

**ASSEMBLEE NATIONALE**

14 octobre 2005

**LOI DE FINANCES POUR 2006 - (N° 2540)**  
(Première partie)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**N° I – 30 (2<sup>ème</sup> rect.)présenté par  
M. Auberger-----  
**ARTICLE 12***(Art. 1011 bis du code général des impôts)*

Dans la dernière ligne de la dernière colonne du tableau du b. du III de cet article, substituer au nombre : « 300 » le nombre : « 450 ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le phénomène de pollution atmosphérique consécutif à l'émission de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) tend à s'amplifier, notamment dans les zones urbaines, en raison de l'accroissement du flux de circulation automobile. Or, la France s'est engagée à ne pas émettre, en 2010, plus de gaz à effet de serre qu'elle n'en émettait en 1990, soit 144 millions de tonnes équivalent carbone. Le respect de cet objectif nécessite la conduite d'actions dans le domaine des transports, qui représentent environ un quart des émissions des gaz à effet de serre, parmi lesquelles l'action qui vise à réduire les consommations et les émissions unitaires des véhicules.

Divers dispositifs se sont succédés ces dernières années pour réguler ce phénomène à défaut de le réduire sans que les pouvoirs publics n'aient pu à l'évidence enregistrer une amélioration tangible.

Outre l'état technique général de l'automobile, l'amplitude de la vitesse et le comportement du conducteur, le modèle et la gamme du véhicule déterminent en premier lieu le niveau d'émission de CO<sub>2</sub>.

La moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules vendus en France stagne avec une valeur de 154 g/km en 2004 soit un gain de 2 grammes en quatre ans. Seuls 10 % des modèles de voitures proposés à la vente présentent des émissions inférieures à 140 g/km et 3 % sont inférieures à 120 g/km. Il faut noter cependant la progression des ventes de véhicules, dont l'émission de CO<sub>2</sub> est inférieure à 120 g/km, qui atteint 14 % en 2004, soit 288 000 véhicules, contre 11 % en 2003.

---

Dans le même temps, les ventes de véhicules à quatre roues motrices ont représenté environ 9 % des ventes des véhicules neufs en 2004 et 8 % en 2003 alors qu'elles n'étaient que de 1% il y a une dix ans. Un véhicule à quatre roues motrices, plus communément désigné sous l'appellation 4X4, consomme en moyenne 40 % de carburant de plus en ville qu'une automobile classique selon l'ADEME. Les dix véhicules 4X4 les plus vendus en France émettent en moyenne 350 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre, soit 3,5 tonnes de CO<sub>2</sub> pour 10 000 km. On estime qu'au bout de 200 000 km, les 75 000 véhicules 4X4, vendus en 2003, auront rejeté plus de 5 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère.

L'amendement a pour objet de renforcer le dispositif de taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation en encourageant plus fortement l'achat et l'utilisation de véhicules faiblement émetteurs de CO<sub>2</sub> au moment où la double problématique de raréfaction du pétrole et de pollution des villes par émission de CO<sub>2</sub>, à laquelle nous devons faire face, est des plus préoccupante.

Cet amendement s'inscrit donc naturellement dans le dispositif gouvernemental de lutte contre l'effet de serre et de réduction de notre dépendance énergétique tel que proposé par le présent projet de loi de finances. Il renforce les mesures portant, entre autres, sur la limitation de la déduction fiscale à l'égard des véhicules particuliers les plus polluants, la bonification du crédit d'impôt portant sur l'achat ou la location de véhicules « propres ou hybrides » et l'aménagement du régime fiscal en faveur des biocarburants.