

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

|              |  |
|--------------|--|
| Commission   |  |
| Gouvernement |  |

**AMENDEMENT**

N ° I-3973

présenté par

M. Reda

-----

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

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<sup>er</sup> janvier 2023 et jusqu'au 31 décembre 2026.

« 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 prorata 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 ou sans option d'achat, conclu à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et jusqu'au 31 décembre 2026, 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 prorata 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 ou sans 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 ou sans 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 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<sup>er</sup> 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 le renouvellement 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. Il propose à cette fin d'introduire un mécanisme de suramortissement fiscal pour les investissements réalisés par les compagnies aériennes dans ce domaine.

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).

A court terme, le remplacement de la flotte par des avions de dernière génération procurant un saut technologique significatif en matière d'efficacité énergétique est le vecteur de décarbonation le plus performant pour les compagnies aériennes, avec des émissions de CO<sub>2</sub> en baisse de 15% en moyenne — et une réduction de l'empreinte sonore de 30% en moyenne.

Le présent amendement vise donc à favoriser la transition énergétique du transport aérien via des incitations fiscales pour les compagnies aériennes.

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 1er janvier 2023 et le 31 décembre 2026 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 subordonnée à la validation de celui-ci par la Commission européenne au regard du régime des aides d'État.