

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

14 octobre 2010

---

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

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**N° I - 337 (2<sup>ème</sup> 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 CO<sub>2</sub>, en augmentant le malus sur deux tranches de voiture ( $161 \leq \text{taux} \leq 165$  gCO<sub>2</sub>/km et  $166 \leq \text{taux} \leq 190$  gCO<sub>2</sub>/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)<sup>1</sup>.

- 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.<sup>2</sup>

- 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/CO<sub>2</sub>. Ces efforts sont par ailleurs tout à fait atteignables, puisque les émissions moyennes de véhicules neufs sont passées de 149g de CO<sub>2</sub>/km à la fin de 2007 à 133g de CO<sub>2</sub>/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.