

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

22 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

**AMENDEMENT**

N ° I-2648

présenté par  
M. Pichereau

-----

**ARTICLE 33**

Rédiger ainsi le tableau de l'alinéa 2 :

«

TAUX D'ÉMISSION DE DIOXYDE DE CARBONE (en grammes par  
kilomètre)

Motorisations Essence	Motorisations Diesel	TARIF DE LA TAXE (en euros)
taux ≤ 116	taux ≤ 97	0
117	98	35
118	99	40
119	100	45
120	101	50
121	102	55
122	103	60
123	104	65
124	105	70
125	106	75
126	107	80
127	108	85
128	109	90
129	110	113
130	111	140
131	112	173
132	113	210
133	114	253
134	115	300
135	116	353
136	117	410
137	118	473
138	119	540
139	120	613
140	121	690
141	122	773
142	123	860
143	124	953
144	125	1050
145	126	1101
146	127	1153
147	128	1260
148	129	1373
149	130	1490
150	131	1613
151	132	1740
152	133	1873
153	134	2010
154	135	2153
155	136	2300
156	137	2453

157	138	2610
158	139	2773
159	140	2940
160	141	3113
161	142	3290
162	143	3473
163	144	3660
164	145	3756
165	146	3853
166	147	4050
167	148	4253
168	149	4460
169	150	4673
170	151	4890
171	152	5113
172	153	5340
173	154	5573
174	155	5810
175	156	6053
176	157	6300
177	158	6553
178	159	6810
179	160	7073
180	161	7340
181	162	7613
182	163	7890
183	164	8173
184	165	8460
185	166	8753
186	167	9050
187	168	9353
188	169	9660
189	170	9973
190	171	10290
191 ≤ taux	172 ≤ 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<sup>er</sup> 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 98g 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 génère pas de dépenses supplémentaires pour l'État.