



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Fiscalité liée au passage de la nouvelle norme automobile WLTP

Question écrite n° 13794

Texte de la question

M. Philippe Bolo appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les conséquences du changement de norme concernant les valeurs d'émissions de CO₂ pour les véhicules automobiles. Depuis septembre 2018, les constructeurs automobiles sont dans l'obligation d'afficher les valeurs d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) avec la norme *New European Driving Cycle* (NEDC) corrélée. Cela a une incidence pour de nombreux constructeurs automobiles, car les émissions de CO₂ augmentent de 10g en moyenne. Ce changement est transitoire avant la mise en place en 2019 de la norme *Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure* (WLTP), qui verra des augmentations des émissions de CO₂ parfois entre 20 et 30 %, selon les estimations actuelles. Ce changement de norme affectera grandement le *malus* de certains véhicules comme les véhicules familiaux essence. Le changement de norme risque d'entraîner aussi un retour en grâce des véhicules diesel, qui se verront moins pénalisés par le *malus*, du fait de leurs émissions de CO₂ moindres qu'un véhicule essence. Dès lors, au vu de la fiscalité envisagée lors du PLF 2019 qui pénalisera d'abord ces véhicules essence, il lui demande s'il est prévu de mieux prendre en considération les effets liés au passage de la norme NEDC à la norme WLTP. Aussi, pour ne pas favoriser les modèles diesel, il l'interroge sur la possibilité de prendre en considération, à l'avenir, non pas uniquement le CO₂, mais aussi le dioxyde d'azote (NO_x) pour le diesel.

Texte de la réponse

L'article 41 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte dispose que le développement et la diffusion de moyens de transport à faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique. Le nouveau cycle d'essai WLTP (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure*) a pour objectif de mieux refléter les émissions de gaz polluants en rapprochant les tests des conditions réelles de roulage. Sont mesurées sur banc d'essai les consommations de carburants et les émissions de dioxyde de carbone, mais aussi les oxydes d'azote, les particules, les hydrocarbures imbrûlés, ainsi que le monoxyde de carbone, qui sont les quatre polluants couverts par les normes Euro. Concernant les émissions de CO₂, les valeurs mesurées selon le cycle WLTP sont plus élevées que selon le NEDC (*New European Driving Cycle*) pour un même véhicule. Un outil de corrélation a été mis en place par la Commission européenne permettant de calculer jusqu'en 2020 l'équivalent théorique en NEDC d'une valeur de CO₂ mesurée selon le cycle WLTP. Cette valeur dite « NEDC corrélée » permet d'assurer la continuité des valeurs de CO₂ rapportées au niveau européen dans le cadre du suivi des objectifs assignés à chaque constructeur automobile d'atteindre une valeur moyenne de 95g CO₂/km en 2020 mesurée selon le NEDC. La valeur d'émission en NEDC corrélée est plus faible que la valeur mesurée selon le WLTP. Elle est utilisée par la France pour tous les usages fiscaux (*malus*, TVS, puissance administrative). Au-delà de 2020, seules les valeurs de WLTP seront prises en compte. Le recours à cette valeur de NEDC corrélée devrait atténuer le saut de fiscalité au 1er janvier 2019, pour les véhicules diesel et essence. Pendant cette période de transition du 1er janvier au 31 décembre 2019, le Gouvernement restera attentif aux évolutions du marché pour identifier tout effet induit éventuel. Concernant les émissions d'oxydes d'azote (NO_x), les normes européennes

ont réduit par étapes les plafonds d'émissions applicables aux véhicules diesels. Depuis 2018, la norme Euro 6c applicable limite les émissions de NOx à 80 mg/km pour les véhicules diesels mesurées selon le nouveau cycle WLTP. En outre, la nouvelle norme WLTP s'accompagne de l'entrée en vigueur de la réglementation dite RDE sur les émissions de NOx en conditions réelles de conduite, définie suite au « dieselgate ». Ces évolutions réglementaires devraient amener les constructeurs automobiles à avoir recours à des solutions de réduction des émissions polluantes plus efficaces. Les outils réglementaires (Euro 6 et RDE) et fiscaux (malus) mis en place devraient ainsi permettre de réduire simultanément les émissions de CO2 et celles de NOx.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Bolo](#)

Circonscription : Maine-et-Loire (7^e circonscription) - Mouvement Démocrate et apparentés

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13794

Rubrique : Pollution

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 octobre 2018](#), page 9663

Réponse publiée au JO le : [19 février 2019](#), page 1729