

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° I-2163

présenté par
M. Plassard

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 13, insérer l'article suivant:**I. – L'article 39 *decies* C du code général des impôts est ainsi rédigé :

« Art. 39 *decies* C. – 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 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 bateau est conclu à compter du 1^{er} janvier 2025 et jusqu'au 31 décembre 2026 ;

« 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 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 bateau est conclu à compter du 1^{er} janvier 2025 et jusqu'au 31 décembre 2026 ;

« 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 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 bateau est conclu à compter du 1^{er} janvier 2025 et jusqu'au 31 décembre 2026 ;

« 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 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 bateau par une propulsion décarbonée, acquis à l'état neuf à compter du 1^{er} janvier 2025 et jusqu'au 31 décembre 2026, 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^{er} janvier 2025 et jusqu'au 31 décembre 2026, en vue de les installer 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 code.

« Les 1° à 5° du présent I s'appliquent 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 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 bateau et la valeur d'origine des équipements mentionnés au 4° est retenue dans la limite de 10 000 000 € par bateau.

« 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 du 1^{er} janvier 2025 et jusqu'au 31 décembre 2026, 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^o du I du présent article, à 75 % des coûts d'investissement supplémentaires s'il s'agit d'équipements mentionnés au 2^o du même I, à 50 ou à 75 % des coûts d'investissement supplémentaires s'il s'agit d'équipements mentionnés au 3^o dudit I, à 40 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, s'il s'agit d'équipements mentionnés au 4^o du même I ou à 20 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, s'il s'agit d'un bien mentionné au 5^o 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^o, 2^o et 3^o du même I ainsi que la valeur d'origine des équipements mentionnés au 4^o 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 du même 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^o Le locataire ou le crédit-preneur a opté pour le régime prévu à l'article 209-0 B ;

« 2^o l'avantage en impôt procuré par les déductions pratiquées en application du présent article est intégralement rétrocédé 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.

« 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^{er} janvier 2025 et jusqu'au 31 décembre 2026, pour lesquels le contribuable justifie d'un devis ayant fait l'objet d'une acceptation intervenue avant le 31 décembre 2023.

« 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 onzième alinéa du I est respectée.

« V. – Si l'une des conditions prévues aux I à III cesse d'être respectée pendant la durée normale d'utilisation du bateau 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. – 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.

« VII. – Dans le respect de l'article 36 *ter* du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 modifié précité et notamment des seuils d'intensité que ce règlement fixe en fonction des coûts admissibles, le bénéfice de la déduction continue de s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2027 aux bateaux utilisés en navigation intérieure, y compris lorsque les investissements dans les équipements et les machines utilisent de l'hydrogène et dans les infrastructures qui en transportent dans la mesure où l'hydrogène utilisé ou transporté peut être qualifié d'hydrogène renouvelable.

« Les coûts admissibles sont les suivants :

« 1°) en ce qui concerne les investissements consistant en l'achat de véhicules propres ou de véhicules à émission nulle, les coûts supplémentaires liés à l'achat du véhicule propre ou du véhicule à émission nulle. Ils sont calculés comme étant la différence entre les coûts d'investissement liés à l'achat du véhicule propre ou du véhicule à émission nulle et les coûts d'investissement liés à l'achat d'un véhicule de la même catégorie qui est conforme aux normes de l'Union applicables déjà en vigueur et qui aurait été acquis sans l'aide ;

« 2°) en ce qui concerne les investissements consistant en la location de véhicules propres ou de véhicules à émission nulle, les coûts supplémentaires liés à la location du véhicule propre ou du véhicule à émission nulle. Ils sont calculés comme étant la différence entre la valeur actuelle nette liée à la location du véhicule propre ou du véhicule à émission nulle et la valeur actuelle nette liée à la location d'un véhicule de la même catégorie qui est conforme aux normes de l'Union applicables déjà en vigueur et qui aurait été loué sans l'aide. Aux fins de la détermination des coûts admissibles, les coûts d'exploitation liés à l'exploitation du véhicule, y compris les coûts de l'énergie, les coûts d'assurance et les coûts d'entretien, ne sont pas pris en considération, qu'ils soient ou non inclus dans le contrat de location.

« Pour l'application du 1° du I du présent article, la somme déduite est égale à 100 % des coûts admissibles. »

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement propose la prolongation jusqu'au 31 décembre 2027, du dispositif de suramortissement fiscal existant depuis 2019 et qui prend fin le 31 décembre 2024. Les entreprises peuvent bénéficier de ce dispositif pour les équipements installés sur les bateaux fluviaux de transport de marchandises ou de passagers permettant l'utilisation d'énergie décarbonée pour leur propulsion.

Comme l'ont montré les opérations de verdissement entreprises sur les bateaux à passagers ayant participé à la parade fluviale de la cérémonie d'ouverture des JO de Paris 2024, le coût de telles opérations est un frein important à leur mise en œuvre, notamment pour des TPE et PME disposant de peu de fonds propres comme c'est souvent le cas dans le secteur fluvial.

L'apport constitué par le suramortissement peut bien souvent être le déclencheur du projet de verdissement d'un bateau tant dans le transport de fret que dans le transport de passagers, dans un contexte où comme les autres modes de transport le fluvial s'est engagé au niveau européen à réduire ses émissions de CO₂, de 35 % par rapport à 2015 à l'horizon 2035 et d'atteindre la zéro émission en 2050.