

ASSEMBLÉE NATIONALE

11 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° I-1543

présenté par

Mme Peyrol, M. Orphelin et M. Villani

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 33, insérer l'article suivant:**

I. – Le 1° du I de l'article 56 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012 est ainsi rédigé :

« 1° En recettes :

« a) Le produit de la taxe instituée à l'article 1011 *bis* du code général des impôts, déduction faite des frais d'assiette et de recouvrement ;

« b) Une fraction de 180 000 000 € du produit de la taxe sur la valeur ajoutée mentionnée à l'article 298. »

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à reprendre une proposition d'amendement de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, lors de l'examen pour avis du projet de loi de finances pour 2019, qui visait à mettre en place des mesures d'accompagnement exceptionnelles et transitoires pour les citoyens les plus fragiles et exposés à l'évolution des cours du pétrole. Pour rappel, sur l'année 2017, l'augmentation exogène du prix du baril pèse à plus de deux tiers dans l'évolution des prix des carburants à la pompe.

Cet amendement propose ainsi d'abonder le compte d'affectation spéciale (CAS) « aides à l'acquisition des véhicules propres » d'une fraction de la TVA perçue sur les produits pétroliers de 180 M€ qui correspond peu ou prou au montant de TVA encaissé par l'État du fait de l'augmentation du cours du baril qui conduit à peser sur le pouvoir d'achat des Français et particulièrement de ceux habitant dans les zones rurales ou périurbaines. A titre d'exemple, le prix du baril de Brent est passé de 46 € en juin 2017 à 65 € en décembre 2017, 69 € en janvier 2018, 74 € en juin 2018.

Le fonctionnement du CAS « aides à l'acquisition des véhicules propres » a déjà fait preuve de son efficacité avec le déploiement de près de 250 000 primes à la conversion auprès des ménages sur l'année 2018, essentiellement en dehors de l'Île de France. Son abondement ne repose cependant que sur le malus automobile des véhicules vendus dont le seuil a été revu à la baisse.

Cet amendement pourrait ainsi permettre de renforcer encore davantage les mécanismes d'accompagnement, fixés par voie réglementaire, vers des véhicules plus propres. Les types de véhicules concernés devraient être définis dans le décret d'application pris en vertu du CAS dans une large acception dans une logique de neutralité technologique, comprenant notamment les véhicules électriques neufs et d'occasion, les véhicules hybrides et les hybrides rechargeables.

Ce décret devrait alors préciser les critères d'attribution de cette « surprime » à l'achat d'un véhicule propre qui serait délivrée sous conditions de ressources, par exemple aux ménages des deux premiers quartiles, dans l'objectif d'apporter une réponse aux ménages subissant le plus la hausse du prix des carburants. Il détaillerait également les zones de résidence des ménages rendant éligibles à cette surprime, comprenant les zones peu denses et très peu denses telles que classées par l'INSEE (88 % des communes).

En effet, la meilleure manière de compenser cette hausse du prix à la pompe particulièrement difficile pour les ménages les moins favorisés des zones non-urbaines est de leur donner tous les moyens possibles pour compenser cette hausse par la baisse de consommation de carburant. Cette surprime viendrait par conséquent s'ajouter aux dispositifs existants pour convaincre ces citoyens des zones peu denses que « c'est le moment ou jamais » de passer à un véhicule propre.

A titre d'exemple, il pourrait permettre un abondement de 1000 €, pour les ménages les moins favorisés résidant dans des zones rurales ou périurbaines, de la prime actuelle versée pour la mise au rebut de véhicule ancien et l'achat d'un véhicule propre. Il permettrait notamment de soutenir le développement d'une filière émergente des véhicules électriques qui ne représente encore que 1,2 % du marché pour atteindre l'objectif d'une multiplication par cinq d'ici fin 2022 de ventes annuelles de véhicules 100 % électrique, visée par le contrat stratégique de la filière.

Alors que la fiscalité environnementale est amenée à prendre une place de plus en plus forte dans nos finances publiques, les conditions de son acceptabilité par les citoyens doivent être prises au sérieux. Elles passent ainsi par une plus grande visibilité sur l'utilisation de ses recettes mais également sur des mesures proportionnées d'accompagnement à la transition et de redistribution, particulièrement dans des contextes difficiles comme en cas de hausse du prix du baril. C'est l'objet du présent amendement.