

ASSEMBLÉE NATIONALE5 janvier 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 2247)

Tombé

N° CF636

AMENDEMENTprésenté par
M. Plassard et Mme Gérard

ARTICLE 15 QUATER

Rédiger ainsi cet article :

« 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, dès lors que ces avions respectent les exigences définies par les dernières normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en vigueur à l'entrée 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 par rapport aux aéronefs qu'ils remplacent.

« 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-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.

« 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. – Les entreprises bénéficiant de la déduction prévue au présent article doivent déclarer annuellement, selon des modalités fixées par décret, la liste des aéronefs remplacés et des aéronefs acquis ou pris en location. »

II. – Le présent article entre en vigueur à une date fixée par décret, qui ne peut être postérieure de plus de soixantequinze jours 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.

III. – 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

Cet amendement a pour objet de réécrire le dispositif du renouvellement des flottes aériennes afin d'inciter les compagnies à investir dans des appareils de nouvelle génération, plus sobres et moins bruyants, en précisant que ce dispositif s'applique uniquement au remplacement du matériel répondant aux normes environnementales les plus exigeantes en matière de réduction des émissions et d'empreinte sonore.

Il propose, pour les acquisitions réalisées entre le 1^{er} janvier 2026 et le 31 décembre 2029, un suramortissement fiscal à hauteur de 30 % de la valeur d'origine pour les avions neufs qui se conforment aux dernières normes environnementales les plus exigeantes existantes, tant en termes de réduction des émissions de CO₂ (CAEP/10 Standard CO₂, Volume III Annexe 16) que d'empreinte sonore (Chapitre 14, Volume I Annexe 16), se traduisant ainsi par une réduction d'au moins 15 % des émissions de dioxyde de carbone par rapport aux aéronefs actuellement en service – ce seuil constituant une moyenne et pouvant être largement dépassé par certains avions de nouvelle génération – et une diminution d'environ 30 % de l'empreinte sonore grâce aux progrès réalisés en matière de motorisation et d'aérodynamisme.

Ce mécanisme, inspiré des dispositions en vigueur depuis 2019 dans le secteur maritime, est limité à trois ans, encadré et plafonné à 50 millions d'euros annuel par groupe fiscal éligible, et contribue ainsi à la fois à la transition écologique, à la souveraineté économique et à la mobilisation des investissements dans les filières stratégiques.

Afin d'éviter tout effet d'aubaine et de limiter la croissance du parc aérien, la déduction s'applique uniquement aux avions de nouvelle génération acquis en remplacement d'appareils existants. Dans le même sens, elle est étalée sur une durée minimale de cinq ans, réservant ainsi l'accès au dispositif aux entreprises qui s'engagent durablement dans le renouvellement et la décarbonation de leur flotte.

Cette mesure s'inscrit pleinement dans la stratégie de décarbonation du transport aérien à l'horizon 2050, fixée par la feuille de route Destination 2050 adoptée par les acteurs européens du secteur et cohérente avec les objectifs du paquet législatif européen Fit for 55. L'amendement traduit ainsi dans la loi les engagements pris par la France en matière de transition énergétique et vise à renforcer l'alignement de la politique nationale avec les objectifs européens de neutralité carbone. 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 européennes, qui, sans dispositif de soutien, 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 renforcer la souveraineté industrielle de l'Europe, le dispositif prévoit une bonification de dix points pour les avions principalement conçus, assemblés ou produits dans un État membre de l'Union européenne. Cette disposition vise à orienter les investissements vers la filière aéronautique européenne et à soutenir sa compétitivité.