

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 novembre 2014

PLFR POUR 2014 - (N° 2353)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° 475

présenté par

M. Arnaud Leroy, M. Travert et Mme Rabault

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 30, insérer l'article suivant:**

I. – Le premier alinéa du V de l'article 209 du code général des impôts est complété par une phrase ainsi rédigée : « La durée de détention couverte par l'option est décomptée à partir de la date de début d'exploitation du navire dans le cadre du régime défini à l'article 209-0 B par l'entreprise cédante lorsque cette dernière a acquis l'intégralité des parts de la société propriétaire du navire, puis a acquis le navire dans le cadre d'une opération bénéficiant des dispositions des articles 210 A, 210 B et 210 C. ».

II. – Le I s'applique à l'impôt dû par les sociétés sur le résultat des exercices clos à compter d'une date fixée par décret, qui ne peut être postérieure de plus de six mois à la date de réception par le Gouvernement de la réponse de la Commission européenne permettant de considérer le régime législatif lui ayant été notifié comme étant conforme au droit de l'Union européenne en matière d'aides d'État.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article 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

En raison du coût particulièrement élevé des navires destinés au transport maritime, leur schéma de financement se présente en général comme suit. Une société ad hoc, détenue par des établissements de crédit, acquiert le navire pour le mettre à disposition de l'armateur via un contrat d'affrètement coque nue, puis l'armateur rachète l'intégralité des parts de la société de portage. Il opte alors pour le régime de la taxation au tonnage à raison de la société acquise ou intègre le navire dans son

patrimoine dans le cadre d'une transmission universelle de patrimoine ou d'une fusion absorption placées sous le régime fiscal dit de faveur.

Or le régime actuel d'abattement en fonction de la durée de détention sur les plus-values de cession de navires, qui ne s'applique qu'aux entreprises ayant opté pour le régime de taxation au tonnage, ne permet pas d'exonérer complètement les plus-values réalisées à l'occasion de la cession des navires ainsi acquis.

En effet, l'abattement est calculé par le rapport entre la durée de détention pendant la période couverte par l'option pour la taxation au tonnage et la durée de détention totale du navire. Lorsque le navire a été acquis au moyen d'une opération de restructuration placée sous le régime fiscal dit de faveur (article 210 A du CGI), la durée de détention totale du navire est égale à la somme des durées de détention par la société bailleresse et par l'armateur.

En revanche, la durée de détention pendant la période couverte par l'option pour la taxation au tonnage n'est décomptée qu'à partir de l'acquisition du navire par l'armateur.

A titre d'exemple, si le navire a été loué 4 ans à un armateur qui l'exploite dès l'origine en tant qu'affrètement dans le cadre du régime de taxation au tonnage et qui l'acquiert ensuite au moyen d'une restructuration bénéficiant du régime fiscal de faveur, et si la cession intervient 6 ans après cette acquisition, le dénominateur du rapport est de 10 ans, alors que le numérateur du rapport est de 6 ans : l'abattement sur la plus-value imposable n'est donc que de 60 %.

L'imposition de la plus-value est contraire à l'objectif poursuivi par le dispositif et constitue un frein au financement du renouvellement de la flotte française, comme l'a constaté le rapport du député Leroy sur la compétitivité des transports et services maritimes français.

Il est donc proposé d'aménager le régime afin de permettre l'exonération des plus-values de cession de navires qui ont été exploités par des armateurs placés sous le régime de la taxation au tonnage, quel que soit le mode de financement du navire.

Ainsi, l'aménagement proposé aboutit à ce que, dans l'illustration exposée ci-avant, le numérateur du rapport corresponde à la durée d'exploitation du navire dans le cadre du régime de taxation au tonnage, soit 10 ans : dans ces conditions, le rapport est de 10 ans sur 10 ans, soit 100 %, ce qui permet une exonération équivalente à celle dont aurait bénéficié un armateur ayant acquis le navire dès le début de son exploitation.