

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

11 décembre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3642)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

**AMENDEMENT**

N° 805

présenté par

M. Saint-Martin, rapporteur général au nom de la commission des finances, Mme de La Raudière,  
Mme Lemoine et Mme Magnier

-----

**ARTICLE 45 UNDECIES**

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

I. – Le III de la section III du chapitre III du titre IV de la première partie du livre I<sup>er</sup> du code général des impôts dans sa rédaction résultant de l'article 69 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 est ainsi modifié :

1° Après le mot : « carbone », la fin du 3° du I de l'article 1011 est ainsi rédigée : « et d'une taxe sur la masse en ordre de marche au titre de la première immatriculation en France, respectivement prévus aux articles 1012 *ter* et 1012 *ter* A ; »

2° Après l'article 1012 *ter*, il est inséré un article 1012 *ter* A ainsi rédigé :

« Art. 1012 *ter* A. – I. – La taxe sur la masse en ordre de marche des véhicules de tourisme s'applique dans les situations mentionnées au I de l'article 1012 *ter*.

« La masse en ordre de marche s'entend de la grandeur définie au 4 de l'article 2 du règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil.

« II. – A. – Le montant de la taxe est égal au produit entre un tarif unitaire, en euros par kilogramme, et la fraction de la masse en ordre de marche excédant un seuil minimal, en kilogramme. Il est nul en deçà de ce seuil.

« Ce tarif unitaire et ce seuil minimal sont fixés au III du présent article, dans sa rédaction en vigueur à la date de première immatriculation du véhicule. Lorsque cette date est antérieure à l'entrée en vigueur du présent article, le montant de la taxe est nul.

---

« B. – Pour les véhicules ayant fait l'objet d'une immatriculation au moins six mois avant celle donnant lieu au malus, le montant déterminé conformément au A du présent II fait l'objet d'une réfaction de 10 % pour chaque période de douze mois entamée depuis la date de première immatriculation.

« III. – A. – Le tarif unitaire de la taxe à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 est égal à 10 € par kilogramme.

« B. – Le seuil minimal de la taxe à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 est égal à 1 800 kilogrammes.

« IV. – Pour la détermination du montant prévu au II du présent article, la masse en ordre de marche fait l'objet des réductions suivantes :

« 1° Lorsque le propriétaire assume, au sein de son foyer fiscal ou faisant l'objet d'un placement au sein de son foyer dans le cadre de l'article L. 421-2 du code de l'action sociale et des familles, la charge effective et permanente d'au moins trois enfants répondant à l'une des conditions prévues aux 1° ou 2° de l'article L. 512-3 du code de la sécurité sociale et relevant du même foyer fiscal ou faisant l'objet d'un placement au sein de son foyer dans le cadre de l'article L. 421-2 du code de l'action sociale et des familles, 200 kilogrammes par enfant, dans la limite d'un seul véhicule d'au moins cinq places ;

« 2° Lorsque le véhicule est acquis par une entreprise ou une personne morale autre qu'une entreprise et comporte au moins huit places assises, 400 kilogrammes.

« Par dérogation au IV de l'article 1011, la réduction prévue au 1° du présent IV est mise en œuvre, dans des conditions précisées par décret, au moyen d'une demande de remboursement effectuée, postérieurement à la délivrance du certificat, auprès du service des impôts dont relève le redevable pour l'impôt sur le revenu. Cette réduction s'applique également en cas de formule locative de longue durée lorsque le preneur remplit les conditions à la date de la mise à disposition du véhicule.

« V. – Est exonérée de la taxe la délivrance des certificats portant sur les véhicules suivants :

« 1° Les véhicules mentionnés au V de l'article 1012 *ter* ;

« 2° Lorsque l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville déterminée lors de la réception est supérieure à 50 kilomètres, les hybrides électriques rechargeables de l'extérieur. Pour l'application du présent 2°, sont retenues les définitions et méthodes de détermination du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1<sup>er</sup> juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 ainsi que, pour les autres véhicules, des définitions équivalentes prévues par arrêté du ministre chargé des transports.

« VI. – Le montant de la taxe résultant des II à V du présent article est minoré de manière à ne pas excéder un seuil égal à la différence entre les sommes suivantes :

« 1° Le tarif maximal figurant dans le barème du malus sur les émissions de dioxyde de carbone dont relève le véhicule concerné conformément au A du II de l'article 1012 *ter*, auquel est appliqué, le cas échéant, la réfaction mentionnée au B du même II ;

« 2° Le montant du malus sur les émissions de dioxyde de carbone applicable à ce véhicule conformément aux II à V du même article 1012 *ter*. »

II. – Le présent article entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

### **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le Sénat a adopté, à l'initiative de la commission des finances, un amendement de suppression du présent article.

Le rapporteur général remarque que cette taxation sur le poids des véhicules est une mesure mise en avant par la Convention citoyenne sur le climat.

Il constate également que cette taxe, telle qu'elle est définie par le présent article, ne frapperait que 2,5 % des véhicules neufs.

De fait, cette taxation sur le poids des véhicules constitue un équilibre entre signal donné aux constructeurs, désincitation à l'égard des consommateurs et volonté écologique.

Il est ainsi proposé de rétablir cet article dans sa version issue des travaux de l'Assemblée nationale.