

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-1286

présenté par

Mme Panonacle, Mme Atger, Mme Firmin Le Bodo, M. Christophe, Mme Michel, M. Colas-Roy, M. Le Gac, Mme Le Meur, M. Euzet, Mme Bureau-Bonnard, M. Pellois, M. Michels, M. Haury, M. Marilossian, M. Claireaux, Mme Magnier, M. Zulesi, M. Cédric Roussel, M. Travert, M. Bothorel, M. Thiébaud, Mme Thillaye, Mme Sage, M. Fugit et M. Alauzet

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

I. – Le début du deuxième alinéa du 4° du I de l'article 39 *decies* C du code général des impôts est ainsi rédigé :

« Le 1° du présent I s'applique aux navires armés au commerce battant pavillon d'un des États membres de l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ainsi qu'aux bateaux de transport de marchandises ou de passagers naviguant dans les eaux intérieures au sens de l'article L. 4000-1 du code des transports et, le cas échéant, à ceux naviguant en mer dans les conditions prévues à l'article L. 4251-1 du même code. Les 2° à 4° ...*(le reste sans changement)* ».

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

Cet amendement vise à encourager le verdissement du transport maritime en facilitant l'accès au dispositif de suramortissement pour les équipements et modes de propulsion principaux ou auxiliaires, entièrement décarbonés. La propulsion vélique en est un parfait modèle.

Certaines conditions prévues à l'article 39 *decies* C du Code général des impôts constituent un frein à de nombreux armateurs et entreprises innovantes souhaitant s'engager dans la décarbonation du transport maritime.

Conformément aux dispositions du neuvième alinéa du I de l'article 39 decies C du CGI, le suramortissement s'applique actuellement « aux navires armés au commerce battant pavillon d'un des Etats membres de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et dont les escales dans les ports français représentent [...] plus de 30 % du nombre des escales ou dont la durée de navigation dans la zone économique exclusive française représente plus de 30 % du temps de navigation ».

Initialement, ce critère a été mis en place pour favoriser les conséquences locales du verdissement du transport maritime, notamment en matière de qualité de l'air et de protection des populations des villes portuaires exposées aux risques de santé publique (présence de particules fines dans l'atmosphère).

Toutefois, le transport maritime est une activité essentiellement internationale (90% du commerce mondial) et le cabotage ne représente qu'une partie mineure de l'activité de nombreux armateurs. Rien qu'à l'échelle européenne, le transport maritime à courte distance n'assurait en 2014 que 37% du transport de marchandises à l'intérieur de l'UE.

Aussi, tout en garantissant son maintien pour les équipements et modes de propulsion faiblement décarbonés (GNL,...) le présent amendement vise à exempter les solutions entièrement décarbonées (propulsion vélique), du critère susmentionné (suppression de l'obligation du quota minimum d'escales dans les ports français ou de durée de navigation dans la ZEE française).

Une telle mesure permettra de lever les contraintes actuellement appliquées aux acteurs engagés dans le verdissement du transport maritime. Il s'agit ainsi de favoriser l'accès au dispositif de suramortissement à un plus grand nombre de projets engagés dans l'objectif « zéro émissions ».