

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 décembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4709)

Adopté

AMENDEMENT

N° CF195

présenté par

M. Castellani, M. Charles de Courson et Mme De Temmerman

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^{er} 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

La décarbonation des navires est un enjeu majeur des années à venir. Dans ce cadre, l’utilisation du vent joue un rôle bénéfique considérable, notamment en vue de réduire la consommation énergétique des navires.

Actuellement, la plupart des projets de navires utilisant la propulsion vélique sont des projets à propulsion vélique auxiliaire.

Alors que la propulsion vélique principale (ou toute autre propulsion décarbonée) fait l’objet d’un suramortissement dont le taux est de 125 % en application du 1° du I de l’article 39 *decies C*, le 4° de ce même I prévoit que le taux n’est que de 20 % pour la propulsion vélique auxiliaire et les autres modes de propulsion décarbonée auxiliaire.

Pourtant, même en propulsion auxiliaire, il s'agit là de solutions technologiques très prometteuses et, en particulier, le vélique qui fait l'objet de nombreux investissements.

C'est pourquoi le présent amendement propose une voie intermédiaire : non pas accorder un taux de 125 % à la propulsion vélique auxiliaire (et la mettre ainsi au niveau de la propulsion vélique principale) mais lui octroyer le taux de 105 % prévu par le 2° du I de l'article 39 *decies* C. Ce taux est déjà prévu pour l'utilisation du GNL comme énergie propulsive principale et l'un des objets de l'article 8 est de l'élargir à de nouveaux modes de propulsion.

Ce changement de taux semble essentiel afin de le rendre cohérent, en vue de garantir son effectivité et de donner de la visibilité aux acteurs des filières concernées.

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