

B.O.I. N° 36 du 20 FEVRIER 2001 [BOI 3A-3-01]

Références du document	3A-3-01
Date du document	20/02/01

17

- 7 -

20 février 2001

1 507036 P - C.P. n° 817 A.D. du 7-1-1975

B.O.I.

I.S.S.N. 0982 801 X

DGI - Bureau L 3, 64-70, allée de Bercy - 75574 PARIS CEDEX 12

Directeur de publication : François VILLEROY de GALHAU

Responsable de rédaction : Michel BERNE

Impression : Maulde et Renou

Abonnement : 890 FFTC

Prix au N° : 20,00 FFTC

146, rue de la Liberté - 59601 Maubeuge

BULLETIN OFFICIEL DES IMPÔTS

3 A-3-01

N° 36 du 20 FEVRIER 2001

3 C.A./8

INSTRUCTION DU 12 FEVRIER 2001

TVA. SITUATION DES GESTIONNAIRES D'AERODROMES.

(C.G.I., art. 256 - 256 A)

NOR : ECO F 0130005J

[Bureau D1]

PRESENTATION

L'article 136 de la loi de finances pour 1999 (n° 98-1266 du 30 décembre 1998) institue à compter du 1er juillet 1999 une taxe d'aéroport codifiée à l'article 1609 quaterdecies du code général des impôts perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aéroports.

Le produit de la taxe est affecté sur chaque aéroport au financement, d'une part, des services de sécurité - incendie - sauvetage, de lutte contre le péril aviaire et de sûreté, d'autre part, des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.

Cette instruction présente les conséquences de l'instauration de cette taxe sur la situation des gestionnaires d'aéroports au regard de la taxe sur la valeur ajoutée.

•

L'article 136 de la loi de finances pour 1999 (n° 98-1266 du 30 décembre 1998) institue à compter du 1er juillet 1999 une taxe d'aéroport codifiée à l'article 1609 quaterdecies du code général des impôts perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aéroports.

Le produit de la taxe est affecté sur chaque aéroport au financement, d'une part, des services de sécurité - incendie - sauvetage, de lutte contre le péril aviaire et de sûreté, d'autre part, des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.

Cette instruction présente les conséquences de l'instauration de cette taxe sur la situation des gestionnaires d'aéroports au regard de la taxe sur la valeur ajoutée.

I. Les nouvelles modalités de financement des missions de sécurité, sûreté, incendie, sauvetage (SSIS)

1. Situation antérieure

Jusqu'en 1998, le financement de ces missions était assuré à titre principal par le versement de redevances aux exploitants d'aéroports par les compagnies aériennes.

Ces redevances étaient considérées comme la contrepartie de services rendus aux compagnies. Elles étaient soumises à la TVA au taux normal.

Les exploitants d'aérodromes, qu'il s'agisse de personnes privées ou de personnes morales de droit public, étaient soumis à la TVA sur la totalité de leur activité aéroportuaire et pouvaient déduire l'intégralité de la TVA ayant grevé leurs dépenses de fonctionnement ou d'investissement engagées à ce titre.

2. Situation nouvelle

Par un arrêt du 20 mai 1998, le Conseil d'Etat a énoncé que la mission du service de sécurité - sûreté - incendie - sauvetage correspondait à une mission d'intérêt général qui ne pouvait être mise à la charge des usagers au moyen de redevances.

Compte tenu de cette décision et dans un contexte de réorganisation du financement des services de l'aviation civile, deux mesures ont été adoptées dans le cadre de la loi de finances pour 1999 :

a) l'article 51 institue une taxe de l'aviation civile qui se substitue à compter du 1er janvier 1999 à la taxe de sécurité et de sûreté sur les aéroports codifiée à l'article 302 bis K du code général des impôts. Par ailleurs, la taxe due par les entreprises de transports publics aériens (CGI, art. 302 bis Z) est abrogée.

La nouvelle taxe, due par les entreprises de transports publics aériens, est perçue au profit du budget annexe de l'aviation civile et d'un compte d'affectation spéciale intitulé fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA).

Elle est assise sur le nombre de passagers et la masse de fret et de courrier embarqués par l'entreprise sur l'aérodrome.

b) l'article 136 institue, à compter du 1er juillet 1999, une taxe d'aéroport codifiée à l'article 1609 quater du CGI.

Cette taxe, dont l'assiette est identique et qui est due par les mêmes redevables que la taxe d'aviation civile, est perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes. Son tarif est exprimé en fonction de classes d'aéroport, définies selon le nombre d'unités de trafic assurées, et varie selon qu'il s'agit de passagers ou de fret et de courrier.

Son recouvrement est assuré par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ou directement par l'agent comptable d'un établissement public national doté d'un comptable public.

Dans ces conditions, les missions de service public mises à la charge des gestionnaires d'aérodromes (sécurité - sûreté - incendie - sauvetage, lutte contre le péril aviaire, mesures effectuées dans le cadre de contrôles environnementaux) sont désormais financées :

- à titre principal, par le produit de la taxe d'aéroport qui leur est directement affecté ;
- à titre subsidiaire, par des subventions versées par le FIATA.

II. Conséquences sur la situation des gestionnaires d'aérodromes au regard de la TVA

a) Conformément aux jurisprudences de la Cour de justice des Communautés européennes et du Conseil d'Etat, une opération est placée dans le champ d'application de la TVA si deux conditions sont simultanément remplies :

- le service doit procurer un avantage individualisé au bénéficiaire ;
- et la somme versée par le bénéficiaire doit être en relation avec l'avantage retiré de la prestation.

Ainsi, les activités d'intérêt général financées par des taxes fiscales sont placées hors du champ d'application de la TVA.

Tel est le cas des activités des exploitants d'aérodromes financées par la taxe d'aéroport.

De même, les subventions versées par le FIATA en complément de la taxe et destinées à financer ces missions d'intérêt général ne sont pas imposables.

Bien entendu, les règles de TVA applicables aux autres opérations réalisées par les exploitants d'aérodromes (prestations de services aéroportuaires...) demeurent inchangées.

Ces dispositions s'appliquent à compter du 1er juillet 1999.

b) A compter de cette même date, les gestionnaires d'aérodrome ont la qualité d'assujettis partiels dès lors qu'ils réalisent à la fois des opérations placées en dehors du champ d'application de la TVA et des opérations placées dans le champ d'application de la taxe.

1°. Conséquences sur la détermination des droits à déduction exercés à compter du 1er juillet 1999

Suivant le principe de l'affectation (CGI, Ann. II, art. 207 bis, DB 3 D 16) :

- la taxe grevant les biens et services utilisés exclusivement pour la réalisation d'opérations situées hors du champ d'application de la TVA n'est pas déductible ;

- la taxe grevant les biens et services utilisés exclusivement pour la réalisation d'opérations situées dans le champ d'application de la TVA est déductible dans les conditions définies aux articles 205 à 242 B de l'annexe II au code général des impôts ;

- la taxe grevant les biens et services utilisés concurremment pour la réalisation d'opérations situées hors du champ d'application de la TVA et d'opérations situées dans le champ d'application de cette taxe est déductible en proportion de l'utilisation de chaque bien ou service pour la réalisation d'opérations imposables.

Les assujettis partiels ont toutefois la possibilité d'appliquer aux dépenses mixtes ou, sur autorisation de l'administration, à l'ensemble de leurs dépenses une clé de répartition unique. Cette clé de répartition, déterminée sous la responsabilité du gestionnaire d'aérodrome, doit traduire correctement la proportion d'utilisation des biens et services concernés (BOI 3 CA-94, instruction du 8 septembre 1994, n^{os} 86 à 97).

2°. Précisions relatives aux droits à déduction exercés avant le 1er juillet 1999

La TVA afférente aux immobilisations ayant ouvert droit à déduction avant le 1^{er} juillet 1999 et utilisées depuis cette date, exclusivement ou partiellement, pour la réalisation des opérations placées hors du champ d'application de la TVA ne fera pas l'objet de régularisations.

En cas d'augmentation ultérieure de la proportion d'utilisation des biens concernés pour les besoins des opérations imposables (cf. supra) de plus de vingt points (CGI, Ann. II, art. 207 bis), aucun droit à déduction complémentaire ne pourra corrélativement être exercé.

Le Directeur de la législation fiscale

Hervé LE FLOC'H-LOUBOUTIN