

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-CF720

présenté par

M. Woerth, Mme Louwagie, M. Aubert, Mme Bonnivard, M. Carrez, M. Cornut-Gentile,
Mme Dalloz, M. Forissier, M. Hetzel, Mme Lacroute, M. Le Fur, M. Parigi et M. Jean-
Pierre Vigier

ARTICLE 33

I. – Rédiger ainsi le tableau de l’alinéa 2 :

«

TAUX D'ÉMISSION DE DIOXYDE DE CARBONE (en grammes par kilomètre)	TARIF DE LA TAXE (en euros)
Taux ≤ 123	0
124	50
125	55
126	60
127	65
128	70
129	75
130	90
131	113
132	127
133	140
134	173
135	210
136	253
137	300
138	353
139	410
140	473
141	540
142	613
143	690
144	773
145	860
146	953
147	1050
148	1153
149	1260
150	1317
151	1373
152	1490
153	1613
154	1740
155	1873
156	2010
157	2153
158	2300
159	2453
160	2610

161	2773
162	2940
163	3113
164	3290
165	3473
166	3660
167	3853
168	3952
169	4050
170	4253
171	4460
172	4673
173	4890
174	5113
175	5340
176	5573
177	5810
178	6053
179	6300
180	6553
181	6810
182	7073
183	7340
184	7613
185	7752
186	7890
187	8173
188	8460
189	8753
190	9050
191	9353
192	9660
193	9973
194	10290
195	10435
196 ≥ taux	10500

»

II. – Compléter cet article par l’alinéa suivant :

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

EXPOSÉ SOMMAIRE

Prévu par une recommandation de la Commission européenne du 31 mai 2017 ((UE) 2017/948), un nouveau protocole de test (dit « protocole WLTP ») est mis en œuvre depuis le 1^{er} septembre 2018 pour les homologations de voitures particulières neuves.

Ce changement de méthode conduit, pour un même véhicule, à une valeur plus élevée d'émission de CO₂, supérieure en moyenne de 6 % aux mesures effectuées selon l'ancien protocole (dit « protocole NEDC »).

Sans modification du barème, il en résulte des hausses importantes du malus. Par exemple, un véhicule émettant 130g de CO₂ dans l'ancien référentiel passe à 138 grammes sous norme WLTP. Pour des modèles Citroën C4, 3008 ou des Renault Megane et Kadjar, le malus appliqué est passé, depuis le 1^{er} septembre 2018, de 300 euros à 860 euros.

L'impact de cette modification est donc d'ores et déjà considérable, avant même la mise en œuvre de l'abaissement du seuil du malus prévu par le projet de loi de finances.

Pourtant, en signant avec les acteurs de la filière automobile, le 22 mai 2018, le premier contrat stratégique de filière 2018-2022, le Gouvernement a pris l'engagement que « *le passage du protocole de tests NEDC vers WLTP s'accompagnera d'une revue du bonus/malus pour éviter d'alourdir le malus à ce titre* ».

Or le projet de loi de finances ne comporte aucune mesure d'ajustement évitant un alourdissement mécanique de 6 % des prélèvements en raison du nouveau protocole.

En outre, les prévisions de recettes au titre du malus figurant dans le projet de loi de finances (570 millions d'euros) ne tirent aucune conséquence de cette hausse, alors qu'il devrait en résulter un surcoût pour les automobilistes de 360 millions d'euros, portant la recette totale pour l'État à 930 millions d'euros en 2019 au titre du malus.

À l'insincérité de la prévision budgétaire s'ajoute donc la rupture d'un engagement souscrit par l'État il y a moins de six mois, en contrepartie d'efforts importants des constructeurs pour orienter la filière vers les véhicules les moins polluants.

Cet amendement vise donc à neutraliser l'impact fiscal du passage au protocole WLTP. Par rapport au barème du malus figurant à l'article 33 du projet de loi de finances, les valeurs de CO₂ sont décalées de + 6%.

Cette modification ne change rien à la structure du malus sur les différentes catégories de véhicules. Il s'agit d'une mesure de sincérité budgétaire, d'équité envers l'ensemble des acteurs de la filière, et de soutien au pouvoir d'achat des automobilistes.