

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° I-867

présenté par

Mme Louwagie, M. Abad, M. Bazin, Mme Beauvais, Mme Bonnivard, Mme Valérie Boyer, M. Cinieri, M. Cordier, Mme Corneloup, Mme Dalloz, M. Dive, M. Forissier, M. Gosselin, M. Hetzel, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Masson, M. Menuel, M. Nury, M. Perrut, Mme Poletti, M. Quentin, M. Viala, M. Reda, M. Sermier, M. Pauget, M. Viry, M. Door, M. Kamardine, M. Bony, M. Le Fur, M. Brun, M. Descoeur, M. Pierre-Henri Dumont et M. Savignat

-----

**ARTICLE 18**

À la fin de l'alinéa 210, substituer aux mots :

« à une date fixée par décret, au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2020 »

les mots :

« au 1<sup>er</sup> juillet 2020 ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le projet de loi de finances prévoit deux grilles de malus pour l'année 2020 : une première applicable dès le 1<sup>er</sup> janvier 2020, avant le passage à la nouvelle norme WLTP, et une seconde grille qui devrait être mise en oeuvre au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2020 pour tenir compte du passage au WLTP.

Alors que la trajectoire initiale du malus reposait sur un abaissement du seuil de 3g par an sur toute la durée du quinquennat, le seuil de déclenchement de la première grille est abaissé de 7 grammes, tandis que la seconde grille tient compte du passage au WLTP avec un seuil de déclenchement fixé à 138 grammes.

La progressivité des deux grilles est plus forte que les années précédentes, avec des montants de malus significativement plus élevés et ce, dans toutes les tranches. Ainsi, pour une 3008 essence qui

---

émettait 128 grammes en NEDC corrélé, le malus passera de 253 euros à 650 euros au 1<sup>er</sup> janvier 2020 et à 983 euros d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2020.

La décision de mettre en place deux grilles de malus, dont la seconde à une date non précisée, est une source de complexité sans précédent pour le consommateur comme pour les professionnels. D'une part, les professionnels ne connaissant pas la date précise de livraison du véhicule, ils ne peuvent pas anticiper le montant du malus et se trouvent donc dans l'incapacité de conseiller au plus près leurs clients. D'autre part, le malus payé par le client s'applique au jour de l'immatriculation du véhicule. Or, entre la date de prise de commande et la date d'immatriculation, plusieurs mois peuvent s'écouler, pendant lesquels la grille de malus aura évolué. L'acheteur est alors contraint de s'acquitter d'un taux de malus supérieur.

Ainsi, le manque de visibilité sur l'entrée en vigueur de la seconde grille du malus, tout comme les changements incessants de normes, rendent extrêmement difficile la structuration des offres commerciales et plus difficile encore les prévisions de volumes sur les modèles et les motorisations.

S'agissant de la taxe sur les véhicules de société, le barème CO2 proposé entrera en vigueur à une date incertaine d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2020, à partir du passage au WLTP. Ce nouveau barème va créer des effets de seuils considérables. Par exemple, avec la nouvelle grille, en passant de 120 à 121g, le gramme supplémentaire fait augmenter de 127 % la TVS (de 240 € à 544 €). Sous-entendu, les véhicules mesurés à 96 g.CO2/km en NEDC actuel (type Peugeot 208 essence) subiront une taxation de +127 % lors du passage au WLTP. Cela pourrait freiner fortement les ventes de véhicules neufs à des sociétés ainsi que les Locations Longue Durée. Les sociétés préféreront prolonger la détention de leurs véhicules en NEDC corrélé plutôt que de basculer sur les véhicules WLTP. Ceci va mécaniquement ralentir le verdissement du parc automobile, alors que les flottes d'entreprises jouent un rôle considérable dans l'amélioration du parc – près de 60 % des ventes de véhicules neufs se font auprès d'acteurs professionnels.

Pour toutes ces raisons, le présent amendement propose de fixer à la date précise du 1<sup>er</sup> juillet 2020 l'entrée en vigueur de la seconde grille du malus et des barèmes CO2 de la TVS. Il est indispensable pour les professionnels comme pour le consommateur d'avoir de la visibilité sur le cadre fiscal relatif aux véhicules à moteur.

Ceci permettra en outre d'effectuer de façon optimale la phase de test nécessaire pour préparer la mise en place du certificat de conformité électronique (eCoc), qui a déjà été reportée à plusieurs reprises faute de réelle préparation. Une mise en service dans l'urgence du nouveau système impacterait très négativement les immatriculations des véhicules vendus par les professionnels.