

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-CF1260

présenté par

M. Alauzet, M. Colas-Roy, M. François-Michel Lambert, M. Orphelin, M. Pellois, M. Martin,
Mme Brulebois, Mme Bureau-Bonnard et M. Galbadon

ARTICLE 33

Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« II. – Après le deuxième alinéa du *a* du III de l'article 1011 *bis* du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Pour la détermination des tarifs mentionnés au tableau ci-dessus, le taux d'émission de dioxyde de carbone des véhicules à motorisation diesel est majoré de 10 grammes par kilomètre. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le rehaussement du malus automobile opéré par cet article est un des éléments clés de la stratégie gouvernementale de réduction des émissions de CO₂. Avec l'aide à la conversion, il incite fortement les français à se doter de véhicules moins émetteurs de GES.

Par ailleurs, la trajectoire de TICPE adoptée l'année dernière en loi de finances visait notamment à corriger une anomalie fiscale qui favorise fortement le diesel comparativement à l'essence, sans prendre en compte l'impact particulièrement néfaste des émissions de particules de ce type de moteur pour l'environnement et la santé, en rapprochant les tarifs du gazole et de l'essence.

Cependant, l'effet conjugué de la baisse du seuil d'émission de CO₂ à 117 g/km et de l'entrée en vigueur de la norme de mesure WLTP devrait avoir pour conséquence de redonner au gazole sa compétitivité vis-à-vis de l'essence. Si la logique de ces deux mesures n'est bien entendu pas à remettre en cause, celles-ci favoriseront les motorisations diesel dont les émissions de CO₂ mesurées sont moindres. En effet, ces mesures ne prennent pas en compte les émissions de particules. Les voitures à essence seront donc plus touchées par les malus que les voitures diesel. Si les motorisations hybrides ou électriques sont les plus avantageées par ces mesures, un report des français sur ce type de motorisations plus coûteuses est hautement improbable.

Il est donc proposé de majorer les émissions prises en compte pour détermination du malus des véhicules diesel afin de prendre en compte les émissions de NO_x et de pérenniser le rapprochement

gazole/essence lancé en 2018. Cette solution possède l'avantage de la simplicité et l'efficacité, elle ne nécessite pas la mise en place d'une nouvelle échelle de mesure autre que CO2.