

**Niveau d'information :**

Tous les navigateurs

**Sujet : DROIT ANNUEL DE FRANCISATION ET DE NAVIGATION 2007 ( DAFN 2007)****Textes de référence :**

1. Loi de finances rectificative 2006, article 108 ;  
<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=ECOX0600190L>
2. Loi de finances 2007, article 43 ;  
<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnTexteDeJorf?numjo=ECOX0600160L>
3. Code des Douanes ; Titre IX : Navigation ; Chapitre 1<sup>er</sup> : Régime des navires : articles 217, 218, 223 et 224 ;  
<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnCode?commun=&code=CDYANES0.rcv>

Après la modification du Droit Annuel de Francisation et de Navigation (*DAFN*) qui a pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2006 et a entraîné une très FORTE augmentation sur les **coques** en 2006, le gouvernement vient de faire voter (*Réf. 1*) une nouvelle et forte hausse sur la part "**moteur**" pour 2007 ! Seuls 2 aménagements viennent corriger un peu, pour les bateaux de plus de 10 ans et pour ceux de 11 à 12 mètres, l'augmentation considérable infligée en 2006.

**INFORMATION :**

A. Les nouvelles dispositions applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007 sont les suivantes :

- 1) Obligation de franciser les bateaux de moins de 7 mètres dont la puissance du moteur est égale ou supérieure à 22 CV administratifs (HB essence d'environ 300 CV ou 2 X 115 CV réels selon le type, Diesel IB de 350 CV environ) et donc d'acquitter les droits correspondants sur le moteur, la coque n'étant pas taxable en dessous de 7 mètres. Ces bateaux ne payaient aucun droit en 2006.  
Les bateaux de moins de 7 mètres d'une puissance administrative inférieure à 22 CV restent donc dispensés de l'obligation de francisation s'ils ne se rendent pas à l'étranger et exempts de droit annuel.  
**Attention, « dispensé d'obligation » ne veut pas dire « interdit » ! Ils peuvent donc, si nécessaire ou si souhaité, être francisés.**
- 2) Scission en 2 de la tranche de taxation des navires de 10 à 12 mètres, ce qui aura pour avantage de réduire l'effet de seuil. Par contre la tranche de 12 à 15 mètres n'a pas été modifiée, ce qui laisse subsister un effet de seuil plus important que le précédent, pourtant jugé excessif par les Douanes !
- 3) Très forte augmentation (environ 30%) du droit sur les moteurs de plus de 5 CV pour les bateaux de plus de 7 mètres (voir page 3 le tableau de la nouvelle taxation pour 2007).
- 4) Exonération du DAFN pour certaines catégories :
  - a. Les embarcations appartenant à des écoles de sports nautiques qui relèvent d'associations agréées par le ministre chargé des sports,
  - b. Les embarcations mues principalement par l'énergie humaine dont les caractéristiques sont fixées par décret,
  - c. Les bateaux classés au titre des monuments historiques conformément à l'article L. 622-1 du Code du patrimoine,
  - d. Les bateaux d'intérêt patrimonial ayant reçu le label de la Fondation du Patrimoine maritime et fluvial (*présidée par Gérard d'ABOVILLE*), dans des conditions fixées par décret.
- 5) Augmentation des abattements sur les droits pour vétusté sur la coque et sur le moteur.  
Ils sont portés de 25 à **33 %** pour les bateaux de 10 à 20 ans, de 50 à **55 %** pour les bateaux de 20 à 25 ans, et de 75 à **80 %** pour les bateaux de plus de 25 ans.  
Le seuil de perception du DAFN qui avait été abaissé à 76 € en 2006 reste à ce niveau ; aucun paiement ne sera demandé quand le calcul conduit à un résultat inférieur.

B. L'article 43 de la Loi de finances 2007 (*réf 2*) modifie l'affectation du DAFN. Il sera cette année totalement affecté Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres. L'U N A N avait signalé que l'affectation d'une taxe à un budget particulier était contraire aux principes budgétaires. Aussi, dès 2008, le DAFN sera à nouveau versé au « pot commun » du budget de l'Etat qui assurera le financement du Conservatoire du Littoral.  
Le Gouvernement en profitera-t-il pour revoir le DAFN à la baisse l'an prochain ?

**Nota : Il convient de rappeler deux points importants :**

1. L'article 217 du Code des Douanes : « *La francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y attachent.* »
2. Un ressortissant français peut, comme tout autre personne d'un état de la Communauté européenne, faire immatriculer son bateau de plaisance dans le pays de l'Union de son choix, même s'il est stationné et ne navigue que dans les eaux territoriales françaises. Il bat alors le pavillon du pays choisi et est soumis à ses lois et réglementations.  
L'État français perçoit dans ce cas un "droit de passeport" du même montant que le DAFN, qui s'ajoute à la redevance, souvent minime, perçue par l'état où le bateau est immatriculé. Cette « double taxation » pourrait être contestée auprès des juridictions communautaires avec une bonne probabilité de succès.

**La fiche d'information du 27 octobre 2006 « Vers de nouvelles augmentation du DAFN ? » exposait la position de l'U N A N et concluait :**

« Est-il normal que les navigateurs de plaisance supportent SEULS le financement du Conservatoire du Littoral, les augmentations de ses programmes et le renchérissement des prix du foncier ? D'autant qu'aucun de leurs représentants ne siège à son Conseil d'administration !

L'U N A N continue à demander :

- Le financement du Conservatoire du Littoral, de façon répartie et donc indolore, par tous ceux qui apprécient son action, mais surtout par ceux qui portent atteinte au littoral,
- La suppression définitive du DAFN, mal conçu, peu efficace, générateur d'effets pervers, et coûteux à recouvrer.

Si l'administration ne veut rouvrir un dossier mal étudié à l'origine, Saisissons nos parlementaires! »

Cela a été fait par l'U N A N en novembre 2006.

On peut simplement regretter que ni l'administration ni le Parlement n'aient sérieusement examiné le dossier des droits de navigation, sinon pour y soumettre certains bateaux de moins de 7 m qui avait été épargnés en 2006.

Cela confirme l'impression de manque de maîtrise de nombreuses administrations sur les sujets relatifs à la plaisance, en dehors de l'institution de prélèvements supplémentaires ou de réglementations nouvelles.

**CONCLUSION :**

**La France considère-t-elle la navigation de plaisance française comme indésirable ou nuisible pour lui imposer en permanence des taxes et réglementations qu'aucune autre activité ne subit ?**

**Pourquoi alors toutes les augmentations qui sont annoncées :**

Droit de francisation, coût du permis, coût des ports et mouillages poussés à la hausse par des gestionnaires profitant trop souvent du manque de places nouvelles, taxe de récupération des fusées considérées comme administrativement périmées au bout de 3 ans alors qu'elles fonctionnent beaucoup plus longtemps,

**L'instauration de réglementations inutiles ou inapplicables car mal étudiées est certes plus habituelle dans notre pays que la concertation et la recherche de solutions réalistes aux problèmes qui peuvent se poser.**

**Les zones où navigation et mouillage sont impossibles ne cessent d'augmenter.**

**Les pouvoirs publics ne considèreraient-ils la marine de plaisance que comme un décor pour le tourisme ?**

**Cherchent-ils à l'asphyxier alors qu'elle contribue largement à l'équilibre économique du littoral, à son emploi, au financement de l'état et des collectivités ?**

**Comment expliquer que les défenseurs de l'environnement portent une telle attention à l'une des activités les plus respectueuses des ressources naturelles et de l'environnement ?**

**Cherchent-ils à favoriser les pavillons européens plus accueillants, au risque de voir une industrie nationale dynamique et créatrice d'emplois qualifiés s'étioler sur son marché domestique ?**

**Cherchent-ils à réserver ce loisir aux plus fortunés, ce qui semble être en passe de réussir ?**

## Tableau récapitulatif pour le calcul des Droits Annuels de Francisation et de Navigation à payer en 2007

Tonnage brut du navire ou longueur de coque	Quotité du droit
<b>I. Navires de commerce</b>	
De tout tonnage	Exonération
<b>II. Navire de pêche</b>	
De tout tonnage	Exonération
<b>III. Navires de plaisance ou de sport <b>francisés</b></b>	
	<b>a) Droit sur la coque</b>
De moins de 7 mètres	Exonération
De 7 mètres inclus à 8 mètre exclus	92 €
De 8 mètres inclus à 9 mètre exclus	131 €
De 9 mètres inclus à 10 mètre exclus	223 €
<b>De 10 mètres inclus à 11 mètre exclus</b>	<b>300 €</b> <i>au lieu de 342 € en 2006</i>
<b>De 11 mètres inclus à 12 mètres exclus</b>	<b>342 €</b> <i>inchangé</i>
De 12 mètres inclus à 15 mètre exclus	573 €
De 15 mètres et plus	1.108 €
	<b>b) Droit sur le moteur des navires de plus de 7 mètres ou de moins de 7 mètres mais plus de 22 CV (puissance administrative)</b>
Jusqu'à 5 CV inclusivement	Exonération
De 6 à 8 CV	<b>13 €</b> <i>au lieu de 10 €</i> par CV au-dessus du cinquième
De 9 à 10 CV	<b>15 €</b> <i>au lieu de 12 €</i> par CV au-dessus du cinquième
De 11 à 20 CV	<b>32 €</b> <i>au lieu de 25 €</i> par CV au-dessus du cinquième
De 21 à 25 CV	<b>36 €</b> <i>au lieu de 28 €</i> par CV au-dessus du cinquième
De 26 à 50 CV	<b>40 €</b> <i>au lieu de 31 €</i> par CV au-dessus du cinquième
De 51 à 99 CV	<b>45 €</b> <i>au lieu de 35 €</i> par CV au-dessus du cinquième
	<b>c) Taxe spéciale</b>
	Pour les moteurs ayant une puissance égale ou supérieure à 100 CV, le droit prévu au <b>b)</b> est remplacé par une taxe spéciale de <b>57,96 €</b> <i>au lieu de 45,28 €</i> par CV.

*Les changements intervenus suite à la loi de Finance corrective 2006 figurent en bleu et caractères gras. Les tarifs 2006 sont indiqués pour mémoire, en italiques.*