

## Extrait du Bulletin Officiel des Finances Publiques-Impôts

DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

Identifiant juridique : BOI-BIC-BASE-100-40-13/01/2021

Date de publication : 13/01/2021

### **BIC - Base d'imposition - Déductions exceptionnelles - Déduction exceptionnelle en faveur des équipements permettant aux navires et aux bateaux de transport de marchandises ou de passagers d'utiliser des énergies propres**

---

#### **Positionnement du document dans le plan :**

BIC - Bénéfices industriels et commerciaux

Base d'imposition

Titre 10 : Déductions exceptionnelles

Chapitre 4 : Déduction exceptionnelle en faveur des équipements permettant aux navires et aux bateaux de transport de marchandises ou de passagers d'utiliser ses énergies propres

#### **Sommaire :**

##### I. Champ d'application

A. Entreprises concernées

B. Navires et bateaux concernés

C. Investissements éligibles

1. Équipements spécifiques utilisés pour la propulsion principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale des navires et bateaux de transport de marchandises ou de passagers

2. Biens destinés au traitement des oxydes de soufre, oxydes d'azote et particules fines contenus dans les gaz d'échappement

3. Biens destinés à l'alimentation électrique durant les escales par le réseau terrestre ou au moyen de moteurs auxiliaires utilisant le GNL ou une énergie décarbonée ainsi que les biens destinés à compléter la propulsion principale par une propulsion décarbonée

##### II. Modalité de calcul de la déduction exceptionnelle

A. Assiette de la déduction

1. Équipements spécifiques utilisés pour la propulsion principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale des navires et bateaux de transport de marchandises ou de passagers

2. Biens destinés au traitement des oxydes de soufre, oxydes d'azote et particules fines contenus dans les gaz d'échappement

B. Taux applicables et période d'éligibilité

III. Cas particulier : opération de crédit-bail ou de location avec option d'achat lorsque le crédit preneur ou le locataire ne pratique pas la déduction exceptionnelle

IV. Conséquences du non-respect d'une des conditions d'application du dispositif

V. Encadrement européen de la déduction exceptionnelle

**Actualité liée** : 13/01/2021 : BIC - Prorogation de la déduction exceptionnelle en faveur des équipements permettant aux navires et aux bateaux de transport de marchandises ou de passagers d'utiliser des énergies propres (loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021, art. 143)

## I. Champ d'application

### A. Entreprises concernées

---

#### 1

Conformément aux dispositions du premier alinéa du I de l'[article 39 decies C du code général des impôts \(CGI\)](#), entrent dans le champ d'application de la déduction exceptionnelle :

- d'une part, les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés, quelles que soient leur forme et la nature de leur activité ;

- d'autre part, les entreprises dont les bénéficiaires proviennent de l'exercice d'une activité industrielle, commerciale, artisanale ou agricole et sont soumis à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition.

Sont donc exclues du dispositif les entreprises de transport maritime dont les résultats sont imposés selon le régime de la taxation au tonnage prévue à l'[article 209-0 B du CGI](#). Pour plus de précisions sur le régime de la taxation au tonnage, il convient de se reporter au [BOI-IS-BASE-60-40](#).

**Remarque** : Pour plus de précisions sur la condition tenant au régime d'imposition des entreprises, il convient de se référer au [I § 1 à 20 du BOI-BIC-BASE-100-10](#).

#### 10

Le dispositif prévu à l'[article 39 decies C du CGI](#) s'applique aux entreprises qui acquièrent un ou plusieurs biens éligibles en vue d'en équiper un navire ou un bateau de transport de marchandises ou de passagers éligible.

Pour les biens faisant l'objet d'un contrat de crédit-bail ou d'un contrat de location avec option d'achat, la déduction exceptionnelle peut être pratiquée par l'entreprise crédit-preneuse ou locataire selon des modalités précisées au [II-A-2 § 70 à 90 du BOI-BIC-BASE-100-10](#).

Conformément aux dispositions du troisième alinéa du III de l'[article 39 decies C du CGI](#), si le crédit-preneur ou le locataire ne pratique pas la déduction exceptionnelle, le bailleur qui donne le bien en location dans le cadre d'un contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat peut pratiquer la déduction exceptionnelle. Toutefois, dans ce cas l'avantage en impôt procuré par les déductions qu'il pratique doit être intégralement rétrocédé à l'entreprise crédit-preneuse ou locataire sous la forme d'une diminution de loyers, accordée en même temps et au même rythme que celui auquel la déduction est pratiquée. Pour plus de précisions il convient de se reporter au [III § 250 à 270](#).

En dehors de ces deux catégories de contrats (crédit-bail et location avec option d'achat), le droit de pratiquer la déduction revient exclusivement au propriétaire juridique du bien, qui n'a pas l'obligation de rétrocéder l'avantage en impôt procuré par la déduction. De même, le propriétaire juridique qui met gratuitement à disposition un bien dont le contrôle est effectivement exercé par l'utilisateur peut pratiquer la déduction exceptionnelle. Dans ce cas, la déduction prévue à l'[article 39 decies C du CGI](#) n'est pas transférée à l'utilisateur du bien, même si, par ailleurs, le bien est inscrit au bilan de ce dernier. Pour plus de précisions sur la notion de contrôle des actifs, il convient de se référer au [II-A-1-a § 40 du BOI-BIC-CHG-20-10-10](#).

## B. Navires et bateaux concernés

---

### 20

Conformément aux dispositions du neuvième alinéa du I de l'[article 39 decies C du CGI](#), les investissements éligibles doivent équiper des navires armés au commerce battant pavillon d'un des États membres de l'Union européenne (UE) ou d'un autre État partie à l'accord sur l'espace économique européen (EEE) dont :

- soit les escales dans les ports français représentent plus de 30 % du nombre des escales pour chaque année de la durée normale d'amortissement des navires ;
- soit la durée de navigation dans la zone économique exclusive française représente plus de 30 % du temps de navigation.

### 30

Les navires armés au commerce s'entendent des navires exploités exclusivement dans un but lucratif et dont l'équipage est composé de professionnels. Il s'agit donc de navires affectés au transport de marchandises ou de passagers, à la fourniture de services ou à la recherche. Sont en revanche exclus les navires armés à la pêche, à la culture marine ou à la plaisance non professionnelle.

**Remarque :** Pour plus de précisions sur la notion de navires armés au commerce, il convient de se reporter au [II-B § 50 du BOI-IS-BASE-60-40-10](#).

### 40

Le dispositif s'applique également aux investissements réalisés dans des bateaux de transport de marchandises ou de passagers destinés à la navigation sur 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 code des transports](#).

**Remarque :** Conformément aux dispositions de l'article L. 4000-1 du code des transports, les eaux intérieures sont constituées des cours d'eau, des estuaires et des canaux, en amont du premier obstacle à la navigation des navires, fixé pour chaque cours d'eau en application de l'[article L. 5000-1 du code des transports](#) ainsi que des lacs et des plans d'eau.

Il est admis que sont également éligibles les bateaux de transport de marchandises ou de passagers destinés à la navigation dans la zone située entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale de la mer.

### 50

En application des dispositions du IV de l'[article 39 decies C du CGI](#), sur demande de l'administration fiscale, le contribuable est tenu de présenter tout document visé par l'administration en charge des transports maritimes et fluviaux certifiant que la condition de navigation prévue au neuvième alinéa du I du même article est respectée. Le non-respect de cette condition entraîne les conséquences exposées au [IV § 280 à 300](#).

### 60

Les navires et les bateaux de transport de marchandises et de passagers doivent être affectés à l'activité des entreprises.

## C. Investissements éligibles

---

### 70

Conformément aux dispositions du I de l'[article 39 decies C du CGI](#), la déduction s'applique aux biens inscrits à l'actif immobilisé qui relèvent de l'une des catégories suivantes :

## **1. Équipements spécifiques utilisés pour la propulsion principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale des navires et bateaux de transport de marchandises ou de passagers**

---

### **80**

Sont visés les équipements spécifiques qui permettent l'utilisation de l'hydrogène, de l'électricité, de la propulsion vélique ou du gaz naturel liquéfié (GNL) comme mode de propulsion principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale des navires et bateaux de transport de marchandises ou de passagers.

Ces équipements comprennent notamment :

- la pile à combustible ;
- les équipements de stockage et de compression de l'hydrogène ;
- les moteurs électriques ;
- les accumulateurs ;
- les moteurs alimentés au GNL ;
- les réservoirs permettant le stockage du GNL ;
- les équipements véliques : mâts, voiles, cordages, accastillage et gréement.

### **90**

Ces équipements, qui doivent être acquis neufs, peuvent être installés sur des navires ou des bateaux de transport de marchandises ou de passagers acquis neufs ou d'occasion ou sur des navires et des bateaux utilisés par l'entreprise déjà en service.

## **2. Biens destinés au traitement des oxydes de soufre, oxydes d'azote et particules fines contenus dans les gaz d'échappement**

---

### **100**

Sont visés les équipements de traitement des émissions atmosphériques des navires et des bateaux de transport des marchandises et des passagers. Cette catégorie recouvre les tours de lavage des fumées fréquemment connues sous le nom de « scrubbers ».

### **110**

Seuls sont éligibles les équipements qui permettent aux navires ou bateaux de transports de marchandises ou de passagers dans lesquels ils sont installés d'atteindre un niveau de performance environnementale supérieur à celui imposé par la réglementation 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](#), dite convention MARPOL, ou, lorsque le navire y est soumis, par la [directive 2012/33/ UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/ CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins](#) ;

**Remarque :** La [directive 1999/32/CE du conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE a](#), compte tenu des nombreuses modifications apportées depuis son adoption, fait l'objet d'une codification par la [directive 2016/802/UE du Parlement européen et du Conseil du 11](#)

mai 2016 concernant une réduction de la teneur de soufre de certains combustibles liquides. La directive 2016/802/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 n'a pas modifié les seuils d'émission de dioxyde de soufre prévus par la directive 1999/32/CE modifiée par la directive 2012/33/UE. Pour autant, du fait de la codification opérée par la directive 2016/802/UE, c'est à cette dernière qu'il convient de se référer.

- 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, dite convention MARPOL.

## 120

L'annexe 6 de la convention MARPOL fixe des valeurs limites aux émissions des principaux polluants atmosphériques provenant des gaz d'échappement des navires notamment au regard des émissions d'oxydes de soufre et des émissions d'oxydes d'azote.

En matière d'oxydes de soufre, la règle 14 de l'annexe 6 de la convention MARPOL limite, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, à 0,5 % en masse la teneur en soufre des combustibles marins des navires exploités à l'extérieur des zones de contrôle des émissions et, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, à 0,1 % en masse celle afférente aux navires exploités à l'intérieur desdites zones.

Reprise par la directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE, la valeur limite de concentration en soufre des combustibles marins de 0,5 % en masse s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 aux combustibles utilisés dans les eaux territoriales des États membres de l'Union européenne, leurs zones économiques exclusives et leurs zones de prévention de la pollution. La directive précitée ajoute une exigence à l'égard des navires à quai dans les ports de l'Union européenne plus de deux heures, la teneur en soufre des combustibles qu'ils utilisent ne devant pas dépasser 0,1 % en masse.

## 130

Pour être éligibles au dispositif de déduction exceptionnelle, les équipements, qui doivent être acquis neufs et installés sur des navires ou bateaux de transport de marchandises ou de passagers en service, doivent permettre à ces navires ou bateaux d'atteindre un niveau de performance environnementale supérieur à celui fixé par l'un des deux critères mentionnés au **I-C-2 § 110** même s'ils n'y sont pas soumis par la réglementation en vigueur.

### **3. Biens destinés à l'alimentation électrique durant les escales par le réseau terrestre ou au moyen de moteurs auxiliaires utilisant le GNL ou une énergie décarbonée ainsi que les biens destinés à compléter la propulsion principale par une propulsion décarbonée**

---

## 140

Relèvent de cette catégorie les biens qui permettent l'alimentation électrique du navire ou du bateau durant les escales ainsi que ceux destinés à compléter la propulsion principale du navire ou du bateau de transport de marchandises ou de passagers. Ces biens recouvrent notamment :

- les systèmes à bord permettant le branchement électrique du navire ou du bateau sur une potence électrique située à quai ;
- les générateurs électriques à bord, servant au fonctionnement du navire ou du bateau à quai, alimentés par du GNL ou par une autre énergie décarbonée comme l'hydrogène ;
- les « kites » déployés à l'avant d'un navire ou d'un bateau pour économiser du carburant ;
- les voiles servant à la propulsion du navire ou du bateau.

## 150

Pour être éligibles, les équipements doivent être acquis neufs et installés sur des navires ou bateaux de transport de marchandises ou de passagers déjà en service.

## II. Modalité de calcul de la déduction exceptionnelle

### A. Assiette de la déduction

---

#### 160

Conformément aux dispositions du 1°, du 2° ou du 3° du I de l'article 39 decies C du CGI, l'assiette de la déduction exceptionnelle afférente aux équipements permettant l'utilisation de l'hydrogène, de l'électricité, de la propulsion vélique ou du GNL comme mode de propulsion principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale, ainsi que celle afférente aux biens destinés au traitement des gaz d'échappement (oxydes de soufre, oxydes d'azote et particules fines) est constituée par les coûts supplémentaires générés par leur installation dans les navires et les bateaux éligibles en comparaison avec les coûts d'installation de biens et équipements dont les performances environnementales sont moindres.

Conformément aux dispositions du 4° du I de l'article 39 decies C du CGI, la déduction exceptionnelle applicable aux biens destinés à l'alimentation électrique durant les escales par le réseau terrestre ou au moyen de moteurs auxiliaires utilisant le GNL ou une énergie décarbonée ainsi qu'aux biens destinés à compléter la propulsion principale par une propulsion décarbonée est calculée en retenant l'intégralité de leur valeur d'origine, hors frais financiers.

**Remarque :** Pour plus de précision sur la notion de valeur d'origine hors frais financiers, il convient de se référer au [BOI-BIC-CHG-20-20-10](#).

#### **1. Équipements spécifiques utilisés pour la propulsion principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale des navires et bateaux de transport de marchandises ou de passagers**

---

#### 170

Conformément aux dispositions du dixième alinéa du I de l'article 39 decies C du CGI, les coûts supplémentaires, hors frais financiers, directement liés à l'installation des équipements éligibles effectivement installés sont déterminés par différence entre leur valeur d'origine, hors frais financiers, 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 ou bateau de transport de marchandises et de passagers considéré.

#### 180

Le premier terme de la différence est constitué par la valeur d'origine, hors frais financiers, des équipements effectivement installés dans le navire ou le bateau de transport de marchandises ou de passagers qui permettent l'utilisation de l'hydrogène, de l'électricité, de la propulsion vélique ou du GNL. Cette valeur est composée du prix d'achat des équipements concernés minoré des remises, rabais commerciaux et escomptes de règlement obtenus et majoré de tous les coûts directement engagés pour la mise en état d'utilisation qui peuvent être directement rattachés à ces équipements.

Les équipements éligibles à la déduction exceptionnelle doivent en principe faire l'objet d'une facturation séparée ou d'une mention distincte sur la facture permettant de les identifier lors de leur acquisition, être inscrits distinctement à l'actif et amortis de façon autonome.

Lorsque les équipements sont acquis dans le cadre de l'acquisition d'un navire ou d'un bateau de transport de marchandises ou de passagers, la valeur d'origine des équipements éligibles correspond à la

proportion de la valeur qui leur est attribuable dans le prix global du navire ou du bateau de transport de marchandises ou de passagers. S'ils n'ont pas fait l'objet d'une facturation distincte et à défaut de pouvoir les évaluer directement, la valeur d'origine des équipements pourra être déterminée par référence au coût actuel à l'état neuf des éléments ayant les mêmes caractéristiques techniques que ceux installés dans le navire ou le bateau de transport de marchandises ou de passagers. Sous réserve que le contribuable justifie être dans l'impossibilité de connaître leur coût actuel à l'état neuf, il sera admis que leur valeur d'origine puisse être déterminée par différence entre le coût global d'acquisition et le prix de revient des autres éléments du navire ou du bateau.

### 190

Le second terme de la différence est constitué par la valeur d'origine, hors frais financiers, des équipements 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 ou du bateau de transport de marchandises et de passagers dans lequel ont été installés les équipements éligibles. Cette valeur est composée du prix d'achat des équipements concernés, minoré des remises, rabais commerciaux et escomptes de règlement obtenus et majoré de tous les coûts directement engagés pour la mise en état d'utilisation qui peuvent être directement rattachés à ces équipements.

L'entreprise qui souhaite appliquer la déduction exceptionnelle prévue à l'article 39 decies C du CGI doit être en mesure de justifier la valeur d'origine retenue au titre du second terme de la différence.

La comparaison doit être réalisée par rapport au prix qui lui aurait été réclamé, dans le cadre d'une transaction conclue dans des conditions normales de marché, pour acquérir et installer les équipements qui permettent d'utiliser comme carburant le fuel lourd ou le diesel marin pour la propulsion principale ou pour la production d'électricité destinée à la propulsion principale du navire ou du bateau de transport de marchandises et de passagers considéré.

Sont considérées comme « normales » les conditions qui sont habituellement pratiquées par les chantiers navals dans des transactions analogues effectuées avec des tiers.

L'entreprise qui entend bénéficier de la déduction exceptionnelle devra donc préalablement s'assurer que la valeur d'origine des équipements permettant l'utilisation du fuel lourd ou du diesel marin pour les navires ou celle du GNR pour les bateaux venant en diminution de l'assiette de la déduction exceptionnelle correspond à celle qui lui aurait été demandée par le vendeur dans le cadre de la construction du navire ou du bateau ou dans le cadre du remplacement d'un équipement obsolète pour ce qui concerne les navires et les bateaux en service.

La preuve sera considérée comme apportée si l'entreprise justifie, par exemple, d'un devis ou d'une facture pro forma à la date à laquelle le contrat d'acquisition des équipements éligibles a été contracté.

### 200

Ne doivent pas être retenues dans les deux termes de la différence les coûts qui ne sont pas directement liés à l'installation des équipements éligibles. Il s'agit notamment des équipements de confort du navire ou du bateau de transport des marchandises ou des passagers, des équipements d'accueil des passagers ou du personnel, de la coque, du remplacement de l'hélice.

## **2. Biens destinés au traitement des oxydes de soufre, oxydes d'azote et particules fines contenus dans les gaz d'échappement**

---

### 210

Conformément aux dispositions du onzième alinéa du I de l'article 39 decies C du CGI, les coûts supplémentaires, hors frais financiers, directement liés à l'installation des équipements éligibles sont déterminés par différence entre leur valeur d'origine, hors frais financiers, et la valeur d'origine, hors frais financiers, des équipements qui auraient dû être installés sur le navire ou le bateau de transport de marchandises et de passagers considéré pour satisfaire à la règle 14 de l'annexe 6 de la Convention

MARPOL ou, lorsque le navire y est soumis, aux dispositions de la [directive 2012/33/ UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/ CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins](#), 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 MARPOL.

## 220

Pour plus de précisions sur les modalités de détermination et de justification des deux termes de cette différence, il convient de se référer aux précisions développées aux **II-A-1 § 170 à 200**.

## **B. Taux applicables et période d'éligibilité**

---

### 230

Le taux de la déduction exceptionnelle est de :

- 125 % pour les 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 et des bateaux éligibles ;
- 105 % pour les équipements, acquis à l'état neuf, permettant l'utilisation du GNL comme énergie propulsive principale ou pour la production d'énergie électrique destinée à la propulsion principale des navires et des bateaux éligibles.

Ces dispositions s'appliquent aux équipements neufs dont le contrat d'acquisition ou le contrat de construction des navires ou bateaux dans lequel ils sont installés dès l'origine est conclu à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2024. Elles s'appliquent également aux biens pris en crédit-bail ou en location avec option d'achat à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2024.

### 240

Le taux de la déduction exceptionnelle est de :

- 85 % pour les biens destinés au traitement des oxyde de soufre, oxydes d'azote et particules fines contenus dans les gaz d'échappement installés sur un navire ou un bateau de transport de marchandises ou de passagers en service ;
- 20 % pour les biens destinés à l'alimentation électrique durant les escales par le réseau terrestre ou au moyen de moteur auxiliaire utilisant le GNL ou une énergie décarbonée ainsi qu'aux biens destinés à compléter la propulsion principale du navire ou du bateau de transport de marchandises ou de passagers par une propulsion décarbonée.

Ces dispositions s'appliquent aux biens acquis à l'état neuf ou pris en crédit-bail ou en location avec option d'achat à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2024, en vue de les installer sur un navire ou un bateau en service.

## **III. Cas particulier : opération de crédit-bail ou de location avec option d'achat lorsque le crédit preneur ou le locataire ne pratique pas la déduction exceptionnelle**

### 250

Conformément aux dispositions du troisième alinéa du III de l'[article 39 decies C du CGI](#), l'entreprise qui donne le bien en crédit-bail ou en location avec option d'achat peut bénéficier de la déduction exceptionnelle, sous réserve que le crédit-preneur ou le locataire ne pratique pas lui-même cette déduction.



Le crédit-bailleur ou le bailleur qui entend bénéficier de la déduction exceptionnelle doit donc s'assurer par tout moyen auprès du locataire ou du crédit-preneur que ce dernier ne pratique pas la déduction.

## 260

Sous cette réserve, le crédit-bailleur ou le bailleur peut imputer la déduction exceptionnelle, mais il doit néanmoins rétrocéder au crédit-preneur ou au locataire l'avantage en impôt qu'elle lui procure.

L'économie d'impôt ouvrant droit à la rétrocession est calculée en appliquant au montant de la déduction pratiquée annuellement le taux de droit commun de l'impôt sur les sociétés appliqué par le crédit-bailleur ou le bailleur.

Cette rétrocession, qui ne peut être réalisée que sous la forme d'une diminution des loyers dus par le crédit-preneur ou le locataire, doit être accordée en même temps et au même rythme que celui auquel le crédit-bailleur ou le bailleur pratique la déduction.

**Remarque :** La rétrocession ainsi accordée sous forme d'une diminution de loyer ne sera pas considérée comme un acte anormal de gestion.

## 270

La rétrocession, qui porte, non sur la déduction elle-même, mais sur l'économie d'impôt dont bénéficie le crédit-bailleur ou le bailleur à raison de la déduction exceptionnelle, s'effectue de manière échelonnée sur la durée normale d'amortissement du bien donné en location.

Le montant d'impôt rétrocédé annuellement doit être acquis par le crédit-preneur ou le locataire au plus tard à la clôture de chacun des exercices au titre desquels le crédit-bailleur ou le bailleur impute sur son résultat fiscal la déduction exceptionnelle.

Il en est de même si le crédit-bailleur ou le bailleur est déficitaire au titre d'un exercice quelconque de la période de location du bien.

## IV. Conséquences du non-respect d'une des conditions d'application du dispositif

### 280

Conformément aux dispositions du V de l'article 39 decies C du CGI, si l'une des conditions prévues aux I à IV de l'article 39 decies C cesse d'être respectée pendant la durée normale d'utilisation du navire, le contribuable perd le droit de pratiquer la déduction et les sommes déduites au cours de l'exercice et des exercices précédents sont rapportées au résultat imposable de l'entreprise qui en a bénéficié au titre de l'exercice au cours duquel cet événement se réalise.

### 290

Il résulte de ces dispositions que les conditions d'application du présent dispositif doivent être respectées tout au long de la période normale d'utilisation du navire. Ces conséquences sont encourues si une ou plusieurs des conditions suivantes cesse d'être respectée :

- le navire cesse de battre pavillon d'un des États membres de l'UE ou d'un des États parties à l'accord sur l'EEE ;
- le nombre d'escales dans les ports français représente moins de 30 % du nombre des escales ou la durée de navigation dans la zone économique exclusive française représente moins de 30 % du temps de navigation ;
- le bateau mentionné au I-B § 40 n'est plus affecté à la réalisation d'opérations de transport de marchandises ou de passagers ;
- la déduction n'est plus répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation ;

- pour les biens pris en crédit-bail ou en location avec option d'achat, l'entreprise bailleuse qui pratique la déduction exceptionnelle ne rétrocède pas l'avantage en impôt en même temps et au même rythme que celui auquel la déduction est pratiquée.

### 300

L'entreprise qui prend en location dans le cadre d'un contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat un bien éligible à la déduction exceptionnelle dont l'avantage en impôt lui est rétrocédé par le bailleur ou le crédit-bailleur et qui cesse de respecter l'une des conditions d'application du présent dispositif est tenue d'ajouter à son résultat imposable les déductions opérées par le crédit-bailleur ou le bailleur. Ce dernier, qui n'est pas le contribuable qui bénéficie effectivement de la déduction exceptionnelle, n'est pas tenu de reprendre les déductions antérieurement opérées. Toutefois, il ne peut plus pratiquer de nouvelles déductions.

## V. Encadrement européen de la déduction exceptionnelle

### 310

Conformément aux dispositions du VI de l'article 39 de la C du CGI, le bénéfice de la déduction exceptionnelle est subordonnée 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 (RGEC).

### 320

Afin que la déduction exceptionnelle soit considérée comme une aide conforme à cet article, il convient de respecter les conditions suivantes :

- l'investissement permet au bénéficiaire d'augmenter le niveau de protection de l'environnement découlant de ses activités en allant au-delà des normes de l'UE applicables, indépendamment de l'existence ou non de normes nationales obligatoires plus strictes que les normes de l'UE ;
- l'investissement permet au bénéficiaire d'augmenter le niveau de protection de l'environnement découlant de ses activités en l'absence de normes de l'UE ;
- le montant de l'aide ne doit pas excéder 40 % du coût de l'investissement éligible.

### 330

Chaque entreprise doit déterminer le montant de l'aide octroyée sur chaque exercice afin de s'assurer que le cumul des aides ainsi octroyées ne dépasse pas le plafond global d'intensité des aides autorisées.

### 340

À cet égard, il est rappelé que les aides de minimis peuvent être cumulées avec la déduction exceptionnelle relevant du RGEC mentionné au § 310.