

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 novembre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-2425

présenté par
M. Ahamada

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 56, insérer l'article suivant:**

I. – Après le III de l'article 1519 HA du code général des impôts, il est inséré un III *bis* ainsi rédigé :

« III. *bis* – Sur demande du redevable, l'imposition prévue au deuxième alinéa du III du présent article est plafonnée à 3 % de la valeur ajoutée de l'exploitant mentionné au II du même article telle que définie à l'article 1586 *sexies* et calculée dans les conditions prévues au cinquième alinéa du I de l'article 1647 B *sexies*. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles de procédure applicables en matière de cotisation foncière des entreprises. »

II. – Le I s'applique aux impositions établies à compter du 1^{er} janvier 2019.

III. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à corriger une anomalie qui conduit à faire supporter une imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) très lourde à certains terminaux méthaniers, sans prise en compte de leur capacité contributive réelle. Ce déséquilibre, s'il n'est pas corrigé, fait peser à terme une menace sur la viabilité des petits terminaux, avec des conséquences préjudiciables sur l'emploi et sur les recettes des collectivités qui les accueillent.

Cet obstacle au développement de petits terminaux est d'autant plus dommageable que ces terminaux offrent une solution adaptée pour les petits méthaniers destinés au soutage de gaz naturel liquéfié (GNL) dans les ports français ou à l'alimentation en GNL de sites côtiers isolés.

Ainsi, cette imposition représente un frein au développement de la filière du gaz naturel liquéfié (GNL) dans les petits terminaux. C'est le cas, à titre d'exemple, pour le projet de rénovation et d'adaptation du terminal méthanier de Fos-Tonkin en un site essentiellement dédié au chargement de petits navires souteurs de GNL, dont le modèle de financement se trouve fortement contraint par l'IFER.

Le GNL est, en outre, reconnu comme le meilleur carburant alternatif existant à court terme pour le transport maritime, permettant de réduire simultanément les émissions de CO₂ (jusqu'à -25 %), et la pollution émise par le transport maritime (quasi-élimination des oxydes de soufre et des particules fines, et très forte réduction des oxydes d'azote).

Il est rappelé que le Gouvernement a pris des engagements pour lutter contre la pollution des navires. La mesure n°18 du Comité interministériel de la mer (CIMER) de novembre 2017, prévoit que : *« L'État soutient la transition énergétique vers le gaz naturel liquéfié. À cette fin, il accompagne les acteurs portuaires, maritimes et industriels, dans la réalisation de projets d'installations fixes ou mobiles de GNL et poursuit les travaux d'adaptation de la réglementation portuaire afin de faciliter le soutage du GNL dans des conditions sûres et économiquement viables dans les ports. »*

Dans ce contexte, il serait incohérent de voir une part du marché, très concurrentiel, du soutage de GNL se délocaliser faute d'infrastructures suffisantes, dans la mesure où l'IFER assujettit au même impôt forfaitaire les petits et les grands terminaux GNL.

Pour corriger cette anomalie, le présent amendement propose donc de répliquer pour cet IFER le mécanisme de plafonnement à la valeur ajoutée existant en matière de contribution économique territoriale (CET) à l'article 1647 B sexies du code général des impôts.