

ASSEMBLÉE NATIONALE11 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° I-2206

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 $\leq$ 121	taux $\leq$ 101	0
122	102	50
123	103	53
124	104	60
125	105	73
126	106	90
127	107	113
128	108	140
129	109	173
130	110	210
131	111	253
132	112	300
133	113	353
134	114	410
135	115	473
136	116	540
137	117	613
138	118	690
139	119	773
140	120	860
141	121	953
142	122	1050
143	123	1153
144	124	1260
145	125	1373
146	126	1490
147	127	1613
148	128	1740
149	129	1873
150	130	2010
151	131	2153
152	132	2300
153	133	2453
154	134	2610
155	135	2773
156	136	2940
157	137	3113

158	138	3290
159	139	3473
160	140	3660
161	141	3853
162	142	4050
163	143	4253
164	144	4460
165	145	4673
166	146	4890
167	147	5113
168	148	5340
169	149	5573
170	150	5810
171	151	6053
172	152	6300
173	153	6553
174	154	6810
175	155	7073
176	156	7340
177	157	7613
178	158	7890
179	159	8173
180	160	8460
181	161	8753
182	162	9050
183	163	9353
184	164	9660
185	165	9973
186	166	10290
187 ≤ taux	167 ≤ 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 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 102g 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.