

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Retiré

AMENDEMENT

N° I-CF1356

présenté par

Mme Rabault, Mme Pires Beaune, M. Jean-Louis Bricout, Mme Rouaux, Mme Biémouret, M. Aviragnet, Mme Battistel, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. Hutin, Mme Jourdan, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Leseul, M. Letchimy, Mme Manin, M. Naillet, Mme Pau-Langevin, M. Potier, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud, Mme Victory et les membres du groupe Socialistes et apparentés

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 14, insérer l'article suivant:**

L'article 1001 du code général des impôts est ainsi rédigé :
I. - Le 5° bis est ainsi rédigé :
« Pour les assurances contre les risques de toute nature relatifs aux véhicules terrestres à moteur :
A 18 % pour les assurances contre les risques de toute nature relatifs aux véhicules terrestres à moteur émettant plus de 138 grammes de CO2 par kilomètre (norme WLTP) et dont la masse est supérieure à 1,5 tonnes autres que les assurances relatives à l'obligation d'assurance en matière de véhicules terrestres à moteur prévue à l'article L. 211-1 du code des assurances ;

"A 15 % pour les assurances contre les risques de toute nature relatifs aux véhicules terrestres à moteur émettant plus de 138 grammes de CO2 par kilomètre (norme WLTP) et dont la masse est supérieure à 1,3 tonnes et inférieure à 1,5 tonnes autres que les assurances relatives à l'obligation d'assurance en matière de véhicules terrestres à moteur prévue à l'article L. 211-1 du code des assurances ;

"A 12 % pour les assurances contre les risques de toute nature relatifs aux véhicules terrestres à moteur émettant plus de 138 grammes de CO2 par kilomètre (norme WLTP) et dont la masse est inférieure à 1,3 tonnes autres que les assurances relatives à l'obligation d'assurance en matière de véhicules terrestres à moteur prévue à l'article L. 211-1 du code des assurances ;

"A 8 % pour les assurances contre les risques de toute nature relatifs aux véhicules terrestres à moteur émettant plus de 123 grammes de CO2 par kilomètre (norme WLTP) et moins de 138 grammes de CO2 par kilomètre (norme WLTP) et dont la masse est supérieure à 1,3 tonnes autres que les assurances relatives à l'obligation d'assurance en matière de véhicules terrestres à moteur prévue à l'article L. 211-1 du code des assurances ;
A 6 % pour les assurances contre les risques de toute nature relatifs aux véhicules terrestres à

moteur émettant plus de 123 grammes de CO₂ par kilomètre (norme WLTP) et moins de 138 grammes de CO₂ par kilomètre (norme WLTP) et dont la masse est inférieure à 1,3 tonnes autres que les assurances relatives à l'obligation d'assurance en matière de véhicules terrestres à moteur prévue à l'article L. 211-1 du code des assurances ; »
A 4 % pour les assurances contre les risques de toute nature relatifs aux véhicules terrestres à moteur émettant moins de 123 grammes de CO₂ par kilomètre (norme WLTP) et dont la masse est supérieure à 1,3 tonnes autres que les assurances relatives à l'obligation d'assurance en matière de véhicules terrestres à moteur prévue à l'article L. 211-1 du code des assurances ; »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et Apparentés vise à moduler le tarif de la taxe spéciale sur les contrats d'assurance en fonction des émissions de CO₂ et du poids des véhicules, en cohérence avec la proposition SD – C1.2 de la Convention citoyenne pour le climat d'asseoir la fiscalité automobile sur le poids des véhicules et d'augmenter le barème du malus automobile. Il répond d'abord à la proposition SD – C1.4 de la Convention citoyenne pour le climat. Il répond ensuite à la nécessité de saisir l'opportunité de la relance et du soutien offert à la filière automobile pour orienter le secteur vers des véhicules peu émetteurs et légers, compatibles avec l'ambition écologique du gouvernement et d'écarter le risque d'une relance opérée au détriment de la transition écologique.

La prise en compte du poids des véhicules dans l'ensemble des instruments fiscaux intéressant les véhicules particuliers est aujourd'hui clairement motivée :

a) D'abord, elle intervient à l'issue d'une décennie marquée par la multiplication par 7 des ventes de SUV, dont les modèles français sont en moyenne plus lourds de 200 kg qu'une voiture standard. Sur cette même période, le poids moyen des véhicules essence a augmenté de 14 %.

b) Ensuite, le critère du poids des véhicules permet de cibler des rejets et prélèvements que le critère actuel des émissions de CO₂ à l'échappement ne permet pas de saisir : les émissions grises, liées à la fabrication du véhicule, et le prélèvement des matières premières nécessaire à la fabrication des véhicules (notamment électriques) augmentent avec le poids du véhicule fabriqué. L'intégration d'un critère poids sera par ailleurs porteuse de co-bénéfices auxquels les citoyens ont manifesté leur attachement à l'occasion de la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19 : réduction de l'encombrement et réappropriation de l'espace public, réduction de l'accidentologie (pour les conducteurs comme pour les piétons), réduction de la pollution de l'air (dont le poids sera à terme, et avec l'avènement du véhicule électrique, le principal facteur, la pollution de l'air proviendra alors de l'abrasion des pneus, des freins et des embrayages).

Ainsi, tel que le recommandait la Cour des Comptes dans son rapport de 2020 sur les politiques de lutte contre la pollution de l'air, « la prise en compte du poids dans la fiscalité sur les véhicules (le cas échéant, au dispositif du bonus-malus) est une hypothèse qui a fait l'objet d'études récentes et qu'il conviendrait d'envisager afin de mieux prendre en compte l'ensemble des externalités environnementales des véhicules ».

Afin de garantir un signal aligné avec les barèmes proposés pour le malus automobile et la composante fiscale assise sur le poids, il est proposé de minorer et de majorer le tarif de la taxe spéciale selon la distribution suivante :

Une exonération de taxe pour les véhicules situés en-dessous des seuils préconisés pour le malus automobile (95 gCO₂/km en norme NEDC, 123 gCO₂/km en norme WLTP) et pour la composante fiscale assise sur le poids des véhicules (1,3 tonnes) ;

Un tarif à 4 % pour les véhicules situés en-dessous du seuil préconisé pour le malus automobile et au-dessus du seuil préconisé pour la composante fiscale assise sur le poids ;

Un tarif à 6 % pour les véhicules situés au-dessus du seuil préconisé pour le malus automobile mais émettant moins de 110 gCO₂/km en norme NEDC (138 gCO₂/km en norme WLTP) et en-dessous du seuil préconisé pour la composante fiscale assise sur le poids ;

Un tarif à 8 % pour les véhicules situés au-dessus du seuil préconisé pour le malus automobile mais émettant moins de 110 gCO₂/km en norme NEDC (138 gCO₂/km en norme WLTP) et au-dessus du seuil préconisé pour la composante fiscale assise sur le poids ;

Un tarif à 12 % pour les véhicules émettant plus de 110 gCO₂/km en norme NEDC (138 gCO₂/km en norme WLTP) et situés en-dessous du seuil préconisé pour la composante fiscale assise sur le poids ;

Un tarif à 15 % pour les véhicules émettant plus de 110 gCO₂/km en norme NEDC (138 gCO₂/km en norme WLTP) et au-dessus du seuil préconisé pour la composante fiscale assise sur le poids mais pesant moins de 1,5 tonnes ;

Un tarif à 18 % pour les véhicules émettant plus de 110 gCO₂/km en norme NEDC (138 gCO₂/km en norme WLTP) et pesant plus de 1,5 tonnes.

Cet amendement a été proposé par le WWF.