

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 octobre 2013

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014 - (N° 1395)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° I-295 (Rect)

présenté par

M. Eckert, rapporteur général au nom de la commission des finances, M. Dominique Lefebvre, M. Guillaume Bachelay, M. Baert, M. Laurent Baumel, M. Beffara, Mme Berger, M. Caresche, M. Castaner, M. Cherki, M. Claeys, Mme Delga, M. Jean-Louis Dumont, M. Emmanuelli, M. Fauré, M. Olivier Faure, M. Fruteau, M. Gagnaire, M. Goua, M. Grandguillaume, M. Juanico, M. Jérôme Lambert, M. Launay, M. Lebreton, M. Mandon, Mme Mazetier, M. Muet, M. Pajon, Mme Pires Beaune, Mme Rabault, Mme Rabin, M. Rodet, M. Terrasse, M. Terrier, M. Thévenoud, Mme Vainqueur-Christophe et M. Vergnier

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 20, insérer l'article suivant:**

I. – L'article 1010 du code général des impôts est ainsi modifié :

A. – Au début du premier alinéa, est insérée la référence : « I. » ;

B. – Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le montant de la taxe est égal à la somme des deux composantes, dont le tarif est déterminé en application, respectivement, du a ou du b d'une part, et du c d'autre part. ».

C. – Après le tableau du b, sont insérés six alinéas ainsi rédigés :

« Les véhicules combinant l'énergie électrique et une motorisation à l'essence ou au gazole dont les émissions sont inférieures ou égales à 110 grammes de CO2 par kilomètre parcouru sont exonérés de la composante de la taxe prévue aux a et b pendant une période de huit trimestres décomptée à partir du premier jour du premier trimestre en cours à la date de première mise en circulation du véhicule.

« c. Le tarif applicable à la composante relative aux émissions de polluants atmosphériques, déterminé en fonction du type de carburant, est le suivant :

«

Année de première mise en circulation du véhicule	Essence et assimilé	Diesel et assimilé
Jusqu'au 31 décembre 1996	70 €	600 €
De 1997 à 2000	45 €	400 €
De 2001 à 2005	45 €	300 €
De 2006 à 2010	45 €	100 €
À compter de 2011	20 €	40 €

« Les mots : « Diesel et assimilé » désignent les véhicules ayant une motorisation au gazole ainsi que les véhicules combinant une motorisation électrique et une motorisation au gazole émettant plus de 110 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru ;

« Les mots : « Essence et assimilé » désignent des véhicules autres que ceux mentionnés à l'alinéa précédent.

« Ce tarif ne s'applique pas aux véhicules fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique. »

D. – Au début du sixième alinéa, est insérée la référence : « II. ».

II. – Le III de l'article 21 de la loi n° 2011-1906 du 21 décembre 2011 de financement de la sécurité sociale pour 2012 est abrogé.

III. – Le I s'applique à compter de la période d'imposition s'ouvrant le 1^{er} octobre 2013 et le produit de la taxe mentionnée au c du I de l'article 1010 du code général des impôts est affecté au budget général de l'Etat.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La taxe sur les véhicules de sociétés (TVS) est calculée en appliquant un tarif qui est fonction soit, dans la plupart des cas, des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) soit de la puissance fiscale. Depuis 2009, le produit de cette taxe est affecté intégralement à la branche maladie du régime des exploitants agricoles en application du 9° de l'article L. 731-2 du code rural et de la pêche maritime.

Depuis 2009, le rendement de la TVS diminue régulièrement. S'élevant en 2009 à 1,1 milliards d'euros, son produit est ensuite passé à 993 millions d'euros en 2010 et à 930 millions d'euros en 2011.

Cette baisse de produit s'explique par le fait que le barème est resté inchangé entre 2006 et 2011 et que l'incitation alors décidée en faveur du renouvellement du parc automobile par le recours à des véhicules plus performants en matière d'émission de dioxyde de carbone a produit pleinement ses effets.

Pour remédier à cette diminution de produit, le tarif de la taxe a été modifié une première fois par l'article 21 de la loi n° 2011-1906 du 21 décembre 2011 de financement de la sécurité sociale pour

2012 en augmentant la progressivité du tarif exprimé en fonction du niveau de CO₂ émis et en durcissant le barème exprimé en chevaux fiscaux.

Cela étant, la TVS ne prend en compte que les émissions de dioxyde de carbone, à l'exclusion des autres polluants émis par les véhicules et notamment des oxydes d'azote, des composés organiques volatils non méthaniques et des particules en suspension dont l'impact environnemental est apparu notoire ces récentes dernières années.

Dans la perspective d'accroître le rendement de la TVS, il est proposé de tenir compte des émissions de ces polluants atmosphériques.

Il est donc proposé de durcir le barème de la TVS de manière à tenir compte de ce différentiel d'émissions polluantes qui est lié au type de motorisation (les motorisations au gazole en émettant plus que les autres) et à l'année de mise en service, les véhicules les plus anciens étant généralement les plus nocifs.