

ASSEMBLÉE NATIONALE
17 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-133 (Rect)

présenté par

Mme Sas, M. Amirshahi, Mme Arrighi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Bateau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, M. Roumégas, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 21, insérer l'article suivant:

I. – Les sociétés sont soumises à une taxe annuelle à raison des aéronefs d'affaires, définis à l'article L. 422-22-1 du code des impositions sur les biens et services, qu'elles utilisent en France, quel que soit l'État dans lequel ils sont immatriculés, ou qu'elles possèdent, et qui sont immatriculés en France.

La taxe est due, au titre de la possession, dès lors que l'aéronef d'affaires est immatriculé en France au nom de la société, sans qu'il y ait lieu de rechercher le propriétaire effectif.

La taxe est due, au titre de l'usage, pour les aéronefs d'affaires utilisés en France par une société ayant son siège social ou un établissement en France.

Est considéré comme utilisé en France, au sens du premier alinéa, tout aéronef d'affaires effectuant au moins un vol dont le point de départ ou le point d'arrivée est situé sur le territoire français, y compris dans un des territoires mentionnés aux deuxième à cinquième alinéas de l'article L. 422-16 du code des impositions sur les biens et services, à l'article L. 112-4 du même code, ou à l'article 74 de la Constitution, ainsi qu'en Corse.

Sont considérés comme utilisés par la société, au sens du premier alinéa, les aéronefs d'affaires possédés ou pris en location par ses salariés ou ses dirigeants lorsque la société en assure tout ou partie des coûts afférents à leur acquisition, leur location, leur entretien ou leur exploitation.

Lorsque cette taxe s'applique à des aéronefs d'affaires pris en location ou mis à disposition, la taxe est uniquement à la charge de la société locataire ou de la société bénéficiant de la mise à disposition.

II. – La taxe est assise sur le taux d'émission moyen de dioxyde de carbone des aéronefs d'affaires mentionnés au I, exprimé en grammes de dioxyde de carbone par kilomètre parcouru.

Un décret fixe le barème déterminant les tranches de taux d'émission de dioxyde de carbone des aéronefs d'affaires et les tarifs correspondants, établis à partir d'un prix de référence du carbone de 100 euros par tonne de dioxyde de carbone émise. Ce barème est révisé annuellement par décret en fonction de la variation de l'indice moyen annuel des prix à la consommation hors tabac.

III. – Sont exonérés les aéronefs affectés à une mission de service public, de recherche, de sauvetage, de sécurité civile, de lutte contre les incendies, sanitaire ou médicale.

IV. – La période d'imposition de la taxe s'étend du 1^{er} janvier au 31 décembre.

Cette taxe est liquidée par trimestre, par application du tarif fixé par décret pris en application du II aux aéronefs d'affaires possédés par la société au premier jour du trimestre ou utilisés par celle-ci au cours de ce trimestre, qu'il s'agisse d'aéronefs d'affaires pris en location ou mis à sa disposition, ou possédés ou pris en location par les salariés ou les dirigeants de la société lorsque celle-ci prend en charge tout ou partie des coûts afférents à leur acquisition, leur location, leur entretien ou leur exploitation.

V. – La taxe annuelle est déclarée et liquidée selon les modalités suivantes :

1° Pour les redevables de la taxe sur la valeur ajoutée soumis au régime réel normal d'imposition prévu au 2 de l'article 287 du code général des impôts, sur l'annexe à la déclaration mentionnée au 1 du même article 287 déposée au titre du mois de décembre ou du quatrième trimestre civil de la période au titre de laquelle la taxe est due ;

2° Pour les personnes non redevables de la taxe sur la valeur ajoutée, sur l'annexe à la déclaration prévue au 1 dudit article 287 transmise au service chargé du recouvrement dont relève le principal établissement au cours du mois de janvier suivant la période au titre de laquelle la taxe est due. L'annexe est déposée dans les délais fixés en matière de taxes sur le chiffre d'affaires ;

3° Pour les redevables de la taxe sur la valeur ajoutée soumis au régime simplifié d'imposition prévu à l'article 302 *septies* A du même code ou au régime simplifié prévu à l'article 298 *bis* dudit code, sur un imprimé conforme au modèle établi par l'administration déposé au plus tard le 15 janvier qui suit l'expiration de la période au titre de laquelle la taxe est due.

VI. – La taxe n'est pas déductible pour l'établissement de l'impôt sur les sociétés.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à instaurer une taxe annuelle sur les aéronefs d'affaires possédés ou utilisés par les sociétés, sur le même modèle que la taxe sur les véhicules de société.

Cette taxe est due, d'une part, pour les jets immatriculés en France. Elle est due, d'autre part, pour les aéronefs d'affaires utilisés en France par une société ayant son siège social ou un établissement en France, dès lors qu'au moins un vol a pour point de départ ou d'arrivée le territoire français, y compris la Corse et les territoires ultramarins.

Son exigibilité ne dépend pas uniquement de la propriété de l'aéronef d'affaires, mais également de son utilisation effective par la société. Sont ainsi concernés les aéronefs pris en location par la société, ceux mis à sa disposition par une autre entreprise ou par le siège d'un groupe implanté à l'étranger, ainsi que les aéronefs appartenant ou loués par ses salariés ou dirigeants lorsque la société prend en charge tout ou partie des coûts d'acquisition, de location, d'entretien ou d'exploitation du jet.

La taxe est calculée selon un barème fondé sur le taux moyen d'émission de dioxyde de carbone de chaque aéronef, exprimé en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru. Ce barème, établi sur la base d'un prix de référence du carbone fixé à 100 euros par tonne de CO₂ émise, détermine les tranches d'émissions et les tarifs correspondants, révisés chaque année pour tenir compte de l'inflation.

L'objectif de cette mesure est triple :

Ecologique, en dissuadant l'achat et l'usage de moyens de transport particulièrement émetteurs de CO₂.

Budgétaire, en dégagant des recettes nouvelles pour financer la transition écologique, notamment le développement du ferroviaire.

Social, en adressant un signal d'équité et de responsabilité environnementale à l'égard des comportements les plus polluants.