

Paris, le 20 décembre 2019

N O T E

OBJET : recouvrement par la Direction générale des douanes et des droits indirects des taxes prévues aux articles 223 et 238 du code des douanes

I. LA « SURTAXE YACHT » : UN SURCROIT DE BARÈME DU DROIT ANNUEL DE FRANCISATION ET DU DROIT DE PASSEPORT AU RENDEMENT DÉCEVANT

Un bateau de plaisance doit être francisé si sa longueur de coque est supérieure à 7 mètres et qu'il appartient à une personne physique ou morale ayant son domicile ou son siège social en France ⁽¹⁾. La francisation d'un navire lui confère le droit de porter le pavillon de la République française ⁽²⁾.

Les personnes physiques ou morales qui ont leur résidence ou leur siège social en France et qui sont propriétaires d'un navire de plaisance battant pavillon étranger, sont assujetties au droit de passeport. Sont en revanche exonérées du droit de passeport les sociétés propriétaires d'un navire de plaisance ou de sport qui font l'objet d'un contrat de location avec option d'achat ou d'un crédit-bail conclu avec une personne physique n'ayant pas sa résidence principale en France, ou avec une personne morale ne disposant pas d'établissement en France.

Le barème du droit annuel de francisation et de navigation (DAFN) – auquel renvoie également le droit de passeport ⁽³⁾ – a été relevé à l'article 33 de la loi de finances pour 2018. Visant les grands navires de plaisance ou de sport, cette mesure a été conçue pour compenser, partiellement, l'exclusion des biens immobiliers de l'assiette de l'impôt sur la fortune immobilière.

Le nouveau barème du DAFN a ainsi été fortement réévalué pour les navires de plaisance et de sport d'une longueur supérieure ou égale à 30 mètres et à la puissance supérieure ou égale à 750 kW. Il varie selon la longueur et la puissance des navires concernés de 30 000 à 200 000 euros par an.

(1) Article 223 du code des douanes.

(2) Article 217 du code des douanes.

(3) Article 238, alinéa 2 du code des douanes.

**LES TARIFS ANNUELS DE LA « SURTAXE YACHT »
EN MATIÈRE DE DAFN ET DE DROIT DE PASSEPORT**

(en euros)

Longueur	Puissance			
	750 kW inclus à 1 000 kW exclus	1 000 kW inclus à 1 200 kW exclus	1 200 kW inclus à 1 500 kW exclus	1 500 kW et plus
30 mètres inclus à 40 mètres exclus	30 000	30 000	30 000	30 000
40 mètres inclus à 50 mètres exclus	30 000	30 000	30 000	75 000
50 mètres inclus à 60 mètres exclus	–	30 000	75 000	100 000
60 mètres inclus à 70 mètres exclus	–	30 000	75 000	150 000
70 mètres et plus	–	75 000	150 000	200 000

Source : article 223 bis du code des douanes.

Le produit du DAFN est affecté au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, dans la limite d'un plafond fixé à 38,5 millions d'euros.

Les réponses apportées au Rapporteur général dans le cadre de ses travaux visant à établir le rapport d'évaluation de la loi fiscale (RALF) 2018 faisaient état de sept navires concernés par le relèvement du barème. Parmi ces navires, six étaient concernés par la hausse du droit de passeport car étrangers. Un seul navire était concerné par la hausse du DAFN, car français.

Ainsi, au 16 mai 2018, le produit collecté au titre de la surtaxe yacht était de 82 500 euros, dont 75 000 euros de droit de passeport et 7 500 euros de DAFN. À l'époque, la Direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI) soulignait que ce rendement était provisoire, car 5 navires sur les 7 ne s'étaient pas acquittés de leurs obligations fiscales : le rendement total pouvait ainsi atteindre 255 000 euros après actions en recouvrement forcé.

Cette somme, même éloignée des 10 millions d'euros initialement prévus, n'a pas été atteinte.

Les réponses apportées au Rapporteur général en juillet 2019 ont fait état d'un montant collecté de 86 700 euros, dont 79 200 euros de droit de passeport et 7 500 euros de DAFN.

Le Rapporteur général a donc souhaité connaître les raisons de ce rendement très décevant. Face aux réponses très parcellaires apportées par la

DGDDI, il a été fait le choix de procéder à un contrôle sur place, le 18 septembre 2019 au matin.

II. JUSTIFIANT UN CONTRÔLE SUR PLACE À LA DGDDI, CHARGÉE DE SON RECOUVREMENT

Le contrôle a fait apparaître que :

– **le problème principal n'est pas posé par le DAFN mais par le droit de passeport.** En effet, s'acquitter du DAFN est un préalable à l'immatriculation du navire à la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM, ex-« affaires maritimes »), ce qui permet aux navires d'être identifiés ;

– **le point d'entrée des contrôles douaniers de navires n'est pas le DAFN, mais la taxe sur la valeur ajoutée (TVA).** En effet, un bateau peut être enregistré soit à la plaisance, soit au commerce. Le choix entre ces deux destinations est réalisé en fonction de l'utilisation qui va être faite du navire ; elle emporte des conséquences fiscales importantes. Ainsi, l'utilisateur/propriétaire d'un navire de commerce peut bénéficier d'une exonération TVA sur le prix du navire, ainsi que d'une détaxe sur le carburant. Aussi, les douanes cherchent à requalifier la destination du navire : ce sont les seuls contrôles qui aboutissent à des redressements supérieurs à 1 million d'euros ;

– **de fait, le contrôle du droit de passeport n'est pas la priorité de la DGDDI.** Son contrôle n'est qu'incident. En outre, contrôler le droit de passeport implique de connaître le « véritable » propriétaire/utilisateur, et de nombreux navires sont loués *via* des sociétés-écrans installées dans des pays extra-européens, ou des territoires au sein de l'UE qui ne répondent pas aux demandes d'information (Malte, territoires de la couronne britannique). Cette recherche peut excéder les capacités des services douaniers locaux ;

– **en outre, les statistiques sur le trafic maritime de plaisance sont détenues par les capitaineries des ports et non par les services des douanes.** Or, les compétences en matière de police portuaire ont été transférées aux départements pour les ports de commerce et de pêche, et aux communes pour les ports de plaisance (à l'exception du suivi des matières dangereuses). Ainsi, les gestionnaires de ces ports (dirigeants de CCI *etc.*) n'ont pas forcément intérêt à communiquer aux agents des douanes les arrivées de yachts, favorables à l'économie locale. La lettre jointe de la direction régionale des Douanes d'Aix-en-Provence ne démontre pas une volonté affirmée de faire la lumière sur cette situation puisqu'est évoquée la simple possibilité de voir la « communication de données du trafic maritime de plaisance faire partie des thèmes abordés » lors de la réunion du 30 septembre 2019 avec la direction des ports du Var (pièce jointe n°1).

Un « trou noir » varois révélateur des dysfonctionnements du recouvrement du droit de passeport

Il ressort des éléments transmis par la DGDDI, pendant le contrôle sur place, que les ports de Saint-Tropez et Port Grimaud n'ont fait l'objet d'aucun contrôle au cours des années 2017 et 2018, bien qu'intuitivement la présence à quai de navires semblent relever de la taxation au droit de passeport.

À la suite de questions écrites précises du Rapporteur général sur ce point, posées après le contrôle sur place, il a été répondu, contrairement à ce qui avait été indiqué oralement au cours du contrôle :

qu'« il n'existe pas de difficultés particulières relative à la compétence juridictionnelle dans le département du Var entre les directions d'Aix-en-Provence et de Nice ».

La direction régionale des douanes d'Aix-en-Provence est compétente sur le département varois dans sa totalité, incluant donc les ports de Grimaud et Saint-Tropez situés dans le Var. En complément, les services de la DNGCD sont compétents sur le littoral varois lorsque ces bateaux sont en mer ou lorsqu'ils y accostent.

Trois services de la DR d'Aix-en-Provence sont compétents pour la réalisation des contrôles :

– **le service régional d'enquêtes (SRE) : dont il nous est précisé que les effectifs réduits en 2017 et 2018 ont empêché tout contrôle ;**

– la brigade de surveillance intérieure (BSI) de Toulon, avec une cellule dédiée aux navires de plaisance. Les effectifs ont toutefois été fortement mobilisés par la mission contrainte migratoire sur les PPF et le plan d'action tabac, défini comme priorité nationale ;

– la brigade de surveillance intérieure (BSI) de Frejus, pour mémoire, car son action est principalement dédiée aux contrôles routiers et autoroutiers.

Ces éléments démontrent, s'il en était encore besoin, la nécessité d'une reprise en main rapide du contrôle de cette taxe.

III. CONCLUSION

Le droit de passeport n'étant pas la priorité de la DGDDI, aucun yacht n'a intégré la base de données des navires assujettis à taxation récemment : aucun propriétaire ou utilisateur de yacht n'est venu spontanément se déclarer aux douanes pour s'acquitter du DAFN depuis 2008. De fait, la base de données de la DGDDI est stable depuis cette date.

Le sous-directeur de la fiscalité douanière a admis qu'il était « possible » que des navires concernés par le DAFN soient situés hors des radars de la DGDDI.

Confrontée à une assiette de taxation mobile par essence, où l'identification du propriétaire/utilisateur – qui est un fait générateur du droit de passeport – est complexe eu égard aux moyens déployés (rattachement à des juridictions non coopératives), la DGDDI ne parvient pas à taxer les navires

redevable du droit de passeport, tout simplement parce qu'ils ne sont que partiellement identifiés.

Aussi, l'assiette de la taxe est probablement plus large, mais inconnue des Douanes.

Mécaniquement, une meilleure identification de l'assiette permettrait d'accroître le rendement du droit de passeport. À cet égard, il sera fait remarquer qu'aucun suivi n'a été effectué par l'exécutif à la suite du vote par le Parlement, à l'initiative de l'Assemblée nationale, de ce surcroît de barème.

Enfin, il est à noter que la compétence portant sur le recouvrement du droit de passeport et du DAFN va être transférée, au 1^{er} janvier 2021, à la DGFIP⁽¹⁾. Le Rapporteur général forme le vœu que ce recouvrement s'en trouve amélioré.

(1) Article 61 du projet de loi de finances pour 2020.