

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° I-1198

présenté par

M. Charles de Courson, M. Castellani, M. Clément, Mme Frédérique Dumas, M. François-Michel Lambert et Mme Wonner

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 15, insérer l'article suivant:**

I. – Après l'article 39 *decies* C du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies* C *bis* ainsi rédigé :

« Art. 39 *decies* C *bis*. – I. – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 30 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des avions de transport de passagers, des avions emportant des passagers, du fret et du courrier et des avions cargos, qui permettent une réduction d'au moins 15 % des émissions de dioxyde de carbone par rapport aux aéronefs qu'ils remplacent, que ces entreprises acquièrent neufs à compter du 1^{er} janvier 2021 et jusqu'au 31 décembre 2025.

« II. – La déduction est répartie linéairement à compter de la mise en service des biens sur leur durée normale d'utilisation. En cas de cession ou de remplacement du bien avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou du remplacement, qui sont calculés *pro rata temporis*.

« III. – L'entreprise qui prend en location un bien neuf mentionné au I du présent article dans les conditions prévues au 1 de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier en application d'un contrat de crédit-bail ou dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat, conclu à compter du 1^{er} janvier 2021 et jusqu'au 31 décembre 2025, peut déduire une somme égale à 30 % s'il s'agit d'un bien mentionné au I du présent article, de la valeur d'origine du bien, hors frais financiers, au moment de la signature du contrat. Cette déduction est répartie *pro rata temporis* sur la durée normale d'utilisation du bien à compter de l'entrée en location.

« Si l'entreprise crédit-preneuse ou locataire acquiert le bien et en remplit les conditions, elle peut continuer à appliquer la déduction. En cas de cession ou de cessation du contrat de crédit-bail ou de

location avec option d'achat ou de cession du bien, la déduction n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou de la cessation, qui sont calculés *prorata temporis*.

« L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat peut pratiquer la déduction mentionnée au même I, sous réserve du respect des conditions suivantes :

« 1° Le locataire ou le crédit-preneur renonce à cette même déduction ;

« 2° 80 % au moins de l'avantage en impôt procuré par la déduction pratiquée en application du présent article est rétrocédé à l'entreprise locataire ou crédit-preneuse sous forme de diminution de loyers. »

II. – Le présent article entre en vigueur à une date fixée par décret qui ne peut être postérieure de plus de trois mois à la date de réception par le Gouvernement de la réponse de la Commission européenne permettant de considérer ce dispositif législatif comme conforme au droit de l'Union européenne en matière d'aides d'État.

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

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement propose d'introduire un mécanisme de suramortissement fiscal pour les investissements réalisés par les compagnies aériennes et les inciter à s'engager résolument dans la transition énergétique de leur flotte, en optant pour des avions qui permettent une réduction d'au moins [15] % des émissions de dioxyde de carbone par rapport aux aéronefs qu'ils remplacent.

Lors des Assises nationales du transport aérien qui se sont achevées en mars dernier, la ministre de la Transition écologique et solidaire a présenté la Stratégie nationale pour le transport aérien, qui prévoit notamment, dans le cadre du développement durable de l'aviation et du maintien de sa compétitivité à l'échelle internationale, d'accélérer la décarbonation du transport aérien. Malgré la prévision de croissance du trafic aérien mondial de 5 % par an, l'objectif est ainsi de stabiliser les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020 grâce en particulier au dispositif mondial, universel et contraignant, de maîtrise des émissions de CO₂ au travers du « Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale » (« Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) »).

Le présent amendement vise donc à inscrire dans la loi les engagements pris par le Gouvernement, en particulier lors de ces derniers mois, afin de favoriser la transition énergétique du transport aérien via des incitations fiscales pour les compagnies aériennes. En effet, en l'état actuel de l'industrie aéronautique, la voie la plus pertinente repose sur le soutien au renouvellement de flotte actuelle par des avions de dernière génération procurant un saut technologique significatif en matière d'efficacité énergétique.

Le dispositif proposé s'inspire de celui déjà en vigueur pour le transport maritime, voté lors de la loi de finances pour 2019 (art. 56). Il fixe à 30 % le taux de suramortissement pour les avions neufs qui seront acquis par les compagnies aériennes entre le 1^{er} janvier 2021 et le 31 décembre 2025 afin de remplacer des aéronefs moins performants sur le plan environnemental, à la condition que les avions nouveaux permettent une réduction d'au moins [15] % des émissions de dioxyde de carbone par rapport aux seconds.

Pour que le dispositif soit pleinement efficace, l'amendement prévoit la rétrocession de l'avantage fiscal au locataire ou crédit-preneur à l'instar du dispositif de financement similaire dans le secteur maritime.

L'entrée en vigueur du dispositif est subordonné à la validation de celui-ci par la Commission européenne au regard du régime des aides d'État.