ASSEMBLÉE NATIONALE

4 novembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-2672

présenté par

M. Leseul, Mme Pires Beaune, M. Jean-Louis Bricout, Mme Rabault, Mme Rouaux, M. Aviragnet, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, Mme Lamia El Aaraje, M. Faure, M. Garot, M. Hutin, Mme Jourdan, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, Mme Manin, M. Naillet, M. Potier, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud, Mme Victory et les membres du groupe Socialistes et apparentés

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

I. – Les exploitants d'aéronef opérant des vols à l'intérieur du territoire national peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt au titre des dépenses correspondant à l'achat de carburants alternatifs servant partiellement ou entièrement de substitut aux carburants fossiles, ne faisant pas concurrence aux matières premières alimentaires et dont le bilan environnemental global est positif. Le taux du crédit d'impôt est de 40 %.

II. – Un comité scientifique, dont les membres exercent à titre bénévole, évalue annuellement l'impact environnemental global du crédit d'impôt créé en application du I du présent article et des différents carburants alternatifs utilisés dans le secteur aérien. Il publie également un état des lieux annuel de l'ensemble des innovations permettant de réduire l'impact environnemental global du secteur aérien et des incitations financières et fiscales mises en œuvre par État pour soutenir leur développement.

III. – Un décret en Conseil d'État définit les modalités de mise en œuvre des dispositions du I et II du présent article. Il fixe notamment la liste des carburants alternatifs ne faisant pas concurrence aux matières premières alimentaires et dont le bilan environnemental global est positif.

IV. – Le présent article entre en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2023.

V. – 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.

VI. – Le I n'est applicable qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à créer un crédit d'impôt au bénéfice des carburants alternatifs pour les avions.

Il s'agit, à travers cet amendement, de répondre - au moins partiellement - au principal obstacle au développement des carburants alternatifs dans le secteur aéronautique, à savoir la question de la rentabilité économique.

Alors que la plupart des avions de ligne sont déjà certifiés pour voler avec un mélange de 50% de carburant durable, ces derniers ne représentent que moins de 0,1% du volume de carburant utilisé par l'aviation en raison de problèmes d'échelle de production et de coûts (ces nouveaux carburants étant jusqu'à quatre fois plus chers que le kérosène d'origine fossile). C'est pourquoi l'État doit mettre en place un cadre fiscal suffisamment incitatif pour favoriser la maturation du marché.

Dans le cadre de son programme « Build Back Better » (« Reconstruire en mieux »), encore en discussion au Congrès, le président des États-Unis Joe Biden a proposé la mise en place d'un tel crédit d'impôt pour les SAF (pour « Sustainable Aviation Fuel »).

Il existe plusieurs types de SAF, dont les biocarburants, mais aussi des produits synthétisés à partir de capture de CO₂ et d'hydrogène. Le crédit d'impôt mis en place par le biais du présent amendement concernerait l'ensemble de ces carburants de substitution à condition qu'ils ne fassent pas concurrence aux matières premières alimentaires et qu'ils bénéficient d'un bilan environnemental global positif (calculé sur l'ensemble du cycle de vie). Seraient ainsi exclus de ce dispositif par exemple des biocarburants de première génération identifiés comme des causes majeures de déforestation ou des carburants à base d'hydrogène « gris » (c'est-à-dire issus de ressources fossiles). Seraient en revanche inclus, à titre d'exemple, des carburants issus de l'économie circulaire via le recyclage de certains déchets (permettant de réduire d'environ 90% les émissions de CO₂ calculées sur l'ensemble du cycle de vie).