

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 octobre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-2386

présenté par

Mme Firmin Le Bodo, M. Bouyx, Mme Lise Magnier, M. Thiébaud, M. Le Gac et Mme Piron

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 21, insérer l'article suivant:**

I. – La section 2 du chapitre 3 du titre II du livre IV du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifiée :

1° À la fin du 1° de l'article L. 423-6, les mots : « administrative au sens de l'article L. 423-8 est supérieure ou égale à 22 chevaux administratifs » sont remplacés par les mots : « propulsive au sens de l'article L. 423-8 est supérieure ou égale à 110 kilowatts » ;

2° Au 2° de l'article L. 423-7, les mots : « à combustion interne » sont supprimés ;

3° L'article L. 423-8 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est supprimé.

b) Au début du deuxième alinéa, la mention : « 1° » est supprimée ;

c) Le dernier alinéa est supprimé.

4° L'article L. 423-9 est ainsi rédigé

« Art. L. 423-9. – Lorsque ni les données des registres mentionnés à l'article L. 5112-1-9 du code des transports, ni celles communiquées lors de la procédure de délivrance du passeport mentionnée à l'article L. 5112-1-19 du même code, ni celles communiquées spontanément par le redevable à l'administration mentionnée à l'article L. 423-32 ne permettent de déterminer la puissance propulsive d'un engin flottant dans les conditions déterminées à l'article L. 423-8, la puissance propulsive d'un engin s'entend d'une valeur forfaitaire représentative de cette puissance.

« Un arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de la mer détermine les règles selon lesquelles cette valeur forfaitaire est déduite du mode de propulsion du navire et de la longueur de coque. » ;

5° L'article L. 423-18 est ainsi modifié :

a) Après le 1°, il est inséré un 1° *bis* ainsi rédigé :

« 1° *bis* Est inscrit comme monument historique au titre de l'article L. 622-20 du même code ; »

b) Au 2°, après la référence : « 1° », sont insérés les mots : « ou du 1° *bis* » ;

6° L'article L. 423-19 est abrogé ;

7° Le 2° de l'article L. 423-22 est ainsi rédigé :

« 2° Un terme déterminé au moyen du barème figurant à l'article L. 423-24 associant un tarif marginal à chaque fraction de la puissance propulsive au sens de l'article L. 423-8. Ce terme est égal à la somme des produits de chaque fraction par le tarif marginal associé. » ;

8° Le second alinéa de l'article L. 423-23 est ainsi rédigé :

«

LONGUEUR DE COQUE (m)	TARIF (€)
Inférieure à 7	0
Supérieure ou égale à 7 et inférieure à 8	80
Supérieure ou égale à 8 et inférieure à 9	110
Supérieure ou égale à 9 et inférieure à 10	185
Supérieure ou égale à 10 et inférieure à 11	250
Supérieure ou égale à 11 et inférieure à 12	285
Supérieure ou égale à 12 et inférieure à 15	470
Supérieure ou égale à 15 et inférieure à 24	900
Supérieure ou égale à 24	1200

» ;

9° L'article L. 423-24 est ainsi rédigé :

« Art. L. 423-24. – Le terme mentionné au 2° de l'article L. 423-22 est déterminé au moyen du barème suivant, qui associe un tarif marginal à chaque fraction de la puissance propulsive du navire taxable, exprimée en kilowatts et arrondie à l'unité :

«

FRACTION DE LA PUISSANCE PROPULSIVE (en kilowatts)	TARIF MARGINAL (en €)
Jusqu'à 159	3
De 160 à 299	4
De 300 à 999	5
Supérieure à 999	6

» ;

10° L'article L. 423-24-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 423-24-1. – Pour le navire taxable construit avant le 1^{er} janvier 2008, chacun des termes mentionnés au 1° et au 2° de l'article L. 423-22 fait l'objet de la minoration suivante, déterminée en fonction de la date de construction :

«

DATE DE CONSTRUCTION	TERME MENTIONNÉ À L'ARTICLE L. 423-22	MINORATION
Avant le 1 ^{er} janvier 1993	1°	80 %
	2°	70 %
Entre le 1 ^{er} janvier 1993 et le 31 décembre 1997	1°	55 %
	2°	50 %
Entre le 1 ^{er} janvier 1998 et le 31 décembre 2007	1°	33 %
	2°	25 %

« Toutefois, la minoration au terme prévu au 2° de l'article L. 423-22 ne s'applique pas au navire taxable dont la puissance propulsive est supérieure ou égale à 1 000 kilowatts. » ;

11° Après l'article L. 423-24-1, il est inséré un article L. 423-24-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 423-24-2. – Pour le navire taxable dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux, le terme mentionné au 2° de l'article L. 423-22 fait l'objet d'une minoration de 50 %, le cas échéant après application de la minoration prévue à l'article L. 423-24-1. » ;

12° A l'article L. 423-25 :

a) Au premier alinéa, par deux fois, et à la seconde colonne de la première ligne du tableau du deuxième alinéa, les mots : « nette maximale » sont supprimés ;

b) Au dernier alinéa, les références : « L. 423-19 et L. 423-21 » sont remplacées par les références : « L. 423-21, L. 423-24-1 et L. 423-24-2 » ;

13° A l'article L. 423-26 :

a) Au premier alinéa, les mots : « et arrondie au kilowatt supérieur » et : « nette maximale » sont supprimés ;

b) A la première ligne de la première colonne du tableau du second alinéa, les mots : « nette maximale » sont supprimés ;

14°) Après l'article L. 423-26, il est inséré un article L. 423-26-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 423-26-1. – Pour le véhicule nautique à moteur construit avant le 1^{er} janvier 2008, le montant de la taxe fait l'objet de la minoration suivante, déterminée en fonction de la date de construction :

«

DATE CONSTRUCTION	DE MINORATION
Avant le 1er janvier 1993	70 %
Entre le 1er janvier 1993 et le 31 décembre 1997	50 %
Entre le 1er janvier 1998 et le 31 décembre 2007	25 %

».

II. – Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objet de moderniser et de rendre plus efficace, d'un point de vue environnemental, la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (TAEMUP).

En premier lieu, il prévoit ainsi d'améliorer l'équité et la lisibilité de la taxe en rationalisant les barèmes et les critères de taxation. Le « droit moteur » des navires taxables, qui est actuellement fonction de la puissance administrative douanière, devient fonction de la puissance réelle des moteurs (en kilowatts). Ce barème devient plus progressif, avec la transformation des tarifs forfaitaires afférents à chaque catégorie en tarifs marginaux. D'autre part, il est simplifié, avec un passage de 8 à 4 tranches. Cette rationalisation s'accompagne, en parallèle, d'un nouveau barème forfaitaire, pour les navires pour lesquels il n'est pas possible d'obtenir les informations nécessaires à la taxation.

En deuxième lieu, la réforme accompagne la transition écologique de la filière nautique en favorisant les motorisations non thermiques : un abattement spécifique (bonus de 50 %) est créé

pour les navires à propulsion électrique et/ou hydrogène et l'abattement lié à l'ancienneté fait l'objet d'un ciblage accru, afin de ne plus bénéficier à certains navires très puissants.

En dernier lieu, le « droit coque » des navires de plaisance est aménagé, de façon à renforcer la contribution des navires dont la longueur de coque dépasse 24 mètres, c'est-à-dire des navires dits « de grande plaisance », qui sont des engins particulièrement émetteurs.

Sur le long terme, cette réforme permettra ainsi de verdir et renforcer la lisibilité de la TAEMUP, tout en sécurisant son rendement, qui est réparti entre plusieurs affectataires : le Conservatoire du littoral, la Société Nationale du Sauvetage en Mer, la collectivité de Corse, et l'éco-organisme en charge de la filière de déconstruction des bateaux de plaisance.

Un rendement supplémentaire de 5 M€ est attendu pour 2026.