

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Retiré

AMENDEMENT

N° I-CF1311

présenté par

Mme Rabault, Mme Pires Beaune, M. Jean-Louis Bricout, Mme Rouaux, Mme Biémouret, M. Aviragnet, Mme Battistel, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. Hutin, Mme Jourdan, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Leseul, M. Letchimy, Mme Manin, M. Naillet, Mme Pau-Langevin, M. Potier, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud, Mme Victory et les membres du groupe Socialistes et apparentés

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 14, insérer l'article suivant:**

Le code général des impôts est complété par un article 1011 *quater* rédigé ainsi :

« I. – Il est institué une taxe additionnelle aux taxes sur les certificats d'immatriculation des véhicules prévues aux articles 1599 quindecies 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 : $CP = 5€ \times (M - 1300 \text{ kg})$

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

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

Les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables dont la masse est strictement inférieure à 1800 kilogrammes, batterie incluse, sont exemptés de la composante poids.

Pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables dont la masse est supérieure ou égale à 1800 kilogrammes, batterie inclus : $CP = 20€ \times (M - 1800 \text{ kg})$

Pour la détermination de la composante poids, la masse du véhicule est diminuée de 300 kilogrammes pour les foyers comptant au moins trois enfants à charge au sens de l'article L. 521-1 du code de la sécurité sociale, pour un seul véhicule de cinq places assises et plus par foyer. La demande de remboursement est faite dans les mêmes conditions que celles exposées à l'alinéa 4 du b du quatrième alinéa ».

Cette réduction fait l'objet d'une demande de remboursement auprès du service mentionné sur l'avis d'impôt sur le revenu du redevable de la taxe mentionnée au I. Le remboursement est égal à la différence entre le montant de la taxe acquitté au moment de l'immatriculation du véhicule et le montant de la taxe effectivement dû après application de la réduction du taux d'émission de dioxyde de carbone prévue par enfant à charge. Un décret fixe les conditions dans lesquelles sont adressées les demandes de remboursement, et notamment les pièces justificatives à produire. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et Apparentés vise à asseoir la fiscalité automobile sur le poids des véhicules.

Contrairement à l'engagement pris par le Président de la République, le projet de loi de finances pour 2021 ne propose pas de composante fiscale assise sur le poids des véhicules, telle que proposée par la Convention citoyenne pour le climat dans sa proposition SD – C1.2

Cet amendement répond d'abord à la proposition SD – C1.2 de la Convention citoyenne pour le climat.

Il répond ensuite à la nécessité de saisir l'opportunité de la relance et du soutien offert à la filière automobile pour orienter le secteur vers des véhicules peu émetteurs et légers, compatibles avec l'ambition écologique du gouvernement et d'écarter le risque d'une relance opérée au détriment de la transition écologique.

En l'état, la fiscalité automobile, assise sur les seules émissions de CO₂, n'est plus incitative et ne cible qu'une partie de l'empreinte environnementale des voitures. Dans ce contexte, la fiscalité automobile demande à être renforcée pour gagner en efficacité, d'une part, et à être restructurée autour du critère complémentaire du poids, d'autre part, pour saisir l'ensemble de l'empreinte carbone. 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 pris 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 ».

Ainsi, la création d'une composante fiscale assise sur le poids est aujourd'hui opportune et clairement motivée :

a) D'abord, elle intervient à l'issue d'une décennie 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 %.

b) 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 : les émissions grises, 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. L'intégration d'un critère poids sera par ailleurs porteuse de co-bénéfices auxquels les citoyens ont manifesté leur attachement à l'occasion de la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19. Elle permet en effet de mieux prendre en compte l'ensemble des externalités environnementales des véhicules : réduction de l'encombrement et réappropriation de l'espace public, réduction de l'accidentologie (pour les conducteurs comme pour les piétons), réduction de la pollution de l'air (dont le poids sera à terme, et avec l'avènement du véhicule électrique, le principal facteur, la pollution de l'air proviendra alors de l'abrasion des pneus, des freins et des embrayages), la pression sur les matières premières (des véhicules plus lourds utilisent plus de matières premières).

Afin de préserver les usages familiaux dépourvus d'alternatives, cet amendement propose un abattement pour les familles nombreuses, tel qu'il existe déjà pour le malus automobile. Pour une famille nombreuse, 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 donc l'objet d'aucune taxe au titre du poids.

Pour préserver les incitations à décarboner le parc automobile français, et notamment le déploiement des véhicules électriques et hybrides rechargeables, cet amendement prévoit 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. Rapportées aux ventes 2019 de

véhicules électriques, cela signifie que plus de 80% des véhicules électriques ne paieraient aucun malus.

La création d'une fiscalité assise sur le poids des véhicules est complémentaire du renforcement du barème du malus automobile. Ces deux mesures sont nécessaires pour restaurer l'efficacité des outils français de décarbonation du parc automobile.

Cet amendement a été proposé par le WWF.