

ASSEMBLÉE NATIONALE

11 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° I-1712

présenté par

M. Orphelin, Mme Peyrol, M. Renson, M. Chiche, Mme Abba, M. Alauzet, Mme Bagarry, M. Barbier, M. Belhaddad, M. Besson-Moreau, M. Buchou, Mme Cazarian, Mme Chapelier, M. Colas-Roy, M. Daniel, M. Delpon, M. Dombreval, Mme Dupont, M. Fugit, M. Haury, Mme Kerbarh, Mme Gayte, M. Gouffier-Cha, Mme Gomez-Bassac, Mme Le Feur, Mme Jacqueline Maquet, M. Maire, M. Marilossian, Mme Marsaud, M. Martin, M. Masségia, Mme Mauborgne, Mme Meynier-Millefert, Mme Mörch, M. Morenas, Mme Muschotti, Mme Park, M. Perea, M. Perrot, Mme Petel, Mme Pompili, Mme Riotton, Mme Sarles, M. Sommer, Mme Tiegna, M. Thiébaud, Mme De Temmerman, Mme Tuffnell, Mme Vanceunebrock, M. Villani, Mme Wonner et M. Zulesi

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 19, insérer l'article suivant:**

I. – Le II de la section V du chapitre I^{er} du titre I^{er} de la première partie du livre I^{er} du code général des impôts est complété par un 35° ainsi rédigé :

« 35° Droits à récupération fiscale

« *Art. 200 sexdecies.* – L'État peut mettre en place des crédits d'impôt supplémentaires les années où le prix moyen du baril de pétrole sur douze mois consécutifs est au-dessus d'un seuil défini par décret en Conseil d'État, dont peuvent bénéficier les contribuables :

« *a)* personnes physiques, fiscalement domiciliés en France au sens de l'article 4 B du code général des impôts ;

« *b)* qui résident dans une commune appartenant aux zones peu denses, situés hors des centres urbanisés. La liste de ces zones peu denses est déterminée par décret en Conseil d'État ;

« *c)* dont le revenu fiscal de référence annuel est en dessous d'un certain seuil défini par décret en Conseil d'État.

« 2. Les contribuables remplissant les critères énumérés au 1 peuvent bénéficier :

« a) d'un crédit d'impôt, dit prime mobilité travail, pour toute personne qui perçoit des revenus tirés d'une activité professionnelle.

« Le droit à la prime mobilité travail est subordonné au respect, par le bénéficiaire, des conditions suivantes :

« 1° Être âgé de plus de dix-huit ans ;

« 2° Être français ou titulaire depuis au moins cinq ans d'un titre de séjour autorisant à travailler ;

« 3° Ne pas avoir la qualité de travailleur détaché temporairement en France, au sens de l'article L. 1261-3 du code du travail ;

« La prime mobilité travail est égale à un montant forfaitaire dont le niveau varie de façon décroissante suivant le revenu fiscal de référence annuel. Le montant forfaitaire et les modalités de calcul de cette prime sont fixés par décret.

« b) d'un crédit d'impôt supplémentaire aux contributions au financement de l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres ou au retrait de véhicules polluants cités à l'article 56 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012 dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.

« Sont éligibles à ce crédit d'impôt les personnes physiques acquérant un véhicule automobile terrestre à moteur qui, à la date de sa facture appartient à :

« 1° Une des catégories de véhicules listées par un décret en Conseil d'État ;

« 2° Émettant une quantité de dioxyde de carbone inférieure ou égale à 60 grammes par kilomètre ;

« 3° N'est pas cédé par l'acquéreur dans l'année suivant son acquisition.

« Une personne physique ne peut en bénéficier qu'une fois.

« c) d'un crédit d'impôt supplémentaire sur le revenu au titre des dépenses effectivement supportées pour la contribution à la transition énergétique du logement dont ils sont propriétaires, locataires ou occupants à titre gratuit et qu'ils affectent à leur habitation principale.

« À la condition que le logement soit achevé depuis plus de deux ans à la date de début d'exécution des travaux, ce crédit d'impôt s'applique aux dépenses mentionnées à l'article 200 quater du code général des impôts.

« Le crédit d'impôt s'applique pour le calcul de l'impôt dû au titre de l'année du paiement de la dépense par le contribuable.

« Une personne physique ne peut en bénéficier qu'une fois.

« 3. Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article. »

II. – Le 1° du I de l'article 56 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012 est ainsi rédigé :

« 1° En recettes :

« a) Le produit de la taxe instituée à l'article 1011 bis du code général des impôts, déduction faite des frais d'assiette et de recouvrement ;

« b) Une fraction du produit de la taxe sur la valeur dans les conditions mentionnées à l'article 200 *sexdecies* du même code. »

III. – La perte de recettes pour l'État résultant de l'instauration de ces crédits d'impôt est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

IV. – Le I n'est applicable qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement rend possible la mise en œuvre par l'État, les années où le prix du pétrole est très élevé, de mesures complémentaires redistributives permettant de maintenir l'acceptation de la fiscalité carbone et de favoriser le déploiement de véhicules propres et d'alternatives à l'autosolisme pour accélérer la transition écologique, tout en maintenant la trajectoire de la composante carbone de la TICPE annoncée par le gouvernement et en favorisant son acceptabilité.

Il vise à apporter une réponse politique innovante, simple et lisible, à l'envol du prix du pétrole et donc des carburants à la pompe, qui touche particulièrement les ménages ruraux et périurbains, et de répondre au sentiment possible de ces populations d'être oubliées par le gouvernement, tout en maintenant notre trajectoire ambitieuse sur la fiscalité écologique jusqu'en 2022.

Pour rappel, la flambée récente du prix à la pompe des carburants (+28 cts en 1 an pour le gazole) est due pour seulement 1/3 à la hausse de la fiscalité écologique, mais surtout pour 2/3 à la forte augmentation exogène du prix du baril, au plus haut niveau depuis quatre ans, dans un contexte géopolitique troublé en particulier par les actes et déclarations du président Trump et les décisions de l'OPEP. Depuis un an, le prix à la pompe des carburants a ainsi augmenté jusqu'à 3 fois plus que l'effet seul de la hausse de la fiscalité écologique.

Cette forte hausse pourrait renforcer les inégalités et un sentiment d'abandon possible des zones peu denses et très peu denses (rurales et périurbaines) et de ceux qui n'ont souvent que la voiture pour aller travailler : elle impacte 1,5 fois plus ces territoires que les urbains et 2,4 fois plus les 10 % des ménages les moins aisés que les 10 % les plus riches. Ces territoires sont d'autant plus impactés qu'ils sont prisonniers de l'autosolisme, 85 % des trajets domicile-travail y sont faits en voiture contre seulement 60 % dans les villes.

Il vise à rendre possible la création de dispositifs fiscaux supplémentaires, versés uniquement les années où le prix du baril est très élevé. Ces dispositifs seraient donc à la fois transitoires, mis en place de manière temporaire pour accompagner le changement des comportements, et exceptionnels, attribués ou non chaque année en fonction du prix du baril.

L'élément déclencheur de ces dispositifs serait si le prix du baril est supérieur à un certain montant sur douze mois consécutifs. Défini par décret, ce seuil déclencheur pourrait être, à titre d'exemple au regard des évolutions récentes du prix du baril, aux alentours de 70 €/baril (chiffre à déterminer par voie réglementaire).

Ces dispositifs redistributifs exceptionnels et transitoires seraient parfaitement cohérents avec le projet porté par le président de la République : politique en faveur de la transition écologique, valorisation du travail, réduction des inégalités territoriales, soutien à la mobilité et lutte contre l'assignation à résidence.

Les trois crédits d'impôt mentionnés dans le présent amendement sont des propositions qui relèvent de deux pistes complémentaires :

1. D'une part, cette mesure politique innovante pourrait prendre la forme d'un crédit d'impôt versé aux actifs résidant dans les zones peu denses et très peu denses telles que classées par l'INSEE, soit 4,6 millions de bénéficiaires potentiels dans 88 % des communes. La liste de ces communes serait établie par décret. Ce crédit d'impôt serait automatiquement calculé dans le calcul de l'impôt en fonction du code postal de résidence du contribuable, qui permettrait de savoir s'il réside ou non dans une commune classifiée en zone peu dense.

Une autre piste, non comprise dans le présent amendement, pour la mise en place d'un tel dispositif redistributif, pourrait être une bonification du chèque énergie via le compte d'affectation spéciale.

Cette « prime mobilité-travail » pourrait être versée sous conditions de ressources en ciblant les deux premiers quartiles, ce qui concernerait la moitié des actifs. Son montant serait précisé par voie réglementaire, il pourrait être différencié et dégressif entre les 1^{er} et 2^{eme} quartiles pour limiter son impact pour les finances publiques.

2. D'autre part, elle pourrait par exemple prendre la forme d'un crédit d'impôt versé aux personnes physiques, sous conditions de ressources, résidant dans les zones peu denses et très peu denses selon la même classification que la première mesure, et qui achètent un véhicule propre. Les critères d'attribution et la liste des véhicules concernés (électrique neuf et d'occasion, hybride...) sont définis par décret, à la condition qu'ils émettent une quantité de dioxyde de carbone inférieure ou égale à 60 grammes par kilomètre. La typologie de véhicules serait détaillée dans la plus large acception possible dans une logique de neutralité technologique.

L'idée sur laquelle repose cette « surprime » serait qu'au moment où le prix du baril est élevé (dépassant un certain seuil), se convertir à un mode de déplacement propre serait encore plus rentable que lorsque le prix du baril est moins élevé. En effet, la meilleure manière de compenser cette hausse du prix à la pompe particulièrement difficile pour les ménages les moins favorisés est de leur donner tous les moyens possibles pour compenser cette hausse par la baisse de consommation de carburant. Cette surprime viendrait s'ajouter aux dispositifs existants pour

convaincre les citoyens des zones peu denses que « c'est le moment ou jamais » de passer à un véhicule propre.

Délivrée par exemple aux ménages des 1er et 2eme quartiles, son montant serait défini par décret. Le fait générateur de ce crédit d'impôt serait l'achat d'un véhicule propre. Adressée aux 50 % des ménages aux plus faibles revenus de ces territoires ruraux et périurbains, cette « surprime » bénéficierait donc aussi aux retraités.

Par ailleurs, elle pourrait prendre la forme d'un crédit d'impôt sur des actions visant à réduire la consommation d'énergie de ces ménages sous conditions de ressources, afin d'inciter à réaliser des investissements en faveur des économies d'énergies. Ils pourraient favoriser la rénovation énergétique des bâtiments pour les particuliers (par exemple avec un changement de chaudière, une amélioration du système de chauffage, une meilleure isolation thermique...). Elle concernerait tous les travaux mentionnés à l'article 200 quater du code général des impôts concernant le crédit d'impôt transition énergétique (CITE). Cette proposition s'inscrirait pleinement dans le projet gouvernemental de rénovation des passoires thermiques et de lutte contre la précarité énergétique.

Les trois propositions de mesures explicitées ci-dessus sont des pistes de réflexion pour lancer les débats autour de ce sujet d'inquiétude pour des millions de Français. En y apportant des réponses, nous réussirons la transition écologique et solidaire.

En outre, cet amendement est gagé pour respecter les critères de recevabilité des amendements parlementaires établis par la LOLF, eu égard à la perte de recettes pour l'État résultant de l'instauration de ces droits à récupération fiscale. Toutefois, il convient de noter que l'impact sur les finances publiques serait limité puisqu'il s'agirait en réalité d'une redistribution de l'augmentation mécanique des recettes de TVA dues à la hausse du prix du baril, dont il résulte un « enrichissement sans cause » de l'État. Certains argueront cependant qu'il ne faut pas comptabiliser l'ensemble de ces recettes induites car la hausse du prix du baril de pétrole a un effet récessif sur l'économie française, et conduit par suite à une baisse de recettes fiscales pour l'État. Néanmoins, ces considérations macroéconomiques sur le coût de la mesure n'ont pas d'influence sur l'intérêt de ces mesures redistributives pour les citoyens et pour le pays.