

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-CF2051

présenté par

M. Laqhila

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 5, insérer l'article suivant:**

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

« Art. 39 *decies* H – 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 :

« 1° Une somme égale à 40 % de la valeur d'origine des véhicules immatriculés et des engins non immatriculés utilisés exclusivement côté piste des aéroports, hors frais financiers, affectés à leur activité et qu'elles acquièrent neufs à compter du 1^{er} janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2025, lorsqu'ils utilisent exclusivement comme énergie le gaz naturel et le biométhane carburant, ou le carburant ED95 composé d'un minimum de 90,0 % d'alcool éthylique d'origine agricole ou l'électricité ou l'hydrogène ;

« 2° Une somme égale à 20 % de la valeur d'origine des biens destinés à l'alimentation électrique et en conditionnement d'air des engins de pistes aéroportuaires et des avions durant l'escale, par le réseau terrestre, hors frais financiers, affectés à leur activité, qu'elles acquièrent à compter du 1^{er} janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2025.

« 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 désinstallation 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 de la désinstallation, qui sont calculés *pro rata temporis*.

« L'entreprise qui prend en location un bien neuf mentionné au 1° ou au 2° 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 option d'achat, conclu à compter du 1^{er} janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2025, peut déduire la somme prévue aux 1° et 2° du présent article, hors frais financiers, au moment de la signature du contrat. Cette déduction est répartie *pro rata 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, elle est autorisée à appliquer la

déduction. La déduction cesse à compter de la cession ou de la cessation par l'entreprise du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat ou du bien et ne peut pas s'appliquer au nouvel exploitant.

« L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat ne peut pas pratiquer la déduction mentionnée au 1° ou au 2° du présent article. »

II. – La perte de recettes 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

Le présent amendement propose de prolonger jusqu'au 31 décembre 2025 un mécanisme de suramortissement fiscal pour les investissements réalisés par les exploitants aéroportuaires et les sociétés d'assistance en escale, afin de les inciter à s'engager résolument dans la transition énergétique des engins de piste lors du renouvellement de leur flotte.

Le dispositif proposé ici consiste en une incitation fiscale pour l'acquisition de véhicules et d'engins de piste à faibles émissions en remplacement des engins à moteur thermique. Il s'agit donc de renouveler, via le dispositif de suramortissement fiscal, le parc d'engins de piste au profit d'engins plus propres dont une part en flotte à motorisation électrique. En effet, les véhicules et engins de piste sont responsables d'environ 5% des émissions de gaz à effet de serre (GES) du transport aérien, lui-même responsable d'environ 2% des émissions mondiales de GES.

En matière de qualité de l'air, la contribution du secteur aérien aux émissions régionales d'oxydes d'azote, par exemple, est de 7% en Île-de-France, 6 % dans la région Toulousaine et la part des engins de piste dans ces contributions est également évaluée à 5%. Les projections réalisées dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère de Île-de-France montrent que les émissions du secteur aérien, qui croît de manière soutenue, devraient légèrement augmenter en volume et assez fortement en part contributive, ce secteur disposant de leviers de moindre efficacité par rapport à d'autres secteurs d'activité.

Dans ce contexte, il importe d'utiliser les moyens d'action à disposition pour réduire les émissions de polluants atmosphériques des activités aéroportuaires. Le dispositif de suramortissement pour l'acquisition d'engins de piste "propres" fait partie de ces moyens d'action. Il s'appliquerait également aux biens destinés à l'alimentation électrique et en conditionnement d'air des engins de piste et des avions durant l'escale par le réseau terrestre. Cela favoriserait le déploiement des bornes de recharge électrique pour les engins de piste sur l'aéroport, et permettrait d'éviter l'utilisation des moteurs auxiliaires alimentant les avions au sol et consommant du kérosène.