

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

18 octobre 2013

PLFSS 2014 - (N° 1412)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 643

présenté par

M. Roumegas, Mme Massonneau, Mme Abeille, M. Alauzet, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi, M. Baupin, Mme Bonneton, M. Cavard, M. Coronado, M. de Rugy, M. François-Michel Lambert, M. Mamère, M. Molac, Mme Pompili et Mme Sas

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 15, insérer l'article suivant:**

I. – Après l'article 1010 *bis* du code général des impôts, il est inséré un article 1010 *ter* ainsi rédigé :

« Art. 1010 *ter*. – I. – Il est institué une taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules dont le moteur fonctionne au gazole.

« La délivrance des certificats prévus aux articles 1599 *septdecies* et 1599 *octodecies* ne donne pas lieu au paiement de cette taxe.

« II. – Le tarif de cette taxe est fixé à 500 euros pour l'année 2014.

« III. – La taxe est due sur les certificats d'immatriculation délivrés à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2014. La taxe est recouvrée comme un droit de timbre. ».

II. – L'article L. 131-8 du code de la sécurité sociale est complété par un 8° ainsi rédigé :

« 8° Le produit de la taxe mentionnée à l'article 1010 *ter* du code général des impôts est affecté à la branche mentionnée au 1° de l'article L. 200-2 du présent code. ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Les deux tiers environ du parc automobile français fonctionnent au gazole, encore appelé diesel. Les moteurs diesel émettent de grandes quantités de particules fines, qui pénètrent plus facilement

---

dans l'appareil respiratoire et sont à l'origine de cancers, de maladies respiratoires ou dégénératives. Un rapport de l'OMS a jugé que les particules fines des moteurs diesel sont cancérigènes, levant ainsi les derniers doutes de ceux qui pouvaient en avoir encore.

Du point de vue économique, le développement massif du diesel en France, résultant de choix politiques, a contribué à créer une industrie automobile française très isolée en Europe et dans le monde et donc faible à l'export. Ces choix passés ne sont évidemment pas pour rien dans le marasme qui touche aujourd'hui la filière automobile française. Si l'on veut une chance de la sauver, il faut impérativement l'aider à sortir de cet isolement et à saisir l'opportunité de la nécessaire transition écologique pour se réinventer.

Cet amendement crée une taxe sur les immatriculations de voitures neuves livrées après le 1<sup>er</sup> juillet 2014. Cette démarche permet d'éviter l'écueil consistant à taxer des gens qui n'ont pas, lorsqu'ils possèdent déjà une voiture diesel, de moyens de substitution.

En général, pour un même véhicule, les versions diesel et essence diffèrent de 1 000 ou 2 000 euros et on se situe à peu près au seuil de rentabilité (l'une ou l'autre version est plus rentable selon le kilométrage). Le montant de la taxe est fixé à 500 euros pour 2014 et il a vocation à être réévalué chaque année. Cette montée en charge progressive de la taxe permettra l'adaptation progressive de l'outil industriel.

En imaginant qu'il n'y ait aucun impact sur les ventes de voitures diesel, la taxe rapporterait environ 350 millions sur le deuxième semestre 2014. Le rendement réel sera toutefois inférieur car l'augmentation de la taxe va détourner une partie des acheteurs des véhicules diesel au profit de l'essence. Évidemment, si le diesel nuit à la santé, l'essence nuit quant à elle au climat, ce qui n'est pas beaucoup mieux. Il convient malgré tout de combler la grosse distorsion de traitement fiscal entre l'essence et le diesel.

Parce que le diesel occasionne diverses pathologies graves, le produit de cette taxe est affecté à l'assurance-maladie.