

# ASSEMBLÉE NATIONALE

14 décembre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1985)

Commission	
Gouvernement	

## AMENDEMENT

N° 690

présenté par  
le Gouvernement

-----

### ARTICLE 5 OCTIES

Rédiger ainsi cet article :

« I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

« A. À l'article 39 *decies* C :

« 1° Au I :

« a) À la fin du 1°, l'année : « 2024 » est remplacée par l'année : « 2023 » ;

« b) À la fin des premier et second alinéas du 2°, l'année : « 2024 » est remplacée par l'année : « 2023 » ;

« c) Aux premier et dernier alinéas du 3°, l'année : « 2024 » est remplacée par l'année : « 2023 » ;

« d) Au premier alinéa et à la fin de la première phrase du second alinéa du 4°, l'année : « 2024 » est remplacée par l'année : « 2023 » ;

« 2° À la première phrase et à la fin des deuxième et troisième phrases du premier alinéa du III, l'année : « 2024 » est remplacée par l'année : « 2023 » ;

« 3° Après le III, il est inséré un III *bis* ainsi rédigé :

« « III *bis*. – La déduction prévue aux I et III du présent article s'applique également, dans les mêmes conditions, aux biens acquis, pris ou donnés en location, à l'état neuf, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 et jusqu'au 31 décembre 2024, pour lesquels le contribuable justifie d'un devis ayant fait l'objet d'une acceptation intervenue avant le 31 décembre 2023. »

---

« B. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, l'article 39 *decies* C est ainsi modifié :

« 1° Le I est ainsi rédigé :

« I. – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable :

« 1° Une somme égale à 115 % des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, directement liés à l'installation d'équipements, acquis à l'état neuf, qui permettent l'utilisation d'une énergie décarbonée comme énergie propulsive ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion des navires et bateaux de transport de marchandises ou de passagers et qui sont affectés à leur activité, lorsque la propulsion est assurée à titre exclusif par ces énergies et que 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 2024 et jusqu'au 31 décembre 2024 ;

« 2° Une somme égale à 75 % des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, directement liés à l'installation d'équipements, acquis à l'état neuf, qui permettent l'utilisation d'une énergie décarbonée comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale 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 2024 et jusqu'au 31 décembre 2024 ;

« 3° Une somme égale à 50 % des coûts supplémentaires immobilisés, hors frais financiers, directement liés à l'installation d'équipements, acquis à l'état neuf, permettant l'utilisation du méthanol, de l'éthanol ou du diméthyl éther comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale des navires et bateaux de transport de marchandises ou de passagers et qui sont affectés à leur activité, lorsque :

« a) 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 2024 et jusqu'au 31 décembre 2024 ;

« b) La propulsion est également assurée à partir d'une énergie propulsive décarbonée ;

« c) Et l'utilisation de ces énergies permet de respecter le niveau d'exigence environnementale au regard des critères prévus aux c et d du 102 *septies* de l'article 2 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité.

« Le taux de la déduction est porté à 75 % lorsque la propulsion principale du navire ou du bateau est assurée à partir de l'une des énergies mentionnées au premier alinéa du présent 3° et qu'elle provient de sources renouvelables ;

« 4° Une somme égale à 40 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des équipements destinés à compléter la propulsion principale d'un navire ou d'un bateau par une propulsion décarbonée, acquis à l'état neuf à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 et jusqu'au 31 décembre 2024, lorsque l'installation de ces équipements permet de respecter les critères de performance environnementale mentionnés au c du 3° ;

« 5° 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 une énergie décarbonée, qu'elles acquièrent à l'état neuf à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 et jusqu'au 31 décembre 2024, en vue de les installer sur un navire ou sur un bateau en service, lorsque la propulsion est au moins partiellement assurée par une énergie propulsive décarbonée et que l'installation de ces équipements permet de respecter les critères de performance environnementale mentionnés au même c.

« Les 1° à 5° du présent I s'appliquent aux navires armés au commerce battant pavillon d'un des États membres de l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ainsi qu'aux bateaux de transport de marchandises ou de passagers naviguant dans les eaux intérieures au sens de l'article L. 4000-1 du code des transports et, le cas échéant, à ceux naviguant en mer dans les conditions prévues à l'article L. 4251-1 du même code.

« Les coûts supplémentaires, hors frais financiers, directement liés à l'installation des équipements mentionnés aux 1°, 2° et 3° du présent I sont déterminés par différence entre la valeur d'origine, hors frais financiers, de ces équipements et la valeur d'origine, hors frais financiers, des équipements similaires qui auraient permis, dans des conditions analogues, l'utilisation du fioul lourd ou du diesel marin comme mode de propulsion ou pour la production d'électricité destinée à la propulsion du navire ou du bateau de transport de marchandises et de passagers considéré.

« Pour le calcul de la déduction prévue au présent I, le montant des coûts supplémentaires immobilisés mentionnés au 3° est retenu dans la limite de 15 000 000 € par navire ou bateau et la valeur d'origine des équipements mentionnés au 4° est retenue dans la limite de 10 000 000 € par navire ou bateau. » ;

« 2° Les deux premiers alinéas du III sont ainsi rédigés :

« III. – 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 2024 et jusqu'au 31 décembre 2024, peut déduire, au moment de la signature du contrat, une somme égale à 115 % des coûts d'investissement supplémentaires s'il s'agit d'équipements mentionnés au 1° du I du présent article, à 75 % des coûts d'investissement supplémentaires s'il s'agit d'équipements mentionnés au 2° du même I, à 50 ou à 75 % des coûts d'investissement supplémentaires s'il s'agit d'équipements mentionnés au 3° dudit I, à 40 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, s'il s'agit d'équipements mentionnés au 4° du même I ou à 20 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, s'il s'agit d'un bien mentionné au 5° du même I. Cette déduction est répartie pro rata temporis sur la durée normale d'utilisation du bien à compter de l'entrée en location. Si l'entreprise crédit-preneuse ou locataire acquiert le bien et en remplit les conditions, elle peut continuer à appliquer la déduction. En cas de cession ou de cessation du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat ou de cession du bien, la déduction n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou de la cessation, qui sont calculés pro rata temporis.

« Les coûts d'investissement supplémentaires des équipements mentionnés aux 1°, 2° et 3° du I ainsi que la valeur d'origine des équipements mentionnés au 4° du même I pris en location dans le cadre d'un contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat sont déterminés dans les conditions prévues aux deux derniers alinéas dudit I. » ;

« 3° Le VI est ainsi rédigé :

« « VI. – L'application du dispositif prévu au présent article est exclusive du bénéfice de la déduction pouvant résulter de l'application du présent article dans sa rédaction résultant du A du I de l'article 5 *octies* de la loi n° du de finances pour 2024. » ;

« 4° Est ajouté un VII ainsi rédigé :

« VII. – Le bénéfice de la déduction est subordonné au respect de l'article 36 *ter* du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 précité. »

« C. Après l'article 39 *decies* C, il est inséré un article 39 *decies* C *bis* ainsi rédigé :

« Art. 39 *decies* C *bis*. – I. – Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable :

« 1° Une somme égale à 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 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 est conclu à compter de la date prévue par le décret mentionné au III de l'article 5 *octies* de la loi n° ... du ... décembre 2023 de finances pour 2024 et jusqu'au 31 décembre 2027 ;

« 2° 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 destinée à la propulsion principale des navires 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 est conclu à compter de la date prévue par le décret mentionné au III de l'article 5 *octies* de la loi n° ... du ... décembre 2023 de finances pour 2024 et jusqu'au 31 décembre 2027 ;

« Le présent 2° s'applique également, dans les mêmes conditions, aux équipements acquis à l'état neuf permettant l'utilisation du gaz de pétrole liquéfié, du gaz naturel comprimé, de l'ammoniac, du méthanol, de l'éthanol ou du diméthyl éther comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale des navires 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 est conclu à compter de la date prévue par le décret mentionné au III de l'article 5 *octies* de la loi n° ... du ... décembre 2023 de finances pour 2024 et jusqu'au 31 décembre 2027 ;

« 3° 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 à compter de la date prévue par le décret mentionné au III de l'article 5 *octies* de la loi n° du de finances pour 2024 et jusqu'au 31 décembre 2027, en vue de les installer sur un navire en service

---

pour améliorer le niveau d'exigence environnementale au regard d'au moins un des deux critères suivants :

« – un niveau d'émission d'oxydes de soufre inférieur à celui fixé à la règle 14 de l'annexe 6 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires ou, lorsque le navire y est soumis, par la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides ;

« – un niveau d'émission d'oxydes d'azote inférieur à celui correspondant au niveau III tel que défini au paragraphe 5.1 de la règle 13 de l'annexe 6 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires ;

« 4° 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, qu'elles acquièrent à l'état neuf, à compter de la date prévue par le décret mentionné au III de l'article 5 *octies* de la loi n° ... du ... décembre 2023 de finances pour 2024 et jusqu'au 31 décembre 2027, en vue de les installer sur un navire en service ;

« Le présent 4° s'applique également aux biens destinés à compléter la propulsion principale du navire par une propulsion décarbonée, acquis à l'état neuf, à compter de la date prévue par le décret mentionné au III de l'article 5 *octies* de la loi n° ... du ... décembre 2023 de finances pour 2024 et jusqu'au 31 décembre 2027. Pour ces biens, le taux de la déduction est porté à 85 % de leur valeur d'origine, hors frais financiers.

« Les 1° à 4° du présent I s'appliquent aux navires armés au commerce battant pavillon d'un des États membres de l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

« Les coûts supplémentaires, hors frais financiers, directement liés à l'installation des équipements mentionnés aux 1° et 2° du présent I sont déterminés par différence entre la valeur d'origine, hors frais financiers, de ces équipements et la valeur d'origine, hors frais financiers, des équipements similaires qui auraient permis l'utilisation du fuel lourd ou du diesel marin comme mode de propulsion principale ou pour la production d'électricité destinée à la propulsion principale du navire de transport de marchandises et de passagers considéré.

« Les coûts supplémentaires, hors frais financiers, directement liés à l'installation des biens mentionnés au 3° du présent I sont déterminés par différence entre la valeur d'origine, hors frais financiers, de ces équipements et la valeur d'origine, hors frais financiers, des équipements similaires qui auraient dû être installés sur le navire considéré pour satisfaire à la règle 14 de l'annexe 6 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires ou, lorsque le navire y est soumis, aux dispositions de la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 précitée, ou au niveau III d'émission d'oxydes d'azote selon les stipulations du paragraphe 5.1 de la règle 13 de l'annexe 6 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

« Pour le calcul de la déduction prévue au présent I, le montant des coûts supplémentaires immobilisés mentionnés au 2° est retenu dans la limite de 15 millions d'euros par navire et le

---

montant des coûts supplémentaires immobilisés mentionnés au 3° ainsi que la valeur d'origine des biens mentionnés au second alinéa du 4° sont retenus dans la limite de 10 millions d'euros par navire.

« II. – La déduction est répartie linéairement à compter de la mise en service des biens sur leur durée normale d'utilisation. En cas de cession ou de remplacement du bien avant le terme de cette période, elle n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou du remplacement, qui sont calculés pro rata temporis.

« III. – 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 de la date prévue par le décret mentionné au III de l'article 5 *octies* de la loi n° ... du ... décembre 2023 de finances pour 2024 et jusqu'au 31 décembre 2027, peut déduire une somme égale à 125 % des coûts d'investissement supplémentaires s'il s'agit d'équipements mentionnés au 1° du I, 105 % des coûts d'investissement supplémentaires s'il s'agit d'équipements mentionnés au premier alinéa du 2° du même I, 85 % des coûts d'investissement supplémentaires s'il s'agit d'un bien mentionné au premier alinéa du 3° ou 20 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, s'il s'agit d'un bien mentionné au 4° dudit I, au moment de la signature du contrat. Elle peut également déduire une somme égale à 105 % des coûts d'investissement supplémentaires s'il s'agit d'équipements mentionnés au second alinéa du 2° du I, lorsqu'elle prend en location un bien neuf mentionné au même 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 de la date prévue par le décret mentionné au III de l'article 5 *octies* de la loi n° ... du ... décembre 2023 de finances pour 2024 et jusqu'au 31 décembre 2027. L'entreprise peut déduire une somme égale à 85 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des biens mentionnés au second alinéa du 4° du I du présent article, lorsqu'elle prend en location un bien neuf mentionné au même 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 de la date prévue par le décret mentionné au III de l'article 5 *octies* de la loi n° ... du ... décembre 2023 de finances pour 2024 et jusqu'au 31 décembre 2027. Cette déduction est répartie pro rata temporis sur la durée normale d'utilisation du bien à compter de l'entrée en location. Si l'entreprise crédit-preneuse ou locataire acquiert le bien et en remplit les conditions, elle peut continuer à appliquer la déduction. En cas de cession ou de cessation du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat ou de cession du bien, la déduction n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants déjà déduits du résultat à la date de la cession ou de la cessation, qui sont calculés pro rata temporis.

« Les coûts d'investissement supplémentaires des équipements mentionnés aux 1°, 2° et 3° du I ainsi que la valeur d'origine des biens mentionnés au second alinéa du 4° du même I pris en location dans le cadre d'un contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat sont déterminés dans les conditions prévues aux trois derniers alinéas du I.

« L'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat peut pratiquer les déductions mentionnées au même I, sous réserve du respect des conditions suivantes :

« 1° Le locataire ou le crédit-preneur a opté pour le régime prévu à l'article 209-0 B ;

« 2° l'avantage en impôt procuré par les déductions pratiquées en application du présent article est intégralement rétrocedé à l'entreprise locataire ou crédit-preneuse sous forme de diminution de loyers accordée en même temps et au même rythme que celui auquel la déduction est pratiquée.

« IV. – Sur demande de l'administration, le contribuable présente tout document, visé par l'administration chargée du transport maritime, certifiant que la condition prévue au dixième alinéa du I est respectée.

« V. – Si l'une des conditions prévues aux I à IV cesse d'être respectée pendant la durée normale d'utilisation du navire prévue aux II et III, le contribuable perd le droit à la déduction prévue aux I et III et les sommes déduites au cours de l'exercice et des exercices antérieurs sont rapportées au résultat imposable de l'entreprise qui en a bénéficié au titre de l'exercice au cours duquel cet événement se réalise.

« VI. – L'application du dispositif prévu au présent article est, au titre d'un même bien, exclusive du bénéfice de la déduction prévue à l'article 39 *decies C*. »

« II. – L'article 39 *decies C* du code général des impôts, dans sa version applicable jusqu'au 31 décembre 2023, continue de produire ses effets sur la durée résiduelle d'application du dispositif pour les biens éligibles acquis ou construits jusqu'au 31 décembre 2023, ou à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 et jusqu'au 31 décembre 2024 lorsque le contribuable justifie d'un devis ayant fait l'objet d'une acceptation intervenue avant le 31 décembre 2023.

« III. – Le C du I entre en vigueur à une date fixée par décret, qui ne peut être postérieure de plus de trois mois à la date de réception par le Gouvernement de la réponse de la Commission européenne permettant de considérer le dispositif lui ayant été notifié comme étant conforme au droit de l'Union européenne en matière d'aides d'État. »

## EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 39 *decies C* du code général des impôts prévoit un dispositif de déduction exceptionnelle au profit des entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition, qui investissent dans des équipements permettant aux navires et aux bateaux de transport de marchandises ou de passagers d'utiliser des énergies propres.

L'objectif de ce dispositif est d'inciter les entreprises de transport maritime et fluvial à s'engager résolument dans la transition écologique à l'occasion du renouvellement progressif de leur flotte.

En raison de son caractère sélectif, et afin de garantir la conformité du dispositif à la réglementation européenne en matière d'aides d'Etat, le bénéfice de la déduction exceptionnelle prévue à l'article 39 *decies C* du CGI est subordonné au respect de l'article 36 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité.

Toutefois, la Commission européenne a approuvé le 23 juin 2023 le règlement n° 2023/1315 qui porte une modification ciblée du règlement général d'exemption par catégorie (règlement (UE) n° 651/2014 du 17 juin 2014 précité – « RGEC »).

---

Afin de prendre en compte cette évolution de la réglementation européenne applicable en matière d'aides d'Etat, et de garantir la compatibilité du dispositif avec le droit de l'Union, l'article 5 octies du présent projet de loi de finances, adopté en première lecture à l'Assemblée nationale, prévoyait de mettre le dispositif prévu à l'article 39 decies C du CGI en conformité avec l'article 36 ter du RGEC modifié, qui constitue désormais l'encadrement le plus adapté au présent mécanisme de déduction exceptionnelle (notamment s'agissant du périmètre des équipements éligibles, des taux de déduction applicables, ainsi que des conditions que doivent respecter les navires ou bateaux concernés en vue de bénéficier de la déduction).

Le dispositif ainsi modifié serait applicable aux équipements acquis à compter du 1er janvier 2024 et jusqu'au 31 décembre 2024.

Toutefois, un amendement adopté au cours de l'examen du présent projet de loi de finances en première lecture au Sénat conduit à maintenir le dispositif de suramortissement dans sa version actuellement en vigueur, en ne procédant pas à sa mise en conformité avec le nouveau cadre juridique européen applicable en matière d'aides d'Etat.

Le présent amendement vise ainsi à assurer cette mise en conformité, en rétablissant l'article 5 octies dans sa version adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture.

Pour autant, les paramètres du dispositif prévu à l'article 39 decies C du CGI, ainsi aménagés pour assurer sa compatibilité avec le droit européen, pourraient en pratique conduire à limiter la portée et donc l'efficacité de ce dispositif, dont l'objet initial était d'inciter les entreprises de transport maritime à s'engager dans le renouvellement et le verdissement progressif de leur flotte.

Dans ce contexte, le présent amendement prévoit également l'instauration d'un nouveau dispositif, codifié à l'article 39 decies C bis du CGI, dont les paramètres seraient très largement inspirés des modalités d'application du mécanisme prévu à l'article 39 decies C du CGI, dans sa version applicable jusqu'au 31 décembre 2023. Ce dispositif présentant un caractère sélectif, et étant constitutif d'une aide d'Etat non couverte par l'article 36 ter du RGEC modifié, son entrée en vigueur est subordonnée à la réception par le Gouvernement de la réponse de la Commission européenne permettant de considérer le dispositif lui ayant été notifié comme étant conforme au droit de l'Union européenne en matière d'aides d'Etat.