

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° I-2920

présenté par

M. Giraud, rapporteur général au nom de la commission des finances, M. Ahamada et M. Alauzet

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 13, insérer l'article suivant:**

I. – Le I de l'article 39 *decies* C du code général des impôts, dans sa rédaction résultant de l'article 56 de la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019 est ainsi modifié :

1° Au 1°, les mots : « 30 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, » sont remplacés par les mots : « 150 % de l'écart entre la valeur d'origine, hors frais financiers, des navires qui utilisent une propulsion classique au fioul lourd ou au diesel marin, et celle » ;

2° Au 2°, les mots : « 25 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, » sont remplacés par les mots : « 125 % de l'écart entre la valeur d'origine, hors frais financiers, des navires qui utilisent une propulsion classique au fioul lourd ou au diesel marin, et celle » ;

3° Après le 4°, il est inséré un 5° ainsi rédigé :

« 5° Une somme égale à 20 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des biens destinés à la propulsion principale du navire utilisant le gaz naturel liquéfié ou une énergie décarbonée, qu'elles acquièrent à l'état neuf, à compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021, en vue de les installer sur un navire. » ;

4° Au dernier alinéa, les mots : « Les 1° à 4° du présent I » sont remplacés par les mots : « Les 1° à 5° du présent I ».

II. – L'application de l'article 39 *decies* C du code général des impôts est subordonnée au respect de l'article 36 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité.

III. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement propose d'introduire un nouvel article dans le projet de loi de finances pour 2020, dont l'objet est de modifier les dispositions de l'article 39 *decies* C du code général des impôts.

L'article 39 *decies* C du CGI a été créé par l'article 56 de la loi du 28 décembre 2018 de finances pour 2019, à l'initiative de l'auteur du présent amendement, dans le but de favoriser la transition énergétique du transport maritime. En effet, ce dernier, qui fonctionne essentiellement au fioul lourd, contribue à hauteur de 2,6 % aux émissions mondiales de CO₂ et constitue une source de pollution atmosphérique (oxydes de soufre, oxydes d'azote et particules fines) importante dans les endroits où l'activité est concentrée (ports importants, détroits).

Pour inciter les armateurs à convertir leur flotte aux énergies propres, l'article 39 *decies* C prévoit un mécanisme de sur-amortissement pour le financement des investissements en équipements ou des constructions de navires dont les émissions polluantes seraient réduites au-delà des réglementations en vigueur. Concrètement, il repose sur une déduction extra-comptable assise sur la valeur d'origine des biens, hors frais financiers, qui s'ajoute à celle pratiquée au titre de l'amortissement. Cette déduction est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation des biens.

Cependant, quelques mois après son adoption, il semble nécessaire d'apporter à cet article deux modifications importantes :

- la première vise à rendre éligibles au mécanisme de sur-amortissement les achats de biens destinés à équiper les navires existants en vue de leur permettre de fonctionner avec des énergies plus propres telles que le GNL ou d'autres énergies décarbonées, ce qui incitera les armateurs à adapter aussi leur flotte existante ;

- la seconde vise à accélérer l'entrée en vigueur de cet article ; en effet, la loi de finances pour 2019 prévoyait que le dispositif ne soit applicable qu'une fois validé par la Commission européenne au titre de sa conformité avec les aides d'État. Or, suite à la notification du dispositif, les échanges avec la Commission européenne ont mis en exergue la difficulté de l'assiette retenue par l'article 39 *decies* C du code général des impôts. Cette assiette, qui s'appuie sur la valeur d'origine du navire, est trop large, de sorte qu'elle ne respecte pas la définition des « coûts admissibles » prévue par les lignes directrices de la Commission européenne concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie. En l'état, la Commission européenne refuse de valider le dispositif et il ne peut donc pas entrer en vigueur. Afin de répondre aux exigences européennes, il est proposé de retenir une assiette réduite, fondée sur la différence de valeur entre un navire neuf propulsé au GNL ou avec des technologies décarbonées et celle d'un navire doté d'une propulsion classique. Pour compenser cette réduction de l'assiette et maintenir une intensité d'aide équivalente, le taux proposé est revu nettement à la hausse. Ainsi, le dispositif devrait conserver son caractère incitatif.