

ASSEMBLÉE NATIONALE

14 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Rejeté

AMENDEMENT**N ° I-CF1854**

présenté par
M. Bouloux et M. Roussel

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 26, insérer l'article suivant:**

Le code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

I. – Après la section 5 du chapitre III du titre II du livre V, une section 6 et une section 7 sont insérées.

A. – La section 6 est ainsi rédigée :

« Section 6

« Taxe sur les billets de croisière au départ des ports maritimes français

« L. 423-64. – Les règles relatives à la taxe sur les billets de croisière au départ des ports maritimes français sont déterminées par les dispositions du livre Ier, par celles de la section 1 du présent chapitre et par celles de la présente section.

« L. 423-65. – Est soumis à la taxe tout embarquement dans un port maritime français, mentionné à l'Article L5311-1 du code des transports, d'un passager à bord d'un navire armé pour un usage professionnel et pour lequel un billet a été émis à titre onéreux.

« L. 423-66. – Sont exemptés de taxe les embarquements de passagers dans les cas suivants:

- embarquement de passagers en escale temporaire ;

- embarquement pour une durée égale ou inférieure à 24 heures

« L. 423-67. – Le fait générateur de la taxe est constitué par l'embarquement mentionné à l'article L423-65

Il est réputé intervenir une seule fois par passager, au moment du départ programmé du navire.

« L. 423-68. – Le montant de la taxe est fonction de la durée du séjour à bord du navire et est réparti selon les catégories de voyages suivantes :

Durée de voyage en jours	Tarif unitaire en euros
De 2 à 3	50
De 4 à 7	100
De 15 à 20	1000
Au-delà de 21	2000
Au-delà de 30	2000 et 20 par jour additionnel

« L. 423-69. – La taxe est majorée dans les cas suivants :

- lors d'un voyage d'une durée supérieure à 30 jours, de 20 euros par jour supplémentaire en fonction de la catégorie de la cabine, selon des modalités fixées par décret

« L. 423-70. – Est redevable de la taxe l'entreprise qui arme le navire mentionné à l'article L. 423-65.

« L. 423-71. – L'affectation du produit de la taxe est précisée par décret.

B. La section 7 est ainsi rédigée :

« Section 7

« Taxe écologique sur la location de plaisance professionnelle

« L. 423-72. – Les règles relatives à la taxe écologique sur la location des navires de plaisance professionnelle sont déterminées par les dispositions du livre Ier, par celles de la section 1 du présent chapitre et par celles de la présente section.

« L. 423-73 – Est soumis à la taxe tout contrat de location d'un engin flottant au sens de l'article au sens de l'article L5000-2 du code des transports qui répond aux conditions cumulatives suivantes:

1° Il est armé pour la navigation maritime à usage professionnel ;

2° Il a le caractère d'un navire taxable au sens de l'article L. 423-74.

« L. 423-74 – Un navire taxable s'entend de :

1° Tout navire de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres hors tout ;

2° Tout navire dont la capacité maximale de passagers est de 12 personnes, hors personnel navigant

« L. 423-75. – Le fait générateur de la taxe est constitué par le contrat de location mentionné à l'article L423-73.

Il est réputé intervenir au moment de la signature du contrat.

« L. 423-76. – Le montant de la taxe est fonction de la longueur de la coque du navire en mètres, de la durée du contrat de location et de la capacité de passagers à bord du navire, selon les termes suivants:

Longueur de la coque (mètres)	Barème de la taxe par passager par jour (€)
De 15 à 25	70
De 25 à 40	130
De 40 à 50	250
Au-delà >50	600

« L. 423-77. – Sont exemptés de taxe les navires dans les cas suivants :

- navires dont l'énergie propulsive est décarbonée, précisé par décret ;
- navire dont le contrat de location a été établi pour une durée égale ou inférieure à 3 heures.

« L. 423-78. – Est redevable de la taxe l'entreprise qui arme le navire mentionné à l'article L. 423-74.

« L. 423-79. – L'affectation du produit de la taxe est précisée par décret.

II. – Le présent article entre en vigueur selon les termes suivants:

- pour la section 6, pour tout embarquement à partir du premier janvier 2025 ;
- pour la section 7, pour tout contrat de location à partir du premier janvier 2025.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à taxer les vacances ultra-carbonées en mer à bord de bateaux de croisière ou de yachts de luxe.

La mer est le théâtre d'activités de loisirs extrêmement polluantes. Un paquebot de croisière émet en moyenne 20 000 tonnes de CO2 par an - autant que 10 000 voitures, tandis qu'une journée à bord d'un mégayacht émet autant de CO2 qu'une famille de 4 personnes qui resterait à l'hôtel pendant 4 ans et demi. Le nombre de navires de croisière a doublé depuis les années 2000, et leurs émissions de CO2 ont augmenté de 17 % entre 2019 et 2022. Au-delà du climat, ces navires dégradent également la qualité de l'air et l'environnement marin dans lequel ils opèrent. Les quelque 200 navires de croisière qui parcourent les eaux européennes chaque année émettent autant d'oxyde de soufre qu'un milliard de voitures, soit quatre fois l'ensemble du parc automobile européen. Quant aux yachts, ils constituent une menace pour la faune et la flore marine dans les zones très fréquentées.

Ces navires incarnent l'impact disproportionné de comportements individuels irresponsables sur le climat et l'environnement.

Pour lutter contre ces effets néfastes, cet amendement institue deux nouvelles taxes : une éco-contribution sur les billets de croisière au départ des ports maritimes français et une taxe écologique sur la location des navires de plaisance professionnelle. Ces deux taxes s'appliqueront sur les billets de croisière et la location de yachts professionnels au départ des ports français et seront proportionnelles à la durée du séjour. Par souci d'équité, elles proposent une majoration en fonction de la catégorie de la cabine pour la croisière, et de la longueur du yacht.

Les passagers de ferries ne sont pas concernés par cet amendement.

L'éco-contribution sur les billets de croisière et la taxe écologique sur les yachts ne seraient pas de nature à fragiliser le secteur de la croisière et de la grande plaisance. En effet, la croisière connaît actuellement une croissance annuelle de fréquentation de près de 7 % par rapport aux années pré-Covid et un chiffre d'affaires en nette augmentation. La grande plaisance quant à elle est aussi en très bonne forme, avec des chantiers de yachts dont les carnets de commande sont pleins plusieurs années à l'avance. Par ailleurs, la Méditerranée demeure la zone maritime la plus fréquentée par les croisiéristes et les plaisanciers en Europe.

Les recettes de ces deux taxes pourraient financer des initiatives en faveur de la transition écologique, en particulier le financement pour le climat et la biodiversité, notamment en lien avec le secteur maritime et la protection des littoraux.

Cet amendement a été travaillé en lien avec Transport & Environnement.