------------|--------|
| France métropolitaine, DOM/COM, autre Etat membre de l'UE, autre Etat partie à l'accord sur l'EEE, Suisse | Classe « Première » ou « Affaires » ou dénomination équivalente | Majoré | 11,27€ |

| | | | |
|---------------------|--|--------|--------|
| | Autres classes | Normal | 1,13 € |
| Autres destinations | Classe « Première » ou « Affaires » ou dénomination équivalente | Majoré | 45,07€ |
| | Autres classes | Normal | 4,51 € |

Remarque : les passagers en correspondance (*) sont exonérés de la taxe.

A compter du 1^{er} janvier 2020, la taxe de solidarité sera augmentée d'un montant correspondant à une écotaxe pour tous les vols au départ de France.

| Destination finale du passager | Conditions de transport du passager | Tarif applicable |
|---|--|------------------|
| France métropolitaine, DOM/COM, autre Etat membre de l'UE, autre Etat partie à l'accord sur l'EEE, Suisse | Classe « Première » ou « Affaires » ou dénomination équivalente | 9,00 € |
| | Autres classes | 1,50 € |
| Autres destinations | Classe « Première » ou « Affaires » ou dénomination équivalente | 18,00 € |
| | Autres classes | 3,00 € |

Remarque : les passagers en correspondance (*) sont exonérés de la taxe.

La prévision de recettes 2020 : 180 M d'€ et sera affecté à l'AFITF (Agence de financement des infrastructures des transports en France).

3. La taxe d'aéroport.

La taxe d'aéroport est due par toute entreprise de transport aérien public, quelle que soit sa nationalité ou son statut juridique, à raison des passagers et de la

masse de fret et de courrier embarqués sur les aérodromes dont la liste est définie par arrêté ministériel.

La taxe d'aéroport est perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes ou groupement d'aérodromes dont le trafic embarqué ou débarqué s'élève en moyenne, sur les trois dernières années civiles connues, à plus de 5000 unités de trafic (UDT). Il est rappelé qu'une UDT est égale à 1 passager ou 100 kg de fret ou de courrier.

Le produit de la taxe d'aéroport est affecté sur chaque aérodrome ou groupement d'aérodromes au financement des services de sécurité – incendie - sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux. Il contribue aussi, dans une proportion fixée annuellement par arrêté, au financement des matériels de contrôle par identification biométrique installés dans les aéroports.

La taxe d'aéroport est codifiée à l'article 1609 quatervicies du Code Général des Impôts.

Les tarifs sont déterminés suivant des limites inférieures et supérieures variant en fonction de la classe d'aérodromes ou groupements d'aérodromes ; les aérodromes ou groupements d'aérodromes sont répartis en trois classes, en fonction du nombre d'unités de trafic embarquées ou débarquées en moyenne sur les trois dernières années civiles connues.

- Classe 1 (à partir de 20 000 001 UDT) : de 4,3 € à 10,8 €
- Classe 2 (de 5 000 001 à 20 000 000 UDT) : de 3,5 € à 9,5 €
- Classe 3 (de 5 001 à 5 000 000 UDT) : de 2,6 € à 14€

L'arrêté interministériel du 25 mars 2019 (publié au Journal Officiel du 27 mars 2019) fixant la liste et le tarif des aérodromes et groupements d'aérodromes éligibles à la taxe d'aéroport, ainsi que le tarif de la majoration de la taxe d'aéroport, est applicable à compter du 1^{er} avril 2019.

La loi de finances rectificative pour 2011 a modifié l'article 1609 quatervicies du code général des impôts et instauré un abattement sur le tarif des passagers en

correspondance. Le taux de cet abattement est fixé forfaitairement par arrêté pris par le ministre chargé du budget et le ministre chargé de l'aviation civile, dans la limite de 40 %. L'arrêté du 21 décembre 2012 fixe l'abattement à 40 % pour les tarifs applicables à compter du 1er avril 2013.

4. La taxe sur les nuisances sonores aériennes. (TNSA)

La TNSA est assise sur le logarithme décimal de la masse maximale au décollage des aéronefs exprimée en tonnes.

Cette valeur est modulée par l'application d'un coefficient qui prend en compte deux catégories de critères :

1. d'une part, l'heure de décollage (heure locale de piste et non l'heure programmée), en trois périodes :
 - Période « horaire de jour » : de 06h00 à 18h00
 - Période « horaire de soirée » : de 18h01 à 22h00
 - Période « horaire de nuit » : de 22h01 et 05h59
2. d'autre part, les caractéristiques acoustiques de l'appareil.

La combinaison de ces critères détermine le coefficient de modulation effectivement applicable :

III. TARIFS

(Paragraphe IV de l'article 1609 quatervicies A du Code Général des Impôts)

Le tarif de la taxe applicable sur chaque aéroport est compris entre les valeurs inférieure et supérieure du groupe dont il relève.

3 groupes tarifaires sont ainsi prévus :

- 1er groupe : de 20 à 40 €

Aéroports expressément désignés : Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget

- 2ème groupe : 10 à 20 €

Aéroports expressément désignés : Nantes-Atlantique et Toulouse-Blagnac

- 3ème groupe : de 0 à 10 €

Tout aéroport dépassant le seuil d'éligibilité prévu au I de l'article 1609 quatervicies A du CGI et ne relevant pas des groupes 1 et 2.

Conformément aux dispositions de l'article 1609 quatervicies A du CGI, l'arrêté du 22 septembre 2017 pris par les ministres chargés du budget, de l'aviation

civile et de l'environnement fixe le tarif de la taxe et la liste des aérodrômes concernés :

- 1er groupe :
 - Paris-Charles de Gaulle : 27,00 €
 - Paris-Orly : 33,00 €
 - Paris-Le Bourget : 40,00 €
- 2ème groupe :
 - Nantes-Atlantique : 20,00 €
 - Toulouse-Blagnac : 20,00 €
- 3ème groupe :
 - Beauvais-Tillé : 4,50 €
 - Bordeaux-Mérignac : 5,00 €
 - Lyon-Saint Exupéry : 0,00 €
 - Marseille-Provence : 6,00 €
 - Nice-Côte d'Azur : 0,50 €

Cette taxe est perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aérodrômes pour lesquels :

- le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes

ou,

- le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à deux tonnes a dépassé cinquante mille lors de l'une des cinq années civiles précédentes, si les plans d'exposition au bruit (PEB) ou de gêne sonore (PGS) de cet aérodrôme possèdent un domaine d'intersection avec le PEB et le PGS d'un aérodrôme présentant les caractéristiques définies supra.

Le fait générateur de la taxe est constitué par le décollage d'aéronefs de masse maximale au décollage de 2 tonnes ou plus sur les aérodrômes concernés.

Le produit de la taxe est affecté à l'aérodrôme où se situe son fait générateur au financement des aides aux riverains prévues aux articles L.571-14 à L.571-16 du Code de l'Environnement, le cas échéant, dans la limite de la moitié du produit annuel de la taxe, au remboursement à des personnes publiques des annuités des emprunts contractés pour financer des travaux de réduction des nuisances



sonores, et au remboursement des avances consenties pour le financement des travaux de réduction des nuisances sonores.

La taxe sur les nuisances sonores aériennes est codifiée à l'article 1609 quatervicies A du Code Général des Impôts.

Redevances de navigation aérienne

Trois types de redevances sont perçus en matière de circulation aérienne :

Redevance de route (RR)

Redevance pour services terminaux (RSTCA)

Redevance océanique (ROC)

NB : bien qu'elles soient dénommées « redevances », ces contributions sont des taxes perçues par l'Etat.

3. **La redevance de route** rémunère l'usage des installations et services mis en œuvre par l'État au-dessus du territoire métropolitain et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie.

Cette redevance est calculée et perçue par Eurocontrol au nom des 39 pays contractants de l'accord multilatéral sur les redevances de route. Ce cadre international impose des règles de calcul homogènes pour tous les pays membres. Chaque vol est caractérisé par un nombre d'unités de service, auquel s'applique des taux unitaires selon les zones tarifaires survolées. Pour un vol, le nombre d'unités de service est proportionnel à la distance parcourue et fonction de la masse maximale au décollage de l'aéronef.

Budget réalisé 2019 (estimé à 10 mois) : 1331,0 M€

4. La RSTCA métropole (redevance pour services terminaux) rémunère les services de la navigation aérienne fournis à proximité des principaux aéroports de métropole et d'outre-mer.

Elle est exigible à l'occasion de chaque décollage effectué à partir d'un aéroport assujéti à la redevance. Chaque décollage est caractérisé par un nombre d'unités de service, auquel s'applique un taux unitaire. Pour un décollage, le nombre d'unités de service est fonction de la masse maximale au décollage de l'aéronef. Le champ d'application de la redevance comprend tous les aéroports où les services terminaux de la circulation aérienne sont assurés par des agents de l'État et dont le trafic annuel non exonéré, calculé en moyenne sur les années passées dépasse un certain seuil.

Budget réalisé 2019 (estimé à 10 mois) : 215,00 M€

5. Les redevances Outre Mer (ROC+RSTCA) rémunère l'usage des installations et services mis en œuvre par l'Etat outre-mer pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements.

Budget réalisé 2019 (estimé à 10 mois) : 47,0 M €

6. Redevances de certification et de surveillance

L'exercice de l'activité aéronautique est soumis au respect d'une réglementation technique, qui a pour but essentiel d'assurer la sécurité des pratiquants et des passagers.

Tout pratiquant doit donc obtenir des autorisations, délivrées après des contrôles et vérifications techniques.

Les redevances sont calculées sur la base du coût complet d'une prestation donnée. Ce coût complet comprend le coût des agents qui effectuent le contrôle (y compris leurs coûts de formation), le coût des déplacements (qui est en général mutualisé entre les usagers), le coût du support technique et administratif, le coût des outils utilisés et notamment des systèmes informatiques de gestion et d'archivage des données.

Toutefois, dans la plupart des cas, les redevances ont été plafonnées et ne financent pas la totalité du coût ; la part non financée par les redevances reste couverte par un produit de la taxe d'aviation civile perçue sur les billets des passagers.

Quels acteurs de l'aviation civile sont concernés par ces redevances ?

Tous les acteurs de l'aviation civile qui doivent recevoir une autorisation pour exercer leur activité (commerciale ou de loisirs) sont soumis au principe des redevances :

Les compagnies aériennes, pour le contrôle et la surveillance de leur exploitation, de leur politique d'entretien et de leur programme de sûreté ;
Les aéroports pour les contrôles liés à leur certification en matière de sécurité, et pour l'approbation de leur programme de sûreté ;

La loi prévoit que les redevances couvrent le coût complet des activités de contrôle. Dans la mesure où cela n'est pas toujours le cas aujourd'hui, les redevances peuvent augmenter dans les prochaines années.

Budget réalisé 2019 (estimé à 10 mois) : 30,0 M €

Civil Aviation Taxes

(Source: Website of the DGAC).

1. The Civil Aviation Tax. (TAC).

This tax is payable by any company operating a public air transport, irrespective of nationality or legal status, which embarks a passenger, load cargo and / or mail on French territory

The civil aviation tax is codified in Article 302 bis K of the General Tax Code

For flights **from 1 April 2016 until 31 March 2017** (flights period), the rates of tax, depending on the final destination of the passenger, are:

| | |
|---|--------|
| Passenger to metropolitan France, DOM / COM, another member state of the European Union, another State party to the Agreement on the European Economic Area, Switzerland. | € 4.44 |
| Passenger to other states | € 8.00 |
| Ton of cargo or mail (all destinations) | € 1.32 |

Remark: as of January 1, 2016 (flight time), connecting passengers (*) are exempt from the civil aviation tax.

Realized 2015: € 429.2 million (of which 14.08% repaid to the general budget)

For flights **from 1 April 2020 until 31 March 2021** (flights period), the rates of tax, depending on the final destination of the passenger, are:

| | |
|---|--------|
| Passenger to metropolitan France, DOM / COM, another member state of the European Union, another State party to the Agreement on the European Economic Area, Switzerland. | 4,63 € |
| Passenger to other states | 8,32 € |
| Ton of cargo or mail (all destinations) | 1,37 € |

2. The solidarity tax on airline tickets.

It is collected for the Solidarity Fund for Development to help finance particular developing countries in the health field.

The solidarity tax is codified in Section VI of Article 302 bis K of the General Tax Code.

The rates of the solidarity tax are as follows (Article 108 of the BIA 2014):

| Final destination of the passenger | Transport conditions of the passenger. | Applicable Rate |
|--|--|--------------------|
| France, DOM / COM, another EU Member State, another State party to the Agreement on the EEA, Switzerland | class "First" or "Business" or equivalent denomination | Increased: € 11.27 |
| | Other classes | Normal: € 1.13 |
| Other destinations | Class "First" or "Business" | Increased: € 45,07 |

| | | |
|--|----------------------------|---------------|
| | or equivalent denomination | |
| | Other classes | Normal € 4.51 |

Note: connecting passengers (*) are exempt from the tax.

3. The airport tax.

The airport tax is payable by any public air transport company, irrespective of nationality or legal status, on the basis of the passengers embarked and the mass of freight and mail loaded on airfields whose list is determined by ministerial order .

The airport tax is levied for the benefit of public or private entities operating airports or airports groups whose embarked or disembarked traffic averages over the last three calendar years known to over 5,000 traffic units (UDT). It is recalled that UDT is equal to 1 passenger or 100 kg of cargo or mail.

Proceeds from the airport tax are allocated to each airport or group of airports to the financing of the security services - fire - rescue, fight against animal hazards, safety and measurements in environmental control. It also contributes in an amount determined annually by decree, to the financing of biometric identification monitoring equipment installed at airports.

The airport tax is codified in article 1609 quatervicies of the Tax Code.

Rates are determined according to the upper and lower limits varying according to the class of airports or groups of airports; airports or groups of airports are divided into three classes, depending on the number of embarked or landed traffic units on average over the last three calendar years known.

- Class 1 (from 20,000,001 UDT): 4.3 € to 11.5 €
- Class 2 (from 5,000,001 to 20,000,000 UDT): 3.5 € to 9.5 €

- Class 3 (from 5001 to 5,000,000 UDT): 2.6 € to 14 €

The interdepartmental order of 10 March 2016 (published in the Official Journal of 13 March 2016) establishing the list and the price of airports and groups of airports eligible to airport tax, and the rate of increase of airport Tax, is applicable from 1 April 2016.

The amended Finance Act 2011 has amended the section 1609 quater of the tax code and introduced a discount on air fare matched. The rate of this discount is fixed at a flat rate by order made by the Minister for the Budget and the Minister for Civil Aviation, within the 40% limit. The decree of December 21, 2012 fixed the abatement at 40% for rates applicable from 1 April 2013.

4. The tax on aircraft noise. (TNSA)

This tax is levied for the benefit of public or private entities operating airports for which:

- the annual number of movements of aircrafts of a maximum weight at takeoff superior or equal to 20 tons exceeded 20,000 at one of the 5 preceding years

or,

- the annual number of movements of aircrafts of maximum weight at takeoff superior or equal to two tons exceeded 50,000 at one of the five preceding years, if the noise exposure plans (PEB) or noise pollution (GSP) of the aerodrome have an area of intersection with the PEB and PGS aerodrome having the characteristics defined above.

The event generating tax is constituted by the takeoffs of aircrafts of maximum mass at take-off of 2 tons or more on aerodromes concerned.

The revenue from the tax is allocated to the airport where this event happens for financing aid to the residents under Articles L.571-14 to L.571-16 of the Environmental Code, if any, in the limit of half of the annual revenue from the tax, the reimbursement to public entities annuities on loans contracted to finance noise reduction works, and reimbursement of advances granted for financing noise reduction work.

The tax on aircraft noise is codified in article 1609 quatervicies A of the General Tax Code.

Aerodromes affected by the tax on aircraft noise are classified into groups:

- Group 1: 20 to 40 €

Airfields: Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget

- 2nd group: 10 to 20 €

Airfields: Nantes-Atlantique, Toulouse-Blagnac

- 3rd group: from 0 to 10 €

Airfields: all other aerodromes exceeding the threshold set in I of article 1609 of the CGI quatervicies)

Air navigation charges

Three types of charges are levied on air traffic:

Enroute charges (RR)

Fee for terminal services (RSTCA)

Oceanic charge (ROC)

NB: although they are called "charges", these contributions are taxes collected by the state.

5. The Enroute charge remunerates the use of facilities and services implemented by the State over the metropolitan territory and in its vicinity, for the safety of road traffic and the speed of his movements, including radio services and meteorology.

This fee is calculated and collected by Eurocontrol on behalf of the 39 contracting countries of the multilateral agreement on route charges. This international framework requires consistent calculation rules for all member countries. Each flight is characterized by a number of service units, to which applies unit rates according to the tariff zones overflown. For a flight, the number of service units is proportional to the distance traveled and function of the maximum take-off weight of the aircraft.

Budget realized 2015: € 1,312.6 million

6. RSTCA metropolitan (fee for terminal services) pays the air navigation services provided near major metropolitan and oversea airports.

It is payable for each takeoff performed from an aerodrome subject to the fee. Every takeoff is characterized by a number of service units, to which applies a unit rate. For takeoff, the number of service units is based on the maximum take-off weight of the aircraft. The scope of the fee includes all aerodromes where air traffic terminal services are provided by State agents and whose annual traffic not exempted, averaged over the past years, exceeds a certain threshold.

Budget realized 2015: € 236.00 million

7. Charges Overseas (ROC + RSTCA) remunerates the use of facilities and services implemented by the state overseas for the Safety of Air Route Traffic and speed of movements.

Budget realized 2015: € 43.4 million

8. Fees for certification and surveillance.

The exercise of aviation activity is subject to compliance with technical regulations, which are primarily designed to provide safety to practitioners and passengers.

Any practitioner must obtain permits issued after technical checks and inspections.

Royalties are calculated based on the full cost of a particular service. This total cost includes the cost of agents that perform the control (including their training

costs), travel costs (which are usually shared between users), the cost of technical and administrative support, cost of tools and including computer systems management and data archiving.

However, in most cases, fees were capped and do not finance the entire cost; the portion not funded by royalties remains covered by a product of the civil aviation tax levied on passenger tickets.

Which actors of civil aviation are concerned by these charges?

All actors in civil aviation should receive authorization for their activities (commercial or recreational) are subject to the principle of royalties:

Airlines, for control and monitoring of their operations, political and maintenance of their security program;

Airports for controls related to their safety certification, and approval of their security program;

The full cost of technical control activities of the DGAC (excluding GSAC) was 76.5 million. In 2016, it was expected to fund € 35 million of this cost by the new fees.

These € 35 million have been fully deducted from the civil aviation tax levied on passenger tickets.

The law provides for fees to cover the full cost control activities. To the extent that this is not always the case, charges may increase in the coming years.

Budget realized 2015: € 27.3 million

Yves Ezanno.