

ASSEMBLÉE NATIONALE

14 octobre 2016

PLF 2017 - (N° 4061)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-785

présenté par

Mme Sas, Mme Abeille, Mme Allain, M. Amirshahi, Mme Attard, Mme Auroi, Mme Bonneton,
M. Coronado, Mme Duflot, M. Mamère, M. Noguès et M. Roumégas

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

La section IV du chapitre III du titre IV de la première partie du livre I^{er} du code général des impôts est complétée par un article 1011 *quater* ainsi rédigé :

« Art. 1011 *quater*. – I. – Il est institué une taxe à l'achat de véhicules de tourisme au sens de l'article 1010 qui ont fait l'objet d'une réception communautaire au sens de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.

« II. – La taxe est assise sur le nombre de grammes d'oxyde d'azote et de grammes de particules fines émis par kilomètre.

« III. – Pour un taux d'émission supérieur à 0,1 gramme d'oxyde d'azote par kilomètre et à 0,05 gramme de particules fines par kilomètre, le tarif de la taxe est de 150 euros pour les voitures immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2017. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

En l'état, le bonus écologique apparaît comme un mauvais signal tant du point de vue sanitaire que du point de vue industriel, environnemental et commercial. Il incite les consommateurs et l'industrie automobile à privilégier les véhicules diesel alors que le parc automobile français est un des plus diésélisés au monde avec 64 % des véhicules utilitaires.

Or, en 2012, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a classé comme cancérogènes les gaz d'échappement des moteurs Diesel. De plus, la commission d'enquête sénatoriale souligne, dans son rapport du 15 juillet 2015, intitulé Pollution de l'air, le coût de l'inaction, que les NOx et l'ozone, deux des principaux polluants, « sont à l'origine de 42 000 à 45 000 décès prématurés par an en France ».

Il est donc plus que temps d'instaurer un système de malus qui prenne en compte les données sanitaires (NOx, particules fines...).

Sur la base des chiffres donnés par les constructeurs concernant les rejets polluants des véhicules légers, il est proposé de neutraliser le bonus carbone par un malus NOx et particules fines pour les véhicules qui dépassent la moyenne des rejets, soit un taux respectif de 0,1 pour les NOx et de 0,05 pour les particules fines.