

N° 230

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 mai 1987.

PROPOSITION DE LOI

tendant à faire bénéficier les véhicules équipés d'un pot d'échappement catalytique d'une réduction des tarifs de la vignette,

PRÉSENTÉE

Par M. Charles DESCOURS,

Sénateur.

(Renvoyée à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les problèmes de l'environnement nous concernent tous directement. La pollution atmosphérique en est un majeur, qui menace nos forêts et nos villes, notre patrimoine architectural, notre industrie touristique et notre santé.

Ses répercussions se situent donc à un triple point de vue : de l'économie, de la santé des personnes et de l'environnement ; en particulier pour nos forêts qui, outre leur contribution essentielle à l'harmonie et à l'équilibre naturel de notre cadre de vie, représentent la plus importante source de matières premières renouvelables.

Les voitures automobiles ont une large part de responsabilité sur la pollution atmosphérique par l'émission d'importantes quantités :

- d'hydrocarbures : 38 % des rejets totaux en France ;
- d'oxyde d'azote : 44 % des rejets totaux en France ;
- d'oxyde de carbone (qui est particulièrement nocif pour la santé) : 70 % des rejets totaux en France.

Une directive sur les mesures de réduction des émissions automobiles a été adoptée par le Conseil des ministres de l'environnement européen de mars 1985, sur la proposition notamment de l'Allemagne fédérale qui a déjà mis en vigueur des mesures d'incitation fiscale à la pose du pot catalytique.

Ces mesures reposent sur le principe suivant, réduire autant que possible la pollution en tenant compte :

- des techniques existantes ou en développement ;
- des conséquences pour les usagers ;
- des nécessaires délais d'adaptation de l'industrie automobile.

Il existe deux principales techniques de réduction des émissions : les pots catalyseurs, deux voies ou trois voies, les deux-voies étant moins onéreux mais moins performants. Et les moteurs à mélange pauvre : plus onéreux et techniquement difficiles à adapter.

Concrètement, il est donc possible d'équiper les nouvelles automobiles de pots catalytiques d'échappement, moins polluants, et d'introduire l'essence sans plomb, moins nocive (le plomb est un toxique de la biosynthèse et de l'hémoglobine et présente un danger pour la santé, notamment des enfants dont le taux d'absorption intestinal est notamment plus élevé que celui des adultes). C'est pourquoi nous optons pour le pot catalytique à deux ou trois voies selon la cylindrée.

Ces équipements rendus obligatoires dès le 1^{er} octobre 1988 pour les nouveaux modèles de cylindrée supérieure (de plus de 2 litres) impliquent donc :

— au niveau de la construction automobile : un surcoût pour le constructeur qui doit acquitter une T.V.A. de luxe de 33 % pour le pot catalytique et donc une augmentation du prix d'achat pour l'utilisateur ;

— au niveau de la distribution du carburant : une mise en place rapide mais progressive d'un réseau de distribution du supercarburant sans plomb.

Il est à noter que dès cet été 1987, deux cents stations-service délivreront de l'essence sans plomb sur le territoire national, ce chiffre devant progressivement augmenter en même temps que se constituera un nouveau parc automobile national et européen, dépollué, dans les mois et années à venir.

Il nous paraît donc essentiel de créer et définir une mesure d'incitation ou du moins une compensation fiscale en faveur des automobilistes qui s'équiperont de pots catalytiques par le biais d'une diminution du prix de la vignette.

Le fondement de cette baisse de la vignette étant que :

— le prix d'achat du véhicule dépollué sera augmenté aux environs de 6.000 francs ;

— le véhicule dépollué entraînera une baisse non négligeable du coût global de la dépollution (par exemple la désulfuration des forêts attaquées par les pluies acides), supporté par les collectivités locales.

Il est à craindre que les performances du véhicule propre, roulant à l'essence sans plomb soient diminuées. Le plomb offrant la meilleure efficacité au meilleur coût pour augmenter le pouvoir antidétonnant du carburant (en élevant son indice d'octane). Dans ce cas, il serait logique qu'une réfaction soit opérée sur le coût de la vignette assise sur la puissance fiscale réelle et non sur celle annoncée traditionnellement.

Les industriels automobiles peuvent craindre une diminution du volume d'achat des véhicules en quantité et en qualité (achat dans des gammes inférieures), pour compenser le surcoût dû aux équipements

antipolluants. Cette mesure fiscale compenserait, du moins en partie et sur plusieurs années cette augmentation du coût d'achat dû à cet équipement.

Enfin, il ne serait que justice que l'acheteur du véhicule dépollué, plus coûteux à l'achat mais économique pour les collectivités locales pour leurs efforts de dépollution, trouve une compensation par une diminution de la charge de la vignette.

Nous proposons donc que, dans l'esprit de la décentralisation, la faculté soit donnée aux conseils généraux de baisser le taux de la vignette, cette baisse devant être significative.

Les collectivités locales sont, au premier chef, intéressées par la protection de leurs forêts, ou la pollution urbaine de leurs villes.

Aussi, ce sont les conseils généraux qui pourront prendre l'initiative de l'abattement sur la vignette et décider de l'importance de son montant.

Cette proposition de loi rentre ainsi dans le programme plus large de protection de nos forêts et de notre environnement qui doit se développer en France et en Europe, chacun le sait bien, dans les prochaines années, si nous voulons maintenir notre qualité de vie.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

L'article 1599 G du code général des impôts est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le conseil général peut décider d'appliquer aux véhicules équipés d'un pot d'échappement catalytique une réduction des tarifs de la taxe. Il détermine le taux de cette réduction. »

Art. 2.

Les modalités d'application de la présente loi, et notamment les normes auxquelles doivent satisfaire les véhicules visés à l'article premier, sont déterminées par décret.

Art. 3.

La perte de ressources résultant de l'application de la présente loi est compensée, dans chaque département concerné, par une augmentation à due concurrence du tarif visé au premier alinéa de l'article 1599 G.