

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° I-1983

présenté par

M. Coquerel, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive,
M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon,
Mme Ressiguiier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE 14

Après l'alinéa 180, insérer les douze alinéas suivants :

« 1° A Après l'article 1011 *ter*, il est inséré un article 1011 *quater* ainsi rédigé :

« *Art. 1011 quater.* – I. – Il est institué une taxe additionnelle aux taxes sur les certificats d'immatriculation des véhicules prévues aux articles 1599 quinquies et 1011 *bis*.

« La taxe est due sur le premier certificat d'immatriculation délivré en France pour un véhicule de tourisme au sens du 5° de l'article 1007. Lorsque, au moment de sa première immatriculation en France, un véhicule n'est pas un véhicule de tourisme ou est un véhicule de tourisme exonéré en application du a du présent I, le malus s'applique lors de l'immatriculation consécutive à la première modification de ses caractéristiques techniques le faisant répondre à la définition d'un véhicule de tourisme ou lui faisant perdre le bénéfice de cette exonération.

« La taxe n'est pas due :

« *a)* Sur les certificats d'immatriculation des véhicules immatriculés dans le genre « Véhicule automoteur spécialisé » ou voiture particulière carrosserie « Handicap » ;

« *b)* Sur les certificats d'immatriculation des véhicules acquis par une personne titulaire de la carte « mobilité inclusion » portant la mention « invalidité » mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou par une personne dont au moins un enfant mineur ou à charge, et du même foyer fiscal, est titulaire de cette carte.

« *c)* Sur les certificats d'immatriculation des véhicules ne relevant pas du nouveau dispositif d'immatriculation, au sens du 4° de l'article 1007. Le b ne s'applique qu'à un seul véhicule par bénéficiaire.

« II. – La taxe est assise sur la masse du véhicule.

« III. – Le tarif relatif à la masse du véhicule, dit « composante poids » (CP), est applicable aux véhicules dont la masse est supérieure à 1300 kilogrammes. Il est exprimé en euros et déterminé à partir de la masse du véhicule (M), exprimée en kilogrammes, selon les formules suivantes :

« Pour les véhicules dont la masse est strictement inférieure à 1500 kilogrammes : $CP = 5 \text{ €} \times (M - 1300 \text{ kg})$

« Pour les véhicules dont la masse est supérieure ou égale à 1500 kilogrammes et strictement inférieure à 1700 kilogrammes : $CP = 10 \text{ €} \times (M - 1300\text{kg})$

« Pour les véhicules dont la masse est supérieure ou égale à 1700 kilogrammes : $CP = 20 \text{ €} \times (M - 1300\text{kg})$; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Pour répondre à la proposition SD – C1.2 de la Convention Citoyenne sur le Climat, et sur la base d'une rédaction suggérée par le RAC, nous proposons de créer une taxe additionnelle, assise sur le poids des véhicules, juridiquement distincte du malus automobile défini par l'art. 1011 bis du Code général des impôts.

L'urgence est à opérer une bifurcation d'ampleur dans le domaine des transports. Nous devons sortir du modèle dominant de la voiture individuelle. Pour cela, des investissements doivent être faits dans le ferroviaire et les transports collectifs. Il s'agit d'offrir des alternatives aux individus avant d'interdire ou d'augmenter de manière conséquente la fiscalité sur des véhicules jugés polluants alors même qu'une partie de nos concitoyens n'ont pas les moyens de changer de véhicule. Nous prônons en ce sens une écologie populaire.

Ce cadre posé, nous défendons également la nécessité d'orienter le secteur vers des véhicules peu émetteurs et légers. La fiscalité automobile doit être restructurée autour du critère complémentaire du poids afin de saisir l'ensemble de l'empreinte carbone. Cette décennie a été marquée par la multiplication par 7 des ventes de SUV, dont les modèles français sont en moyenne plus lourds de 200 kg qu'une voiture standard. Sur cette même période, le poids moyen des véhicules essence a augmenté de 14 %. Cette tendance est à rebours de la crise climatique ! Ensuite, le critère du poids des véhicules permet de cibler des rejets et prélèvements que le critère actuel des émissions de CO₂ à l'échappement ne permet pas de saisir. En effet, les émissions liées à la fabrication du véhicule, et le prélèvement des matières premières nécessaire à la fabrication des véhicules (notamment électriques) augmentent avec le poids du véhicule fabriqué.

Ainsi, tel que le recommandait la Cour des Comptes dans son rapport de 2020 sur les politiques de lutte contre la pollution de l'air, « la prise en compte du poids dans la fiscalité sur les véhicules (le cas échéant, au dispositif du bonus-malus) est une hypothèse qui a fait l'objet d'études récentes et qu'il conviendrait d'envisager afin de mieux prendre en compte l'ensemble des externalités environnementales des véhicules ».

Précisons par ailleurs que cette rédaction tient compte des usages familiaux sans alternatives. Un abattement pour les familles nombreuses, tel qu'il existe déjà pour le malus automobile, est prévu. Ainsi, une voiture familiale du type RENAULT SCENIC 7 PLACES, d'un poids moyen 1 683 kilogrammes (dont la composante poids s'élève à 2 825 €) ne ferait l'objet d'aucune taxe au titre du poids. Cette rédaction prévoit également de porter à 1,8 tonnes le seuil de déclenchement pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables, afin de prendre en compte le poids lié à la batterie.