

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-1475

présenté par

M. Pancher et Mme De Temmerman

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 3, insérer l'article suivant:**

I. – Au huitième alinéa du 3° de l'article 83 du code général des impôts, les mots : « de la puissance administrative du véhicule, retenue dans la limite maximale de sept chevaux, du type de motorisation du véhicule, » sont remplacés par les mots : « des émissions de dioxyde de carbone, de la masse du véhicule ».

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

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à moduler le remboursement des frais déplacement déductibles de l'impôt sur le revenu 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.

Cet amendement répond à la proposition SD – A1.2 de la Convention citoyenne pour le climat.

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 pris 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 ».

La modification du code général des impôts, telle que proposée dans cet amendement, nécessitera de modifier l'arrêté annuel du ministre chargé du budget permettant l'évaluation des frais de déplacement relatifs à l'utilisation d'un véhicule par les bénéficiaires de traitements et salaires optant pour le régime des frais réels déductibles, pour y aligner le tarif applicable aux automobiles avec les barèmes proposés pour le malus automobile et la composante fiscale assise sur le poids proposées par la Convention citoyenne pour le climat (SD-C1.2).

Cet amendement a été élaboré avec WWF France.