

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Retiré

AMENDEMENT

N° I-CF1035

présenté par

M. Pahun, M. Barrot, M. Duvergé, Mme El Hairy, M. Laqhila, M. Mattei, M. Balanant, Mme Bannier, M. Baudu, Mme Benin, M. Berta, M. Bolo, M. Bourlanges, M. Bru, M. Cubertafon, Mme de Sarnez, Mme de Vaucouleurs, Mme Deprez-Audebert, Mme Elimas, Mme Essayan, M. Fanget, Mme Florennes, M. Fuchs, M. Garcia, M. Hammouche, M. Isaac-Sibille, Mme Jacquier-Laforge, M. Joncour, M. Lagleize, M. Lainé, Mme Lasserre, M. Latombe, M. Loiseau, Mme Luquet, M. Mathiasin, Mme Mette, M. Michel-Kleisbauer, M. Mignola, M. Millienne, M. Frédéric Petit, Mme Maud Petit, Mme Poueyto, M. Ramos, M. Turquois, Mme Vichnievsky et M. Wasserman

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 2, insérer l'article suivant:**

I. – Après le I *quater* de l'article 199 *undecies* B du code général des impôts, il est inséré un I *quinquies* ainsi rédigé :

« I *quinquies*. – Le I s'applique aux navires de commerce neufs d'un tonnage maximum de 3000 UMS qui utilisent une propulsion décarbonée comme énergie propulsive principale et qui effectuent des liaisons régulières entre les départements, les régions et les collectivités d'Outre-mer ou entre ceux-ci et le territoire métropolitain. Toutefois, une escale dans un autre État au cours d'une liaison ne remet pas en cause cette condition.

« Le bénéfice de la réduction d'impôt prévue au premier alinéa du présent I *quinquies* est subordonné au respect des conditions suivantes :

« 1° Les investissements mentionnés au même premier alinéa doivent avoir reçu l'agrément préalable du ministre chargé du budget et répondre aux conditions prévues aux a à d et au dernier alinéa du 1 du III de l'article 217 *undecies* ;

« 2° Les fournisseurs des investissements éligibles ont été choisis au terme d'une procédure de mise en concurrence préalable au dépôt de la demande d'agrément et ayant fait l'objet d'une publicité ;

« 3° Le navire navigue sous le pavillon d'un État membre de l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ayant conclu avec la France une convention d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude et l'évasion fiscales ;

« La base éligible de la réduction d'impôt est égale à 20 % du coût de revient, hors taxes et hors frais de toute nature, notamment les commissions d'acquisition et les frais de transport de ces navires, diminuée du montant des subventions publiques accordées pour leur financement et, lorsque l'investissement a pour objet de remplacer un investissement ayant bénéficié de l'un des dispositifs définis au présent article ou aux articles 217 *undecies* ou 244 *quater* W, de la valeur réelle de l'investissement remplacé. Le taux de la réduction d'impôt est de 35 %. »

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

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à encourager la transition énergétique du transport maritime en valorisant l'utilisation de modes de propulsion complètement décarbonés pour les liaisons commerciales entre les territoires d'Outre-mer et avec le territoire métropolitain. Pour ce faire, il étend à ce type d'investissement la réduction d'impôt sur le revenu prévue à l'article 199 *undecies* B du code général des impôts.

Le transport maritime est à l'origine de moins de 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. C'est relativement peu en comparaison d'autres types de transport mais c'est un secteur dont la transition énergétique est essentielle. En outre, cette thématique est apparue à de nombreuses reprises dans le débat public ces derniers mois, ce qui démontre tout l'intérêt que les citoyens lui portent.

Une telle disposition revêt le caractère de fiscalité environnementale positive en mettant en avant un commerce véritablement durable. Pour cela, plusieurs critères viennent limiter son champ d'application : la réduction d'impôt ne concerne que les investissements productifs dans les navires neufs à propulsion décarbonée (à ce jour seule l'énergie vélique y répond) et dont la taille est limitée à 3000 unités de mesure standard (les gros porte-conteneurs dépassent les 200 000). En définitive, les risques de mise en œuvre de stratégies de défiscalisation sont inexistantes tout autant que le risque de création d'un effet d'aubaine au profit des armateurs.

Par ailleurs, une obligation de régularité des liaisons assure la réalité du lien entre l'investissement réalisé et l'Outre-mer.