

ASSEMBLÉE NATIONALE21 octobre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-1302

présenté par
M. Eskenazi

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 12, insérer l'article suivant:**I. L'article 220 *decies* du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Le III est ainsi modifié :

a) À la fin, le taux : « 50 % » est remplacé par le taux : « 30 % » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque le volume d'achat et d'incorporation de carburant d'avion durable de la compagnie atteint un seuil qui, rapporté au volume total de l'achat de carburant de cette compagnie, se situe au-delà des seuils européens fixés à l'alinéa 12 de l'article 3 du règlement ReFuelEU Aviation, le taux du crédit d'impôt est majoré à 70 %. »

3° À la fin du VII, la date : « 31 décembre 2027 » est remplacée par la date : « 31 décembre 2030 »

.

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

III. – La perte de recettes résultant 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

Cet amendement vise à ajuster le dispositif du crédit d'impôt au titre des dépenses d'achat de carburants d'aviation durables (article 220 decies du CGI), afin de le rendre plus incitatif et plus équitable, tout en préservant son principe initial.

Sans supprimer totalement le mécanisme d'aide prévu par le projet de loi de finances pour 2025, cet amendement propose de réduire le taux du crédit d'impôt de 50 % à 30 % pour les volumes de carburants durables incorporés dans la limite des seuils réglementaires obligatoires fixés par le règlement (UE) n° 2023/2405 du 18 octobre 2023 (ReFuelEU Aviation), et de le porter à 70 % pour les volumes dépassant ces seuils.

Cette évolution permet de corriger le caractère excessivement généreux du dispositif initial, qui revient à subventionner le respect d'une obligation légale, tout en maintenant un signal de soutien clair à la filière des carburants d'aviation durables (CAD ou SAF).

Elle introduit une progressivité vertueuse : les compagnies qui s'engagent volontairement au-delà des objectifs européens seront davantage encouragées, tandis que celles qui se contentent du minimum réglementaire verront leur avantage fiscal réduit à un niveau plus proportionné.

Ce mécanisme révisé combine ainsi justice budgétaire et efficacité environnementale : il limite la dépense fiscale là où elle n'est pas justifiée, tout en renforçant l'incitation à la décarbonation du transport aérien et à l'essor d'une filière européenne compétitive de carburants durables. L'amendement étend également le dispositif à l'année 2030, le dispositif n'ayant pas été appliqué l'année précédente.