



ARCHIVEN

FISCALITÉ DES NAVIRES : LE MONDE DU YACHTING DANS LA TEMPÊTE

Le monde du yachting est confronté, depuis quelques années, à une évolution constante de la réglementation fiscale et sociale concernant les navires. La filière française, qui insiste sur les nombreuses retombées économiques du yachting pour le pays, n'hésite pas à parler de menaces réelles et sérieuses pour l'attractivité de la France. Explications.

PANIQUE SUR LES PONTONS. Les professionnels du yachting attendent la fin du tremblement de terre qui menace leurs avantages fiscaux. « *Le séisme a pour origine une décision rendue en 2010 par le juge communautaire dont les répliques ne cessent de se faire sentir en France* », estime Matthieu Toret, avocat chez Hedeos Société d'avocats. Du coup, comme le précise Franck Dosne, directeur des Ports à la CCI Nice Côte d'Azur, « *la période bénie des exonérations fiscales très avantageuses est remise en cause, pour le yachting, un peu plus fortement chaque année* ». Avec un problème de taille pour l'hexagone : la non unification, à l'heure actuelle, de la réglementation au sein de l'Union européenne.

Conséquences ? « *Le fait d'imposer à la France, même par petites touches, des changements peut faire chavirer notre compétitivité* », explique Franck Dosne. Du coup, le lobbying n'a jamais été aussi fort et les avocats spécialistes du droit fiscal et du droit douanier sont sollicités.

Problème de TVA

En matière de TVA sur les navires, le droit de l'Union européenne dispose que les opérations commerciales portant sur des navires de commerce affectés à la navigation en haute mer sont exonérées de TVA (6^e directive puis directive TVA du 28 novembre 2006). L'achat du bateau, son entretien, son avitaillement, ses réparations, etc. sont visés (CGI, art. 262 II 2°). La réglementation communautaire a été transposée progressivement dans le droit français... avec certains oublis comme le critère de l'affectation à la navigation en haute mer ! Deux arrêts de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) ont remis en cause le régime d'exonération de TVA dont bénéficiaient les navires inscrits au commerce. Le premier est l'arrêt *Bacino* du 22 décembre 2010 sur la location à des fins d'agrément (CJUE, 22 déc. 2010, aff. C 116/10). « *La CJUE prescrit de soumettre à la TVA les prestations de location de navires à des fins d'agrément. Pour arriver à cette solution, le juge a choisi de situer son raisonnement au niveau de l'utilisation qui est faite du navire, indépendamment de son caractère commercial, et de sa capacité à atteindre la haute mer. Ce taux de TVA est généralement de 10 % en France* », résume Matthieu Toret. Une décision qui marque le déclenchement du dépoussiérage de la réglementation française (BOI TVA 25 juin 2013). Le deuxième

arrêt, rendu le 21 mars 2013 par la CJUE, portait sur la navigation en haute mer (CJUE, 21 mars 2013, aff. C 197/12). En condamnant la France, cet arrêt a entraîné la modification de la doctrine administrative en 2015 (BOITVA, 12 mai 2015). Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2016, sont concernés par l'exonération de TVA les navires remplissant cumulativement cinq critères : avoir une longueur au moins égale à 15 mètres ; être inscrit comme navire de commerce sur un registre commercial ; être doté d'un équipage permanent ; effectuer au moins 70 % de sa navigation en dehors des eaux territoriales nationales (plus 12 milles nautiques du littoral dans 70 % au moins de ses sorties en mer) ; être affecté aux besoins d'une activité commerciale dont 50 % au moins doivent correspondre à une navigation maritime. Pour Matthieu Toret, pas de doute, « sur le dernier point, la doctrine administrative n'est pas claire. Elle indique simplement que les navires doivent être affectés aux besoins d'une activité commerciale, sans préciser ce que recouvre une telle activité ». Franck Dosne, directeur des Ports à la CCI Nice Côte d'Azur, insiste également sur le critère des 70 % qu'il juge « beaucoup trop pénalisant ».



Béatrice Favarel,
avocate



Franck Dosne,
directeur des Ports
à la CCI Nice Côte
d'Azur

Les produits pétroliers et assimilés sont passibles d'une taxe intérieure de consommation. Cependant, une mesure fiscale de faveur admet une exonération de la TICPE dans certaines situations (C. douanes, art. 265 bis). Pendant longtemps, les yachts naviguant à des fins commerciales sous ce type de contrat bénéficiaient donc de l'exonération de TICPE pour les carburants utilisés. Jusqu'à ce qu'en décembre 2011, la CJUE rende deux arrêts précisant le champ de ce régime fiscal (CJUE, 1^{er} déc. 2011, aff. C 79/10 ; CJUE, 21 déc. 2011, aff. C 250/10). Depuis, la navigation sous contrat d'affrètement (de charter) ne remplit plus les conditions pour être exonérée de TICPE. La Commission a alors mis la France sous surveillance, afin de s'assurer de la mise en conformité de son droit national. C'est désormais chose faite avec la circulaire du 26 avril 2016 (mise en application au 1^{er} octobre). « Le bénéfice de l'exonération doit obligatoirement être lié à l'existence par l'utilisateur final d'une prestation de services à titre onéreux à des fins commerciales au moyen du navire. Or dans le cas d'un charter, l'utilisateur final n'est autre que le locataire. L'utilisation commerciale, à titre onéreux du navire, s'apprécie au regard de l'activité utilisée par l'utilisateur final, c'est-à-dire le locataire. Le régime actuel de navigation des yachts (contrat de location "char-

Avitaillement des navires - TICPE

Autre sujet qui préoccupe la profession : la TICPE (Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques). Depuis le 1^{er} octobre 2016, la grande majorité des yachts commerciaux est avitaillée en carburants taxés à la TICPE.

teur final n'est autre que le locataire. L'utilisation commerciale, à titre onéreux du navire, s'apprécie au regard de l'activité utilisée par l'utilisateur final, c'est-à-dire le locataire. Le régime actuel de navigation des yachts (contrat de location "char-

3 questions à Franck Dosne, directeur des Ports, CCI Nice Côte d'Azur

Vous êtes le premier opérateur national de port de plaisance en France, qu'est-ce que cela représente ?

La CCI Nice Côte d'Azur gère quatre ports départementaux : Cannes, Golfe-Juan, Nice et Villefranche Darse. Cela représente environ 2 500 anneaux, une centaine de collaborateurs et 35 M€ de CA. Nous gérons quelques activités de commerce mais l'essentiel de notre activité concerne la plaisance et la grande plaisance. Avec 50 % de la flotte mondiale sur nos côtes chaque année, le yachting est l'un des poumons de l'économie azuréenne. Les retombées économiques du port sont considérables et dépassent largement le chiffre d'affaires de ce dernier. Pour le département, cela représente 2 300 M€ de chiffre d'affaires et 5 500 emplois directs dans plus de 270 activités distinctes.

Une nouvelle ère s'ouvre en matière de gestion des ports, quelles sont les incidences pour la CCI Nice Côte d'Azur ?

Après la phase de construction et d'adaptation des ports de plaisance, nous allons entrer dans une nouvelle ère dans laquelle les ports doivent non seulement financer l'ensemble de leurs adaptations, mais aussi contribuer financièrement au budget du propriétaire. Les cartes ont été redistribuées à la suite de la loi NOTRe. Et force est de constater que des nouveaux modèles de gestion sont en cours via de nouveaux cahiers des charges. Au final il y aura plus d'activités à fournir pour les gestionnaires et plus de redevances à payer, au profit des propriétaires. La gestion des ports d'Antibes, pour lesquels nous sommes candidats, s'inscrit dans ce nouveau modèle d'équilibre en cours.

Vous venez de publier deux vidéos sur YouTube concernant les menaces sur le yachting en France. Pourquoi ce choix ?

La filière maritime est menacée, en France, par l'évolution fréquente de la réglementation fiscale et sociale. Nous avons donc souhaité avertir le plus grand nombre et interpeller les décideurs sur les sujets affectant le yachting : l'exonération de TVA ; l'affrètement de yacht ; les nouvelles règles douanières ; la taxation des carburants ; le régime des courtiers ; le régime social des marins. La CCI Nice Côte d'Azur demande la clarification et la stabilisation des règles applicables ; l'équité dans l'espace européen concurrentiel ; mais aussi l'ouverture d'un dialogue permanent avec l'ensemble des acteurs du yachting.

Caroline Dupuy

ter" ou "d'affrètement") n'est donc plus éligible au régime d'exonération de TICPE », résume Raymond Scarfone, chef du pôle Action économique de la direction régionale des douanes de Nice. En sachant que le plein d'un grand yacht coûte environ 120 000 euros, cette taxe de 44 % est dure à digérer. Face à ce constat, des solutions sont proposées. Selon Freddy Desplanques, avocat chez Ince & Co, « pour bénéficier des avantages fiscaux rabotés récemment, notamment au regard de la fiscalité pétrolière, l'administration des douanes a invité les professionnels à faire évoluer, s'ils le souhaitent, le contrat de location en contrat de transport. Reste à bien appréhender les conséquences pour l'exploitant et pour le courtier (broker) qui pourraient voir leurs obligations modifiées ».

Retenue à la source : vers une éviction des brokers français ?

Les brokers français (aussi appelés courtiers) spécialisés dans la gestion, la location et la vente de navires en France sont mécontents. En cause : le BOI du 1er juillet 2015 qui leur réclame une taxe de 33 % sur les sommes perçues pour le compte des sociétés propriétaires de yachts localisées à l'étranger. Pour European Committee for Professional Yachting, cette retenue à la source aura pour conséquences « l'éviction des brokers français au profit des brokers étrangers du marché ».

Le navire peut-il constituer un placement ?

Les yachts ont une valeur patrimoniale certaine, au même titre qu'une œuvre d'art ou une voiture de



Matthieu Toret,
avocat



Freddy Desplanques,
avocat

collection. « Avec deux spécificités de taille : sa valeur se déprécie extrêmement vite et ses coûts de fonctionnements sont élevés », indique Freddy Desplanques, avocat chez Ince & Co, avant d'ajouter que « même si le bateau a un usage commercial, il est rare que son propriétaire couvre ses frais d'exploitation ».

Pour les inconditionnels des yachts, plusieurs modes de financement avantageux existent. À commencer par la location avec option d'achat (LOA). « Si le bateau est déclaré comme ayant une utilisation hauturière, les loyers sont soumis à une TVA réduite de 50 %. Tant que l'option d'achat n'est pas exercée, le bateau n'est pas dans le patrimoine du plaisancier », résume Béatrice Favarel, avocate chez Favarel & Associés. Autre possibilité : s'appuyer sur les lois Dutreil et Tépà. « La création d'une PME pour l'acquisition d'un navire et la souscription au capital de celle-ci permettent de bénéficier d'une réduction importante du montant de l'imposition sur le revenu, notamment par la réduction du montant dû au titre de l'ISF. Qui plus est, il s'agit d'une solution globale qui permet d'inclure les coûts annexes

comme l'entretien, l'hivernage, la place de port, ou encore l'assurance, dans le financement », explique Béatrice Favarel. Même écho du côté de Freddy Desplanques qui signale qu'« il existe des solutions de LOA proposées par des banques, notamment en France et en Italie, mais également des options de leasing mises en place sous d'autres juridictions comme Malte et Chypre ».

Caroline Dupuy

Nouveau Code des douanes de l'UE : quels changements pour les navires ?

Le nouveau Code des douanes de l'Union (CDU) est entré en application le 1^{er} mai 2016. Ce code remplace le précédent texte qui datait de 1992. Certains changements concernent les navires. Résumé.

Régime de l'admission temporaire

Le CDU vient notamment préciser le principe de l'admission temporaire des moyens de transport (exemple : importation temporaire - pays tiers vers pays UE - de navires avant d'être réexporté à l'issue d'un certain délai). Pour bénéficier de la suspension des taxes de douane, « trois

conditions cumulatives doivent être respectées : le navire doit être de statut douanier tiers (immatriculé hors de l'UE) ; le propriétaire et l'utilisateur doivent être résidents tiers (hors UE) », précise Raymond Scarfone, chef du pôle Action économique de la direction régionale des douanes de Nice. Le délai du séjour sous ce régime est de 18 mois pour les navires à usage privé. Les navires à usage commercial peuvent rester le temps de la durée nécessaire à l'activité commerciale.

Régime du perfectionnement actif

Le perfectionnement actif (PA)

est le régime qui subit le plus de modifications. Il permet notamment la suspension de taxes de douane (droits de douane et TVA) dans le cadre de l'importation de marchandises non-Union pour la réalisation de travaux. « Les critères d'octroi de l'autorisation pour un propriétaire de bateau sont que le navire doit être de statut tiers et que le titulaire d'une autorisation de PA doit être résident sur le territoire douanier de l'Union. À noter que le titulaire peut désormais être résident hors TDU pour les opérations d'importation économique négligeable », signale Raymond Scarfone.

Caroline Dupuy