

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-574

présenté par

M. Pichereau, M. Alauzet, Mme Pompili, M. Orphelin et Mme Josso

ARTICLE 24

Rédiger ainsi cet article :

Le III de l'article 1011 *bis* du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Le tableau figurant au *a* est remplacé par le tableau suivant :

| TAUX D'EMISSION DE DIOXYDE DE CARBONE (en grammes par kilomètre) | | TARIF DE LA TAXE (en euros) |
|--|----------------------|-----------------------------|
| Motorisations Essence | Motorisations Diesel | |
| taux ≤ 119 | taux ≤ 99 | 0 |
| 120 | 100 | 50 |
| 121 | 101 | 53 |
| 122 | 102 | 60 |
| 123 | 103 | 73 |
| 124 | 104 | 90 |
| 125 | 105 | 113 |
| 126 | 106 | 140 |
| 127 | 107 | 173 |
| 128 | 108 | 210 |
| 129 | 109 | 253 |
| 130 | 110 | 300 |
| 131 | 111 | 353 |
| 132 | 112 | 410 |
| 133 | 113 | 473 |
| 134 | 114 | 540 |
| 135 | 115 | 613 |
| 136 | 116 | 690 |
| 137 | 117 | 773 |
| 138 | 118 | 860 |
| 139 | 119 | 953 |
| 140 | 120 | 1050 |
| 141 | 121 | 1153 |
| 142 | 122 | 1260 |
| 143 | 123 | 1373 |
| 144 | 124 | 1490 |
| 145 | 125 | 1613 |
| 146 | 126 | 1740 |
| 147 | 127 | 1873 |
| 148 | 128 | 2010 |

| | | |
|------------|------------|-------|
| 149 | 129 | 2153 |
| 150 | 130 | 2300 |
| 151 | 131 | 2453 |
| 152 | 132 | 2610 |
| 153 | 133 | 2773 |
| 154 | 134 | 2940 |
| 155 | 135 | 3113 |
| 156 | 136 | 3290 |
| 157 | 137 | 3473 |
| 158 | 138 | 3660 |
| 159 | 139 | 3853 |
| 160 | 140 | 4050 |
| 161 | 141 | 4253 |
| 162 | 142 | 4460 |
| 163 | 143 | 4673 |
| 164 | 144 | 4890 |
| 165 | 145 | 5113 |
| 166 | 146 | 5340 |
| 167 | 147 | 5573 |
| 168 | 148 | 5810 |
| 169 | 149 | 6053 |
| 170 | 150 | 6300 |
| 171 | 151 | 6553 |
| 172 | 152 | 6810 |
| 173 | 153 | 7073 |
| 174 | 154 | 7340 |
| 175 | 155 | 7613 |
| 176 | 156 | 7890 |
| 177 | 157 | 8173 |
| 178 | 158 | 8460 |
| 179 | 159 | 8753 |
| 180 | 160 | 9050 |
| 181 | 161 | 9353 |
| 182 | 162 | 9660 |
| 183 | 163 | 9973 |
| 184 | 164 | 10290 |
| 185 ≤ taux | 165 ≤ taux | 10500 |

2° Le tableau figurant au *b* est remplacé par le tableau suivant :

| Puissance fiscale (en chevaux-vapeur) | Tarif de la taxe (en euros) |
|--|------------------------------------|
| Puissance fiscale ≤ 5 | 0 |
| $6 \leq$ puissance fiscale ≤ 7 | 3 000 |
| $8 \leq$ puissance fiscale ≤ 9 | 5 000 |
| $10 \leq$ puissance fiscale ≤ 11 | 8 000 |
| $12 \leq$ puissance fiscale ≤ 16 | 9 000 |
| $16 <$ puissance fiscale | 10 500 |

».

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 32 000 kms, et malgré un kilométrage moyen des français de 17 000 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 99g 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 générera pas de dépense supplémentaire pour l'État.