

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

1er octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Retiré

**AMENDEMENT**

N° I-CD26

présenté par

Mme Panonacle, rapporteure, 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, M. Boudié, Mme Sage, M. Larsonneur, M. Kerlogot, Mme Dufeu, Mme Bureau-Bonnard, Mme Hammerer, Mme Tanguy, Mme Le Feu, M. de Rugy, 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 et M. Thiébaud

-----

**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 deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« 1° *bis* Une somme égale à 125 % des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, directement liés à la conception, à l'installation et au fonctionnement d'équipements, acquis à l'état neuf, permettant l'utilisation de la propulsion par le vent comme énergie propulsive auxiliaire des navires et bateaux de transport de marchandises ou de passagers et qui sont affectés à leur activité, lorsque le contrat d'acquisition de ces équipements ou de construction du navire ou du bateau est conclu à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021 et jusqu'au 31 décembre 2025. » ;

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

2° Le III est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa est ajoutée 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<sup>er</sup> janvier 2021 et jusqu'au 31 décembre 2025, peut déduire une somme égale, à 125 % des coûts d'investissement supplémentaires s'il s'agit d'équipements mentionnés au 1° *bis*, au moment de la signature du contrat. » ;

b) Le deuxième alinéa est ainsi modifié :

- Après la référence : « 1° », est insérée la référence : « ,1° bis, » ;
- Les mots : « dixième et onzième » sont remplacé par les mots : « onzième et douzième » ;

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

II. – La perte de recettes pour l'État résultant du VI 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.

L'alinéa 5 du présent amendement insère un 1° *bis* consacré spécifiquement à l'utilisation du vélique comme mode de propulsion auxiliaire, qui fixe un taux de déduction de 125 %. Il élargit

également l'assiette en prévoyant que celle-ci englobe non seulement les coûts liés au fonctionnement des équipements mais aussi ceux liés à leur conception et à leur installation, ce qui pourra concerner l'étude d'optimisation du navire ou encore l'étude de faisabilité technique et économique. Enfin, il étend la période pendant laquelle il est possible de bénéficier du dispositif de suramortissement jusqu'au 31 décembre 2025, de manière à donner de la visibilité aux acteurs.

L'alinéa 8 de l'amendement modifie le III de l'article 39 *decies* C du code général des impôts pour étendre ce dispositif aux cas des contrats de crédit-bail ou de location avec option d'achat.

Les autres alinéas procèdent à des modifications de conséquence au sein de l'article 39 *decies* C du code général des impôts.