

# ASSEMBLÉE NATIONALE

5 décembre 2007

---

LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2007 - (n° 421)

Commission	
Gouvernement	

## AMENDEMENT

N° 278

présenté par  
le Gouvernement

-----  
**ARTICLE ADDITIONNEL**

**APRÈS L'ARTICLE 23, insérer l'article suivant :**

I. – Après la section III du chapitre III du titre IV de la première partie du livre I<sup>er</sup> du code général des impôts, est insérée une section IV *bis* intitulée : « Malus applicable aux voitures particulières les plus polluantes » et comprenant un article 1011 *bis* ainsi rédigé :

« Art. 1011 bis. – I. – Il est institué une taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules prévue à l'article 1599 *quindecies*.

« La taxe est due sur le premier certificat d'immatriculation délivré en France pour une voiture particulière au sens du 1 du C de l'annexe II de la directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques.

« II. – La taxe est assise :

« a) Pour les voitures particulières qui ont fait l'objet d'une réception communautaire au sens de la directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, précitée sur le nombre de grammes de dioxyde de carbone émis par kilomètre ;

« b) Pour les voitures particulières autres que celles mentionnées au a, sur la puissance administrative.

« III. – Le tarif de la taxe est le suivant :

« a) Pour les voitures particulières mentionnées au a du II :

Taux d'émission de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif de la taxe (en euros)				
	Année d'acquisition				
	2008	2009	2010	2011	2012
taux $\leq$ 150			0	0	0
151 $\leq$ taux $\leq$ 155	0	0			200
156 $\leq$ taux $\leq$ 160			200	200	750
161 $\leq$ taux $\leq$ 165	200	200			
166 $\leq$ taux $\leq$ 190			750	750	
191 $\leq$ taux $\leq$ 195	750	750			1 600
196 $\leq$ taux $\leq$ 200					
201 $\leq$ taux $\leq$ 240			1 600	1 600	
241 $\leq$ taux $\leq$ 245	1 600	1 600			2 600
246 $\leq$ taux $\leq$ 250			2 600	2 600	
250 < taux	2 600	2 600			

« b) Pour les voitures particulières mentionnées au b du II :

Puissance fiscale (en chevaux-vapeur)	Montant de la taxe (en euros)
puissance fiscale $\leq$ 7	0
8 $\leq$ puissance fiscale $\leq$ 11	750
12 $\leq$ puissance fiscale $\leq$ 16	1 600
16 < puissance fiscale	2 600

« Pour les véhicules introduits en France après avoir été immatriculés dans un autre pays, la taxe est réduite d'un dixième par année écoulée depuis cette immatriculation.

« IV. – La taxe est recouvrée selon les mêmes règles et dans les mêmes conditions que la taxe prévue à l'article 1599 *quindecies*. »

II. – Dans le deuxième alinéa du I de l'article 1635 *bis* O du même code, les mots : « tout certificat d'immatriculation d'une voiture particulière » sont remplacés par les mots : « les certificats d'immatriculation, autres que ceux donnant lieu au paiement de la taxe prévue à l'article 1011 *bis*, des voitures particulières ».

III. – L'article 200 *quinquies* du même code est abrogé.

IV. – L'article 1647 du même code est complété par un XIV ainsi rédigé :

« XIV. – Pour frais d'assiette et de recouvrement, l'État effectue un prélèvement de 2 % sur le montant de la taxe mentionnée à l'article 1011 *bis* ».

V. – Il est institué un fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres, ayant pour mission, au moyen du produit de la taxe instituée au I, l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres qui peuvent être complétées, le cas échéant, d'aides au retrait de véhicules polluants.

Un décret précise l'organisme gestionnaire du fonds ainsi que les conditions dans lesquelles il assure sa gestion.

Les frais exposés au titre de la gestion du fonds sont imputés en dépenses du fonds.

VI. – A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte de concours financiers intitulé : « Avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres ».

Le ministre chargé du budget est l'ordonnateur principal de ce compte. Ce compte retrace :

1° En dépenses : le montant des avances accordées au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres ;

2° En recettes : les remboursements d'avances correspondant au produit de la taxe instituée à l'article 1011 *bis* du code général des impôts déduction faite des frais d'assiette et recouvrement et du montant des intérêts sur les avances.

Le taux d'intérêt est celui des obligations ou bons du Trésor de même échéance que les avances ou, à défaut, d'échéance la plus proche.

VII. – Les I et II s'appliquent aux véhicules acquis à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008. Le III s'applique à compter de l'imposition des revenus de l'année 2008.

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Le Grenelle de l'environnement a mis en évidence les avantages d'une taxe écologique sur les véhicules neufs les plus polluants, dont le produit permettrait de financer le retrait des véhicules les plus anciens, qui sont en moyenne plus polluants. Il s'agit de récompenser l'achat automobile éco-responsable et de financer cette incitation par des pénalités imposées aux acquéreurs des véhicules les plus émetteurs de CO<sub>2</sub>. Ce mécanisme incitatif n'entraînerait aucun prélèvement supplémentaire global sur les ménages ou les entreprises.

Ce dispositif constitue la première application concrète du « signal prix » proposé par le Grenelle de l'environnement. Il comporterait trois volets :

– Le premier relève du niveau réglementaire ; ses modalités seront arrêtées par décret dans les prochaines semaines. Il s'agirait d'allouer une prime ou « bonus » pour toute acquisition d'une voiture neuve faiblement émettrice de CO<sub>2</sub>, c'est-à-dire dont les émissions de CO<sub>2</sub> au km seraient inférieures à 130 g, soit 31% des ventes annuelles en 2006.

– Le second volet, également fixé par décret, consisterait à ajouter au bonus un « superbonus » (ou « prime à la casse ») si l'acquisition du véhicule propre s'accompagne de la mise au rebut d'un vieux véhicule de plus de 15 ans.

– Enfin, le troisième volet, qui relève de la loi, prévoirait d'instituer un malus sur l'acquisition des voitures neuves les plus fortement émettrices de CO<sub>2</sub>. C'est l'objet de l'amendement au PLFR proposé. Seraient soumis à cette taxe en 2008 les véhicules dont le taux d'émission excède 160 grammes par km selon le barème suivant :

Niveau d'émission en g CO <sub>2</sub> /km	Montant du malus (en € à l'acquisition)
[161 - 165]	200
[166 - 200]	750
[201 - 250]	1600
> 250	2600

Environ 25% des ventes nouvelles seraient concernées par le malus (sur la base des chiffres de ventes 2006). Le malus le plus élevé ne concernerait en réalité que les très grosses berlines et ne porterait que sur environ 1% des ventes.

Une zone « intermédiaire » serait exonérée de bonus et de malus. Elle concernerait les véhicules dont les émissions de CO<sub>2</sub> seraient proches de la moyenne des émissions actuelles. Cette zone s'appliquerait aux émissions comprises entre 130 et 160 g CO<sub>2</sub>/km, soit 44 % des acquisitions nouvelles (base 2006).

Le dispositif serait progressivement durci par abaissement des seuils d'éligibilité au bonus et de déclenchement du malus selon un rythme permettant aux constructeurs d'adapter leur outil de production, de 5g de CO<sub>2</sub>/km tous les 2 ans.

Dans un souci de simplification, le crédit d'impôt sur le revenu au titre de l'acquisition de véhicules propres (véhicules électriques, GNV, GPL ou hybrides) serait supprimé dans sa forme actuelle et intégrée au système de bonus envisagé.

Le mécanisme proposé sera sans effet net sur le solde des finances publiques. En particulier, il ne rapportera aucune recette complémentaire à l'Etat. Il a été construit pour que les recettes du malus financent à due concurrence les dépenses du bonus et du superbonus.

La gestion du dispositif sera confiée à un fonds adossé à un compte de concours financier créé à cet effet. C'est l'objet des paragraphes V et VI de l'amendement proposé.

Au total, ces mesures visent trois objectifs :

– inciter les acheteurs de véhicules neufs à changer leur comportement d'achat pour privilégier les véhicules à faible émission de CO<sub>2</sub> et favoriser ainsi la modification de la structure du parc automobile ;

– stimuler l'innovation technologique des constructeurs en les encourageant à cibler leur offre sur les produits les plus propres ;

– accélérer le renouvellement du parc automobile afin de se débarrasser des véhicules les plus anciens qui sont aussi les plus polluants.

Ces mesures ne pénaliseront pas le pouvoir d'achat des ménages dès lors que le dispositif, budgétairement neutre, n'entraînera au total aucun prélèvement nouveau. Par ailleurs, 75% des

---

véhicules neufs (sur la base des chiffres 2006) bénéficieront d'un bonus ou seront exonérés de toute taxation.