

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° I-3181

présenté par
Mme Lasserre

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 5, insérer l'article suivant:**

I. – Les compagnies aériennes peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt au titre des dépenses d'achat de biocarburants durables 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 issus de projets industriels localisés au sein de l'Union européenne, ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ayant conclu avec la France une convention d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude et l'évasion fiscales et provenant de la matière première suivante, (notamment identique aux produits éligibles au double comptage dans le cadre de la TICPE :

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 ;

q) Autres matières ligno-cellulosiques à l'exception des grumes de sciage et de placage ;

r) huiles de cuisson usagées ;

s) graisses animales classées dans les catégories 1 et 2 conformément au règlement (CE) no 1069/2009.

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 € horstaxes, 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. - 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.

VI. – 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.

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

VIII. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

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 et européenne.

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 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. Il en va de même de la feuille de route française de décarbonation du secteur aérien élaboré par les filières de l'aéronautique et de l'énergie en application de l'article 301 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, dite « loi Climat et Résilience ». 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 CO₂ 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. Un cadre réglementaire national et européen contraignant est établi 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) pourrait contraindre les compagnies aériennes françaises et européennes à favoriser un approvisionnement à l'étranger et ainsi freiner le développement d'une filière locale —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 et au sein de l'Espace Economique Européen, 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. 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.

Cet amendement a été travaillé avec la FNAM et Air France