

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

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

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° I-1156

présenté par
M. Jeanbrun

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 13, insérer l'article suivant:**

I. – Les compagnies aériennes peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt au titre des dépenses d'achat de carburants d'aviation durables qu'elles exposent au cours de l'année pour les vols dont les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas soumises aux obligations du système européen d'échange de quotas d'émission instauré par la directive 2003/87/ CE du Parlement et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifié par la directive 2023/958 du Parlement et du Conseil du 10 mai 2023. Le taux du crédit d'impôt est de 50 % du surcoût entre l'achat effectif de carburants d'aviation durables et l'achat théorique de kérosène.

Lorsque les sociétés de personnes mentionnées aux articles 8 et 238 *bis* L du code général des impôts ou groupements mentionnés aux articles 239 *quater*, 239 *quater* B et 239 *quater* C du même code 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 carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable , 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.

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 du code général des impôts 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 secteur aérien fait face à des défis majeurs pour atteindre les objectifs de décarbonation fixés à l'horizon 2050. La feuille de route « Destination 2050 », élaborée par les acteurs de l'aviation civile européenne en février 2021, propose une trajectoire alignée avec le programme « Fit for 55 » de la Commission européenne. En France, la feuille de route nationale pour la décarbonation de l'aviation, issue de la loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021, repose sur deux leviers principaux : le renouvellement des flottes d'aéronefs et l'incorporation de biocarburants durables (SAF).

Les carburants d'aviation plus durables (CAD ou SAF en anglais) sont un outil essentiel pour la réduction des émissions de CO₂, en particulier pour les vols moyen et long courriers, avec des réductions potentielles allant jusqu'à 120 % grâce aux carburants synthétiques. Le gouvernement

français a d'ailleurs réaffirmé son engagement en faveur de la décarbonation du secteur, comme l'a souligné le Premier ministre dans sa récente déclaration de politique générale le 1^{er} octobre 2024.

Cependant, l'utilisation des SAF est largement ralentie par leur coût prohibitif, bien plus élevé que celui du kérosène, créant ainsi une distorsion de concurrence pour les compagnies françaises et européennes, qui affecte lourdement la compétitivité de notre pavillon aérien. Afin de remédier à ce désavantage flagrant et favoriser l'usage de SAF, cet amendement propose la création d'un crédit d'impôt à hauteur de 50 % de la différence de coût entre l'achat des SAF et celui du kérosène.

Ce dispositif vise permettra également de réduire les distorsions de concurrence vis-à-vis des compagnies non européennes et d'atténuer les coûts pour les passagers voyageant au départ des Région ultrapériphériques (RUP).

Cet amendement répond ainsi à l'urgence climatique en apportant un soutien tangible à la transition écologique du secteur aérien. Il corrige l'aberration économique qui pénalise injustement les compagnies aériennes et leurs passagers, confrontés à des coûts excessifs pour adopter des pratiques plus durables.