

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° I-CF401

présenté par

Mme Rossi, rapporteure pour avis au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, M. Pichereau, M. Zulesi, M. Orphelin et Mme Pompili

ARTICLE 33

Substituer au tableau de l'alinéa 2 le tableau suivant :

«

TAUX D'ÉMISSION DE DIOXYDE DE CARBONE (en grammes par kilomètre)		TARIF DE LA TAXE (en euros)
Motorisations Essence	Motorisations Diesel	
taux \leq 116	taux \leq 97	0
117	98	50
118	99	55
119	100	60
120	101	65
121	102	70
122	103	75
123	104	90
124	105	113
125	106	140
126	107	173
127	108	210
128	109	253
129	110	300
130	111	353
131	112	410
132	113	473
133	114	540
134	115	613
135	116	690
136	117	773
137	118	860
138	119	953
139	120	1050
140	121	1153
141	122	1260
142	123	1373

143	124	1490
144	125	1613
145	126	1740
146	127	1873
147	128	2010
148	129	2153
149	130	2300
150	131	2453
151	132	2610
152	133	2773
153	134	2940
154	135	3113
155	136	3290
156	137	3473
157	138	3660
158	139	3853
159	140	4050
160	141	4253
161	142	4460
162	143	4673
163	144	4890
164	145	5113
165	146	5340
166	147	5573
167	148	5810
168	149	6053
169	150	6300
170	151	6553
171	152	6810
172	153	7073

173	154	7340
174	155	7613
175	156	7890
176	157	8173
177	158	8460
178	159	8753
179	160	9050
180	161	9353
181	162	9660
182	163	9973
183	164	10290
184	165	10435
185 ≤ taux	166 ≤ taux	10500

».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à harmoniser la fiscalité sur l'acquisition de véhicules à moteurs à explosion.

En 2016, la part du diesel dans les ventes de véhicules neufs en France dépassait 52 %, un chiffre en constante diminution depuis 2012. Avec un seuil d'amortissement de l'ordre de 32000 kms, et malgré un kilométrage moyen des français de 17000 kms, cette part nous apparaît comme bien supérieure à ce qu'elle devrait être. L'alignement progressif des fiscalités des carburants essence et gazole montre une volonté forte de notre gouvernement dans ce domaine, que le présent amendement vise à renforcer par le biais de la révision de la taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation, plus communément appelée Malus écologique.

L'actuel barème est calculé en fonction des émissions de CO2. Or une motorisation Diesel relâche moins de Dioxyde de Carbone. Cependant, les véhicules diesel sont également à l'origine de l'émission d'oxydes d'azote, les Nox et de particules en Suspension.

Le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6), la norme Euro 5 entrée en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2011 pour tous les véhicules neufs, a abaissé la limite d'émissions de particules des voitures diesel de 80 % par rapport à la limite définie dans la norme Euro 4, de sorte que son entrée en vigueur a entraîné la généralisation des Filtres à Particules (FAP) sur ces véhicules. Même si le FAP a contribué à retenir efficacement les suies, les particules fines sont massivement rejetées par ces motorisations. Or les

études scientifiques sur la nocivité des particules les plus petites s'accumulent, jugées responsables de nombreux problèmes de santé (asthme, infarctus, AVC notamment).

Aussi, d'après le barème tel que présenté, un véhicule diesel est toujours avantagé à l'acquisition, ce qui est contraire aux engagements français pris dans le cadre de la politique mise en œuvre contre le changement climatique conformément à la loi n° 2016-786 du 15 juin 2016 autorisant la ratification de l'accord de Paris adopté le 12 décembre 2015 notamment quant à la qualité de l'air mais également pour des questions de santé publique.

Cet amendement rétablit une certaine équité, en appliquant une taxe additionnelle dès lors que le véhicule diesel dépasse les 98g de CO₂. Cet écart de 20 % permet d'harmoniser la fiscalité à l'acquisition, car moyenne les véhicules gazole émettent 20 % de moins de CO₂ que les véhicules Essence à puissance égale.

Les plus petits véhicules restent néanmoins exonérés de cette taxe, qui se veut incitative dans le cadre de l'acquisition d'un véhicule à moteur à explosion.

La disposition ne génère pas de dépenses supplémentaires pour l'État.