

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-1283

présenté par

Mme Panonacle, M. Le Gac, M. Bothorel, Mme Firmin Le Bodo, M. Christophe, M. Travert, Mme Pitollat, Mme Khedher, Mme Vanceunebrock, M. Haury, M. Pellois, M. Cédric Roussel, Mme Guerel, M. Pahun, Mme Michel, M. Gérard, M. Batut, Mme Mauborgne, M. Euzet, Mme Josso, Mme Le Meur, Mme Krimi, Mme Dubos, M. Dombreval, Mme Kerbarh, Mme Sage, M. Larsonneur, M. Kerlogot, Mme Dufeu, Mme Bureau-Bonnard, Mme Hammerer, Mme Tanguy, Mme Le Feu, M. de Ruy, M. Colas-Roy, M. Buchou, M. Gouttefarde, M. Claireaux, M. Blanchet, M. Pont, M. Michels, Mme Sarles, M. Raphan, M. Testé, Mme Oppelt, M. Fuchs, M. Thiébaud, Mme Atger, M. Marilossian, Mme Magnier, M. Zulesi, Mme Thillaye, Mme Racon-Bouzon, M. Fugit et M. Alauzet

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 15, insérer l'article suivant:**

I. – L'article 39 *decies* C du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Le I est ainsi modifié :

a) Après le 1°, il est inséré un 1° *bis* ainsi rédigé :

« 1° *bis* Une somme égale à 125 % des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, directement liés à l'installation d'équipements, acquis à l'état neuf, permettant l'utilisation de toute propulsion décarbonée, notamment la propulsion par le vent, comme énergie propulsive auxiliaire, lorsque le contrat d'acquisition de ces équipements ou de construction du navire ou du bateau est conclu à compter du 1^{er} janvier 2021 et jusqu'au 31 décembre 2024 ; » ;

b) Au dixième alinéa, après la référence : « 1° », est insérée la référence : « 1° *bis*, » ;

2° Le III est ainsi modifié :

a) Après la première phrase du premier alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « L'entreprise qui prend en location un bien neuf mentionné au I, dans les conditions prévues au 1 de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier dans le cadre d'un contrat de crédit-bail ou de location avec

option d'achat, conclu à compter du 1^{er} janvier 2021 et jusqu'au 31 décembre 2024, peut déduire une somme égale, à 125 % des coûts d'investissement supplémentaires s'il s'agit d'équipements mentionnés au 1^o *bis*, au moment de la signature du contrat. » ;

b) Le deuxième alinéa est ainsi modifié :

- Après la référence : « 1^o », est insérée la référence : « , 1^o *bis*, » ;

- Les mots : « dixième et onzième » sont remplacé par les mots : « onzième et douzième » ;

4^o Au IV, le mot : « neuvième », est remplacé par le mot : « dixième ».

II. – 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

Maillon crucial du commerce mondial, le transport maritime achemine 90 % des marchandises dans le monde et représente 76 % du commerce extérieur de l'Union européenne. L'importance économique et stratégique du transport maritime se double, néanmoins, d'un impact environnemental non négligeable. En effet, le transport maritime représente aujourd'hui près de 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Une récente étude de l'Organisation maritime internationale révèle que les émissions imputables au transport maritime ont déjà augmenté de 9,6 % entre 2012 et 2018.

Dans ce contexte, la propulsion par le vent constitue la seule technologie immédiatement disponible et entièrement décarbonée pour accélérer la transition énergétique du secteur. Elle permettrait ainsi de réduire fortement voire intégralement les émissions de gaz à effet de serre des navires, tout en réduisant considérablement le bruit sous-marin qui fragilise la conservation des espèces maritimes.

Au-delà de présenter des avantages écologiques majeurs, cette filière en pleine émergence représente une opportunité à saisir pour la France d'occuper une position de leader européen voire mondial en la matière. À l'heure où certains pays européens manifestent un soutien croissant à la propulsion par le vent, la France peut d'ores et déjà compter sur de nombreux projets matures et sur un écosystème solide d'acteurs œuvrant pour concrétiser nos objectifs environnementaux.

La décision récente du Parlement européen d'intégrer le transport maritime dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission corrobore l'avantage compétitif qu'aurait notre pays à valoriser les solutions décarbonées.

Cet amendement s'inscrit pleinement dans les efforts du Gouvernement à s'engager dans un modèle économique compétitif et écologique, et dans la lignée de nos engagements internationaux à évoluer rapidement vers un transport maritime décarboné. Il propose effectivement d'encourager l'émergence de la propulsion par le vent comme solution de verdissement du transport maritime en accompagnant les armateurs français dans la concrétisation de leurs projets décarbonés.

Pour ce faire, il améliore le dispositif de suramortissement prévu par l'article 39 decies C du code général des impôts en fixant un taux de 125% pour la propulsion vélique auxiliaire et toute autre propulsion décarbonée. Il étend également la période pendant laquelle il est possible de bénéficier du dispositif de suramortissement jusqu'au 31 décembre 2024, de manière à donner de la visibilité aux acteurs.