



15ème législature

| | | |
|--|---|--|
| Question N° : 6291 | De M. Saïd Ahamada (La République en Marche - Bouches-du-Rhône) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Économie et finances | | Ministère attributaire > Économie et finances |
| Rubrique > énergie et carburants | Tête d'analyse > Incitations à la transition des armateurs vers le GNL - PLF 2019 | Analyse > Incitations à la transition des armateurs vers le GNL - PLF 2019. |
| Question publiée au JO le : 13/03/2018 Réponse publiée au JO le : 13/11/2018 page : 10193 Date de changement d'attribution : 24/04/2018 Date de signalement : 11/09/2018 Date de renouvellement : 14/08/2018 | | |

Texte de la question

M. Saïd Ahamada interroge M. le ministre de l'économie et des finances sur la mise en œuvre la mesure n° 18 du dernier comité interministériel de la mer (CIMER) qui s'est tenu le 17 novembre 2017. En effet, celle-ci prévoit un soutien de l'État pour accompagner les acteurs portuaires, maritimes et industriels, dans leur transition vers la motorisation au gaz naturel liquéfié (GNL), pour lutter plus efficacement contre la pollution maritime. Ainsi, lors de son discours aux assises de l'économie de la mer le 21 novembre 2017, M. le Premier ministre a chargé le ministère de l'économie et des finances d'étudier les pistes de révision des modalités d'amortissement des investissements concernant l'achat de nouveaux navires ou de modes de propulsion, afin d'inciter les armateurs à recourir davantage au GNL. Ainsi, en réponse à une question orale le 20 février 2018, Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès de M. le ministre de la transition écologique et solidaire, a indiqué que « des travaux sur la révision des modalités d'amortissement des navires ont été lancés pour répondre à la nécessité de favoriser le renouvellement de la flotte. Ils doivent pouvoir être finalisés dans les prochaines semaines pour trouver leur place dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2019. C'est une priorité gouvernementale ». Par conséquent, il lui demande de bien vouloir présenter les premières pistes financières ou fiscales envisagées par le Gouvernement, à travers le PLF pour 2019, pour favoriser les investissements des armateurs dans la technologie GNL.

Texte de la réponse

Le développement du gaz naturel liquéfié (GNL) dans l'industrie maritime française repose sur la capacité des armateurs à investir dans de nouveaux navires ou dans l'équipement de navires déjà en service. Pour ce faire, les armateurs et les investisseurs peuvent notamment s'appuyer sur des dispositifs juridiques et fiscaux consistant, pour les investisseurs, à créer une société porteuse de projet dont l'objet est d'acquérir le bien à financer et de le mettre à disposition de l'armateur, lui-même soumis à la taxe au tonnage, dans le cadre d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location assorti d'une option d'achat. Les loyers versés par l'armateur et le prix de la levée de l'option d'achat à l'issue de la période de location permettent à la société ainsi créée de couvrir son besoin de financement. Du fait de la concentration des amortissements, calculés selon le mode dégressif et sur une durée réduite à huit ans, et des frais financiers sur les premières années d'exploitation du bien, la société porteuse du projet dégage généralement, au cours de cette période, des résultats déficitaires, qui peuvent être appréhendés par l'investisseur en



application du régime fiscal des sociétés de personnes ou par le biais du régime de l'intégration fiscale. Ces schémas de financement ont succédé au dispositif des groupements d'intérêt économique fiscaux, qui comportait une exception à la règle normale de plafonnement de la déductibilité des amortissements, une majoration de l'amortissement dégressif et une exonération de la plus-value de cession du navire et dont la Commission européenne a conclu en 2006 qu'il constituait une aide d'État incompatible avec le marché commun. Restaurer un avantage consistant en une révision des modalités d'amortissement des biens alors qu'un tel avantage a été critiqué par le passé par la Commission européenne et s'ajouterait au régime favorable de la taxe au tonnage recèlerait un risque juridique élevé. Par suite, il ne paraît pas envisageable d'instaurer un nouveau dispositif fiscal en faveur des navires, y compris pour ceux fonctionnant au GNL, en accélérant par exemple leur durée d'amortissement.