

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

25 novembre 2011

## LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2011 - (n° 3952)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° 356

présenté par  
M. Gest-----  
**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 13, insérer l'article suivant :**

I. – Après l'article 238 *quindecies* du code général des impôts, il est inséré un article 238 *sexdecies* ainsi rédigé :

« Art. 238 *sexdecies*. – Sont exonérées les plus-values soumises au régime des articles 39 *duodecies* à 39 *quindecies* et réalisées lors de la cession de bateaux de la navigation intérieure affectés au transport de marchandises, en cours d'exploitation par une entreprise de transport fluvial ou par une entreprise dont l'activité est de louer de tels bateaux. Pour bénéficier de l'exonération, l'entreprise doit avoir acquis, au cours du dernier exercice, ou avoir pris l'engagement d'acquérir dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la cession, pour les besoins de son exploitation, un ou des bateaux de navigation intérieure, neufs ou d'occasion, affectés au transport de marchandises à un prix au moins égal au prix de cession.

« Le bateau cédé doit, à la date de la cession, faire l'objet d'un titre de navigation en cours de validité.

« Le bateau acquis en remploi doit satisfaire à l'une des conditions suivantes :

« 1° Sa construction est achevée depuis vingt ans au plus et il doit avoir été construit à une date plus récente que le bateau cédé ;

« 2° Il répond à des conditions de capacité supplémentaire.

« Le montant total de l'exonération accordé au titre du présent article ne peut excéder 100 000 €.

« Si les sommes réinvesties sont inférieures au prix de cession, le montant bénéficiant de l'exonération est limité au produit de la plus-value par le rapport entre le prix de cession affecté à l'acquisition du navire et la totalité de ce prix. La régularisation à effectuer est comprise dans le résultat imposable de l'exercice en cours à l'expiration du délai de vingt-quatre mois fixé au premier alinéa, majorée d'un montant égal au produit de cette régularisation par le taux de l'intérêt de retard prévu à l'article 1727.

« Lorsque l'entreprise mentionnée au premier alinéa est une société soumise au régime d'imposition prévu à l'article 8, la condition tenant à la nature de l'activité de cette entreprise doit être également remplie par ses associés personnes morales.

« L'engagement mentionné au premier alinéa doit être annexé à la déclaration de résultat de l'exercice de cession.

« Les dispositions du premier alinéa ne sont pas applicables aux plus-values soumises aux dispositions de l'article 223 F.

« Le bénéfice des dispositions du premier alinéa est subordonné au respect du règlement (CE) n°1998/2006 de la Commission, du 15 décembre 2006, concernant l'application des articles 87 et 88 du traité aux aides de *minimis*.

« Le remploi peut être réalisé dans le cadre d'un contrat de crédit-bail conclu dans le délai mentionné au premier alinéa. Dans ce cas, les sommes réinvesties mentionnées au septième alinéa s'entendent d'un montant égal à la somme des loyers effectivement versés, pour leur quote-part prise en compte pour la détermination du prix d'acquisition, majorée du prix d'acquisition versé à l'issue du contrat. Le cas échéant, la régularisation mentionnée au septième alinéa est alors comprise dans le résultat imposable de l'exercice au cours duquel le contrat prend fin, majorée d'un montant égal au produit de cette régularisation par le taux de l'intérêt de retard prévu à l'article 1727. »

II. – Le I s'applique aux cessions de bateaux affectés au transport de marchandises réalisées à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012.

III. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Conformément à l'annonce faite par le Président de la République le 5 avril 2011, cette disposition vise à favoriser la relance de la voie d'eau, dans la droite ligne des orientations arrêtées dans le cadre de la loi du Grenelle de l'environnement.

Le présent amendement vise à exonérer l'ensemble des entreprises de transport fluvial de marchandises (imposées au titre de l'impôt sur le revenu ou de l'impôt sur les sociétés) de taxation sur les plus-values professionnelles réalisées lors de la cession d'un bateau. Le renouvellement et la modernisation de la flotte ainsi induits favoriseraient le développement d'opérateurs de transport fluvial solides économiquement, capables de faire face à la concurrence européenne et pouvant proposer des services à un prix suffisamment attractif par rapport à la route.

---

Pour bien cibler l'objectif d'accélération du renouvellement de la flotte, la non-imposition des plus-values de cession est liée à des conditions de réinvestissement des plus-values de cession dans un bateau plus jeune ou disposant d'une cale plus importante. Ainsi les entreprises de transport cessant leur activité de transport de marchandises par voie fluviale (cas du départ en retraite d'un batelier par exemple) et qui vendent leur bateau sans en racheter un, ne bénéficient pas de la mesure.

Actuellement, la taxation des plus-values réalisées sur la cession d'un bateau relève des dispositions fiscales générales. A ce titre, lorsqu'elles sont imposées à l'impôt sur le revenu et que le bateau cédé a été détenu au moins deux ans, elles sont intégrées dans le bénéfice imposable jusqu'à hauteur des amortissements effectués, et au-delà de manière séparée au taux fixe de 16 % - à ce taux, s'ajoutent les prélèvements sociaux. Ce régime prévoit cependant (art. 151 septies du CGI), pour les seules entreprises soumises à l'IRPP, une exonération d'imposition des plus-values pour la totalité de leur montant lorsque le chiffre d'affaires annuel est inférieur ou égal à 90 000 euros, et pour une part dégressive jusqu'à 126 000 euros.

Lorsqu'elles sont imposées à l'impôt sur les sociétés, ces plus-values sont imposées au taux de droit commun (33,33 %).

Ce dispositif paraît peu adapté aux entreprises de transport fluvial, très « capitalistiques » et aux taux de marge modestes : du fait de la durée de vie et de la faible perte de valeur vénale des bateaux, les plus-values réalisées dans le secteur sont ordinairement très élevées, et impliquent ainsi, sauf exonération, une charge fiscale importante au regard de la taille des entreprises. Une telle charge nuit à la capacité des entreprises et notamment des entreprises individuelles à réinvestir dans des bateaux plus modernes.

Aux Pays-Bas et en Allemagne, le produit de la vente d'un bateau n'est pas imposé s'il est réinvesti dans un bateau nouveau dans les 3 ou 4 années qui suivent la vente. En Belgique, le produit de la vente est exonéré sous certaines conditions (achat de bateau plus jeune, plus puissant répondant à des normes techniques spécifiques).