

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 juin 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1990)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° 362

présenté par

M. Pauvros, M. Olivier Faure, M. Caullet, M. Duron, Mme Descamps-Crosnier, M. Bricout, Mme Rabin, Mme Gaillard, M. Boudié, M. Calmette, M. Cottel, M. Arnaud Leroy, M. Capet, M. Bréhier, Mme Errante, M. Bies, M. Laurent, M. Burrioni, Mme Beaubatie et les membres du groupe socialiste, républicain et citoyen

ARTICLE 16

Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« À la date de ce transfert, SNCF Réseau est substitué à SNCF Mobilités pour les droits et obligations de toute nature, y compris immatériels, attachés à ces mêmes missions, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant la date de ce transfert et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

SNCF est aujourd'hui le gestionnaire d'infrastructures des installations du Service Militaire des Chemins de Fer (SMCF). Ces installations sont constituées de 65 sites permettant de charger ou de recevoir des trains militaires.

Alors que tous les autres transferts prévus par le projet de loi sont réalisés sur la base des valeurs nettes comptables, il est étonnant que les transferts des biens visés à l'article 16 et qui sont aujourd'hui valorisés dans les comptes de la SNCF, dérogent à ce principe et se fassent à titre gratuit. Dans ces conditions, il est proposé d'inclure ce transfert des biens utiles à la défense dans le dispositif de transfert « de droit commun » prévu à l'article 10 du projet de loi.

Enfin et en vue d'éviter la diminution de base fiscale qui peut résulter d'opérations de restructuration telle que l'apport des biens, la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire avait précisé que le prix de revient visé à l'article 1499 du code général des impôts s'entendait de la valeur brute des immobilisations.

Si le projet de restructuration ne doit pas se traduire par une imposition supplémentaire pour le système ferroviaire (absence de droit d'enregistrement sur les mutations par exemple), il ne doit pas non plus entraîner une minoration des bases imposables à la fiscalité locale au détriment des collectivités locales.

Pour assurer cette neutralité fiscale, il apparaît souhaitable de reprendre les dispositions de la loi de 1997.