

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Tombé

AMENDEMENT

N° I-CF749

présenté par

M. Orphelin, Mme Abba, M. Alauzet, Mme Bagarry, Mme Brunet, Mme Cazarian, M. Colas-Roy, M. Daniel, M. Delpon, Mme Dupont, M. Fugit, Mme Khedher, Mme Gayte, M. Gouffier-Cha, M. Haury, M. François-Michel Lambert, M. Le Bohec, Mme Le Feur, Mme Jacqueline Maquet, M. Marilossian, M. Masségli, Mme Mauborgne, Mme Mörch, M. Morenas, Mme Muschotti, M. Perea, M. Perrot, Mme Pompili, Mme Sarles, Mme Tiegna, M. Thiébaut, Mme Toutut-Picard, Mme Vanceunebrock, M. Zulesi, M. Maire, M. Dombrev, Mme Gomez-Bassac et Mme Wonner

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 33, insérer l'article suivant:**

A la fin du deuxième alinéa du I de l'article 1011 bis du Code Général des Impôts, ajouter les mots suivants:

« , y compris les véhicules équipés d'une plate-forme arrière à double cabine comprenant quatre portes. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à élargir l'assiette de taxation actuelle du bonus-malus automobile aux pick-up double cabine comprenant 4 portes.

A l'origine achetés par une clientèle uniquement professionnelle, les pick-up sont classés comme des véhicules utilitaires légers. A ce titre, ils ne sont aujourd'hui pas soumis au barème du bonus-malus écologique (ni à la taxe sur les véhicules de société mais qui relève du PLFSS).

Pourtant, depuis quelques années, ceux-ci sont également achetés par des particuliers (ou des chefs d'entreprise en tant que véhicule de société) sans être utilisés pour leur vocation initiale de véhicules utilitaires. Le durcissement du malus écologique associé à son exonération pour les pick-up fait qu'il est devenu plus économique d'acheter un pick-up plutôt qu'un gros SUV ou une grosse berline. C'est d'ailleurs un argument de vente mis fortement en avant par les vendeurs de pick-up, les ventes ont triplé depuis 10 ans. En 2017, 20 000 véhicules de ce type ont été vendus, sur les 6 premiers mois 2018 ce chiffre est en hausse de + 12,5 %, ce qui amènerait à 22 500 ventes en 2018, soit plus de 1 % du marché et un chiffre proches ventes de voitures électriques (environ 30 000).

Ne pas agir immédiatement pour supprimer cette « niche fiscale » aurait pour risque de laisser s'implanter ces modèles dans l'imaginaire collectif, voire laisser s'installer un effet de mode qui pourrait résulter sur une augmentation massive des achats de pick-up. La multiplication du nombre de pick-up sur nos routes présente de nombreux inconvénients écologiques, sociaux et sécuritaires : hausse des émissions de CO₂, véhicules volumineux qui occupent un espace public important en circulation et en stationnement (leur longueur tourne en général autour de 5,3 m), véhicules plus dangereux en cas de collision avec un piéton (hauteur de capot élevée : choc au niveau du thorax potentiellement plus dangereux ; véhicules de plus de 2 tonnes).

Il convient de noter que les plus gros vendeurs sont les constructeurs américains, japonais voire allemands (Ford, Toyota, Nissan, VW, Mitsubishi, Suzuki).

Enfin, il ne s'agit pas d'imposer un choix de type de véhicules à certains professionnels ou artisans du BTP. Pour ceux-là, le pick-up est utilisé pour sa vocation utilitaire et il n'est pas beaucoup plus consommateur que certains types de fourgons. Il s'agit en revanche de mettre fin à une pratique de plus en plus courante qui consiste, pour un particulier (ou un chef d'entreprise) à choisir un pick-up plutôt qu'un SUV de gabarit comparable pour notamment éviter de payer la fiscalité qui aurait normalement dû être payée.

Aussi, le présent amendement vise à inclure les pick-up qui ne sont pas réellement utilisés comme des véhicules utilitaires dans le bonus malus écologique (article L1011 bis du Code Général des Impôts : Malus applicable aux voitures particulières les plus polluantes). Certains pick-up sont réellement utilisés en tant que véhicules utilitaires et il ne s'agit pas de pénaliser leur usage. C'est pourquoi le présent amendement fait la distinction entre les pick-up simple cabine (2 portes ; 2 ou 3 places assises) et les pick-up double cabine (4 portes, avec banquette arrière). Ce sont très majoritairement ces derniers dont l'usage est détourné, notamment les modèles pour lesquels les constructeurs proposent depuis quelques années des versions très luxueuses et généreusement motorisées avec l'idée sous-jacente d'en faire des alternatives potentielles à des gros SUV tout en bénéficiant d'une exonération de malus écologique (celle-ci s'apparentant alors à une véritable niche fiscale qui ne dit pas son nom).

Pour les 7 modèles les plus vendus (source : Neowebcar) qui représentaient 95 % du marché en 2017 :

Ford Ranger : à partir de 199 gCO₂ /km (malus théorique 10 500 €)

Toyota Hilux : à partir de 185g (malus théorique de 10 500 €)

Nissan Navara : à partir de 169g à 201g (malus théorique 6053 à 10 500 €)

VW Amarok : à partir de 189 g (malus théorique de 10 500 €)

Mitsubishi L200 : à partir de 199g (malus théorique de 10 500 €)

I-suzu D-MAX : à partir de 183 g (malus théorique de 9 973 à 10 500 €)

Fiat Fullback : de 180 à 196g (malus théorique de 9 050 à 10 500 €)

Les pick-up sont donc tous au niveau du malus maximal, ou un niveau très proche. Le manque à gagner pour l'État est donc théoriquement de 220 M€ environ (22 500 modèles vendus multipliés par un malus moyen de l'ordre de 10 000 €) pour la composante malus écologique.