

	Union Nationale des Associations de Navigateurs	Date : 10 janvier 2012
	Siège social : Capitainerie port de VANNES (F 56000) Siège administratif : 9, rue Maréchal Foch – F 44210 SAINTE MARIE SUR MER Tél. : 02 40 82 56 02 – Courriel : maridel44@wanadoo.fr	Louis-Y. HERRY
Niveau d'information : Tous les navigateurs adhérents		Règles de calcul du Droit Annuel de Francisation et de Navigation (DAFN), applicables à compter du 1^{er} janvier 2012 et 2013

Textes de référence :

1. **Loi n° 2011-1978 du 28 décembre 2011 de finances rectificative pour 2011, article 70 :**
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?jsessionid=?cidTexte=JORFTEXT000025045613&dateTexte=&oldAction=rechJO&categorieLien=id#JORFART000025045957>
2. **Code des Douanes ; Titre IX : Navigation ; Chapitre 1^{er} : Régime administratif des navires : (Articles 217 à 218) et (Articles 223 à 226) modifiés par la loi de finance rectificative pour 2011 ci-dessus. Pour le consulter cliquer sur le lien suivant :** <http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/UnCode?commun=&code=CDYANES0.rcv>

INFORMATIONS :

La loi de finances rectificative pour 2011, modifie de nouveau certains éléments du mode de calcul du DAFN qui, rappelons le, ne concerne QUE les navires de plaisance !

Il est défini par le code des Douanes et cette modification est applicable, pour la partie "navires de plaisance" à compter du 1^{er} janvier 2012, et pour la nouvelle partie "véhicule nautique à moteur" à compter du 1^{er} janvier 2013.

L'objectif de cette réforme est de prendre en compte les propositions du « Grenelle de l'environnement », pour "verdier" le DAFN !

Ainsi :

1. les droits sur :
 - a. la coque, diminuent de 16 à 20% selon les tranches ;
 - b. le(s) moteur(s), sont augmentés de 6 à 11% selon les tranches.
2. il est appliqué (à compter du 1^{er} janvier 2013) un droit sur le moteur des véhicules nautiques à moteur (VNM) ou jet ski.
3. restent inchangés :
 - a. les taux du droit sur la coque et du droit sur le moteur prévus au III du tableau ci-après font l'objet, pour les navires de plaisance ou de sport, d'un abattement pour vétusté égal à :
 - 33% pour les navires de 10 à 20 ans inclus ;
 - 55% pour les navires de plus de 20 ans et jusqu'à 25 ans inclus ;
 - 80% pour les navires de plus de 25 ans.
 - b. le non recouvrement du droit de francisation et de navigation lorsque son montant, calculé par navire, est inférieur à 76 euros.
4. les bateaux de plaisance classés monuments historiques, les embarcations appartenant à des écoles de sports nautiques qui relèvent d'associations agréées par le ministre chargé de sports, les embarcations mues principalement par l'énergie humaine, restent exonérés du DAFN.
5. Tout navire français qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation.
6. Les navires de plaisance de moins de 7 mètres dont la puissance administrative "moteur" est inférieure à 22CV administratifs, (soit environ 240 CV réels) restent dispensés de l'obligation de francisation et donc du droit annuel afférent, s'ils ne se rendent pas dans les eaux territoriales étrangères.
Attention, « dispensé d'obligation » ne veut pas dire « interdit » ! Ils peuvent donc, si nécessaire ou si souhaité, être francisés.
7. Confer la [LOI n°2011-1977 du 28 décembre 2011 - art. 46 \(V\)](#) et à l'exception du produit afférent aux navires de plaisance mentionnés au dernier alinéa de [l'article 223](#), perçu au profit de la collectivité territoriale de Corse, **le montant du produit du droit de francisation et de navigation est affecté**, dans la limite du plafond fixé au I de l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012 (à savoir : 37.000 €), **au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.**

Nota : Il est bon de rappeler :

1. les termes de 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.*
Cette opération administrative est constatée par l'acte de francisation. »
2. qu'un(e) français(e) peut, comme toute autre personne d'un État de la Communauté Européenne, faire immatriculer son navire de plaisance dans le pays de l'Union européenne de son choix ; même si son bateau est stationné et ne navigue que sur les eaux territoriales françaises. Il doit dans ce cas battre le pavillon du pays choisi et il est soumis à ses lois et règlements.
Pourtant, l'État français taxe ce bateau d'un "droit de passeport" du même montant que le DAFN, qui s'ajoute à celle, souvent minime, perçue par l'État européen qui l'a immatriculé. Cette « double taxation » pourrait être contestée auprès des juridictions communautaires avec une bonne probabilité de succès.
3. **la conclusion de la fiche d'information de l'U N A N datée du 27 octobre 2006, intitulée : « Vers de nouvelles augmentations du DAFN ? » qui résumait les actions entreprises par l'U N A N sur ce dossier :**
« 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'ils ne siègent pas à son Conseil d'administration !
4. aussi l'U N A N continue à demander :
 - le financement du Conservatoire du Littoral et des Rivages Lacustres par tous ceux qui apprécient son action, mais aussi ET 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.

CONCLUSION :

La France considèrerait-elle les plaisanciers français comme indésirables pour leur imposer en permanence des mesures fiscales et des réglementations qu'aucune autre activité ne subit ?

Sinon, pourquoi toutes ces augmentations annoncées, voire réalisées ? (*Droit de francisation inepte ; coût des permis ; coût des ports et des zones de mouillages poussés à la hausse par des gestionnaires profitant trop souvent de la pénurie de places ; taxe de récupération des fusées de détresse administrativement périmées au bout de 3 ans, alors qu'elles fonctionnent aussi bien jusqu'à au moins 10 ans ; ...*)

L'instauration de taxes nouvelles ou de réglementations inapplicables car mal étudiées est certes plus habituelle dans notre pays, que la concertation pour la recherche de solutions réalistes aux problèmes qui se posent.

Les pouvoirs publics ne perçoivent-ils dans la marine de plaisance qu'un attribut du décor des ports et, éventuellement, une animation côtière pour attirer les touristes par le rêve ?

Cherchent-ils à limiter la marine de plaisance, pourtant respectueuse de l'environnement ?

Cherchent-ils à délocaliser les bateaux vers des pavillons plus accueillants, et cette industrie qui crée pourtant de nombreux emplois qualifiés, vers des cieux plus propices ?

Cherchent-ils à réserver ce loisir aux plus fortunés ?

La "dé démocratisation" de la plaisance semble voulue et bien en marche !

Tableau indicatif pour le calcul du Droit Annuel de Francisation et de Navigation

Pour comparaison, sont indiqués :

- en vert les montants résultants du « verdissement du DAFN » voulu par la loi de finance rectificative pour 2011 applicables comme indiqué, soit à compter du 1^{er} janvier 2012, soit à compter du 1^{er} janvier 2013 ;
- en bleu les changements intervenus suite à la loi de Finance corrective 2006, applicable de 2007 à 2011 inclus ;
- en noir les tarifs applicables en 2006 et de 2007 à 2011 inclus.

Tonnage brut du navire ou longueur de coque	Quotité du droit
I. Navires de commerce	
De tout tonnage	Exonération
II. Navire de pêche	
De tout tonnage	Exonération
III. Navires de plaisance ou de sport (francisés)	
	a) Droit sur la coque :
De moins de 7 mètres (longueur de coque)	Exonération
De 7 mètres inclus à 8 mètre exclus	77€ au lieu de 92 €
De 8 mètres inclus à 9 mètre exclus	105€ au lieu de 131 €
De 9 mètres inclus à 10 mètre exclus	178€ au lieu de 223 €
De 10 mètres inclus à 11 mètre exclus	240€ au lieu de 300 € et de 342 € en 2006
De 11 mètres inclus à 12 mètres exclus	274€ au lieu de 342 €
De 12 mètres inclus à 15 mètre exclus	458€ au lieu de 573 €
De 15 mètres et plus	886€ au lieu de 1.108 €
	b) Droit sur le moteur (puissance fiscale) :
	<ul style="list-style-type: none"> • appliqué : <ul style="list-style-type: none"> ○ aux moteurs équipant les navires, à partir de 7 mètres ; ○ aux moteurs de 22CV et plus, équipant les navires de moins de 7 mètres.
Jusqu'à 5 CV inclusivement	Exonération
De 6 à 8 CV	14€ au lieu de 13 € au lieu de 10 € par CV au-dessus du 5 ^{ème}
De 9 à 10 CV	16€ au lieu de 15 € au lieu de 12 € par CV au-dessus du 5 ^{ème}
De 11 à 20 CV	35€ au lieu de 32 € au lieu de 25 € par CV au-dessus du 5 ^{ème}
De 21 à 25 CV	40€ au lieu de 36 € au lieu de 28 € par CV au-dessus du 5 ^{ème}
De 26 à 50 CV	44€ au lieu de 40 € au lieu de 31 € par CV au-dessus du 5 ^{ème}
De 51 à 99 CV	50€ au lieu de 45 € au lieu de 35 € par CV au-dessus du 5 ^{ème}
	c) Taxe spéciale
	Pour les moteurs ayant une puissance égale ou supérieure à 100 CV, le droit prévu au b) est remplacé par une taxe spéciale de 64€ au lieu de 57,96 € au lieu de 45,28 € par CV.
	d) Droit sur le moteur appliqué à compter du 1^{er} janvier 2013 aux véhicules nautiques à moteur (puissance réelle)
Jusqu'à 90 kW exclus	exonération
De 90 kW à 159 kW	3 € par kW ou fraction de kW
A partir de 160 kW	4 € par kW ou fraction de kW

La puissance administrative des moteurs est calculée selon la formule suivante :

- $P = K.N.d2.I$, dans laquelle:
 - K représente une constante égale à 0,0045 ;
 - N représente le nombre de cylindres ;
 - d représente le diamètre de l'alésage en centimètres ;
 - I représente la course du cylindre en centimètres.