

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 juin 2014

PLFR POUR 2014 - (N° 2024)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N° 155

présenté par

Mme Péresse, M. Vitel, M. Perrut, M. Abad, M. Philippe Armand Martin, M. Le Ray, M. Solère,
M. Huet, M. de Mazières, M. Suguenot, M. Christ, Mme Poletti, M. Salen, M. Kossowski,
M. Bénisti, M. Hetzel, M. Jacquat, Mme Rohfritsch, M. Guillet et M. Tardy

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 6, insérer l'article suivant:**

I. – Le 1° du 4 de l'article 298 du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Au a, après le mot : « exception », sont insérés les mots : « du super SP95-E10 et » ;

2° Au b, les mots : « et le superéthanol E85 » sont remplacés par les mots : « le superéthanol E85 et le super SP95-E10 ».

II. – La perte éventuelle de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

C'est désormais établi, la pollution aux particules fines est une des principales causes de pollution en France et particulièrement dans ses grandes agglomérations urbaines.

L'Ile-de-France n'est pas la seule région de France touchée par ce phénomène alarmant. Les agglomérations de Marseille, Toulon, Douai-Béthune-Valenciennes, Lille, Grenoble, Lyon et Nice en métropole, ainsi que la Martinique outre-mer, dépassent aussi régulièrement les seuils autorisés en matière de particules fines.

Or cette situation à des conséquences directes sur la santé de la population, la pollution aux particules fines provoquant des pathologies cardio-vasculaires et pulmonaires.

Parmi les principales causes de cette pollution figure les transports et particulièrement les véhicules diesel.

Or, de manière totalement paradoxale, alors même que les dangers liés au diesel sont connus, notre système fiscal encourage l'achat et l'utilisation de véhicules disposant de ce type de motorisation.

C'est particulièrement le cas pour les véhicules d'entreprise qui représentent environ 16 % des immatriculations.

Le code général des impôts prévoit en effet que les entreprises peuvent récupérer 80 % de la TVA (au taux normal de 20 %) applicable à leur dépense de carburant pour les véhicules de fonction qu'elles attribuent à leurs collaborateurs mais uniquement pour les véhicules diesel [\[1\]](#). En effet, cette exonération partielle ne s'applique pas pour la dépense carburant des véhicules essence pour lesquels l'entreprise ne peut récupérer la TVA.

Conséquence directe de cette législation, 96 % du parc de véhicules particuliers utilisés par les entreprises sont des véhicules diesel !

Un moyen simple de renverser cette tendance – et donc de lutter contre la pollution aux particules fines – consisterait donc à aligner la législation relative à la récupération de la TVA sur les carburants essence super SP95-E10 des véhicules d'entreprise sur celle des véhicules diesel (en réservant cette exonération aux véhicules essence à injection indirecte et aux véhicules essence à injection directe disposant d'un filtre à particules [\[2\]](#)).

Une telle évolution serait neutre pour les entreprises et pour les constructeurs automobiles, particulièrement pour les constructeurs français ou ceux qui disposent d'implantations et d'usines sur notre territoire. En effet, elle ne pèsera pas sur le nombre de véhicules vendus mais sur le type de motorisation. Et compte tenu des délais de renouvellement des véhicules d'entreprises (généralement autour de trois ans), les constructeurs auront le temps d'adapter leur plan de charge de production à l'évolution attendue du parc de véhicules d'entreprise.

[\[1\]](#) Cette exonération est portée à 100 % pour les véhicules deux places, dits de société.

[\[2\]](#) Une étude de l'institut Transport & Environnement publiée en novembre 2013 a en effet montré que certains véhicules essence à injection directe pouvait rejeter davantage de particules fines que les moteurs diesel actuels.