

ASSEMBLÉE NATIONALE

14 octobre 2010

LOI DE FINANCES POUR 2011 - (n° 2824)
(Première partie)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENTN° I - 337 (2^{ème} rect.)

présenté par
M. de Rugy, Mme Poursinoff, M. Mamère et M. Yves Cochet

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 11, insérer l'article suivant :

L'article 1011 *bis* du code général des impôts est ainsi modifié :

1° À la dernière colonne de la septième ligne, aux avant-dernière et dernière colonnes de la huitième ligne et à la quatrième colonne de la neuvième ligne du tableau du a du III, le nombre : « 750 » est remplacé par le nombre : « 1 600 ».

2° Le IV est ainsi rédigé :

« IV. – Le produit de la taxe est affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objectif de dissuader l'achat de voitures particulièrement énergivores et émettrices de CO₂, en augmentant le malus sur deux tranches de voiture ($161 \leq \text{taux} \leq 165$ gCO₂ /km et $166 \leq \text{taux} \leq 190$ gCO₂ /km) afin que l'ensemble des véhicules de classe « E » soient, à partir de 2012, taxés à hauteur de 1600 euros à l'achat. Cette augmentation se fait de manière progressive : dès 2011 pour la première tranche, en 2012 pour la seconde. En effet :

- Le Grenelle de l'environnement a fixé un objectif visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur transport de 20 % d'ici 2020, afin de les ramener à leur niveau de 1990 (Grenelle 1, Art.1).

- Le secteur des transports est le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre en France (26% des émissions en 2008) et celui dont les émissions augmentent le plus rapidement (+13,5% entre 1990 et 2008, et cette augmentation était de +20% entre 1990 et 2006)¹.

- La part modale de l'automobile représentait en 2009 81,8 % des déplacements intérieurs de personnes, et la route représentait la même année 93% des émissions du secteur transports.²

- L'automobile représente, avec l'avion, le mode transport de plus émetteur de gaz à effet de serre.

Il est donc nécessaire, dans le cadre d'un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre réaffirmé dans les lois dite « Grenelle 1 et 2 », de dissuader l'achat de véhicules particulièrement émetteurs de gaz à effet de serre, comme le sont les voitures à partir de la classe « E » de l'étiquette énergie/CO₂. Ces efforts sont par ailleurs tout à fait atteignables, puisque les émissions moyennes de véhicules neufs sont passées de 149g de CO₂/km à la fin de 2007 à 133g de CO₂/km en août 2009.

Enfin, il est logique que le produit de cette taxe, qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport individuel, permette de développer des moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle.