

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 mars 2015

SANTÉ - (N° 2302)

Rejeté

AMENDEMENT

N° AS263

présenté par

M. Roumegas, M. Cavard et Mme Massonneau

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 10, insérer l'article suivant:**

L'article 1011 bis du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa du II, après le mot : « carbone », sont insérés les mots : « , le nombre de grammes d'oxydes d'azote et le nombre de particules fines » ;

2° Au premier alinéa du III, après le mot : « taxe », sont insérés les mots : « , pour sa part relative au dioxyde de carbone, » ;

3° Après le même III, il est inséré un III *bis* ainsi rédigé :

« III *bis*. – Le tarif de la taxe est obtenu par l'application au tarif pour la part relative au dioxyde de carbone définie au III d'une modulation dépendant des caractéristiques d'émission du véhicule. Si un véhicule relève de plusieurs catégories, c'est la catégorie la plus favorable au redevable de la taxe qui est retenue.

« 1° Si le véhicule respecte la norme euro 6, qu'il émet moins de 55 mg/km d'oxydes d'azote et moins de 5×10^{11} particules fines par kilomètre, le tarif défini au III est minoré de 5 % ;

« 2° Si le véhicule respecte la norme euro 6 et qu'il émet moins de 6×10^{11} particules fines par kilomètre, le tarif défini au III est appliqué sans modification ;

« 3° Si le véhicule respecte la norme euro 6, le tarif défini au III est majoré de 5 % ;

« 4° Si le véhicule respecte la norme euro 5, le tarif défini au III est majoré de 10 % ;

« 5° Si le véhicule respecte la norme euro 4, le tarif défini au III est majoré de 15 % ;

« 6° Si le véhicule respecte la norme euro 3, le tarif défini au III est majoré de 20 % ;

« 7° Si le véhicule respecte la norme euro 2, le tarif défini au III est majoré de 25 % ;

« 8° Si le véhicule respecte la norme euro 1, le tarif défini au III est majoré de 30 % ;

« 9° Dans tous les autres cas, le tarif défini au III est majoré de 35 % . ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise, pour des raisons sanitaires, à intégrer dans la définition du malus automobile les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines.

Il est donc proposé que le malus soit modulé en fonction des émissions de NOx et de particules.

Les catégories 3) à 9) propose une majoration du malus d'autant plus grande que la norme respectée par le véhicule est basse.

La catégorie 2) correspond aux véhicules respectant la norme euro 6 telle qu'elle s'appliquera en 2017, notamment pour les véhicules essence, qui bénéficient jusqu'à cette date d'une inexplicable autorisation à émettre 10 fois plus de particules fines.

La catégorie 1) correspond aux normes d'émissions que les constructeurs pourraient respecter dès aujourd'hui s'ils le souhaitent: ils ont les capacités techniques de le faire, mais ne le font pas parce que du point de vue de la motorisation, ils doivent réaliser un compromis entre la puissance et la pollution. Ils préfèrent donc arbitrer en faveur de la puissance en se calant, concernant la pollution, au strict niveau auquel ils sont contraints par les normes en vigueur. Cette catégorie 1), qui consiste en un allègement du malus, constitue donc une incitation volontariste à produire des véhicules moins polluants.