

ASSEMBLÉE NATIONALE

11 décembre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2493)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CF4

présenté par

M. Woerth, Mme Louwagie, M. Abad, Mme Bonnard, M. Brun, M. Carrez, M. Cornut-Gentille,
Mme Dalloz, M. Forissier, M. Hetzel et M. Le Fur

ARTICLE 18

I. – Substituer aux alinéas 171 à 175 les trois alinéas suivants :

« a) Les deux premiers alinéas du *a* sont ainsi rédigés :

« a) Pour les véhicules mentionnés au *a* du II :

«

Émissions de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif 2020 (en euros)
Inférieur à 145	0
145	35
146	40
147	45
148	50
149	55
150	60
151	65
152	70
153	75
154	80
155	85
156	90
157	113
158	140
159	173
160	210
161	253
162	300
163	353
164	410
165	473
166	540
167	613
168	690
169	773
170	860
171	953
172	1 050
173	1 101
174	1 153
175	1 260
176	1 373
177	1 490
178	1 613
179	1 740
180	1 873
181	2 010
182	2 153

183	2 300
184	2 453
185	2 610
186	2 773
187	2 940
188	3 113
189	3 290
190	3 473
191	3 660
192	3 756
193	3 853
194	4 050
195	4 253
196	4 460
197	4 673
198	4 890
199	5 113
200	5 340
201	5 573
202	5 810
203	6 053
204	6 300
205	6 553
206	6 810
207	7 073
208	7 340
209	7 613
210	7 890
211	8 173
212	8 460
213	8 753
214	9 050
215	9 353
216	9 660
217	9 973
218	10 290
Supérieur à 219	10 500

».

II. – En conséquence, à l’alinéa 200, substituer aux mots :

« des *a* et *c* »

les mots :

« du c ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 18 procède à des hausses importantes, inefficaces et injustes du barème du malus automobile.

Cet amendement des députés Les Républicains vise donc à maintenir en 2020 le barème actuel du malus, sans prélèvement supplémentaire, tout en neutralisant les effets liés au changement des paramètres de l'homologation, en cours d'année 2020 (passage de la norme NEDC corrélée à la norme WLTP).

Les hausses projetées par le Gouvernement sont injustes car le prélèvement supplémentaire de 140 millions d'euros est concentré sur les acheteurs de véhicules neufs en entrée de gamme, avec des tarifs multipliés par 5 à 7.

Quelques exemples sont édifiants : le malus pour un véhicule émettant 117g de CO² par kilomètre (Peugeot 308, Citroën Berlingo, Renault Megane) passerait de 35 euros à 210 euros ; pour 128 g (Citroën C4, Peugeot 3008, Renault Captur, Twingo Essence) le malus passerait de 90 euros à 650 euros ; pour 132g (Citroën DS7 ou Renault Kadjar), il passerait de 210 euros à 983 euros.

Alors que, selon la dénomination figurant au général des impôts, cette taxe est « applicable aux voitures particulières les plus polluantes », le malus frapperait désormais lourdement la très grande majorité des véhicules de tourisme à essence, y compris les plus sobres en carburant !

En 2016, seuls 10 % de véhicules étaient soumis au malus. Fin 2017, c'était 20 % des véhicules. En 2020, ce sera 60 % des véhicules ! Cette trajectoire n'est soutenable ni pour les automobilistes ni pour le secteur de la construction automobile en pleine mutation.

Les hausses envisagées sont inefficaces : elles ne permettront pas de répondre à nos objectifs de diminution des émissions de CO² des véhicules neufs puisque l'État ne donne pas aux acheteurs de nouveaux moyens pour accéder aux offres de véhicules électriques.

En effet, plus de 40 % des 680 millions d'euros de recettes du malus financeront la prime à la conversion, qui alimente à 61 % le marché des véhicules thermiques d'occasion, selon le rapport d'évaluation socio-économique ex-post publié en octobre dernier par le commissariat général au développement durable.

En outre le Gouvernement envisage de réduire les aides à l'acquisition de véhicules neufs électriques, fragilisant l'objectif de 100 000 véhicules électriques vendus en 2020, soit un doublement des ventes par rapport à l'année en cours.

Ainsi l'augmentation de la pression fiscale constitue en réalité une mesure de rendement budgétaire.

Elle va peser principalement sur les acheteurs de véhicules en entrée de gamme qui n'auront pas les moyens d'acheter des véhicules électriques ou hybrides rechargeables !

Le Gouvernement retombe dans les travers d'une fiscalité écologique mal conçue, fondée sur un « signal prix » qui pèse sur des consommateurs captifs sans financer de solutions alternatives !

En conséquence, pour éviter toute aggravation du malus en 2020, cet amendement maintient, au-delà du 1^{er} janvier 2020, le barème actuellement applicable et présente un nouveau barème visant la neutralité fiscale qui sera applicable en cours d'année 2020 au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle norme d'homologation des véhicules.

Il s'agit d'une mesure d'équité envers l'ensemble des acteurs de la filière automobile et de soutien au pouvoir d'achat des automobilistes.