

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

30 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

**AMENDEMENT**

N° II-2142

présenté par

Mme Panonacle, M. Le Gac, M. Haury, Mme Pitollat, M. Christophe, Mme Le Feu, M. Claireaux, M. Fugit, Mme Firmin Le Bodo, M. Bothorel, Mme Kerbarh, M. Vignal, M. Colas-Roy, Mme Rossi, Mme Meynier-Millefert, Mme Sage, Mme Krimi, Mme Gayte, M. Lainé, Mme Mauborgne, M. Travert, Mme Josso, Mme Mörch, Mme Bureau-Bonnard, Mme Brulebois, M. Simian, Mme Silin, M. Zulesi, Mme Vignon et Mme Atger

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 43, insérer l'article suivant:**

I. – A la fin des 1° et 2° , aux premier et dernier alinéas du 3° et au premier alinéa du 4° du I, ainsi qu'à la première phrase du premier alinéa du III de l'article 39 *decies* C du code général des impôts, l'année : « 2022 » est remplacée par l'année : « 2024 ».

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**

Le dispositif de suramortissement au profit des navires décarbonés, codifié à l'article 39 *decies* C du code général des impôts (CGI) a été initialement adopté en loi de finances pour 2019. Toutefois, pour être pleinement effectif, le dispositif devait être validé par la Commission européenne au regard de la réglementation applicable en matière d'aides d'État.

La Commission européenne ayant considéré que les paramètres du dispositif devraient être revus et mis en conformité avec les dispositions du règlement (UE) n° 651/2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur, l'article 48 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 a procédé aux aménagements suivants :

- le dispositif a été placé sous l'article 36 du règlement (UE) n° 651/2014, ce qui a pour effet de réserver le bénéfice de l'aide aux investissements permettant aux exploitants de navires et de bateaux de transport de personnes et de marchandises d'aller au-delà des normes de protection environnementale de l'Union ou d'augmenter le niveau de protection de l'environnement en l'absence de normes dans l'Union ;

- l'assiette de la déduction a été limitée aux coûts d'investissement supplémentaires nécessaires pour aller au-delà des normes applicables dans l'Union ou pour augmenter le niveau de protection de l'environnement en l'absence de normes de l'Union ;

- le taux de la déduction a été modifié pour les biens concernés, compte tenu du resserrement de l'assiette de la déduction tout en restant dans les limites d'intensité d'aide autorisées par le règlement (UE) n° 651/2014 précité.

Le dispositif ainsi modifié est applicable aux équipements acquis à compter du 1er janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2022, qu'ils soient intégrés sur un navire ou bateau acquis neuf ou qu'ils soient acquis neufs en vue de leur installation sur un navire déjà exploité. Retardé d'un an, le recours au dispositif a ensuite été freiné par la crise sanitaire, qui a fortement affecté le secteur du transport maritime de passagers, qui constituait la première cible de l'article 39 decies C du code général des impôts.

Pour ces raisons et afin de donner de la visibilité aux entreprises éligibles dans un contexte difficile, il est proposé de repousser l'échéance du dispositif de deux ans. La mesure perdurerait donc jusqu'au 31 décembre 2024 afin de permettre aux armateurs de planifier leurs investissements.

Une telle décision permettrait par ailleurs d'accompagner l'envol actuel de la filière vélique française. Forte d'un savoir-faire ancien dans le nautisme, cette filière, très dynamique, a pour objectif de constituer une flotte de commerce, comme l'attestent plusieurs projets (Towt, Neoline, Zéphyr & Borée, Canopée, Grain de Sail, Beyond the Sea, etc.).