

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-1449

présenté par

Mme Louwagie, M. Ramadier, Mme Levy, Mme Bonnivard, Mme Meunier, Mme Beauvais, M. Minot, Mme Kuster, Mme Duby-Muller, M. de Ganay, M. de la Verpillière, Mme Serre, M. Grelier, M. Le Fur, M. Brun, Mme Trastour-Isnart, M. Aubert, M. Viala, M. Kamardine et M. Forissier

ARTICLE 14

I. – À l’alinéa 165, supprimer les mots :

« Pour les véhicules dont la première immatriculation est intervenue à compter du 1^{er} janvier 2022, ».

II. – En conséquence, au même alinéa, substituer au taux :

« 50 % »

le taux :

« 40 % ».

III. – En conséquence, à l’alinéa 205, substituer au mot :

« à »

les références :

« et 7°, *b* du ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

En l'état du projet de loi de finances, il est prévu d'abaisser le seuil de déclenchement du malus automobile à 123 grammes de CO² émis par kilomètre d'une part et de rehausser le tarif par gramme d'autre part.

Cela a pour conséquence de soumettre davantage de véhicules neufs au malus et d'en renchérir le coût dans des proportions très importantes.

Pour un véhicule émettant 138g de CO₂, le montant du malus passe de 50€ à 210€ en 2021 et à 400€ en 2022, soit une multiplication par 4 en un an et par 8 en deux ans.

Pour un véhicule émettant 187g de CO₂/km, le malus passe de 6 375€ à 9 103€ en 2021 et 13 109€ en 2022, soit un doublement en deux ans.

Rappelons qu'en 2020, déjà, le malus a connu le plus fort durcissement de son histoire, avec des montants qui ont augmenté dans toutes les tranches et pour toutes les gammes de véhicules, y compris les plus populaires.

La fiscalité automobile est un élément particulièrement sensible dans notre pays, nous en faisons l'expérience depuis fin 2018.

Sans remettre en question un système fondé sur la taxation des véhicules plus polluants, il nous appartient de nous assurer de son acceptabilité par les Français, condition essentielle de son efficacité.

C'est le sens du présent amendement qui limite le malus à 40 % du prix d'acquisition du véhicule.

Cette limitation à un niveau qui reste très élevé semble de nature à concilier exigences environnementales et acceptabilité fiscale.