

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-2481

présenté par

M. Eskenazi, M. Philippe Brun et Mme Arrighi

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 12, insérer l'article suivant:**

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

« Art. 39 *decies C bis A*. – 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 annuel une somme égale à 30 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des avions neufs de transport de passagers, de fret, de courrier et des avions cargos, qu'elles acquièrent à compter du 1^{er} janvier 2026 et jusqu'au 31 décembre 2029, dès lors que ces avions respectent les normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) les plus exigeantes telles que fixées à l'entrée en vigueur de la présente disposition, tant en termes de réduction des émissions de CO₂ (CAEP/10 Standard CO₂, Volume III Annexe 16) que de bruit (Chapitre 14, Volume I Annexe 16), se traduisant ainsi par une réduction d'au moins 15 % des émissions de dioxyde de carbone et de l'empreinte sonore par rapport à des appareils d'ancienne génération.

« Cette déduction s'applique aux avions acquis à l'état neuf à compter du 1^{er} janvier 2026 et jusqu'au 31 décembre 2029, quelle que soit leur date de livraison effective.

« Afin de promouvoir la souveraineté industrielle européenne, une bonification du taux à hauteur de dix points supplémentaires est appliquée lorsque l'avion est principalement conçu, assemblé ou produit dans un État membre de l'Union européenne.

« II. – La déduction est répartie linéairement à compter de la mise en service des biens sur leur durée normale d'utilisation, qui ne peut être inférieure à cinq ans. 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 ou de contrat de vente et location avec rachat (soit d'un contrat de vente et cession-bail avec faculté de rachat (SLB) conclu à compter du 1^{er} janvier 2026 et jusqu'au 31 décembre 2029, peut bénéficier de la déduction dans les mêmes conditions, sur la base de la valeur d'origine 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. »

« IV. – Le montant total de la déduction prévue au présent article est plafonné à 50 millions d'euros par groupe fiscal et par exercice d'éligibilité mentionné au I.

« 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.

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 la moyenne des avions de même catégorie. Ce dispositif permettrait, à compter du 1^{er} janvier 2026 et jusqu'au 31 décembre 2029, une déduction fiscale exceptionnelle à hauteur de 30 % de la valeur d'acquisition des avions neufs. Les nouveaux appareils permettront également une réduction moyenne de 30 % de l'empreinte sonore, grâce aux avancées technologiques en matière de motorisation et d'aérodynamisme. Conformément aux normes les plus strictes de l'OACI, ils contribueront ainsi à limiter les nuisances sonores autour des aéroports.

Les objectifs de décarbonation du transport aérien d'ici 2050 ne sont plus un simple souhait mais une obligation. Ils 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 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.

Le renouvellement des flottes constitue à ce titre un pilier majeur pour réduire l'empreinte sonore et les émissions de CO₂ du secteur, et représente à lui seul 27% de l'objectif de décarbonation du transport aérien dans la feuille de route Destination 2050, et près de 50% des objectifs définis pour les compagnies françaises à l'horizon 2030.

Or ce renouvellement représente un coût très élevé pour les compagnies aériennes et sans dispositif de soutien, les compagnies européennes se trouvent en position de faiblesse dans un contexte de concurrence internationale inéquitable. En effet, certaines compagnies aériennes hors Union européenne bénéficient de subventions importantes pour l'achat de nouveaux avions. Cette distorsion compromet gravement les efforts des compagnies européennes en faveur d'une transition écologique équitable et efficace, tout en laissant la concurrence internationale, soutenue par des subventions, prendre une avance déloyale.

Afin de soutenir la souveraineté de l'industrie et du pavillon aérien européen, il est par ailleurs proposé que le mécanisme de suramortissement soit majoré de dix points pour l'achat d'un avion produit en Europe.

Ce dispositif vise donc à soutenir l'investissement productif en mobilisant les moyens nécessaires au financement des investissements stratégiques du pays, notamment dans la transition écologique et la souveraineté. Il s'inscrit dans l'orientation annoncée dans la Déclaration de politique générale du Premier ministre, qui évoquait la création de nouvelles ressources exceptionnelles pour soutenir les investissements du futur.

Enfin, le dispositif est temporaire, plafonné et conditionné à la validation préalable par la Commission européenne au regard du cadre applicable en matière d'aides d'État. Afin d'éviter qu'il ne soit détourné à des fins spéculatives ou de « trading » à court terme, la déduction est étalée linéairement sur la durée normale d'utilisation des aéronefs, avec un plancher minimal de cinq ans.

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.