

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-864

présenté par

Mme Louwagie, M. Aubert, Mme Bonnivard, M. Forissier, M. Perrut, M. Quentin, M. Vialay,
M. Nury, M. Pauget, M. Viry, M. Door, M. Kamardine, M. Bony, Mme Valérie Boyer,
M. Descoeur, M. Bazin et M. Savignat

ARTICLE 18

Rédiger ainsi le tableau de l'alinéa 176 :

«

Taux d'émission de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif de la taxe (en euros)
Taux \leq 116	0
117	35
118	40
119	45
120	50
121	55
122	60
123	65
124	70
125	75
126	80
127	85
128	90
129	113
130	140
131	173
132	210
133	253
134	300
135	353
136	410
137	473
138	540
139	613
140	690
141	773
142	860
143	953
144	1050
145	1101
146	1153
147	1260
148	1373
149	1490
150	1613
151	1740
152	1873
153	2010
154	2153

155	2300
156	2453
157	2610
158	2773
159	2940
160	3113
161	3290
162	3473
163	3660
164	3756
165	3853
166	4050
167	4253
168	4460
169	4673
170	4890
171	5113
172	5340
173	5573
174	5810
175	6053
176	6300
177	6553
178	6810
179	7073
180	7340
181	7613
182	7890
183	8173
184	8460
185	8753
186	9050
187	9353
188	9660
189	9973
190	10290
191 ≤ Taux	10500

».

EXPOSÉ SOMMAIRE

En l'état du projet de loi de finances, les constructeurs et leurs réseaux devraient faire face à 2 changements de barème de malus sur l'année 2020. Le premier met en œuvre une grille de malus plus élevé au 1^{er} janvier 2020 sur la base des émissions de CO2 calculé grâce au cycle dit « NEDC Corrélé ». La seconde grille est basée sur les émissions mesurées en WLTP dont l'entrée en vigueur n'est pour l'instant pas fixée. Elle serait effective dans le courant du 1^{er} semestre 2020.

Cette situation fait courir un risque important à la filière automobile et ses réseaux. Ce sont potentiellement trois barèmes de malus auquel devraient faire face les réseaux en ce en moins de six mois : malus 2019, actuellement en cours, malus au 1^{er} janvier 2020 et application d'une nouvelle grille lors du passage à l'homologation WLTP au cours du premier semestre.

Il est important de rappeler que l'année 2020 est une année stratégique pour les constructeurs. Au cours de l'année prochaine, ils vont devoir atteindre l'objectif de 95 grammes de CO2/km d'émissions moyenne de leur gamme sous peine de lourdes amendes.

Sans remettre en cause le principe d'un malus appliqué au secteur automobile, il est pour autant stratégique de donner de la visibilité aux constructeurs sur l'année 2020. En l'état du PLF, le malus étant réglé au moment de l'immatriculation du véhicule, un client qui commanderait un véhicule en novembre et pour lequel il y a quelques mois de délai, les réseaux de concessionnaires ne saurait pas quel montant de malus serait appliqué à ce véhicule. Cela créé de fortes incertitudes quant aux ventes de véhicules.

Il semble donc préférable afin de donner de la visibilité aux constructeurs et aux réseaux de concessionnaires, que le barème actuel de malus perdure jusqu'à la mise en œuvre du cycle d'homologation dit WLTP.

C'est le sens du présent amendement qui modifie la grille de malus actuelle telle que présente dans le PLF 2020, en reprenant la grille de malus de l'année 2019.

Dans ce cadre, il n'y aurait qu'un seul changement de grille de malus permettant ainsi aux industriels de l'automobile d'aborder avec plus de visibilité une année qui s'annonce très stratégique.