

ASSEMBLÉE NATIONALE

11 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° I-2203

présenté par

M. Pichereau, M. Zulesi, Mme Pompili, Mme De Temmerman, M. Orphelin, Mme Josso,
Mme Sarles, Mme Pascale Boyer, M. Arend et M. Fugit

ARTICLE 33

Rédiger ainsi le tableau de l'alinéa 2 :

TAUX D'EMISSION DE DIOXYDE DE CARBONE (en grammes par kilomètre)		TARIF DE LA TAXE (en euros)
Motorisations Essence	Motorisations Diesel	
taux ≤ 118	taux ≤ 98	0
119	99	50
120	100	53
121	101	60
122	102	73
123	103	90
124	104	113
125	105	140
126	106	173
127	107	210
128	108	253
129	109	300
130	110	353
131	111	410
132	112	473
133	113	540
134	114	613
135	115	690
136	116	773
137	117	860
138	118	953
139	119	1050
140	120	1153
141	121	1260
142	122	1373
143	123	1490
144	124	1613
145	125	1740
146	126	1873
147	127	2010
148	128	2153
149	129	2300
150	130	2453
151	131	2610
152	132	2773

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

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 32000 kms, et malgré un kilométrage moyen des français de 17000 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 avantage 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.