

ASSEMBLÉE NATIONALE12 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 \leq 119	taux \leq 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 génèrera pas de dépense supplémentaire pour l'État.