

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

28 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° II-1844

présenté par

Mme Pinel, M. Castellani, M. Pancher, M. Acquaviva, M. Clément, M. Colombani, M. Lassalle et  
M. Molac

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****AVANT L'ARTICLE 29, insérer l'article suivant:**

I. – Les compagnies aériennes peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt au titre des dépenses d'achat de biocarburants durables provenant de projets industriels français qu'elles exposent au cours de l'année. Le taux du crédit d'impôt est de 30 % du surcoût entre l'achat effectif de biocarburants et l'achat théorique de kérosène.

Lorsque les sociétés de personnes mentionnées aux articles 8 et 238 *bis* L ou groupements mentionnés aux articles 239 *quater*, 239 *quater* B et 239 *quater* C ne sont pas soumis à l'impôt sur les sociétés, le crédit d'impôt peut, sous réserve des dispositions prévues au dernier alinéa du I de l'article 199 *ter* B, être utilisé par les associés proportionnellement à leurs droits dans ces sociétés ou ces groupements.

II. – Les dépenses ouvrant droit au crédit d'impôt sont les achats de biocarburants durables d'aviation exclusivement issue de projets industriels situés sur le territoire français et provenant de la matière première suivante (identique aux produits éligibles au double comptage dans le cadre de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques.

a) Algues si cultivées à terre dans des bassins ou des photobioréacteurs.

b) Fraction de la biomasse correspondant aux déchets municipaux en mélange, mais pas aux déchets ménagers triés relevant des objectifs de recyclage fixés à l'article 11, paragraphe 2, point a), de la directive 2008/98/CE.

c) Biodéchets tels que définis à l'article 3, point 4, de la directive 2008/98/CE, provenant de ménages privés et faisant l'objet d'une collecte séparée au sens de l'article 3, point 11, de ladite directive.

---

*d)* Fraction de la biomasse correspondant aux déchets industriels impropres à un usage dans la chaîne alimentaire humaine ou animale, comprenant les matières provenant du commerce de détail et de gros ainsi que des industries de l'agroalimentaire, de la pêche et de l'aquaculture, et excluant les matières premières visées dans la partie B de la présente annexe.

*e)* Paille.

*f)* Fumier et boues d'épuration.

*g)* Effluents d'huileries de palme et rafles.

*h)* Brais de tallol.

*i)* Glycérine brute.

*j)* Bagasse.

*k)* Marcs de raisins et lies de vin.

*l)* Coques.

*m)* Balles (enveloppes).

*n)* Râpes.

*o)* Fraction de la biomasse correspondant aux déchets et résidus provenant de la sylviculture et de la filière bois, c'est-à-dire les écorces, branches, produits des éclaircies précommerciales, feuilles, aiguilles, cimes d'arbres, sciures de bois, éclats de coupe, la liqueur noire, la liqueur brune, les boues de fibre, la lignine et le tallol.

*p)* Autres matières cellulosiques non alimentaires définies à l'article 2, deuxième alinéa, point s).

*q)* Autres matières ligno-cellulosiques définies à l'article 2, deuxième alinéa, point r), à l'exception des grumes de sciage et de placage.

*r)* Carburants liquides et gazeux renouvelables destinés au secteur du transport, d'origine non biologique.

*s)* Captage et utilisation du dioxyde de carbone à des fins de transport, si la source d'énergie est renouvelable conformément à l'article 2, deuxième alinéa, point a).

*t)* Bactéries, si la source d'énergie est renouvelable conformément à l'article 2, deuxième alinéa, point a).

III. – Les subventions publiques reçues par les entreprises à raison des opérations ouvrant droit au crédit d'impôt sont déduites des bases de calcul de ce crédit, qu'elles soient définitivement acquises par elles ou remboursables. Lorsque ces subventions sont remboursables, elles sont ajoutées aux bases de calcul du crédit d'impôt de l'année au cours de laquelle elles sont remboursées à

---

l'organisme qui les a versées. Pour le calcul du crédit d'impôt, le montant des dépenses exposées par les entreprises auprès de tiers au titre de prestations de conseil pour l'octroi du bénéfice du crédit d'impôt est déduit des bases de calcul de ce dernier à concurrence :

a) Du montant des sommes rémunérant ces prestations fixé en proportion du montant du crédit d'impôt pouvant bénéficier à l'entreprise ;

b) Du montant des dépenses ainsi exposées, autres que celles mentionnées au a, qui excède le plus élevé des deux montants suivants : soit la somme de 15 000 € hors taxes, soit 5 % du total des dépenses hors taxes mentionnées au II minoré des subventions publiques mentionnées au III.

IV. - Le crédit d'impôt défini au présent article est imputé sur l'impôt sur les bénéfices dû selon des modalités identiques à celles définies aux articles 199 *ter* B et 223 A et suivants en matière de crédit d'impôt recherche.

V. - Un bilan régulier sur ce crédit d'impôt sera tiré tous les cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de cet article, pour adapter au mieux ledit crédit d'impôt à l'évolution des surcoûts effectifs de biocarburants et des mandats d'incorporation français et européen.

VI. - La perte de recettes pour l'État 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.

VII. - Les I à V ne sont applicables qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

VIII. - Les I à V entrent à vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement vise à inciter les compagnies aériennes à accélérer l'incorporation de biocarburants durables d'aviation (SAF) tout en favorisant l'émergence d'une filière industrielle française.

Il propose ainsi d'introduire un mécanisme de crédit d'impôt, sur le modèle du crédit d'impôt recherche, pour atténuer le surcoût que représente l'achat de SAF par rapport au kérosène, et ainsi viabiliser une filière industrielle innovante et française d'approvisionnement en SAF.

En effet, les objectifs de décarbonation du transport aérien d'ici 2050 sont désormais clairs et partagés par les régulateurs et parties prenantes du secteur. La feuille de route Destination 2050 présentée par tous les acteurs de l'aviation civile européenne en février 2021 dresse une trajectoire en phase avec les objectifs du paquet Fit for 55 de textes législatifs proposés par la Commission européenne le 14 juillet 2021.

Elle s'appuie sur deux leviers principaux d'ici 2050 : le renouvellement des flottes d'aéronefs et l'incorporation de biocarburants durables d'aviation (SAF).

En particulier pour le moyen et long courrier —qui sont cruciaux pour préserver le modèle de hub et ses externalités positives en matière économique, social et géopolitique—, l'incorporation de SAF sera la clé de la décarbonation de l'aviation civile. Les gains d'émissions de CO<sub>2</sub> sont déjà de 70 à 80% pour les technologies existantes, et atteindront jusqu'à 120% pour les fuels synthétiques en développement, intégrant une captation carbone.

L'extension de la TICPE à l'aviation via le Projet de Loi de Finances 2021 et le projet de règlement européen Refuel EU établissent le cadre réglementaire contraignant nécessaire à travers un mandat d'incorporation progressif de ces SAF.

Néanmoins, l'important surcoût que représente l'achat de SAF par rapport au kérosène (entre 3 et 10 fois) en France pourrait contraindre les compagnies aériennes à favoriser un approvisionnement à l'étranger et ainsi freiner le développement d'une filière française —créatrice de valeur du monde agricole à l'industrie aéronautique.

Le présent amendement vise donc à inscrire dans la loi un dispositif incitant à l'achat de biocarburants durables produits en France, afin d'être à la hauteur des objectifs fixés par les mandats d'incorporation nationaux et européens. Le dispositif proposé s'inspire du crédit impôt recherche. Il fixe à 30 % le taux du crédit d'impôt sur le surcoût entre l'achat effectif de biocarburants et l'achat théorique de kérosène.

Ce mécanisme est destiné à être transitoire pour accompagner le démarrage de la filière en France. Il est donc destiné à être revu sur une base régulière de cinq ans en fonction de l'évolution effective de ce surcoût et des modifications apportées aux mandats d'incorporation français et européen.

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