

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N° I-1157

présenté par
M. Jeanbrun

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

I. – Après l'article 39 *decies* C du code général des impôts, il est inséré un article 39 *decies* CA ainsi rédigé :

« Art. 39 *decies* CA – 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^{er} 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^{er} 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, 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-préneuse 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-préneur 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-préneuse sous forme de diminution de loyers. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I 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 le renouvellement de leur flotte en choisissant des avions qui réduisent d'au moins 15 % des émissions de dioxyde de carbone par rapport à ceux qu'ils remplacent. Inspiré d'une mesure 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 2025 et le 31 décembre 2028 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. Les nouveaux appareils permettront également une réduction de l'empreinte sonore de 30% en moyenne.

Les objectifs de décarbonation du transport aérien d'ici 2050 ne sont plus un simple souhait mais une obligation, 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, est une exigence impérative et 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. Le présent amendement vise donc à inscrire dans la loi les engagements pris par le Gouvernement, afin de soutenir la transition énergétique du transport aérien via des incitations fiscales pour les compagnies aériennes.

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).

Au-delà du soutien au développement des SAF, il est nécessaire de soutenir l'effort d'investissement du secteur. Le renouvellement des flottes demeure un levier majeur pour réduire l'empreinte sonore et les émissions de CO2 de ses activités, or il représente un coût exorbitant pour les compagnies aériennes durement touchées par la crise sanitaire. Sans un dispositif, ces compagnies se trouvent en position de faiblesse face à une concurrence déloyale. En effet, les compagnies aériennes hors union européenne bénéficient de subventions importantes pour l'achat de nouveaux avions. Cela compromettrait gravement leurs efforts en faveur d'une transition écologique équitable et efficace, tout en laissant la concurrence internationale, soutenue par des subventions, prendre une avance déloyale.

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.