

1. Lorsque la destination est un aéroport Corse, quel le régime est applicable pour le TS ?

L'application du tarif de solidarité (ci-après nommé TS et correspondant à l'ancienne dénomination TSBA) répond à plusieurs critères dont les éléments taxables et le fait générateur qui sont les suivants :

- D'une part, le TS s'applique à tout vol commercial au départ d'un territoire national (France métropolitaine dont Corse, départements et régions d'outre-mer) ;
- D'autre part, le fait générateur de la TS est représenté par l'embarquement du passager (art. L. 422-14 du CIBS).

Dans le cas d'un vol « domestique » (ex. Marseille – Bastia), le TS doit être acquitté une seule fois.

1.b Quel est le lien entre la taxe visée à l'article L. 422-29 du CIBS et le TS ?

En Corse, la « taxe » qui est liée à l'embarquement ou au débarquement s'inscrit dans le cadre de l'article L. 422-29 et représente une majoration de la taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP), venant s'ajouter et sans lien avec le TS.

2. Les exploitants d'hélicoptères sont-ils redevables du TS pour les passagers embarqués sur un vol commercial ?

Selon l'art. L. 422-14 du CIBS, « est soumis à la taxe tout embarquement sur le territoire de taxation [...] de passagers à bord d'un aéronef réalisant un vol commercial, autre qu'en transit direct. ». Or, selon, l'art. L. 6100-1 du code des transports, les hélicoptères sont des aéronefs. Dès lors, tout vol commercial (au sens de l'art. L. 422-5 du CIBS) réalisé en hélicoptère entre dans le champ de la taxe.

C'est déjà le cas dans la législation actuelle où aucune distinction n'est opérée selon le type d'aéronef utilisé pour réaliser un vol commercial.

3. Les exploitants d'hélicoptères effectuant des services aériens non-réguliers doivent-ils appliquer le tarif « aéronefs d'affaires – turbopropulseurs » ou le tarif applicable aux autres opérateurs ?

L'article 30 de la LFI pour 2025 rappelle que seuls les opérateurs réalisant « un service aérien non régulier à bord d'un aéronef équipé d'un ou plusieurs turbopropulseurs » seront soumis aux tarifs « affaires avec turbopropulseur ».

À compter du 1^{er} mars 2025 et dans la mesure où la catégorie « hélicoptères » n'est pas mentionnée dans l'article 30 de la LFI pour 2025, les exploitants d'hélicoptères de services aériens non réguliers, comme ceux réguliers, devront appliquer les tarifs correspondant aux catégories de service suivantes : « normale » ou « avec services additionnels » et conformément à l'assiette de la TTAP (cf. question n°2).

4. Le TS est-elle due en cas d'embarquement d'un salarié / dirigeant de l'opérateur qui n'est pas membre d'équipage (par ex. : un personnel navigant qui n'est pas en fonctions sur le vol), des lors que le transport de cette personne est bien effectué pour le propre compte de l'opérateur ?

Selon l'article L. 422-14 du CIBS « est soumis à la taxe tout embarquement sur le territoire de taxation [...] de passagers à bord d'un aéronef réalisant un vol commercial, autre qu'en transit direct ».

Or :

- Au sens de l'art. L. 422-3 du CIBS, « un passager s'entend de toute personne âgée d'au moins deux ans embarquée à bord d'un aéronef et dont la présence n'est pas justifiée par le bon déroulement du vol ou l'exécution des opérations inhérentes aux vols ».
- Selon l'art. L. 422-5 dudit code : « Le vol commercial de transport aérien s'entend de tout mouvement d'un aéronef exploité dans le cadre d'une activité économique et ayant pour objet d'acheminer, pour le compte d'autrui, des passagers ou des marchandises d'un point d'origine à un point de destination différent de ce point d'origine. »

Ainsi, seuls sont soumis au TS les passagers réalisant un vol commercial.

Au sein des vols commerciaux, si un salarié ou un dirigeant embarque à titre personnel, le TS sera dû (ex : un PN qui a acheté un billet pour partir en congés et qui voyage sur la compagnie de son employeur). À l'inverse, le salarié ou dirigeant de l'opérateur qui embarque pour le compte de sa société (c'est à dire pour un motif professionnel), ne sera pas soumis au TS (ex : un PN qui habite une ville A et qui relie une ville B, sur la compagnie de son employeur, pour réaliser une rotation au départ de la ville B pour le compte de ce même employeur).

Pour les cas de vols pour compte propre (c'est-à-dire vols privés) embarquant salariés ou dirigeants de l'opérateur ou bien salariés/dirigeants d'une société détentrice à 100 % de l'opérateur, ces derniers ne sont pas soumis au TS.

5. Les « mouvements d'aéronefs réalisés aux fins d'évacuation sanitaire d'urgence » qui sont exonérés du TS couvrent-ils l'ensemble des vols médicaux d'urgence tels que définis à l'article 1^{er} de l'arrêté du 25 mars 2008 ?

Selon la notice fiscale actualisée pour 2025 :

« Ne sont pas considérés comme des vols de transport aérien public :
- **les évacuations sanitaires d'urgence comprenant l'ensemble des vols qui s'inscrivent dans le cadre d'un service médical d'urgence, notamment le transport vital de sang, d'organes ou de médicaments ;**

Dès lors, au sens de l'article L. 422-5 du CIBS, ne sont pas considérés comme « commerciaux » les vols s'inscrivant dans une opération d'évacuation sanitaire d'urgence.

Cela suppose que :

- D'une part, tout vol sanitaire, dans le cadre d'une urgence vitale (le transport d'un patient, d'organes ou de médicaments) est hors du champ du tarif de solidarité ;
- D'autre part, les vols « retour » ou les vols « à vide », bien que non urgents, mais qui s'inscrivent dans cette opération sanitaire d'urgence, sont également hors du champ du tarif.

6. Le TS est-il dû lorsque l'aéronef n'est pas spécifiquement exploité à titre commercial, au sens de l'article 2, 1d du Règlement 965-2012, et que le type de vol déposé est « aviation générale » ?

Lors du dépôt d'un plan de vol, il est nécessaire de préciser le type de vol : aviation générale (G), transport non régulier (N), transport régulier (R), militaire (M), autre (X). Or cette information sur le type de vol (ex : plan de vol déposé en « G ») ne conditionne pas l'application de la taxe car cela ne permet pas d'apprécier le caractère commercial ou non.

L'article L. 422-5 du CIBS (cf. supra) précise au niveau national la définition du vol commercial établie au niveau européen. Dans ces conditions, un vol d'un aéronef qui n'entre pas dans la définition d'un vol commercial n'est pas taxable.

Le critère de l'activité économique n'est pas rempli si l'activité réalisée n'est pas effectuée à titre onéreux.

S'agissant du critère relatif à la réalisation du transport pour le compte d'autrui : les modèles de propriété partagée / fractionnée relèvent *a priori* du transport pour compte propre (on peut en outre noter que la société gestionnaire est généralement constituée par des associés également propriétaires – y compris via des participations dans d'autres structures - des aéronefs, et / ou fait elle-même partie, directement ou non, des propriétaires des aéronefs).

Il convient donc de renvoyer à l'interprétation faite par la DGAC dans sa notice sur la propriété partagée / fractionnée figurant sur sa page internet (<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/transport-public-privé>) : ces modèles relèvent *a priori* du transport pour compte propre, sauf si l'examen du cas concret permet de déterminer que l'on se trouve en réalité dans une situation de transport commercial (transport public illicite). En particulier, la question du caractère symbolique ou non de la participation à une copropriété / propriété fractionnée d'aéronef (en précisant que le droit applicable ne fixe pas à l'heure actuelle de participation minimale) sera prise en compte et peut remettre en question, comme les autres critères du transport public illicite dans de tels montages, les réponses données ci-après.

6.1.1. Quid d'un titulaire d'un droit de propriété/copropriété ?

Cf. notice explicative sur définition entre transport public taxable et transport privé :

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/transport-public-privé>

6.1.2. Quid le titulaire bénéficie d'un certificat de transport aérien - CTA ?

Au regard des éléments précédemment cités, l'obtention d'un CTA ou AOC en anglais, n'est pas un critère retenu pour qualifier ou non le vol de commercial.

6.1.3. Quid de la situation des invités ?

Une fois le vol défini comme commercial, l'assiette de la taxe est constituée par le nombre de passagers embarqués quelles que soient les conditions tarifaires accordées par le transporteur, qu'il y ait ou non émission d'un billet.

Les personnes voyageant à prix réduit ou bénéficiant d'une gratuité accordée par le transporteur dans le cadre d'une politique commerciale, sont considérées comme des passagers taxables.

En revanche, en cas de vol non commercial, les invités (i.e. voyageant bien à titre gratuit) des copropriétaires ne seront pas des personnes taxables.

6.1.4. Quid d'un associé de la société propriétaire ?

L'assujettissement ou non au tarif de solidarité pour un associé suivra les mêmes conditions que celles énoncées pour le titulaire d'un droit de propriété ou de copropriété (voir *supra* et <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/transport-public-privé>).

6.2. Qui d'un aéronef en propriété fractionnée ?

Cf. notice explicative sur définition entre transport public taxable et transport privé :

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/transport-public-prive>

6.3. Quid d'un aéronef exploité par une société tierce ?

Ex. société ou personne physique qui, pour les besoins de ses activités, prend un aéronef en location coque nue ou en finance l'acquisition par le biais d'un contrat de crédit-bail, qu'elle confie ensuite à une société spécialisée titulaire ou non d'un CTA.

L'assujettissement ou non au tarif de solidarité dans le cas d'une location de l'aéronef suivra les mêmes conditions que celles énoncés pour le titulaire d'un droit de propriété ou de copropriété (voir *supra* et <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/transport-public-prive>).

7. Existe-il un lien entre le type de vol déposé dans le plan de vol et l'application de TS ?

Le type de vol (aviation générale-G, transport non régulier-N, transport régulier-R, militaire-M, autre-X) n'a aucune incidence sur l'application du TS sur les personnes définies comme des passagers et effectuant un vol commercial et répondant au critère d'acheminement d'un point d'origine à un point de destination différent.

8. Un opérateur est-il redevable du TS à raison de l'embarquement d'un passager qui est par ailleurs actionnaire de l'opérateur ?

Dès lors que l'opérateur réalise un vol commercial au sens de l'art. L. 422-5 du CIBS et que l'actionnaire est un passager au sens de l'art. L. 422-3 du CIBS alors l'opérateur est redevable du TS pour son embarquement.

9. Un aéronef dont le maximum opérationnel en sièges passagers - MOPSC est supérieur à 19 sièges mais dont la configuration est inférieure ou égale à 19 sièges doit-il acquitter la taxe applicable à la catégorie dite « aéronef d'affaires » ou celle applicable aux aéronefs dont la MOPSC est supérieure à 19 sièges ? Ex. A318 ACJ, Boeing 737 BBJ

L'article L. 422-22-1 du CIBS, créé par l'article 30 de la loi de finances pour 2025, se réfère explicitement au MOPSC, défini selon l'AESA comme la configuration maximale opérationnelle en sièges passagers.

Dès lors, c'est le nombre de sièges prévu par le MOPSC qui doit être retenu pour caractériser la catégorie « d'aéronef d'affaires » au sens du CIBS.

10. Quel régime s'applique pour un vol multi-escales domestique dont les délais entre le débarquement et l'embarquement sur chacun de ces aéroports est inférieur à 24 heures ?

Les trois critères - cumulatifs - de la correspondance sont définis par l'article L. 422-7 du CIBS :

« 1° Cette situation intervient au cours de l'acheminement du passager ou de la marchandise par la voie aérienne ;

2° L'aérodrome de destination finale et l'aérodrome de provenance initiale sont distincts et ne font pas partie du même système aéroportuaire constitué des aérodromes de Paris-Le Bourget, Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle ;

3° Le délai entre les heures programmées de l'atterrissage et du décollage de l'aéronef n'excède pas vingt-quatre heures. »

Dans le cadre d'un parcours entre l'aéroport du Bourget et celui de Lille (via Nice, Bordeaux et Toulouse par ex., i.e. LBG-NCE-BOD-TLS-LIL) où les trois critères cumulatifs de la correspondance sont respectés, le passager sera soumis une fois au TS.

Dans le cadre d'un parcours au départ et à l'arrivée du Bourget, en passant par de multiples escales, ex. LBG-NCE-BOD-TLS-LBG, le second critère de la correspondance n'est pas rempli, à savoir que l'aérodrome de destination finale et l'aérodrome de provenance initiale ne sont pas distincts.