

ASSEMBLÉE NATIONALE  
CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

**PROPOSITION DE LOI**

*Visant à lutter contre la pollution aux particules fines*

*Présentée par Mme Péresse,*

**ARTICLE 1**

1° Dans le a du 1° du 4 de l'article 298 du code général des impôts, après les mots : « à l'exception », sont insérés les mots : « des essences utilisés pour les véhicules répondant aux normes Euro 5 et Euro 6 et ».

**ARTICLE 2**

2° Le b du 1° du 4 du même article est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les mêmes dispositions s'appliquent aux véhicules répondant aux normes Euro 5 et Euro 6. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

C'est désormais établi, la pollution aux particules fines est une des principales causes de pollution en France et particulièrement dans ses grandes agglomérations urbaines.

L'Ile-de-France n'est pas la seule région de France touchée par ce phénomène alarmant. Les agglomérations de Marseille, Toulon, Douai-Béthune-Valenciennes, Lille, Grenoble, Lyon et Nice en métropole, ainsi que la Martinique outre-mer, dépassent aussi régulièrement les seuils autorisés en matière de particules fines.

Or cette situation a des conséquences directes sur la santé de la population, la pollution aux particules fines provoquant des pathologies cardio-vasculaires et pulmonaires.

Parmi les principales causes de cette pollution figure les transports et particulièrement les véhicules diesel ne répondant pas aux dernières normes anti-pollution.

Or, de manière totalement paradoxale, alors que les dangers liés aux particules fines sont connus, notre système fiscal encourage l'achat et l'utilisation de véhicules provoquant ce type de pollution.

Le code général des impôts prévoit que les entreprises peuvent récupérer 80 % de la TVA (au taux normal de 20 %) applicable à leur dépense de carburant pour les véhicules de fonction qu'elles attribuent à leurs collaborateurs mais uniquement pour les véhicules diesel et sans préciser, s'ils répondent ou non aux dernières normes anti-pollution.

Un moyen simple de renverser cette tendance – et donc de lutter contre la pollution aux particules fines – consisterait donc à étendre cette exonération partielle de TVA sur les carburants à tous les véhicules répondant aux meilleures normes anti-pollution, à savoir les normes Euro 5 et Euro 6 qui limitent drastiquement l'émission de particules fines (division par 5 des particules émises par rapport à la génération précédente de normes).

Une telle évolution serait neutre pour les entreprises. Dès lors qu'elles auront un avantage financier à privilégier les technologies les plus propres, tout porte à croire que les entreprises, soucieuses de l'impact environnemental de leur activité, auront tendance à se reporter sur celles-ci.

Une telle évolution serait neutre pour les constructeurs automobiles, particulièrement pour les constructeurs français ou ceux qui disposent d'implantations et d'usines sur notre territoire. En effet, elle ne pèsera pas sur le nombre de véhicules vendus mais sur le type de motorisation et en privilégiant la diffusion des motorisations les plus propres, elle privilégiera les constructeurs ayant réalisé les plus grands efforts en matière technologique. Ajoutons que la réduction de la pollution, en rendant l'automobile sanitaires et donc socialement plus acceptable, favorisera le secteur et donc l'emploi.

Enfin, il y a tout lieu de penser qu'une telle évolution serait également neutre, sinon bénéfique, pour les finances publiques au regard des coûts générés par la pollution aux particules fines estimés à 300 millions d'euros par an, sans compter le montant des amendes auxquelles s'expose la France auprès de la Commission européenne en raison du non respect des normes en matière de pollution aux particules fines.

Envisagée dans son ensemble, l'équation économique de l'extension à tous les véhicules répondant aux normes Euro 5 et Euro 6 de l'exonération à 80 % de la TVA qui existe uniquement sur les carburants diesel pour les véhicules d'entreprise est donc une équation gagnante.