

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 décembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4709)

Adopté

**AMENDEMENT**

N° CF184

présenté par

Mme Panonacle, M. Larssonneur, M. Le Gac, M. Pellois, Mme Firmin Le Bodo et M. Pont

-----

**ARTICLE 8**

I. – Après l’alinéa 4, insérer l’alinéa suivant :

« Le présent 2° s’applique également, dans les mêmes conditions, aux biens destinés à compléter la propulsion principale du navire ou du bateau par une propulsion décarbonée acquis à l’état neuf, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 et jusqu’au 31 décembre 2024.

II. – En conséquence, après l’alinéa 7, insérer l’alinéa suivant :

« *b bis*) Au 4° , les mots : « ainsi que les biens destinés à compléter la propulsion principale du navire ou du bateau par une propulsion décarbonée » sont supprimés ; ».

III. – Compléter cet article par l’alinéa suivant :

« IV. – 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**

L’utilisation du vent permet une réduction absolue du besoin énergétique du navire.

Ainsi, avant même de compenser l’utilisation d’un carburant fossile par un carburant alternatif qui nécessite de l’énergie pour sa propre production, l’utilisation de l’énergie du vent, totalement renouvelable, permet d’enclencher la mise en œuvre de la séquence REDUIRE issue de la doctrine environnementale relative à la séquence EVITER-REDUIRE-COMPENSER.

Pour respecter cette doctrine, la priorité doit être donnée à l’évitement puis à la réduction avant la compensation. Il est donc irréfutable qu’un équipement permettant la réduction du besoin énergétique du navire doit être fortement favorisé.

Par ailleurs, la qualification de « propulsion principale » par le vent repose sur la définition de l’article 110-2 de la division 110 du règlement de sécurité maritime annexé à l’arrêté du 23

---

novembre 1987 modifié, soit une formule qui utilise une surface de voiles projetée au regard de la masse du navire. Une grande partie des nouvelles technologies de propulsion par le vent délivrent une performance bien supérieure aux voiles traditionnelles grâce à une superficie de voile bien moindre. Cela amènera donc à considérer de nombreux navires en propulsion auxiliaire par le vent, alors même que cette propulsion pourra représenter un usage principal.

Actuellement, la plupart des projets de navires utilisant la propulsion vélique sont des projets à propulsion vélique auxiliaire. Afin de rendre le dispositif applicable et de donner de la visibilité à la filière, aux motoristes et aux équipementiers, il est essentiel d'appliquer un taux cohérent et incitatif d'au moins 105 % au regard du caractère décarboné de cette énergie et des taux prévus aux 1°, 2°, 3° et 4° du I de cet article.

Pour rappel, voici les différents taux prévus à l'article 39 *decies* C :

- Le 1° du I permet de déduire 125 % « des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, directement liés à l'installation d'équipements, acquis à l'état neuf, permettant l'utilisation d'hydrogène ou de toute autre propulsion décarbonée comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale des navires ».

- Le 2° du I permet de déduire « une somme égale à 105 % des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, directement liés à l'installation d'équipements, acquis à l'état neuf, permettant l'utilisation du gaz naturel liquéfié comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique ».

- Le 3° du I permet de déduire « une somme égale à 85 % des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, directement liés à l'installation des biens destinés au traitement des oxydes de soufre, oxydes d'azote et particules fines contenus dans les gaz d'échappement, qu'elles acquièrent à l'état neuf ».

- Le 4° du I permet de déduire « une somme égale à 20 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des biens destinés à l'alimentation électrique durant l'escale par le réseau terrestre ou au moyen de moteurs auxiliaires utilisant le gaz naturel liquéfié ou une énergie décarbonée ainsi que les biens destinés à compléter la propulsion principale du navire ou du bateau par une propulsion décarbonée, qu'elles acquièrent à l'état neuf ».

A ce titre, cet amendement vise à ce que l'utilisation d'une propulsion par le vent auxiliaire accède à un taux de 105 %.