

ASSEMBLÉE NATIONALE

14 octobre 2010

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° I - 353

présenté par

M. Chanteguet, M. Launay, Mme Filippetti, M. Muet, M. Brottes,
M. Tourtelier, M. Plisson, M. Philippe Martin, Mme Gaillard, M. Caresche,
M. Bouillon, Mme Quéré, Mme Reynaud, Mme Darciaux, M. Bono,
Mme Lepetit, M. Duron, M. Sapin, M. Eckert, M. Balligand,
M. Baert, M. Bartolone, M. Nayrou, M. Carcenac, M. Bapt, M. Goua,
M. Idiart, M. Claeys, M. Jean-Louis Dumont, M. Bourguignon,
M. Hollande, M. Moscovici, M. Lurel, M. Habib, M. Vergnier,
M. Lemasle, M. Rodet, Mme Girardin
et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

ARTICLE ADDITIONNEL

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

Le troisième alinéa du III de l'article 1011 *bis* du code général des impôts est ainsi rédigé :

Taux d'émission de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif de la taxe (en euros)				
	Année d'acquisition				
	2008	2009	2010	2011	2012
Taux ≤150	0	0	0	0	0
151 ≤ taux ≤ 155	0	0	0	200	200
156 ≤ taux ≤ 160	0	0	200	750	750
161 ≤ taux ≤ 165	200	200	750	750	1 600

$166 \leq \text{taux} \leq 190$	750	750	750	1 600	1 600
$191 \leq \text{taux} \leq 195$	750	750	750	1 600	1 600
$196 \leq \text{taux} \leq 200$	750	750	1 600	1 600	1 600
$201 \leq \text{taux} \leq 240$	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600
$241 \leq \text{taux} \leq 245$	1 600	1 600	1 600	2 600	2 600
$246 \leq \text{taux} \leq 250$	1 600	1 600	2 600	2 600	2 600
$250 < \text{taux}$	2 600	2 600	2 600	2 600	2 600

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.

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 nécessaire 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. Pour cela, il est souhaitable qu'elle soit affectée à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) qui finance des projets de transports collectifs en site propre ou alternatifs à la route et à l'aérien (ferroviaires et voies d'eau). »