

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-CF1234

présenté par
Mme Maximi

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 12, insérer l'article suivant:**

L'article 209-0 B du code général des impôts est abrogé.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe LFI-NFP prévoit de remplacer cet article par une suppression du dispositif dérogatoire de taxation au tonnage dont bénéficie le secteur du transport maritime, ce qui permettra aux dispositions prévues par l'article 11 de s'appliquer aux entreprises du transport maritime de marchandise plutôt que de passer par des mécanismes dérogatoires dont le seul intérêt est de favoriser CMA-CGM.

Cet avantage fiscal, accordé par la France depuis 2003, permet de calculer l'assiette de l'impôt sur les sociétés à partir du tonnage de la flotte et non des bénéfices réels de la compagnie. De fait, les armateurs français se retrouvent exonérés d'impôt sur les sociétés. Cette mesure prétendait défendre les armateurs européens contre la concurrence étrangère, et éviter l'exil fiscal par usage de pavillons étranger. Depuis plus de vingt ans, elle est en échec : la part des navires battant pavillon dans les États membres de l'Union européenne a décroché par rapport à l'évolution de l'ensemble de la flotte mondiale : +3,4% contre +7% entre 2017 et 2022.

A contrario, ce dispositif a permis aux compagnies de transport maritime, et notamment au groupe CMA-CGM, de défiscaliser leurs bénéfices record en 2021 et en 2022. En 2022, le groupe CMA-CGM a enregistré 23,5 milliards d'euros de bénéfices nets, le plus gros bénéfice annuel jamais réalisé par une société française, devançant les superprofits de TotalEnergies. Ces bénéfices exceptionnels ont permis au groupe CMA-CGM et à son patron Rodolphe Saadé de se constituer un véritable empire logistique transnational, s'étendant également aux médias : après La Provence, et La Tribune, c'est RMC et BFM qui passent désormais sous la coupe de Monsieur Saadé.

Cette bienveillance pour la concentration des richesses et des empires médiatiques a un coût croissant pour nos finances publiques : le rapport de Résultat et gestion du budget de l'État en 2023 de la Cour des comptes l'évalue à 5,6 milliards d'euros en 2023, pour "seulement" 3,8 milliards d'euros en 2022. En une seule année, le coût de cette niche, troisième dépense fiscale du pays, a donc augmenté de près de 50% ! Il est grand temps d'y mettre un terme.

Au vu de l'inefficacité de ce dispositif, et du coût important qu'il représente, nous proposons donc d'assujettir les compagnies de transport maritime au droit commun de l'impôt sur les sociétés et de mettre ainsi un terme à un avantage fiscal injustifié, inutile et coûteux.