

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 mai 1967.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1) sur le projet de loi portant réforme du régime relatif aux droits de port et de navigation,

Par M. Roger LACHEVRE,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs.

Le problème du financement des installations portuaires se pose depuis longtemps dans notre pays et au cours des siècles des solutions différentes lui ont été apportées sans avoir été, du reste, jamais pleinement satisfaisantes.

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Yvon Coudé du Foresto, vice-présidents ; Martial Brousse, Roger Lachèvre Pierre Carous, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Aimé Bergeal, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, André Colin, Antoine Courrière, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, André Fosset, Henri Henneguella, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Marcel Martin, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, François Schleiter, Louis Talamoni, Ludovic Tron, N...

Voir les numéros :

Sénat : 200 et 240 (1966-1967).

Déjà sous l'ancien régime était apparu l'intérêt pour l'économie générale du pays de disposer de ports bien équipés et le Gouvernement royal avait fait de gros efforts dans ce sens. A cette époque, l'édification des installations portuaires, tout au moins en ce qui concerne les principaux ports, était considérée dans une large mesure comme une question relevant de l'autorité centrale. En revanche, la gestion de ces établissements en était très décentralisée et c'est sur le plan local qu'étaient établis les droits et taxes fort diverses qui frappaient les navires et les trafics. Prenant le contre-pied de cette situation, la Révolution devait mettre en œuvre une politique d'unification en instituant par la loi du 27 vendémiaire, An II, un droit unique de tonnage dont le taux variait suivant le point de départ ou le point de destination du navire, et qui frappait, par ailleurs, plus lourdement les navires étrangers que les navires français. Ce droit unique, fixé par le pouvoir central, se substituait aux multiples taxes locales existant antérieurement.

La loi du 23 septembre 1814 devait encore accentuer cette tendance en transformant le droit de tonnage en recette de l'Etat et en mettant à la charge de celui-ci l'ensemble des dépenses portuaires, aussi bien en ce qui concerne l'entretien que les travaux neufs.

Mais à l'expérience, cette disposition se révéla rapidement avoir un caractère assez théorique. En effet, en raison de l'insuffisance des dotations budgétaires allouées aux ports, il fallut avoir recours aux autorités locales et aux chambres de commerce pour financer les travaux. En contrepartie, l'autorisation leur fut donnée de percevoir localement des droits de péage se substituant aux droits de tonnage attribués à l'Etat.

Les droits de tonnage furent finalement complètement abandonnés en 1866. Ils furent rétablis à nouveau par la loi du 12 janvier 1872, sous le nom de taxes pour frais de quai. Ces taxes furent assises sur le tonneau de jauge nette et payées auprès du premier port français touché par le navire (droit dit « de première touche »).

Ces droits, qui ne tenaient aucun compte des opérations commerciales effectuées dans les ports, soulevèrent de nombreuses critiques. Il apparut, en effet, qu'il serait plus équitable d'établir une corrélation entre le montant des droits perçus et le service rendu par les ports. On en arriva à la notion d'un certain lien entre les droits de port et le financement des investissements portuaires.

Un nouveau système de péages locaux fut institué par la loi du 30 janvier 1892. Ces péages peuvent frapper aussi bien le navire que les marchandises et les voyageurs embarqués ou débarqués et sont affectés aux travaux d'établissement, d'amélioration ou de renouvellement de l'infrastructure et de la superstructure ainsi qu'aux opérations de dragage dites maintien des profondeurs. L'institution de chaque péage résulte d'un décret en Conseil d'Etat pris après enquête. En outre, la loi du 7 avril 1902 a permis d'établir des péages pour les travaux d'entretien.

Par ailleurs, différents droits frappant la navigation sous des formes diverses furent institués ou modifiés au cours des années par de nombreux textes législatifs, ce qui a conduit à la situation très complexe que nous observons à l'heure actuelle. Enfin la situation juridique des ports a été profondément remaniée par la loi du 29 juin 1965 qui a modifié le régime de l'autonomie, régime qui n'existait jusque-là que pour les ports du Havre et de Bordeaux, et est maintenant étendu à ceux de Dunkerque, Rouen, Nantes—Saint-Nazaire et Marseille.

Parallèlement à cette réforme juridique, économique et administrative du régime des grands ports français, une réforme de la fiscalité maritime s'imposait. Elle avait été réclamée par le Sénat lors de la préparation de la loi du 29 juin 1965. L'objet du présent projet de loi est de la réaliser, tout en recherchant les moyens de mettre à la disposition des ports les ressources financières qui leur sont indispensables pour atteindre un objectif fixé par la loi de 1965 et confirmé dans l'exposé des motifs d'aujourd'hui :

— nécessité « *d'alléger les charges actuelles et de les contenir à l'avenir dans les limites raisonnables* » ;

— respect... « *des impératifs qui inspirent la politique économique et financière générale et des préoccupations propres à chacun des secteurs de l'activité économique intéressée* » ;

— obligation... « *de ne pas alourdir les charges imposées aux marchandises et aux navires au-delà des limites qu'autorise une saine appréciation de la concurrence internationale* ».

Le projet qui nous est soumis répond, dans ses grandes lignes, à deux préoccupations :

La première, est de simplifier les droits qui entraînaient pour l'Administration comme pour les usagers des complications et formalités sans rapport avec leur produit réel, et dont d'autres, tels par exemple le droit de timbre sur les connaissements, frappaient malencontreusement certaines activités maritimes.

La seconde est de créer un rapport plus direct entre le montant des droits perçus dans un port déterminé et l'importance des investissements effectués dans ce port. Il convient, en effet, de rappeler que les droits portuaires constituent des taxes d'usage qui sont la contrepartie des services rendus au trafic maritime, notion qu'il convient de substituer à celle de la fiscalité d'autrefois, dans la mesure surtout où elle sera liée demain à une confrontation permanente et sans détours de la concurrence des ports voisins de la C. E. E.

Situation actuelle du commerce maritime français.

80.000 entrées de navires de commerce sont enregistrées annuellement dans les ports français. A leur sortie, ces navires ont embarqué ou débarqué près de 4,5 millions de passagers ou 140 millions de tonnes de marchandises solides ou liquides, dont une partie en transit, c'est le cas par exemple des produits pétroliers qui depuis le complexe Marseille-Lavera-Fos, sont acheminées sur l'Allemagne et sur la Suisse par le pipe-line Sud-Européen.

La valeur des marchandises entrées et sorties des ports français en 1966 dépasse 56 milliards de francs. Le tableau ci-après en donne une nomenclature facile, faisant bien apparaître la part des matières premières indispensables à l'économie française qui sont importées par voie maritime.

Répartition du trafic maritime par catégories de marchandises (année 1966).

CATEGORIES DE PRODUITS	ENTREES		SORTIES	
	Quantités tonnes.	Valeurs 1.000 F.	Quantités tonnes.	Valeurs 1.000 F.
I. — Pondéreux	85.107.697	24.078.239	15.418.591	4.987.736
Céréales	692.171	286.543	3.770.480	1.238.348
Bois et liège.....	2.303.796	860.316	357.402	97.824
Denrées alimentaires et fromages..	4.416.074	5.363.588	1.659.672	2.395.379
Combustibles minéraux solides....	3.793.810	403.544	122.567	8.753
Combustibles liquides.....	67.030.374	6.215.463	6.975.988	860.149
Minerais et déchets pour la métallurgie	5.656.383	10.708.566	499.700	73.673
Minéraux bruts et matériaux de construction	1.215.089	240.219	2.032.782	313.610
II. — Semi-pondéreux	7.690.182	8.349.140	4.008.325	4.523.391
Animaux vivants.....	11.630	31.174	4.410	24.979
Légumes	1.446.705	1.542.563	218.591	128.208
Matières textiles.....	487.464	1.785.635	21.551	94.317
Betteraves à sucre.....	6	4	»	»
Autres matières premières d'origine animale ou végétale.....	471.284	1.190.526	65.787	205.454
Produits métallurgiques.....	581.219	2.139.089	1.800.262	1.725.851
Engrais	2.966.612	255.355	775.116	166.089
Produits chimiques.....	1.725.262	1.404.794	1.122.608	2.178.493
III. — Autres marchandises.....	981.399	4.155.741	1.729.445	10.630.388
Véhicules matériel de transport, machines agricoles.....	149.371	714.368	613.394	2.517.002
Autres machines et moteurs.....	91.666	1.425.600	258.098	2.997.393
Articles métalliques.....	21.499	159.863	184.977	609.473
Verre, verrerie.....	9.279	43.706	97.000	223.270
Cuirs et textiles.....	47.881	367.573	121.066	1.638.593
Articles manufacturés divers.....	546.726	892.647	332.936	1.657.065
Transactions spéciales.....	114.977	551.984	121.974	987.592
Totaux	93.779.278	36.583.120	21.156.361	20.141.515

L'activité du Pavillon français et son évolution dans les trois dernières années sont également analysées dans les deux tableaux qui suivent et qui illustrent le déficit persistant de notre balance des comptes en matière de transports maritimes et la situation de notre marine marchande.

Pour la première fois en effet la part du Pavillon français n'atteint pas en 1966 le quart (24,9 %) des marchandises embarquées, et le pourcentage des marchandises débarquées, ou dominant en tonnage les hydrocarbures, prend à son tour une forme préoccupante.

Cette observation est capitale dans la mesure où l'utilisateur du transport maritime est obligé de prendre en considération la charge qui lui incombe « de bout en bout ». Une charge portuaire exagérée pour un trafic prisonnier du port ne trouvera sa compensation que dans un affrètement à bas prix. Il existe actuellement des taux de fret inaccessibles au Pavillon français dans l'état de ses charges et le problème se posera fatalement du choix du Pavillon si l'utilisateur n'a pas le sentiment, et la garantie, que la charge globale finalement imposée restera, comme le dit l'exposé des motifs, dans les limites d'une saine concurrence internationale, et que les taux seront déterminés, sans discrimination au préjudice de l'un des différents trafics, tant en raison de la charge supportée par le navire que de la charge supportée par la marchandise.

Activité du pavillon français en 1966 (marchandises) (a).

	ENTREES	SORTIES
	Tonnes.	Tonnes.
PAVILLON FRANÇAIS :		
Produits pétroliers (1)	40.886.881	502.938
Autres marchandises	11.606.985	4.926.668
Total	52.493.866	5.429.606
Pourcentage du total général	44,3	24,9
PAVILLON ÉTRANGER :		
Produits pétroliers (1)	49.301.645	6.311.809
Autres marchandises	16.727.423	10.083.516
Total	66.029.068	16.395.325
Pourcentage du total général	55,7	75,1
TOTAL GÉNÉRAL :		
Produits pétroliers	90.188.526	6.814.747
Autres marchandises	28.334.408	15.010.184
Total	118.522.934	21.824.931

(1) Y compris les produits pétroliers acheminés directement sur l'Allemagne (RF) et la Suisse.

a) Cet état est établi à partir du dépouillement des manifestes et se rapporte donc à l'ensemble de l'activité du trafic maritime (y compris le transit, l'avitaillement).

Evolution de l'activité du pavillon français de 1964 à 1966 (marchandises).

	1964	1965	1966
	Pourcentage.	Pourcentage.	Pourcentage.
Marchandises débarquées (1).....	47	43,9	44,3
Marchandises embarquées.....	29	27,2	24,9

(1) Si l'on ne tient pas compte des produits pétroliers acheminés directement sur l'Allemagne et la Suisse par le pipe-line sud-européen, le pourcentage est de 54 % et non plus de 44,3.

En ce qui concerne les passagers embarqués ou débarqués dans nos ports, le tableau ci-après donne, pour les trois années 1964, 1965 et 1966, la répartition du trafic entre le pavillon français et les pavillons étrangers.

Evolution du trafic passagers de 1964 à 1966.

	NOMBRE de passagers débarqués (1).	NOMBRE de passagers embarqués (1).
<i>Année 1964.</i>		
Navires :		
— français	828.326	879.884
— étrangers	1.319.945	1.282.050
Totaux	2.148.271	2.161.934
<i>Année 1965.</i>		
Navires :		
— français	739.737	816.881
— étrangers	1.443.014	1.382.155
Totaux	2.182.751	2.199.036
<i>Année 1966.</i>		
Navires :		
— français	929.444	921.831
— étrangers	1.291.046	1.284.283
Totaux	2.220.490	2.206.114

(1) Non compris les passagers excursionnistes.

Parallèlement au développement des besoins de la marine de commerce, se manifeste un accroissement des exigences de la flotte de pêche en matière portuaire. Cette flotte, au cours des dernières décennies, a vu augmenter d'une manière importante le tonnage de ses unités, dont certaines sont aujourd'hui de véritables navires-usines. La barque à voile que, le soir venu, le pêcheur tirait sur la grève a maintenant totalement disparu de nos côtes et est remplacée par des unités à moteur qui nécessitent soit l'aménagement de nouveaux sites portuaires, soit, à tout le moins, l'agrandissement de ceux qui existaient jusqu'ici.

Enfin on assiste depuis quelques années à une multiplication importante des embarcations de plaisance, tant à voile qu'à moteur. Il s'agit, en général, de très petits navires qui apparaissent, chaque été, plus nombreux le long de nos plages.

Pour eux aussi, des installations portuaires se révèlent nécessaires, car, dans bien des cas, les plaisanciers éprouvent autant de peine à trouver un mouillage que l'automobiliste des grandes villes à parquer sa voiture.

Le régime actuel de la fiscalité maritime.

La réforme des droits de port et de navigation est, depuis longtemps, devenue nécessaire. L'actuelle fiscalité maritime, avec ses 14 droits ou taxes se chevauchant parfois selon la collectivité au profit de laquelle ils sont perçus, contient des anomalies dont certaines, c'est le cas du timbre de connaissance, ont été dénoncées à la tribune du Sénat depuis plusieurs années.

Il suffit d'énumérer ces différents droits pour avoir une idée de la complexité et de l'archaïsme du système actuel :

- droit de francisation ;
- redevances perçues lors de la délivrance des titres de navigation (rôle d'équipage, permis ou carte de circulation) ;
- droit de permis de pêche des plaisanciers ;
- droit de visite de sécurité de la navigation ;
- taxe d'armement des navires de pêche ;
- droit de quai (identique pour tous les ports) comprenant :
 - une taxe sur la jauge du navire ;
 - une taxe sur les marchandises ;
 - une taxe sur les passagers ;
- taxes de péage (dont les taux varient suivant les ports) comportant :
 - une taxe sur la jauge des navires ;
 - une taxe sur les marchandises ;
 - une taxe sur les passagers ;
 - une taxe de stationnement sur les navires ;
 - une taxe de séjour sur les marchandises ;
 - une taxe *ad valorem* sur le produit du poisson débarqué ;
 - une taxe sur les carburants livrés à l'avitaillement des bateaux de pêche ;
- taxe spéciale sur les passagers ;
- droit de timbre de connaissance ;
- taxe spéciale de consommation sur les carburants livrés à l'avitaillement des navires.

Le rendement de ces différents droits et taxes est, par ailleurs, fort variable ainsi qu'en témoigne le tableau ci-après, qui donne, par ailleurs, la répartition du produit de ces droits entre les différentes parties prenantes : Etat, ports, Etablissements national des invalides de la marine (E. N. I. M.).

DESIGNATION DES DROITS ET TAXES	RECETTES 1966	PARTS REVENANT		
		au budget général.	aux ports.	à l'E. N. I. M.
		(En millions de francs.)		
1. Droit de francisation.....	0,065	0,065		
2. Titres de circulation.....	(1) 1,700			1,700
3. Taxes armement navires de pêche....	0,171	0,171		
4. Droit de visite de sécurité des navires.	0,545	0,545		
Total	2,481			
5. Droit de quai.....	77,921	(2) 24,171	53,750	
6. Péages (jauge, marchandises, passagers)	113,676		113,676	
7. Taxe sur le poisson débarqué.....	15,623		15,623	
Total	207,220			
8. Taxe spéciale sur les passagers.....	6,749			6,749
9. Taxe de consommation sur les carburants livrés à l'avitaillement.....	7,569	7,569		
10. Timbre de connaissance.....	15,346	15,346		
Total	22,915			
Total général.....	239,365	47,867	183,049	8,449

(1) Chiffre de la loi de finances.

(2) Dont 12,271 pour les ports nouvellement autonomes.

La réforme des droits de port et de navigation.

Le projet de réforme qui nous est soumis répond, comme nous l'avons déjà dit, à deux objectifs :

Le premier, est la simplification des différents droits.

Le second, est de créer un rapport plus direct entre le montant des droits perçus et l'importance des investissements effectués.

Compte tenu de ces préoccupations, ce projet prévoit la substitution aux différents impôts et taxes existants à l'heure actuelle en matière maritime de deux catégories de droits :

— un droit annuel perçu sur le navire et établi au profit de l'Etat ;

— un droit de port perçu à l'occasion des opérations commerciales ou des séjours du navire dans les ports et qui est, en principe, affecté à ce port.

Le droit annuel sur les navires.

A l'heure actuelle les navires français supportent un droit d'un taux faible perçu lors de la délivrance de l'acte de francisation. Par ailleurs, les navires acquittent annuellement des droits lors de la délivrance ou du renouvellement du titre de navigation (rôle d'équipage, permis ou carte de circulation). Ils en acquittent également lors de leur armement pour la pêche et chaque fois qu'ils sont soumis à une visite de sécurité.

Le nouveau droit annuel, dit « droit de francisation et de navigation » remplacera l'ensemble de ces droits et taxes ; ainsi chaque navire sera soumis à une seule taxation annuelle. Cette taxation s'appliquera à toutes les unités, qu'elles soient de commerce, de pêche ou de plaisance.

Par ailleurs, en ce qui concerne les navires de plaisance appartenant à des étrangers résidant en France et qui, en raison de la nationalité de leur propriétaire, ne peuvent être francisés, est prévu un droit annuel, dit « droit de passeport », qui sera équivalent au droit de francisation.

Enfin, les navires étrangers de toutes catégories non soumis au droit de passeport, qui seront jaugés en France ou qui y subiront des visites de sécurité, auront en contrepartie à payer des droits particuliers.

Les droits de port.

Le droit de port sera perçu obligatoirement sur tous les navires de commerce et de pêche et, facultativement, sur les navires de plaisance.

En ce qui concerne les navires de commerce, ce droit remplacera à la fois les droits de quai et les taxes de péage qui existent à l'heure actuelle. Il se décomposera en trois éléments : une taxe sur la jauge, une taxe sur les marchandises et une taxe sur les passagers.

La taxe sur la jauge et la taxe sur les marchandises seront variables suivant les ports, au contraire la taxe sur les passagers sera uniforme.

La répartition de la charge de ces taxes se fera de la manière suivante :

La taxe sur la jauge et la taxe sur les passagers seront à la charge de l'armateur, la taxe sur les marchandises sera supportée par l'expéditeur ou le destinataire de celles-ci.

En ce qui concerne les navires de pêche, le droit de port sera dénommé « redevance d'équipement des ports de pêche », et consistera, en principe, en une taxe perçue sur les produits de la pêche maritime lors de leur débarquement, à l'exclusion de tous autres droits. Toutefois, cette redevance pourra être remplacée par un droit de port spécifique sur la marchandise. Il sera tenu compte des usages locaux.

Pour les bateaux de plaisance la taxe sera fonction de la durée du séjour du navire dans le port. Elle ne pourra être perçue qu'en vue du financement d'installations portuaires réservées à la plaisance. Par conséquent, la redevance ne sera pas instituée dans les ports où aucun investissement de cette nature n'est entrepris.

L'affectation des recettes provenant de ces différentes taxes sera la suivante :

— à l'Etat reviendra la totalité des droits de francisation, de navigation et de passeport, ainsi que 25 % du produit de la taxe sur les passagers ;

— les collectivités et établissements publics gérant des ports de commerce bénéficieront de la totalité du produit de la taxe sur la jauge, de la taxe sur les marchandises et de 75 % du produit de la taxe sur les passagers ;

— la collectivité ou l'établissement public gérant d'un port de pêche recevra, en principe, la totalité du produit des redevances d'équipement perçues sur les poissons et coquillages débarqués dans ce port. Toutefois, dans des conditions à fixer par voie réglementaire, une partie de ce produit pourra être attribuée au port d'attache du navire ;

— les collectivités finançant les installations des ports de plaisance auront droit à la totalité du produit de la redevance d'équipement des ports de plaisance.

Rappelons qu'à l'heure actuelle le système d'affectation de ces taxes est le suivant :

— l'Etat perçoit à son profit le droit de francisation, les redevances perçues lors de la délivrance des titres de navigation, les taxes d'armement des navires de pêche, le droit de visite de sécurité, le droit de quai dans les ports non autonomes, le droit de timbre de connaissement, la taxe sur les carburants ;

— les ports autonomes reçoivent en totalité le produit des droits de quai et des taxes de péage perçues dans ce port ;

— l'Etablissement national des invalides de la marine se voit affecter le produit de la taxe sur les titres de circulation des plaisanciers et de la taxe spéciale sur les passagers ;

— les collectivités et établissements publics participant au financement des travaux dans les ports non autonomes reçoivent en totalité le produit des taxes de péage, y compris la taxe sur le poisson débarqué perçue dans ce port.

Au total, la réforme proposée doit entraîner pour l'Etat une diminution de recettes d'environ 35 millions de francs par an, compte tenu de la nécessité dans laquelle se trouvera le budget général de compenser par une augmentation de subvention à l'Etablissement national des Invalides de la marine la perte de recettes qui résultera pour cet organisme de la suppression des taxes qui lui étaient jusqu'ici affectées.

Observations de la Commission.

La fixation des droits de port.

Telles sont les grandes lignes du projet de loi qui vous est soumis. Indiscutablement, ce texte répond à un souci de simplification, mais sur le plan économique est-il capable de rendre les grands ports français compétitifs ? C'est là la question essentielle qui est posée. Aussi, avant d'aborder l'examen détaillé des articles, votre Commission croit devoir sur ce point formuler une importante observation concernant la procédure de fixation des droits de port. Le montant des droits doivent être fixés par un arrêté du Ministre de l'équipement, après enquête, et sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public qui gère le port. Or, la fixation du niveau de ces droits soulève de vives préoccupations parmi les usagers qui auront à en supporter la charge.

En effet, ce sont ces droits qui constitueront la ressource essentielle des ports, et, partant, qui joueront un rôle important dans le financement de leur modernisation et le développement de leur équipement. Mais, ainsi que nous l'avons déjà indiqué, il convient que ces droits n'écrasent pas le trafic maritime et ne le détournent pas de nos ports, sinon de notre pavillon. Il existe donc un risque d'opposition entre le désir du port, désir parfaitement légitime, de disposer des ressources les plus élevées possibles, et d'autre part la nécessité, en vue de sauvegarder le trafic maritime, de maintenir les droits dans une limite d'ailleurs parfaitement définie dans l'exposé des motifs.

Sans doute, dans un certain nombre de cas, les excès engendreraient d'eux-mêmes leur sanction, c'est-à-dire qu'un trafic surtaxé se détournerait rapidement du port pratiquant des tarifs trop élevés. Toutefois, il existe des trafics qui dépendent étroitement d'un port déterminé et qu'on peut véritablement considérer comme « prisonniers » de ce port. Tel est le cas, par exemple, des ports au voisinage desquels sont situées de très grandes installations industrielles (raffineries de pétrole, complexes sidérurgiques) qui ne peuvent en pratique être ravitaillés en matières premières que par la mer. Il faut éviter que ces trafics « prisonniers » ne soient surchargés par certaines autorités portuaires qui se procureraient

ainsi des ressources supplémentaires leur permettant, par ailleurs, d'octroyer des tarifs préférentiels aux trafics que l'on peut qualifier de « vagabonds ». Il y a là sur le plan de l'économie générale un problème grave, problème que le Ministre de l'équipement est, d'après le texte qui vous est soumis, chargé de résoudre sous sa seule responsabilité.

Votre Commission a été amenée à reconnaître que la procédure suivie depuis la loi de 1902, selon des formules diverses qui mirent successivement en cause le Ministre du commerce et plus tard celui de l'industrie, avant d'aboutir à la seule signature du Ministre des travaux publics, n'avait jamais conduit à des abus et qu'au cours des dix dernières années la progression des péages avait été particulièrement lente en dépit de l'importance des investissements : en moyenne 36 % en onze ans, soit moins de 3 % par an.

Elle rappelle également que suivant les dispositions de l'article 14 de la loi du 29 juin 1965, le Ministre de l'économie et des finances, et le Ministre de l'équipement, approuvent par décision commune les états prévisionnels budgétaires des ports autonomes. Ils approuvent également en commun les programmes d'emprunt de tous les ports, après avis du Fonds de développement économique et social.

Il existe donc, au niveau des prévisions de recettes globales, et en amont des projets de tarification, une procédure de consultation du Ministre de l'Economie et des Finances. C'est la même procédure qui est suivie pour les ports autonomes. Il est souhaitable que ces dispositions soient confirmées pour ne laisser aucune ambiguïté en ce qui concerne la fixation des tarifs d'usage que le ministre de tutelle des ports maritimes aura à approuver.

La navigation de plaisance.

Une seconde observation liminaire doit être formulée, concernant la navigation de plaisance.

Le nouveau texte place la navigation de plaisance dans une situation analogue à celle de la navigation de commerce ou de la pêche. Cette solution est *a priori* logique, mais on ne doit pas oublier que si la navigation de plaisance connaît à l'heure actuelle un très grand développement, il s'agit, dans la plupart des cas,

de toutes petites unités (pesant souvent moins d'une centaine de kilogrammes), et qu'on peut difficilement comparer à un cargo ou même à un chalutier. Aussi, conviendrait-il, dans l'application du texte aux navires de plaisance, de faire preuve de discernement.

En ce qui concerne plus particulièrement la possibilité de créer un droit de stationnement au profit des ports de plaisance, les dispositions du projet constituent l'aboutissement d'une évolution en cours depuis quelques années, évolution qu'il convient de retracer.

Jusqu'à une époque récente, la navigation de plaisance a dû s'accommoder des installations qu'il était possible de mettre à sa disposition dans les ports de commerce et de pêche existants.

Ces ports, à l'exception des ports autonomes, sont gérés par l'Etat, et les conditions de leur utilisation par les plaisanciers ne diffèrent pas, dans le principe, de celles auxquelles sont assujettis les autres usagers. Toutefois, la navigation de plaisance est exonérée du droit de quai.

Par ailleurs, en règle générale, les bateaux de plaisance sont exonérés de la taxe de péage sur la jauge du navire entrant ou sortant perçue par les Douanes au profit de la Chambre de Commerce ou de la commune (art. 27 du Code des Ports maritimes).

Dans quelques ports, a été instituée une taxe de séjour sur les navires de plaisance (art. 29 du Code des Ports maritimes) pour permettre à la Chambre de Commerce, ou à la commune, de financer la réalisation d'équipements (par exemple appontements) spécialement destinés à l'usage des plaisanciers.

Enfin des clubs nautiques et autres associations touristiques et sportives ont été autorisés à réaliser, dans les ports, sous le régime de l'occupation temporaire du domaine public, et moyennant une redevance payée à l'administration des Domaines, des installations réservées, en principe, à leurs adhérents ou invités. Les conditions financières d'utilisation de ces installations sont alors réglées entre les clubs et leurs adhérents.

Le développement de la navigation de plaisance a conduit, il y a quelques années déjà, les pouvoirs publics d'une part, à accorder une aide financière pour la réalisation de ports

nouveaux, ou dans les ports existants, d'équipements nouveaux spécialement destinés à l'usage de la plaisance, d'autre part, à mettre sur pied un régime particulier de construction et de gestion de ces ports ou équipements.

Depuis 1961, figure au budget du Ministère des Travaux publics et des Transports (aujourd'hui du Ministère de l'Équipement) un article spécial intitulé « Subventions pour l'équipement des ports de plaisance et autres petits ports » (art. 4 du chapitre 63-90). Ces subventions ne sont accordées qu'à des collectivités publiques ou établissements publics (communes, départements, syndicats de communes, chambres de commerce et d'industrie, ports autonomes, syndicats mixtes) et elles sont réservées à la réalisation de travaux « d'infrastructure » proprement dits : création ou amélioration des chenaux, creusement des bassins, construction des digues, ouvrages d'accostage, terre-pleins et chaussées.

Parallèlement, le Commissariat au Tourisme réserve, depuis 1962, sur l'ensemble des disponibilités du Fonds de Développement économique et social affectées à l'équipement touristique, un certain volume de prêts pour l'équipement des ports de plaisance.

Le régime particulier conçu pour la construction des ports de plaisance repose sur le principe que la construction de ces ports n'est pas assurée directement par l'État, mais par un concessionnaire, maître de l'œuvre, qui assure en outre l'entretien et l'exploitation du port et de son outillage pendant toute la durée de la concession.

La concession peut éventuellement porter sur un port existant, ou sur une partie de port existant, si ce port, est, en fait, utilisé à peu près exclusivement par la navigation de plaisance et s'il apparaît nécessaire d'y créer des équipements nouveaux ou des services nouveaux à l'usage de cette navigation.

Les concessions de port de plaisance sont accordées :

- soit à des collectivités publiques ou établissements publics ;
- soit à des sociétés d'économie mixte ;

— soit à des associations reconnues d'utilité publique, ou agréées par le Ministre de l'Équipement et le Ministre chargé de la Jeunesse et des Sports, ou le Commissaire au Tourisme, en raison de leur activité sportive ou touristique ;

— soit enfin à des sociétés privées.

Les concessions sont accordées par arrêté conjoint du Ministre de l'Équipement et, s'il y a lieu, du Ministre de tutelle de la collectivité publique ou établissement public concessionnaire, si les dépenses de premier établissement sont inférieures à 10 millions de francs, par décret en Conseil d'État contresigné par les mêmes Ministres dans le cas contraire.

Le concessionnaire doit soumettre à l'approbation du Ministre de l'Équipement les projets des ouvrages et de l'outillage. Il peut être autorisé à sous-traiter l'exploitation du port, la convention de sous-traiter devant être soumise à l'approbation du Ministre de l'Équipement.

Pour faire face aux charges financières de premier établissement, et aux dépenses annuelles d'entretien et de fonctionnement des ouvrages et outillages, ainsi que du fonctionnement des services généraux (police du port, accueil, information nautique, etc.), le concessionnaire peut disposer des ressources suivantes :

a) S'il s'agit d'une collectivité publique, d'un établissement public, ou d'une association de telles personnes de droit public (syndicats de communes ou syndicats mixtes), le concessionnaire peut demander, à son profit, l'institution des taxes de séjour prévues à l'article 29 du code des ports maritimes. L'acte institutif fixe le délai de séjour à partir duquel les taxes sont dues, et le taux de ces taxes qui peuvent varier avec le lieu de stationnement des navires, leur nature, leur tonnage. Les taxes de séjour peuvent être affectées aux dépenses de premier établissement, de renouvellement ou d'entretien des ouvrages ou de l'outillage public, mais non aux dépenses de fonctionnement des ouvrages et outillages et des services généraux.

Ces taxes sont perçues par l'administration des douanes. Le contentieux de leur recouvrement est le même qu'en matière de droits de douane.

b) Quelle que soit la qualité du concessionnaire, celui-ci perçoit les taxes fixées au cahier des charges de concession pour l'usage des installations ou autres prestations fournies par le concessionnaire. Ces taxes peuvent comprendre :

— des taxes d'amarrage ou d'accostage dépendant du lieu de stationnement du bateau, de sa nature, de son tonnage ou de ses dimensions, de la durée de son séjour ;

— des taxes de stationnement des bateaux sur terre-pleins ou sous hangars, des voitures et remorques porte-bateaux ;

— des taxes d'usage des outillages spécialisés (slipways, engins de levage, etc.) ;

— des taxes pour prestations diverses (fournitures d'eau, gardiennage des navires à flot, etc.) ;

— des redevances pour amodiation de longue durée de terre-plein ou bâtiments à des clubs nautiques ou pour l'exercice d'activités commerciales utiles aux usagers du port (réparations de navires, shipchangers, avitaillement, restaurants, etc.).

*
* *

Les dispositions relatives aux ports de plaisance incluses dans le présent projet de loi n'auront pas pour effet de modifier profondément le régime qui vient d'être exposé.

En effet la redevance d'équipement que l'article 11 du projet permettra d'instituer, se substituera aux taxes de séjour prévues à l'heure actuelle par l'article 29 du Code des ports maritimes.

Comme les taxes de séjour, les redevances d'équipement qui n'auront aucun caractère obligatoire, seront perçues au profit des collectivités ou établissements publics participant au financement des travaux du port. Leur produit devra être affecté aux mêmes catégories de dépenses que les taxes de séjour. En outre, ces redevances seront perçues par l'Administration des Douanes comme le sont actuellement les taxes de séjour.

Bien entendu, les redevances d'équipement ne sauraient rémunérer toutes les prestations fournies aux usagers par les collectivités et établissements publics chargés de la gestion des ports de plaisance. Elles rémunéreront normalement les services dont

le coût ne peut être déterminé pour chaque usager : création et entretien des accès, des ouvrages de protection, des plans d'eau pour l'évolution et le mouillage des ouvrages d'accostage.

En revanche, les prestations telles que la mise à disposition d'outillage, la fourniture d'eau, etc., continueront à être rémunérées par des taxes d'usage prévues par le cahier des charges de concession.

En principe, l'institution de redevances d'équipement devrait entraîner la suppression des taxes d'amarrage ou d'accostage qui feraient double emploi. Toutefois, le bénéfice des redevances d'équipement étant réservé aux collectivités et établissements publics, des taxes d'amarrage ou d'accostage devront être prévues au cahier des charges de concession lorsque le concessionnaire sera une société d'économie mixte, une association sportive agréée ou une société privée.

**AUDITION DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DU
SECRETAIRE D'ETAT A L'ECONOMIE ET AUX
FINANCES**

Votre Commission des Finances a procédé successivement le 16 mai 1967 à l'audition de M. Boulin, Secrétaire d'Etat à l'Economie et aux Finances, et le 18 mai à celle de M. Ortolli, Ministre de l'Equipement.

*
* *

Audition du secrétaire d'Etat à l'Economie et aux Finances.

M. Boulin a tout d'abord exposé que le problème de la modification des droits de port et de navigation était délicat, car il s'agit essentiellement, en l'espèce, de permettre à l'armement et aux ports français de faire face à la concurrence internationale. Il a, par ailleurs, rappelé qu'il existait à l'heure actuelle, dans ce domaine, de nombreuses taxes, se subdivisant souvent elles-mêmes en plusieurs éléments, et que cette situation aboutissait à la fois à des difficultés administratives dans le recouvrement des droits, et d'autre part à certaines doubles impositions, par exemple en ce qui concerne les droits de quai ou le droit de timbre sur les connaissements. Il était donc nécessaire de mettre en place un nouveau régime. Deux idées directrices ont été à la base du projet de réforme : d'une part, remettre en ordre les taxes pour simplifier, unifier et clarifier le régime en vigueur et permettre ainsi une comparaison plus facile des charges réellement supportées par le trafic dans les ports français avec celles existant dans les ports étrangers, d'autre part, alléger immédiatement les charges qui pèsent actuellement sur les navires et les marchandises et les contenir à l'avenir dans des limites raisonnables. Le Secrétaire d'Etat a, ensuite, exposé brièvement l'économie du texte en discussion en précisant notamment certaines des modalités de détermination de la taxe sur la jauge, de la taxe sur les passagers et de la redevance d'équipement des ports de pêche.

Après cet exposé liminaire, M. Boulin a répondu aux questions qui lui ont été posées par différents commissaires. A M. Marcel Martin qui l'interrogeait sur le niveau auquel seraient fixés les nouveaux droits, le Secrétaire d'Etat a indiqué que le nouveau droit annuel sur les navires devant remplacer un certain nombre de taxes, serait calculé en fonction d'une double nécessité : aboutir à un niveau de recettes pour le budget général équivalent à la situation actuelle, et lui permettant de garantir à l'E. N. I. M. certaines ressources, actualiser les taux anciens datant de 1952 et de 1955.

En ce qui concerne les droits de port, il est prévu qu'une grande souplesse sera laissée au système, et que ces droits tiendront compte du volume, de la nature du trafic et des besoins des ports. On peut déjà prévoir que la reconduction des taux actuels permettra de maintenir leurs recettes au niveau d'aujourd'hui.

M. Marcel Martin l'ayant ensuite interrogé sur la comparaison des coûts dans les ports français et dans les ports étrangers, et sur la politique que le Gouvernement entend suivre en matière d'investissements portuaires, M. Boulin a indiqué tout d'abord que la comparaison avec l'étranger était fort difficile à faire, les éléments étant très divers et souvent peu homogènes. Il a souligné toutefois que le projet avait justement pour but de faciliter ces rapprochements par la nouvelle structure des droits et taxes qu'il introduit. Pour les équipements actuels le Gouvernement entend simplement donner suite aux propositions du V^e Plan qui définit l'effort d'investissements indispensables afin d'améliorer la productivité de nos ports. Ces équipements ont été inscrits au Plan après un choix sévère qui visait notamment à ne retenir que les projets dont la rentabilité pour l'usager était nécessaire. Le Secrétaire d'Etat a rappelé à ce sujet que les investissements dans les ports autonomes étaient supportés par le budget à raison de 80 % pour l'infrastructure de base et de 60 % pour les autres ouvrages d'infrastructure.

En définitive, si l'on veut réaliser ces équipements d'ici 1972, les nouveaux droits de port pourront être, si le trafic croît normalement, maintenus dans une fourchette dont la base serait approximativement la situation actuelle et la branche supérieure une majoration de 10 % par rapport à cette situation. Toutefois, si des évasions de trafic importantes étaient constatées, la question devrait être revue.

Répondant ensuite à M. Armengaud, qui s'inquiétait du sort de l'E. N. I. M., M. Boulin a rappelé que dans le système actuel, cet établissement bénéficiait de certaines ressources affectées (droit de

circulation des navires de plaisance, taxe spéciale sur les passagers) qui vont disparaître. En contrepartie de cette perte de recettes, le budget de l'Etat versera à l'E. N. I. M. une somme égale au produit actuel de ces taxes. Mais ceci ne résoudra pas, évidemment, le problème d'ensemble de la situation financière de l'établissement, qui devra être examinée ultérieurement.

Enfin, votre Rapporteur ayant évoqué la question du libre choix du port d'attache des navires, M. Boulin a, sur ce point, précisé que ce problème était à l'étude.

*
* *

Audition du Ministre de l'Équipement.

M. Ortolí a tout d'abord exposé que le projet de loi relatif à la fiscalité maritime s'inscrivait dans le contexte général de la compétitivité de nos ports et de notre armement face à la concurrence internationale. Toutefois ce projet ne représente qu'un aspect de ce problème. En effet, si les droits de port chargent effectivement les comptes d'escale des navires, ils ne constituent qu'une fraction de ces comptes qui englobent bien d'autres charges. A l'heure actuelle on doit toutefois reconnaître que cette fraction est plus élevée en général dans les ports français que dans les grands ports étrangers qui les concurrencent, notamment ceux d'Anvers et surtout de Rotterdam.

L'explication de cette situation réside dans le fait que des ports comme Anvers et Rotterdam sont d'une importance considérable (le port de Rotterdam à lui seul a un trafic presque égal à celui de l'ensemble des ports français). Par ailleurs des investissements très importants y ont été faits depuis déjà longtemps et en sont maintenant au stade de la rentabilité. Au contraire, en France, bien des investissements restent à faire et ne seront rentables que dans quelques années.

En revanche, dans d'autres domaines que celui des droits strictement portuaires, les ports français se trouvent bien placés notamment en ce qui concerne les redevances domaniales demandées pour les installations industrielles.

Quoi qu'il en soit, au départ la position de nos ports dans la concurrence internationale n'est pas très favorable, mais on peut estimer que cette situation s'améliorera progressivement et d'une manière importante : il suffit, pour s'en rendre compte, d'examiner l'évolution des droits de port depuis les vingt dernières années, ces droits ont en effet connu une croissance beaucoup plus faible que la variation générale des conditions économiques.

Du reste, en l'espèce, le véritable problème n'est pas d'avoir les taxes portuaires les plus basses possibles, mais de rendre aux navires les meilleurs services permettant d'assurer le transport au moindre coût, moyennant la perception de redevances à un taux acceptable. Enfin on ne doit pas oublier que, dans l'immédiat, le projet de loi prévoit un allègement des charges pesant sur la navigation de l'ordre de 35 millions de francs ce qui représente environ 15 % des droits actuellement perçus. Par ailleurs, les crédits prévus au V^e Plan et ceux qui seront ouverts dans le cadre du VI^e Plan doivent permettre d'améliorer considérablement les installations portuaires et d'offrir à la clientèle (aussi bien en ce qui concerne les grands navires destinés aux transports de masse que les unités affectées au transport des marchandises diverses), une qualité de services qui placera les ports français dans une position satisfaisante sur le plan international. Ces nouveaux investissements présentent une grande rentabilité pour la collectivité nationale ; compte tenu de la prise en charge d'une partie de leur financement par le budget de l'Etat, ils offrent une rentabilité encore plus haute pour les usagers.

Répondant ensuite à une objection de votre Rapporteur qui faisait état de critiques de M. Lemaire, Président de la Commission des Echanges à l'Assemblée Nationale, selon lesquelles l'insuffisance des investissements portuaires serait en France de l'ordre de 25 %, M. Ortolí a fait remarquer qu'en matière d'investissements, les besoins théoriques seraient toujours supérieurs aux possibilités, mais que, pour nos ports, les perspectives d'avenir étaient satisfaisantes et que l'on doit considérer que, dans un avenir pas trop éloigné, les besoins essentiels seraient entièrement couverts.

Votre Rapporteur ayant, par ailleurs, attiré l'attention du Ministre de l'Équipement sur la question des trafics dits « captifs », celui-ci a précisé que la politique du Gouvernement en la matière était de permettre un développement normal de toutes les branches de l'économie du pays et que, pour sa part, il s'opposerait à l'insti-

tution de tout tarif discriminatoire. Il a, par ailleurs, rappelé qu'une règle fondamentale de saine gestion exige que soient imputées, aussi exactement que possible à chaque catégorie d'usagers, les charges des infrastructures et des équipements dont il bénéficie et qui, précisément, lui permettent d'améliorer la productivité de son entreprise par une importante réduction du coût du transport : on ne saurait donc qualifier de discriminatoire la pratique consistant à demander aux bénéficiaires directs des investissements qu'ils participent à leur financement, dans une proportion tenant compte des avantages qu'ils en retirent. Cette vérité dans le domaine économique ne saurait cependant exclure la prise en considération de facteurs commerciaux, qui peuvent entraîner une certaine modulation des tarifs pour les maintenir dans des limites permettant de mieux placer nos ports, notre marine marchande et nos industries, dans la concurrence internationale.

*
* *

L'examen du projet a donné lieu à d'importants débats au sein de votre Commission des Finances, débat auquel prirent part notamment Mlle Rapuzzi et MM. Armengaud, Colin, Coudé du Foresto, Driant, Henneguella, Houdet, Marcel Martin, Monichon, de Montalembert et Roubert. Les questions qui retinrent plus spécialement l'attention des différents commissaires furent celles concernant les conditions dans lesquelles nos ports peuvent et pourront dans l'avenir supporter victorieusement, dans le cadre du Marché commun, la concurrence des grands ports voisins.

EXAMEN DES ARTICLES

CHAPITRE PREMIER

Classification des droits de port et de navigation.

Article premier.

Texte proposé par le Gouvernement.

Les droits qui peuvent être perçus dans les ports maritimes français sont les suivants :

1° Un droit annuel sur les navires dénommé :

- droit de francisation et de navigation en ce qui concerne les navires français ;
- droit de passeport en ce qui concerne les navires de plaisance ou de sport appartenant à des étrangers résidant en France.

2° Un droit de port, à raison des opérations commerciales ou des séjours effectués dans les ports, et comprenant :

- pour les navires de commerce :
 - une taxe sur la jauge, et, le cas échéant, une taxe de stationnement,
 - une taxe sur les marchandises,
 - une taxe sur les passagers ;
- pour les navires de pêche :
 - une redevance d'équipement des ports de pêche établie sur les produits de la pêche maritime ;
- pour les navires de plaisance ou de sport :
 - une redevance d'équipement des ports de plaisance perçue en fonction de la durée des séjours de ces navires dans les ports maritimes.

Texte proposé par votre Commission.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

3° Eventuellement pour les navires étrangers des droits de jaugeage et de visite à raison des opérations de jaugeage et des visites de sécurité qui seraient effectuées en France.

Commentaires. — Cet article, qui a du reste pour corollaire les articles d'abrogation (art. 20 à 22), fixe les principes du nouveau régime fiscal applicable en matière maritime. Ce nouveau régime comprend essentiellement deux catégories de droits :

- un droit annuel sur les navires ;
- un droit de port dû en raison des opérations commerciales ou des séjours effectués dans les ports par les navires.

Il est apparu à votre Commission qu'il était nécessaire de mentionner expressément parmi les droits qui pourront être perçus les taxes de jaugeage et de visite prévues à l'article 5 du projet. Elle vous propose, en conséquence, un amendement en ce sens.

CHAPITRE II

Droit annuel sur le navire.

SECTION I

Navires français. — Droit de francisation et de navigation.

Article 2.

Texte. — Tout navire français qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation délivré par le service des douanes et soumis à un visa annuel.

Commentaires. — Il est prévu que tout navire français prenant la mer doit avoir à son bord son acte de francisation.

Cette disposition parfaitement normale dans son principe risque de soulever certaines difficultés dans le cas des dériveurs légers. Ces petites unités sont, en effet, susceptibles de chavirer fréquemment et les papiers de bord de se trouver rapidement perdus. Dans le cadre des mesures d'application il serait donc opportun de prévoir, en leur faveur, une mesure de dérogation.

Sous le bénéfice de cette observation votre Commission vous propose l'adoption du présent article.

Article 3.

Texte proposé par le Gouvernement.

Les taux et modalités d'application du droit de francisation et de navigation prévu à l'article 1^{er} ci-dessus sont fixés par décret.

Le droit de francisation et de navigation est à la charge du propriétaire du navire.

Texte proposé par votre Commission.

Le taux, l'assiette et les modalités d'application du droit de francisation et de navigation prévu à l'article 1^{er} ci-dessus seront fixés par une loi.

Conforme.

Commentaires. — Cet article concerne les modalités de fixation des taux du droit de francisation. Il est prévu que ces taux, ainsi que les modalités d'application de ce droit, seront fixés par décret.

Une telle disposition constitue une véritable délégation de pouvoir demandée par le Gouvernement. En effet, aux termes de l'article 34 de la Constitution, l'assiette, le taux et les modalités de recouvrement des impositions de toute nature sont du domaine de la loi. Le droit de francisation étant un impôt, il convient d'en fixer dans la loi elle-même le taux et les modalités de perception, ainsi du reste que l'assiette, à laquelle ne fait pas référence la rédaction actuelle de l'article 3.

Votre Commission vous propose en conséquence de voter un amendement prévoyant que le taux, l'assiette et les modalités de perception des droits de francisation seront fixés par la loi.

Article 3 *bis* (nouveau).

Texte. — L'armateur a le libre choix de son port d'attache.

Commentaires. — Cet article additionnel résulte d'un amendement adopté par votre Commission des Finances.

En matière du choix du port d'attache, la législation est ancienne et imprécise, c'est la pratique qui a fixé les règles. Or, pendant longtemps, l'Administration des Douanes a laissé aux armateurs la possibilité du choix. Récemment, elle est revenue sur cette position et oblige l'armateur à faire coïncider son port d'attache en douane avec son port d'immatriculation à l'inscription maritime. Cette règle, qui semble être de droit administratif maritime, est en fait dictée par des raisons fiscales puisqu'elle commande le lieu d'imposition à la patente.

Les textes ne condamnent pas expressément la position de l'Administration des Douanes, mais ils autoriseraient une position inverse. Pour lever toute ambiguïté, il a paru nécessaire à votre Commission de préciser que l'armateur reste libre de son port d'attache.

Tel est l'objet du présent article additionnel.

SECTION II

Navires étrangers. — Droit de passeport.

Articles 4, 4 bis (nouveau) et 5.

Texte proposé par le Gouvernement.

Art. 4.

Tout navire étranger qui prend la mer doit avoir à bord un passeport délivré par le service des douanes.

Le passeport délivré aux navires de plaisance ou de sport appartenant à des étrangers ayant leur résidence principale en France est soumis à un visa annuel.

Art. 5.

Les taux et modalités d'application du droit de passeport prévu à l'article 1^{er} ci-dessus sont fixés par décret.

Le droit de passeport est à la charge du propriétaire du navire.

Pour les navires étrangers non soumis au droit de passeport, les droits de jaugeage et de visites de sécurité sont fixés par arrêté du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre de l'Équipement.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 4.

Conforme.

Supprimé.

Art. 4 bis (nouveau).

Le passeport délivré aux navires de plaisance ou de sport appartenant à des étrangers ayant leur résidence principale en France est soumis à un visa annuel donnant lieu à la perception du droit de passeport prévu à l'article 1^{er} ci-dessus.

Le taux, l'assiette et les modalités d'application de ce droit, qui est à la charge du propriétaire du navire, seront fixés par une loi.

Art. 5.

Supprimé.

Supprimé.

Pour les navires...

... et du Ministre chargé de la Marine marchande.

Commentaires. — Les articles 4 et 5 du projet de loi traitent des obligations et des droits applicables, le cas échéant, aux navires étrangers.

D'une manière générale, tout navire qui prend la mer au départ de la France doit avoir à son bord un passeport délivré par le service des douanes.

Par ailleurs, le passeport délivré aux navires de plaisance appartenant à des étrangers résidant en France doit être visé chaque année et supporte un droit annuel dont le taux est fixé par décret. Pour les motifs indiqués ci-dessus à propos du droit de francisation, votre Commission estime que le taux, l'assiette et les modalités de perception de ce droit devraient être fixés par la loi. Elle vous propose, en conséquence, de modifier le texte en ce sens.

En outre, il est prévu que, pour les navires étrangers non soumis au droit de passeport — c'est-à-dire les navires autres que les navires de plaisance appartenant à des étrangers résidant en France — les opérations de jauge et les visites de sécurité auxquelles ils pourraient être soumis, le cas échéant, donneront lieu au paiement d'une taxe pour service rendu dont le montant sera fixé par arrêté.

Par ailleurs, votre Commission pense que, pour la clarté du texte, il serait préférable de regrouper les dispositions figurant aux articles 4 et 5 en trois articles :

- le premier (art. 4) traiterait de l'obligation pour les navires étrangers d'avoir un passeport ;
- le second (art. 4 *bis*) rassemblerait les dispositions relatives aux navires de plaisance étrangers dont le propriétaire réside en France ;
- le troisième (art. 5) concernerait les droits de jaugeage et de visites.

Tel est l'objet des amendements qui vous sont présentés.

CHAPITRE III

Droit de port et redevances d'équipement.

SECTION I

Navires de commerce.

Articles 6 et 7.

Texte proposé par le Gouvernement.

Art. 6.

Le droit de port applicable aux navires de commerce comprend :

- une taxe à taux variables, suivant les ports, sur la jauge nette du navire, et, le cas échéant, une taxe de stationnement à la charge de l'armateur ;
- une taxe à taux variables, suivant les ports, sur les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées, à la charge, selon les cas, de l'expéditeur ou du destinataire ;
- une taxe à taux uniformes pour tous les ports, sur les passagers débarqués, embarqués ou transbordés, à la charge de l'armateur.

Art. 7.

1° Les taux de la taxe sur la jauge et de la taxe sur les marchandises applicables dans chaque port sont fixés sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, après enquête, par arrêté ministériel ;

Texte proposé par votre Commission.

Art. 6.

Conforme.

Art. 7.

1° Les taux...

... après enquête, et après consultation du Ministre de l'économie et des Finances, par arrêté du Ministre chargé des ports maritimes. En ce qui concerne les ports non autonomes, le ministre de tutelle de la collectivité ou de l'établissement public gérant le port est également consulté.

Texte proposé par le Gouvernement.

2° L'assiette et les taux de la taxe sur les passagers sont fixés par décret ;

3° Des arrêtés ministériels peuvent, sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, soumettre à une taxe de stationnement les navires dont le séjour au port dépasse un délai déterminé en fonction des conditions d'exploitation et du trafic qui sont propres à ce port.

Texte proposé par votre Commission.

Conforme.

3° Des arrêtés pris dans les mêmes formes que ceux visés au 1° ci-dessus peuvent sur proposition...

... à ce port.

Commentaires. — Ces articles traitent des droits de port applicables aux navires de commerce. Ces droits de port comprendront :

- une taxe, variable suivant les ports, établie sur la jauge nette du navire ;
- une taxe, variable suivant les ports, qui frappera les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées ;
- une taxe à taux uniformes sur les passagers débarqués, embarqués ou transbordés ;
- le cas échéant, une taxe de stationnement.

La taxe sur la jauge, celle sur les passagers et la taxe de stationnement seront à la charge de l'armateur. La taxe sur les marchandises sera supportée, selon les cas, par l'expéditeur ou le destinataire.

Les taux de la taxe sur la jauge et de la taxe sur les marchandises seront fixés, sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, par arrêté. L'assiette et les taux de la taxe sur les passagers seront fixés par décret.

Votre Commission a estimé qu'il était nécessaire de préciser, d'une part, que la procédure de fixation des taux des taxes sur la jauge et sur les marchandises et de la taxe de stationnement comporterait — comme il est pratiqué à l'heure actuelle — une consultation du Ministre de l'Economie et des Finances et pour les ports non autonomes de l'autorité de tutelle de la collectivité ou de l'organisme gérant ces ports, et, d'autre part, que le Ministre compétent pour signer l'arrêté fixant les taxes serait celui ayant dans ses attributions les ports maritimes.

Tel est l'objet des deux amendements à l'article 7 que votre Commission vous propose d'adopter.

SECTION II

Navires de pêche.

Articles 8, 9 et 10.

Texte proposé par le Gouvernement.

Art. 8.

Les produits de la pêche d'origine animale frais, conservés ou manufacturés — *y compris les produits de l'ostréiculture, de la mytiliculture, de la conchyliculture* — débarqués dans les ports maritimes sont soumis à une redevance dite d'équipement des ports de pêche dont le taux est variable suivant les ports.

Cette redevance est à la charge soit du vendeur, soit de l'acheteur de ces produits, soit de l'un et de l'autre dans les conditions fixées par l'arrêté prévu à l'article 9 ci-dessous.

A l'importation, *elle est à la charge de l'importateur.*

Art. 9.

Le taux applicable dans chaque port est fixé sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, après enquête, par arrêté *ministériel.*

Art. 10.

L'institution sur les produits de la pêche de cette redevance exclut l'application sur ces mêmes produits du droit de port sur les marchandises tel qu'il est prévu à l'article 6 ci-dessus.

Toutefois, les arrêtés pris pour chaque port peuvent prévoir le remplacement de la redevance soit par le droit de port sur les marchandises, soit par une taxe perçue en fonction de la jauge brute du navire et de la durée de son séjour dans le port.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 8.

Les produits de la pêche d'origine animale frais, conservés ou manufacturés, débarqués dans les ports maritimes sont soumis à une redevance dite d'équipement des ports de pêche dont le taux est variable suivant les ports *et qui est calculée en fonction de la valeur des produits débarqués.*

Toutefois, en ce qui concerne les produits de l'ostréiculture, de la mytiliculture et de la conchyliculture, cette redevance pourra être calculée en fonction des surfaces occupées par les parcs d'élevage.

Ces redevances sont à la charge...

... ci-dessous.

A l'importation, *elles sont à la charge de l'importateur.*

Art. 9.

Le taux...

... par arrêté *du Ministre chargé des ports maritimes.*

Art. 10.

Conforme.

Commentaires. — Ces articles traitent des droits de port frappant les navires de pêche. Les produits de la pêche d'origine animale, que ces produits soient frais, conservés ou manufacturés, sont soumis, en principe, lors de leur débarquement, à une redevance, dite d'équipement des ports de pêche, qui est exclusive de tous autres droits de port sur les marchandises. Le taux de cette redevance est fixé, pour chaque port, sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, par arrêté ministériel. Cette redevance sera à la charge soit de l'acheteur des produits, soit du vendeur, soit de l'un et de l'autre, le choix devant être fait par arrêté ministériel.

Toutefois, des arrêtés pourront prévoir le remplacement de la redevance sur les produits de la pêche soit par les droits de port sur les marchandises, soit par une taxe perçue en fonction de la jauge brute du navire et de la durée de son séjour dans le port.

Votre Commission a observé que, si le taux de la redevance devait être fixé par arrêté ministériel, rien, en revanche, n'était prévu en ce qui concerne son assiette. S'agit-il d'une taxe *ad valorem* ou, au contraire, d'un droit spécifique ? Le texte du projet est muet sur ce point.

Aussi votre Commission vous propose-t-elle de préciser à l'article 8 que la redevance sera, en principe, *ad valorem* mais qu'en ce qui concerne les produits de l'ostréiculture, de la mytiliculture et de la conchyliculture cette redevance pourra être calculée en fonction des surfaces occupées par les parcs d'élevage.

D'autre part, comme pour l'article 7, il semble nécessaire de préciser à l'article 9 que le ministre signataire des arrêtés fixant les redevances sera celui chargé des ports maritimes.

Sous réserve de l'adoption des amendements qu'elle vous présente, votre Commission vous propose d'adopter les articles 8, 9 et 10.

SECTION III

Navires de plaisance ou de sport.

Articles 11 et 12.

Texte proposé par le Gouvernement.

Art. 11.

A l'occasion de leur séjour dans un port maritime, les navires de plaisance ou de sport peuvent être soumis à une redevance dite d'équipement des ports de plaisance dont les taux sont variables suivant les ports.

Cette redevance est à la charge du propriétaire du navire.

Art. 12.

Les taux applicables dans chaque port sont fixés sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, après enquête, par arrêté ministériel.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 11.

Conforme.

Art. 12.

Les taux...

... par arrêté du Ministre chargé des ports maritimes.

Commentaires. — Ces articles concernent les navires de plaisance. Ces navires, à l'occasion de leur séjour dans un port maritime, peuvent être soumis à une redevance dite d'équipement des ports de plaisance dont les taux sont variables suivant les ports et fixés par arrêté ministériel sur la proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé.

Précisons qu'il s'agit là pour les ports d'une simple possibilité et que la redevance ne pourra être instituée, dans un port déterminé, que dans la mesure où, conformément aux dispositions de l'article 17, ce port a engagé des dépenses dans l'intérêt de la navigation de plaisance.

Votre Commission vous propose l'adoption de ces deux articles sous réserve du vote à l'article 12 d'un amendement précisant que le Ministre signataire des arrêtés sera celui chargé des ports maritimes.

CHAPITRE IV

Affectation du produit des droits et taxes.

Article 13.

Texte. — Le droit annuel sur le navire prévu au chapitre II de la présente loi est perçu au profit de l'Etat.

Commentaires. — Il est prévu que le droit de francisation ainsi que le droit de passeport frappant certains navires étrangers sont perçus au profit de l'Etat.

Votre Commission vous propose d'adopter le présent article.

Article 14.

Texte. — La taxe sur la jauge et la taxe sur les marchandises prévues à l'article 6 de la présente loi sont perçues au profit des collectivités ou des établissements publics participant au financement des travaux du port.

La taxe sur les passagers prévue à l'article 6 de la présente loi est perçue à concurrence de 75 % au profit des collectivités ou des établissements publics participant au financement des travaux du port, et à concurrence de 25 % au profit de l'Etat.

Commentaires. — La taxe sur la jauge des navires et la taxe sur les marchandises débarquées ou embarquées sont perçues au profit des collectivités ou établissements publics participant au financement des travaux du port. Quant au produit de la taxe sur les passagers, il est versé à concurrence de 75 % à ces collectivités ou établissements et, pour le reliquat, à l'Etat.

Votre Commission vous propose d'adopter le présent article.

Article 15.

Texte proposé par le Gouvernement.

Le produit des taxes revenant à un port autonome ou à un port non autonome constitue une recette ordinaire du port et est affecté à l'ensemble des dépenses de ce port.

Texte proposé par votre Commission.

Supprimé.

Commentaires. — Il est précisé que le produit des taxes revenant à un port autonome ou à un port non autonome constitue une recette ordinaire dudit port et est affecté à la couverture de l'ensemble des dépenses de l'établissement intéressé.

Votre Commission a constaté que cette disposition, en ce qui concerne les ports autonomes, existait déjà dans les textes antérieurs, et qu'il était par conséquent superflu de la rappeler. Par ailleurs, pour les ports non autonomes, la question de l'affectation des recettes étant traitée à l'article 18 ci-dessous, il serait, semble-t-il, plus logique d'y préciser que le produit des taxes constitue une recette ordinaire du port.

Dans ces conditions, votre Commission vous propose la suppression du présent article.

Article 16.

Texte. — La redevance d'équipement des ports de pêche et la redevance d'équipement des ports de plaisance sont perçues au profit des collectivités ou des établissements publics participant au financement des travaux du port.

Toutefois, si un navire débarque le produit de sa pêche dans un port autre que son port d'attache, une partie de la redevance d'équipement des ports de pêche perçue au port de débarquement peut être affectée au port d'attache.

L'arrêté pris pour chaque port intéressé fixe les modalités de cette répartition.

Commentaires. — La taxe sur les produits de la pêche débarqués et la redevance d'équipement des ports de plaisance sont perçues au profit de la collectivité ou établissement public participant au financement des travaux du port ; toutefois, lorsqu'un navire débarque le produit de sa pêche dans un port autre que son port d'attache, une partie du produit de la taxe d'équipement des ports de pêche peut être affectée au port d'attache dans des conditions qui seront fixées par arrêté.

Votre Commission vous propose d'adopter le présent article.

Article 17.

Texte. — Le produit des redevances d'équipement des ports de pêche et des ports de plaisance ne peut être utilisé qu'à des dépenses effectuées respectivement dans l'intérêt de la pêche ou de la plaisance et relatives à l'établissement, à l'amélioration ou au renouvellement et à l'entretien de tous les équipements du port et à l'amélioration des profondeurs de ses rades, passes, chenaux et bassins.

Commentaires. — Le produit de la taxe sur les ports de pêche ou de la redevance d'équipement des ports de plaisance ne peut être utilisé qu'à des dépenses effectuées respectivement dans l'intérêt de la pêche ou de la plaisance.

Votre Commission vous propose d'adopter, sans modification, le présent article.

Article 18.

Texte proposé par le Gouvernement.

Les collectivités, établissements publics et autres organismes gérant des ports non autonomes sont tenus d'affecter aux activités spécifiquement portuaires le produit du droit de port qu'ils sont autorisés à percevoir.

L'excédent de ce produit par rapport aux dépenses portuaires est versé chaque année à un fonds spécial de réserve ouvert dans la comptabilité de ces collectivités, établissements publics ou organismes.

Lorsque ce fonds spécial de réserve atteint le maximum fixé par arrêté conjoint du Ministre de l'Economie et des Finances, du Ministre de l'Equipement et du Ministre chargé de la tutelle des collectivités, établissements publics ou organismes considérés, il peut être décidé, dans la même forme, de l'affecter soit au remboursement anticipé d'emprunts contractés à des fins d'investissements portuaires, soit à la réduction des taux du droit de port.

Texte proposé par votre commission.

Les collectivités...

... à percevoir et qui constitue une recette ordinaire du port.

Conforme.

Conforme.

Commentaires. — L'article 15 ci-dessus, tel qu'il figure dans le projet gouvernemental, a posé le principe que le produit des taxes revenant à un port non autonome constituait une recette

ordinaire affectée à l'ensemble des dépenses de ce port. Le présent article dispose que les organismes gérants sont tenus d'affecter le produit des droits de port aux activités spécifiquement portuaires. L'excédent éventuel de ce produit par rapport aux dépenses de l'espèce sera versé chaque année à un fonds spécial de réserve. Lorsque ce fonds spécial aura atteint un maximum fixé par arrêté interministériel, il pourra être décidé de son affectation soit au remboursement anticipé d'emprunts contractés à des fins d'investissements portuaires, soit à la réduction des taux du droit de port.

Votre Commission vous propose l'adoption du présent article sous réserve du vote d'un amendement prévoyant que dans les ports non autonomes le produit du droit de port constitue une recette ordinaire du port. Cette disposition est la reprise pure et simple de celle figurant à l'article 15, article dont la suppression est demandée par ailleurs.

CHAPITRE V

Dispositions diverses.

Article 19.

Texte. — Les droits, taxes et redevances institués par la présente loi sont perçus par le service des douanes comme en matière de douane ; les infractions sont constatées et punies, les poursuites sont effectuées et les instances sont instruites et jugées comme en matière de douane.

Les frais de perception et de procédure incombant à l'Administration sont prélevés sur le produit des droits, taxes et redevances dans les conditions fixées par arrêté du Ministre de l'Economie et des Finances.

Commentaires. — Cet article règle la procédure de perception des droits, taxes et redevances institués par la présente loi. Cette perception sera effectuée par le service des douanes et les infractions constatées et punies comme en matière douanière. Pour couvrir l'Administration des Douanes des frais de perception et des recouvrements qu'elle engagera, une fraction du produit des droits, taxes et redevances lui sera affectée dans des conditions qui seront fixées par arrêté.

Votre Commission vous propose l'adoption du présent article.

Article 20.

Texte proposé initialement par le Gouvernement.

Sont abrogés dès la date de publication de la présente loi au *Journal officiel* :

1° Les articles 933 à 935 et 940 du Code général des impôts relatifs au droit de timbre de connaissance ;

2° L'article 190 bis du Code des douanes relatif à la taxe spéciale de consommation sur les carburants livrés à l'avitaillement de certains navires.

Texte amendé par le Gouvernement et proposé par votre Commission.

Sont abrogés dès la date de publication de la présente loi au *Journal officiel* les articles 933 à 935 et 940 du Code général des impôts relatifs au droit de timbre de connaissance.

L'article 190 bis du Code des douanes relatif à la taxe spéciale de consommation sur les carburants livrés à l'avitaillement de certains navires est abrogé avec effet du 1^{er} mars 1967.

Commentaires. — Cet article abroge les deux taxes suivantes :
— le droit de timbre de connaissance ;
— la taxe spéciale de consommation sur les carburants livrés à l'avitaillement des navires.

Le texte déposé par le Gouvernement prévoyait que cette double abrogation prendrait effet à la date de publication de la loi. Or, compte tenu de considérations économiques et sociales, le Gouvernement a estimé souhaitable de faire bénéficier dès le 1^{er} mars 1967 la pêche maritime de l'allégement fiscal prévu. Aussi a-t-il déposé un amendement en ce sens, que votre Commission des Finances vous propose d'adopter.

Articles 21 et 22.

Texte de l'article 21. — Cesseront de s'appliquer à la date de mise en vigueur du droit de francisation et de navigation et de la taxe sur les passagers institués par la présente loi :

1° L'article 11 modifié de la loi du 1^{er} avril 1942 (à l'exception de son alinéa 1^{er}), les articles 4, 5 et 6 de la loi n° 53-1329 du 31 décembre 1953 et l'article 3 de la loi n° 54-1313 du 31 décembre 1954, relatifs au prix de vente des feuilles de rôle d'équipage et des feuilles de couverture, au droit pour la délivrance des permis de circulation et de la carte de circulation et au droit de permis de pêche pour les plaisanciers ;

2° L'article 31 de la loi n° 54-11 du 6 janvier 1954 relatif au droit de visite de sécurité de la navigation maritime ;

3° L'article 2 de la loi du 7 janvier 1920 et l'article 3 de la loi n° 54-1313 du 31 décembre 1954, relatifs à la taxe d'armement des navires de pêche ;

4° L'article 225 du Code des douanes relatif au droit de francisation, qui sera remplacé par les dispositions correspondantes de la présente loi ;

5° L'article 5 modifié de la loi n° 47-1683 du 3 septembre 1947 relatif à la taxe spéciale sur les passagers.

Texte de l'article 22. — Les dispositions des articles 270 à 283 du Code des douanes et des articles 26 à 30 et 33 du Code des ports maritimes et celles des arrêtés pris pour leur application cesseront de s'appliquer, en tant qu'elles visent la taxe sur les passagers, à la date d'entrée en vigueur de ladite taxe, fixée dans les conditions prévues par l'article 7-2° de la présente loi.

En tant qu'elles visent d'autres taxes, les dispositions mentionnées à l'alinéa 1^{er} du présent article cesseront de s'appliquer, dans chaque port, au moment de la mise en application, dans ledit port, des arrêtés particuliers prévus aux articles 7, 9 et 12 de la présente loi.

Ces arrêtés devront intervenir dans le délai d'une année à compter de la publication du décret en Conseil d'Etat prévu à l'article 26 de la présente loi.

Commentaires. — Ces deux articles prévoient l'abrogation des différentes dispositions à l'heure actuelle en vigueur et concernant la fiscalité maritime.

Les tableaux ci-après donnent le détail des dispositions abrogées ainsi que la date d'effet de ces abrogations.

Article 21.

DISPOSITIONS abrogées.	ANALYSE SOMMAIRE des dispositions abrogées.	DATE d'abrogation.
a. — Article 11 de la loi du 1 ^{er} avril 1942 (à l'exception de son alinéa 1 ^{er}).	Les titulaires d'un rôle de plaisance, d'un permis ou d'une carte de circulation qui désirent pratiquer la pêche avec d'autres engins réglementaires que les deux lignes à hameçons normalement autorisées doivent acquitter à l'E. N. I. M. une redevance. Ils ne peuvent commercialiser le produit de leur pêche (l'alinéa 1 ^{er} non abrogé pose le principe que les « plaisanciers » peuvent pratiquer la pêche au moyen de deux lignes).	Date de mise en vigueur du décret, pris en application de l'article 3 de la loi.
b. — Loi n° 53-1329 du 31 décembre 1953 :		
b 1. — Article 4....	Fixe le prix de vente des feuilles de rôle d'équipage et des feuilles de couverture et précise que le recouvrement est effectué en même temps que celui des cotisations dues au désarmement.	Idem.
b 2. — Article 5....	Fixe le taux du droit perçu pour la délivrance des permis de circulation et des cartes de circulation et pour le renouvellement annuel des visas sur ces titres de navigation ; ce taux est majoré pour les bateaux à moteurs.	Idem.
b 3. — Article 6....	Fixe le taux de la redevance pour la pratique de la pêche par les plaisanciers (cf. art. 11 ci-dessus de la loi du 1 ^{er} avril 1942). Précise que la redevance est perçue par les services de l'inscription maritime au profit de l'E. N. I. M.	Idem.
c. — Article 3 de la loi n° 54-1313 du 31 décembre 1954 (§ 3°) (voir aussi ci-dessous la lettre f).	Précise que les droits perçus pour la délivrance et le renouvellement des permis et cartes de circulation sont réduits de 50 % en faveur des pensionnés de la marine âgés de plus de cinquante-cinq ans.	Idem.
d. — Article 31 de la loi n° 54-11 du 6 janvier 1954.	Pose le principe que les visites de sécurité prescrites par la loi du 6 janvier 1954 donnent lieu à la perception de taxes dont le montant est fixé par un arrêté interministériel. Précise que la taxe est à la charge de l'armateur, sauf s'il s'agit d'une visite faite à la suite d'une réclamation de l'équipage non reconnue fondée.	Date de mise en vigueur du décret, pris en application de l'article 3 de la loi.

DISPOSITIONS abrogées.	ANALYSE SOMMAIRE des dispositions abrogées.	DATE d'abrogation.
e. — Article 2 de la loi du 7 janvier 1920.	Fixe les taux de la taxe d'armement sur les navires de pêche.	Idem.
f. — Article 3 de la loi n° 54-1313 du 31 décembre 1954 (§§ 1° et 2°) (voir aussi ci-dessus la lettre c).	Modifie les taux de la taxe d'armement sur les navires de pêche. Précise que le produit de la taxe sera affecté aux dépenses de la recherche scientifique et technique appliquée aux industries de la pêche.	Idem.
g. — Article 225 du Code des douanes.	Fixe les taux du droit de francisation.	Idem.
h. — Article 5 de la loi n° 47-1683 du 3 septembre 1947.	Institue la perception d'une taxe sur les passagers embarquant ou débarquant dans les ports français métropolitains, au profit de l'Etablissement national des invalides de la marine. Fixe les taux. Précise que la taxe sera perçue en même temps et dans les mêmes conditions que les droits de quai.	Date de mise en vigueur du décret, pris en application de l'article 7-2 de la loi (toutefois pour les liaisons maritimes de caractère local, des tarifs particuliers peuvent être fixés dans chaque port par l'arrêté fixant le droit de port).

Article 22.

DISPOSITIONS abrogées.	ANALYSE SOMMAIRE des dispositions abrogées.	DATE d'abrogation.
a. — Code des douanes : a 1. — Article 270..	Institue le droit de quai. Fixe les conditions de son institution et de son affectation.	Date d'application, dans chaque port, de l'arrêté particulier fixant le taux du droit de port.
a 2. — Article 271..	Fixe les taux de la taxe sur les navires (taxe faisant partie du droit de quai).	Idem.
a 3. — Article 272..	Fixe les conditions de perception et les taux de la taxe sur les navires faisant des escales successives.	Idem.
a 4. — Articles 273 et 274.	Idem pour les navires faisant le service des lignes régulières.	Idem.
a 5. — Article 275..	Fixe le maximum des taxes à percevoir sur les navires pour une opération d'entrée et de sortie.	Idem.

DISPOSITIONS abrogées.	ANALYSE SOMMAIRE des dispositions abrogées.	DATE d'abrogation.
a 6. — Article 276..	Précise les cas d'exemption de la taxe sur les navires.	Idem.
a 7. — Article 277..	Fixe les modalités de perception et les taux de la taxe sur les marchandises (faisant partie du droit de quai).	Idem.
a 8. — Article 278..	Fixe les modalités de perception et les taux de la taxe sur les passagers (faisant partie du droit de quai).	Date de mise en vigueur du décret pris en application de l'article 7-2 de la loi. (Toutefois pour les liaisons maritimes de caractère local, des tarifs particuliers peuvent être fixés, dans chaque port, par l'arrêté fixant le droit de port).
a 9. — Article 279..	Précise les dispositions spéciales d'application du droit de quai aux D. O. M.	Date de mise en vigueur du décret fixant les conditions d'application de la loi aux D.O.M.
a 10. — Article 280.	Institue les taxes de péage.	Date d'application dans chaque port, de l'arrêté particulier fixant le taux du droit de port ou de la redevance d'équipement des ports de pêche ou de plaisance ou encore de l'arrêté fixant une taxe de stationnement.
a 11. — Article 281.	Fixe les conditions d'institution des taxes de péage.	Idem.
a 12. — Article 282.	Précise la date d'exigibilité des taxes de péage (30 jours après la publication au <i>Journal officiel</i>).	Idem.
a 13. — Article 283.	Fixe les conditions de recouvrement des taxes de péage.	Idem.
b. — Code des ports maritimes :		
b 1. — Article 26...	Se référant au Code des douanes (art. 280 à 283) cet article rappelle que des taxes locales de péage peuvent être instituées et recouvrées dans les ports maritimes.	Idem.

DISPOSITIONS abrogées.	ANALYSE SOMMAIRE des dispositions abrogées.	DATE d'abrogation.
b 2. — Article 27...	Précise l'affectation de la recette des taxes de péage, l'assiette de ces taxes, les modalités d'institution et de paiement.	Idem.
b 3. — Article 28...	Fixe les modalités de perception, d'affectation et de répartition de la recette des taxes sur le produit du poisson débarqué.	Idem.
b 4. — Article 29...	Idem pour les taxes de séjour éventuellement perçues sur les marchandises et les navires en raison de leur séjour ou stationnement prolongé.	Idem.
b 5. — Article 30...	Fixe les modalités d'institution des taxes de péage.	Idem.
b 6. — Article 33...	Précise que les dispositions ci-dessus sont applicables aux taxes locales de péage établies dans les ports maritimes sous le régime de la législation antérieure à la loi du 23 février 1941.	Idem.

Votre Commission vous propose l'adoption, sans modification, de ces deux articles.

Article 23.

Texte. — Les dispositions du Code des douanes et du Code des ports maritimes mentionnées ci-dessus seront remplacées par les dispositions correspondantes de la présente loi à compter de la date de leur entrée en vigueur.

Commentaires. — Cet article précise que les dispositions du Code des douanes et du Code des ports maritimes, abrogées par les articles précédents, seront remplacées par les dispositions correspondantes de la présente loi à compter de la date d'entrée en vigueur desdites dispositions.

Votre Commission vous en propose l'adoption.

Article 24.

Texte proposé initialement par le Gouvernement.

Les conditions d'application dans les ports de la Corse et dans ceux des Départements d'Outre-Mer, du droit de port sur les navires de commerce prévu à l'article 6 de la présente loi et des redevances d'équipement sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les dispositions de la présente loi pourront être appliquées, en ce qui concerne le droit de port et les redevances d'équipement, dans les ports français du Rhin et de la Moselle ainsi que dans les ports fluviaux du bassin de la Seine ouverts au trafic par bâtiments de mer dans des conditions qui seront déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Texte amendé par le Gouvernement et proposé par votre Commission.

Les dispositions de la présente loi relatives au droit annuel sur les navires sont applicables dans les ports de la Corse et dans ceux des Départements d'Outre-Mer.

En ce qui concerne le droit de port et les redevances d'équipement, les conditions d'application dans les ports visés au précédent alinéa sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Commentaires. — Le présent article est relatif aux conditions d'application des droits de port sur les navires de commerce et des redevances d'équipement aux ports de la Corse et des Départements d'Outre-Mer.

Par ailleurs, dans la rédaction initialement déposée par le Gouvernement, il était prévu que la présente loi pourrait être, le cas échéant, étendue en ce qui concerne le droit de port et les redevances d'équipement aux ports français du Rhin et de la Moselle ainsi qu'aux ports fluviaux du bassin de la Seine ouverts au trafic par bâtiments de mer.

La rédaction de ce texte pouvant prêter à ambiguïté, le Gouvernement a déposé un amendement prévoyant expressément, d'une part, que les droits annuels sur les navires sont applicables en Corse et dans les Départements d'Outre-Mer, et d'autre part, qu'un décret en Conseil d'Etat fixerait pour ces territoires les conditions d'application des droits de port et des redevances d'équipement. Quant aux dispositions relatives aux ports fluviaux, elles sont renvoyées à un article nouveau, l'article 24 bis.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article dans le texte de l'amendement déposé par le Gouvernement.

Article 24 bis (nouveau).

Texte proposé par le Gouvernement.

Les dispositions de la présente loi relatives au droit annuel sur les navires sont applicables dans les ports français du Rhin et de la Moselle ainsi que dans les ports fluviaux du bassin de la Seine ouverts au trafic par bâtiments de mer.

En ce qui concerne le droit de port et les redevances d'équipement, les conditions d'application dans les ports visés au précédent alinéa sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Texte proposé par votre Commission.

Les dispositions...

... dans les ports du Rhin et de la Moselle...

... de mer.

Conforme.

Commentaires. — Cet article nouveau, qui résulte d'un amendement déposé par le Gouvernement, prévoit, d'une part, que les dispositions relatives au droit annuel sur les navires sont applicables aux bâtiments fréquentant les ports français du Rhin et de la Moselle ainsi que les ports fluviaux de la Seine ouverts au trafic par bâtiments de mer et, d'autre part, que les droits de port et redevances d'équipement pourront être appliqués dans ces ports dans des conditions à fixer par décret en Conseil d'Etat.

Votre Commission des Finances vous en propose l'adoption, sous réserve d'une modification de forme.

Article 25.

Texte proposé par le Gouvernement.

Les conditions d'application des droits de port dans les ports-relais pétroliers qui seraient créés pour recevoir des navires géants seront fixées par décret en Conseil d'Etat.

Texte proposé par votre Commission.

Supprimé.

Commentaires. — Un décret en Conseil d'Etat fixera les conditions d'application des droits de port dans les ports-relais pétroliers qui seraient créés pour recevoir des navires géants.

Votre Commission a constaté tout d'abord qu'il n'existait aucune définition du navire géant et qu'il n'était donc pas possible de prévoir un régime spécial pour une catégorie de navires qui juridiquement n'existe pas.

Par ailleurs, la création sur le littoral français de ports-relais — dont la définition n'est pas non plus donnée — destinés à accueillir des pétroliers de très grand tonnage ne manquerait pas de soulever bien d'autres problèmes que celui de l'adaptation de la fiscalité maritime à de tels navires. Il semble donc opportun de renvoyer l'étude de cette disposition au moment où sera examinée, dans son ensemble, la question de la création éventuelle de ports-relais pétroliers.

Dans ces conditions, votre Commission des Finances vous propose la suppression du présent article.

Article 26.

Texte. — Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application de la présente loi.

Commentaires. — Votre Commission vous propose l'adoption de cet article, à caractère traditionnel, qui prévoit que les modalités d'application de la présente loi seront fixées par décret en Conseil d'Etat.

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Article premier.

Amendement : compléter, *in fine*, cet article par l'alinéa suivant :

3° Eventuellement pour les navires étrangers des droits de jaugeage et de visite à raison des opérations de jaugeage et des visites de sécurité qui seraient effectuées en France.

Article 3.

Amendement : Rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

Le taux, l'assiette et les modalités d'application du droit de francisation et de navigation prévu à l'article 1^{er} ci-dessus seront fixés par une loi.

Article additionnel 3 bis (nouveau).

Amendement : Après l'article 3, insérer un article additionnel 3 bis (nouveau) ainsi rédigé :

L'armateur a le libre choix de son port d'attache.

Article 4.

Amendement : Supprimer le deuxième alinéa de cet article.

Article additionnel 4 bis (nouveau).

Amendement : Après l'article 4, insérer un article additionnel 4 bis (nouveau) ainsi rédigé :

Le passeport délivré aux navires de plaisance ou de sport appartenant à des étrangers ayant leur résidence principale en France est soumis à un visa annuel donnant lieu à la perception du droit de passeport prévu à l'article 1^{er} ci-dessus.

Le taux, l'assiette et les modalités d'application de ce droit, qui est à la charge du propriétaire du navire, seront fixés par une loi.

Article 5.

Premier amendement : Supprimer les deux premiers alinéas de cet article.

Deuxième amendement : Au troisième alinéa de cet article, remplacer les mots :

... Ministre de l'Équipement.

Par les mots :

... Ministre chargé de la Marine marchande.

Article 7.

Premier amendement : Rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

1° Les taux de la taxe sur la jauge et de la taxe sur les marchandises applicables dans chaque port sont fixés sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, après enquête et après consultation du *Ministre de l'Économie et des Finances*, par arrêté du *Ministre chargé des ports maritimes*. En ce qui concerne les ports non autonomes, le ministre de tutelle de la collectivité ou de l'établissement public gérant le port est également consulté.

Deuxième amendement : Rédiger comme suit le troisième alinéa de cet article :

3° Des arrêtés pris dans les mêmes formes que ceux visés au 1° ci-dessus peuvent sur proposition... (le reste sans changement).

Article 8.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

Les produits de la pêche d'origine animale frais, conservés ou manufacturés, débarqués dans les ports maritimes sont soumis à une redevance dite d'équipement des ports de pêche dont le taux est variable suivant les ports et qui est calculé en fonction de la valeur des produits débarqués.

Toutefois en ce qui concerne les produits de l'ostréiculture, de la mytiliculture et de la conchyliculture, cette redevance pourra être calculée en fonction des surfaces occupées par les parcs d'élevage.

Ces redevances sont à la charge soit du vendeur, soit de l'acheteur de ces produits, soit de l'un et de l'autre dans les conditions fixées par l'arrêté prévu à l'article 9 ci-dessous.

A l'importation, elles sont à la charge de l'importateur.

Article 9.

Amendement : Rédiger comme suit *in fine* cet article :
... par arrêté du *Ministre chargé des ports maritimes*.

Article 12.

Amendement : Rédiger comme suit *in fine* cet article :
... par arrêté du *Ministre chargé des ports maritimes*.

Article 15.

Amendement : Supprimer cet article.

Article 18.

Amendement : Compléter *in fine* le premier alinéa de cet article par les mots suivants :

... et qui constitue une recette ordinaire du port.

Article additionnel 24 bis (nouveau).

(Amendement n° 3 présenté par le Gouvernement.)

Sous-amendement : Dans le premier alinéa de cet article, aux mots :

... dans les ports *français* du Rhin et de la Moselle...

substituer les mots :

... dans les ports du Rhin et de la Moselle...

Article 25.

Amendement : Supprimer cet article.

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

CHAPITRE PREMIER

Classification des droits de port et de navigation.

Article premier.

Les droits qui peuvent être perçus dans les ports maritimes français sont les suivants :

1° *Un droit annuel sur les navires* dénommé :

- droit de francisation et de navigation en ce qui concerne les navires français ;
- droit de passeport en ce qui concerne les navires de plaisance ou de sport appartenant à des étrangers résidant en France.

2° *Un droit de port*, à raison des opérations commerciales ou des séjours effectués dans les ports, et comprenant :

- pour les navires de commerce :
 - une taxe sur la jauge, et, le cas échéant, une taxe de stationnement,
 - une taxe sur les marchandises,
 - une taxe sur les passagers ;
- pour les navires de pêche :
 - une redevance d'équipement des ports de pêche établie sur les produits de la pêche maritime ;
- pour les navires de plaisance ou de sport :
 - une redevance d'équipement des ports de plaisance perçue en fonction de la durée des séjours de ces navires dans les ports maritimes.

CHAPITRE II

Droit annuel sur le navire.

SECTION I

Navires français. — Droit de francisation et de navigation.

Art. 2.

Tout navire français qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation délivré par le service des douanes et soumis à un visa annuel.

Art. 3.

Les taux et modalités d'application du droit de francisation et de navigation prévu à l'article 1^{er} ci-dessus sont fixés par décret.

Le droit de francisation et de navigation est à la charge du propriétaire du navire.

SECTION II

Navires étrangers. — Droit de passeport.

Art. 4.

Tout navire étranger qui prend la mer doit avoir à bord un passeport délivré par le service des douanes.

Le passeport délivré aux navires de plaisance ou de sport appartenant à des étrangers ayant leur résidence principale en France est soumis à un visa annuel.

Art. 5.

Les taux et modalités d'application du droit de passeport prévu à l'article 1^{er} ci-dessus sont fixés par décret.

Le droit de passeport est à la charge du propriétaire du navire.

Pour les navires étrangers non soumis au droit de passeport, les droits de jaugeage et de visites de sécurité sont fixés par arrêté du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre de l'Equiperment.

CHAPITRE III

Droit de port et redevances d'équipement.

SECTION I

Navires de commerce.

Art. 6.

- Le droit de port applicable aux navires de commerce comprend :
- une taxe à taux variables, suivant les ports, sur la jauge nette du navire, et, le cas échéant, une taxe de stationnement à la charge de l'armateur ;
 - une taxe à taux variables, suivant les ports, sur les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées, à la charge, selon les cas, de l'expéditeur ou du destinataire ;
 - une taxe à taux uniformes pour tous les ports, sur les passagers débarqués, embarqués ou transbordés, à la charge de l'armateur.

Art. 7.

1° Les taux de la taxe sur la jauge et de la taxe sur les marchandises applicables dans chaque port sont fixés sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, après enquête, par arrêté ministériel ;

2° L'assiette et les taux de la taxe sur les passagers sont fixés par décret ;

3° Des arrêtés ministériels peuvent sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, soumettre à une taxe de stationnement les navires dont le séjour au port dépasse un délai déterminé en fonction des conditions d'exploitation et du trafic qui sont propres à ce port.

SECTION II

Navires de pêche.

Art. 8.

Les produits de la pêche d'origine animale frais, conservés ou manufacturés — y compris les produits de l'ostréiculture, de la mytiliculture, de la conchyliculture — débarqués dans les ports maritimes sont soumis à une redevance dite d'équipement des ports de pêche dont le taux est variable suivant les ports.

Cette redevance est à la charge soit du vendeur, soit de l'acheteur de ces produits, soit de l'un et de l'autre dans les conditions fixées par l'arrêté prévu à l'article 9 ci-dessous.

A l'importation, elle est à la charge de l'importateur.

Art. 9.

Le taux applicable dans chaque port est fixé sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, après enquête, par arrêté ministériel.

Art. 10.

L'institution sur les produits de la pêche de cette redevance exclut l'application sur ces mêmes produits du droit de port sur les marchandises tel qu'il est prévu à l'article 6 ci-dessus.

Toutefois, les arrêtés pris pour chaque port peuvent prévoir le remplacement de la redevance soit par le droit de port sur les marchandises, soit par une taxe perçue en fonction de la jauge brute du navire et de la durée de son séjour dans le port.

SECTION III

Navires de plaisance ou de sport.

Art. 11.

A l'occasion de leur séjour dans un port maritime, les navires de plaisance ou de sport peuvent être soumis à une redevance dite d'équipement des ports de plaisance dont les taux sont variables suivant les ports.

Cette redevance est à la charge du propriétaire du navire.

Art. 12.

Les taux applicables dans chaque port sont fixés sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, après enquête, par arrêté ministériel.

CHAPITRE IV

Affectation du produit des droits et taxes.

Art. 13.

Le droit annuel sur le navire prévu au chapitre II de la présente loi est perçu au profit de l'Etat.

Art. 14.

La taxe sur la jauge et la taxe sur les marchandises prévues à l'article 6 de la présente loi sont perçues au profit des collectivités ou des établissements publics participant au financement des travaux du port.

La taxe sur les passagers prévue à l'article 6 de la présente loi est perçue à concurrence de 75 % au profit des collectivités ou des établissements publics participant au financement des travaux du port, et à concurrence de 25 % au profit de l'Etat.

Art. 15.

Le produit des taxes revenant à un port autonome ou à un port non autonome constitue une recette ordinaire du port et est affecté à l'ensemble des dépenses de ce port.

Art. 16.

La redevance d'équipement des ports de pêche et la redevance d'équipement des ports de plaisance sont perçues au profit des collectivités ou des établissements publics participant au financement des travaux du port.

Toutefois, si un navire débarque le produit de sa pêche dans un port autre que son port d'attache, une partie de la redevance d'équipement des ports de pêche perçue au port de débarquement peut être affectée au port d'attache.

L'arrêté pris pour chaque port intéressé fixe les modalités de cette répartition.

Art. 17.

Le produit des redevances d'équipement des ports de pêche et des ports de plaisance ne peut être utilisé qu'à des dépenses effectuées respectivement dans l'intérêt de la pêche ou de la plaisance et relatives à l'établissement, à l'amélioration ou au renouvellement et à l'entretien de tous les équipements du port et à l'amélioration des profondeurs de ses rades, passes, chenaux et bassins.

Art. 18.

Les collectivités, établissements publics et autres organismes gérant des ports non autonomes sont tenus d'affecter aux activités spécifiquement portuaires le produit du droit de port qu'ils sont autorisés à percevoir.

L'excédent de ce produit par rapport aux dépenses portuaires est versé chaque année à un fonds spécial de réserve ouvert dans la comptabilité de ces collectivités, établissements publics ou organismes.

Lorsque ce fonds spécial de réserve atteint le maximum fixé par arrêté conjoint du Ministre de l'Economie et des Finances, du Ministre de l'Equipement et du Ministre chargé de la tutelle des collectivités, établissements publics ou organismes considérés, il peut être décidé, dans la même forme, de l'affecter soit au remboursement anticipé d'emprunts contractés à des fins d'investissements portuaires, soit à la réduction des taux du droit de port.

CHAPITRE V

Dispositions diverses.

Art. 19.

Les droits, taxes et redevances institués par la présente loi sont perçus par le service des douanes comme en matière de douane ; les infractions sont constatées et punies, les poursuites sont effectuées et les instances sont instruites et jugées comme en matière de douane.

Le frais de perception et de procédure incombant à l'Administration sont prélevés sur le produit des droits, taxes et redevances dans les conditions fixées par arrêté du Ministre de l'Economie et des Finances.

Art. 20.

Sont abrogés dès la date de publication de la présente loi au *Journal officiel* :

1° Les articles 933 à 935 et 940 du Code général des impôts, relatifs au droit de timbre de connaissance ;

2° L'article 190 *bis* du Code des douanes, relatif à la taxe spéciale de consommation sur les carburants livrés à l'avitaillement de certains navires.

Art. 21.

Cesseront de s'appliquer à la date de mise en vigueur du droit de francisation et de navigation et de la taxe sur les passagers institués par la présente loi :

1° L'article 11 modifié de la loi du 1^{er} avril 1942 (à l'exception de son alinéa 1^{er}), les articles 4, 5 et 6 de la loi n° 53-1329 du 31 décembre 1953 et l'article 3 de la loi n° 54-1313 du 31 décembre 1954, relatifs au prix de vente des feuilles de rôle d'équipage et des feuilles de couverture, au droit pour la délivrance des permis de circulation et de la carte de circulation et au droit de permis de pêche pour les plaisanciers ;

2° L'article 31 de la loi n° 54-11 du 6 janvier 1954 relatif au droit de visite de sécurité de la navigation maritime ;

3° L'article 2 de la loi du 7 janvier 1920 et l'article 3 de la loi n° 54-1313 du 31 décembre 1954, relatifs à la taxe d'armement des navires de pêche ;

4° L'article 225 du Code des douanes relatif au droit de francisation, qui sera remplacé par les dispositions correspondantes de la présente loi ;

5° L'article 5 modifié de la loi n° 47-1683 du 3 septembre 1947 relatif à la taxe spéciale sur les passagers.

Art. 22.

Les dispositions des articles 270 à 283 du code des douanes et des articles 26 à 30 et 33 du Code des ports maritimes et celles des arrêtés pris pour leur application cesseront de s'appliquer, en tant

qu'elles visent la taxe sur les passagers, à la date d'entrée en vigueur de ladite taxe, fixée dans les conditions prévues par l'article 7-2° de la présente loi.

En tant qu'elles visent d'autres taxes, les dispositions mentionnées à l'alinéa 1^{er} du présent article cesseront de s'appliquer, dans chaque port, au moment de la mise en application, dans ledit port, des arrêtés particuliers prévus aux articles 7, 9 et 12 de la présente loi.

Ces arrêtés devront intervenir dans le délai d'une année à compter de la publication du décret en Conseil d'Etat prévu à l'article 26 de la présente loi.

Art. 23.

Les dispositions du Code des douanes et du Code des ports maritimes mentionnées ci-dessus seront remplacées par les dispositions correspondantes de la présente loi à compter de la date de leur entrée en vigueur.

Art. 24.

Les conditions d'application, dans les ports de la Corse et dans ceux des départements d'outre-mer, du droit de port sur les navires de commerce prévu à l'article 6 de la présente loi et des redevances d'équipement sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les dispositions de la présente loi pourront être appliquées, en ce qui concerne le droit de port et les redevances d'équipement, dans les ports français du Rhin et de la Moselle ainsi que dans les ports fluviaux du bassin de la Seine ouverts au trafic par bâtiments de mer dans des conditions qui seront déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 25.

Les conditions d'application des droits de port dans les ports relais pétroliers qui seraient créés pour recevoir des navires géants, seront fixées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 26.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application de la présente loi.